

Первая Международная научно-практическая конференция

ПРОБЛЕМЫ ИЗУЧЕНИЯ И СОХРАНЕНИЯ
МОРСКОГО НАСЛЕДИЯ РОССИИ

Санкт-Петербург
27–30 октября 2010 года



The 1st International Theoretical and Practical Conference

ISSUES OF STUDY AND PRESERVATION
OF MARITIME HERITAGE OF RUSSIA

Saint-Petersburg
October 27–30, 2010

MINISTRY OF CULTURE OF THE RUSSIAN FEDERATION
MUSEUM OF THE WORLD OCEAN

ISSUES OF STUDY AND PRESERVATION OF MARITIME HERITAGE OF RUSSIA

**PROCEEDINGS OF THE 1st INTERNATIONAL
THEORETICAL AND PRACTICAL CONFERENCE**

(Saint-Petersburg, October 27–30, 2010)

Kaliningrad
Terra Baltica
2010

МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ РФ
МУЗЕЙ МИРОВОГО ОКЕАНА

ПРОБЛЕМЫ ИЗУЧЕНИЯ И СОХРАНЕНИЯ МОРСКОГО НАСЛЕДИЯ РОССИИ

**МАТЕРИАЛЫ ПЕРВОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ
НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ**

(Санкт–Петербург, 27–30 октября 2010 г.)

Калининград
Терра Балтика
2010

УДК 94(47)
ББК 63.3(2)л6+63.4+39.42+74.200.25
П78

ОРГАНИЗАТОРЫ

Морская коллегия при Правительстве России,
Министерство культуры России,
Морской совет при Правительстве Санкт-Петербурга,
Русское Географическое общество,
Фонд поддержки Российского флота,
Фонд «Морское образование»,
Ассоциация «Морское наследие России»,
Центральный военно-морской музей,
Музей Мирового океана.

ORGANIZERS

Maritime Board under the Government of Russia,
Ministry of Culture of Russia,
Maritime Council under the Government of Saint-Petersburg,
Russian Geographical Society,
Russian Fleet Support Fund,
Marine Education Fund,
«Maritime heritage of Russia» Association,
Central Naval Museum,
Museum of the World Ocean.

ФИНАНСОВАЯ ПОДДЕРЖКА

Министерство культуры России,
Издательство «Паулсен»,
ООО «Газпром Нефть Шельф»,
Благотворительный фонд поддержки Военно-морского флота «Крейсер «ВАРЯГ»».

FINANCE SUPPORT

Ministry of Culture of Russia,
Edition Paulsen,
Gazprom Neft Shelf Ltd.,
VARYAG Charitable Foundation.

П78 Проблемы изучения и сохранения морского наследия России: Материалы Первой Международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г.). — Калининград: Terra Балтика, 2010. — 464 с.
ISBN 978-5-98777-029-0

В сборнике представлены доклады Первой Международной научно-практической конференции «Проблемы изучения и сохранения морского наследия России», прошедшей в Санкт-Петербурге 27–30 октября 2010 года. Рассматриваются вопросы деятельности музеев, библиотек и архивов, сохранения и изучения морских коллекций и собраний, исторического и традиционного судостроения и судоходства. Доклады посвящены подводному культурному и природному наследию, морским мемориалам и фортификационным сооружениям, морскому наследию России за рубежом, а также изучению и сохранению акваторий и прибрежных территорий морей и океанов как комплексных природно-культурных объектов.

УДК 94(47)
ББК 63.3(2)л6+63.4+39.42+74.200.25

ISBN 978-5-98777-029-0

© Коллектив авторов, 2010
© Музей Мирового океана, 2010
© Terra Балтика, 2010

Уважаемые коллеги!

В октябре 2010 г. в Санкт-Петербурге впервые в истории нашей страны состоялась международная научно-практическая конференция «Проблемы изучения и сохранения морского наследия России», которая ставила амбициозные цели: обозначить основы государственной политики в сфере изучения и сохранения морского наследия и объединить усилия государства и общества в этом направлении. В работе конференции приняли участие свыше трехсот отечественных и зарубежных специалистов из 14 стран мира.

Россия — великая морская держава с выходом к трем океанам, длинной морской границы свыше 44 300 км и самыми протяженными внутренними водными путями в мире. При этом в России до последнего времени не было четкой программы, направленной на сохранение уникальных объектов морского наследия.

Ничтожное число кораблей-музеев в сравнении с ведущими морскими державами, слабая сеть морских музеев, практически полное отсутствие законодательной базы в сфере охраны подводного наследия, брошенные на произвол судьбы прибрежные фортификационные сооружения и исторические маяки и многое другое — всё это представляет комплекс проблем, требующих сегодня самого скорейшего разрешения.

Очевидно, что развитие флота страны, возрождение кораблестроительной отрасли, развитие морской промышленности будут иметь успех, только если будет учитываться огромный исторический опыт России, консолидируется морское сознание нации и это будет базироваться на профессионализме и патриотичном отношении к флоту россиян, в особенности молодежи.

Во всем мире активно развиваются программы сохранения исторических судов, маяков как культурно-исторических объектов; строятся суперсовременные и грандиозные морские музеи, проводятся масштабные фестивали исторических судов. В целях сохранения морского наследия на международном уровне принимаются различные документы, в частности — рекомендация ПАСЕ по морскому и речному культурному наследию, Европейская хартия о сохранении и поддержке исторических судов в эксплуатации, конвенция ЮНЕСКО по охране подводного культурного наследия и др. Во многих морских странах приняты национальные законы и программы защиты морского наследия. Всё это свидетельствует о том, что проблемы изучения и сохранения морского наследия важны на международном уровне и морское наследие России следует рассматривать в общемировом контексте.

С созданием Ассоциации «Морское наследие России» в марте 2009 г., активное участие в деятельности которой принимает Музей Мирового

океана, ситуация в нашей стране стала меняться. К проблеме сохранения морского наследия удалось привлечь внимание не только общественности, но и государственных органов. Одним из наиболее значимых итогов октябрьской конференции 2010 г. можно с уверенностью назвать решение о создании Межведомственной комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве РФ. Уже в декабре 2010 г. состоялось первое заседание комиссии, определившей круг первоочередных задач по изучению и сохранению морского наследия. Кроме этого создана рабочая группа комиссии Совета Федерации по национальной морской политике по правовым вопросам, связанным с морским культурным и историческим наследием.

Уверена, что благодаря консолидации усилий общества и государства нам удастся не только сберечь, но и приумножить наследие великой морской державы — России!

Председатель Ассоциации
«Морское наследие России»,
директор Музея Мирового океана,
заслуженный работник культуры РФ



С. Г. Сивкова

РЕЗОЛЮЦИЯ

Первой Международной научно-практической конференции «Проблемы изучения и сохранения морского наследия России»

27–30 октября 2010 г., Санкт-Петербург

Конференция «Проблемы изучения и сохранения морского наследия России» — первый в истории России масштабный международный форум, который позволил осмыслить феномен морского наследия, выявить ключевые проблемные зоны и наметить пути решения выявленных проблем в области изучения и сохранения морского наследия; сформировать содружество людей, равнодушных к морскому наследию.

Конференция прошла под эгидой Морской коллегии при Правительстве РФ и была организована Министерством культуры РФ, Морским советом при Правительстве Санкт-Петербурга, Музеем Мирового океана, Центральным военно-морским музеем, Ассоциацией «Морское наследие России», Фондом «Морское образование», Фондом поддержки Российского флота.

В работе конференции приняли около 300 человек из 14 стран мира и 19 регионов России, с докладами выступили 130 человек.

Работа конференции проводилась по следующим направлениям:

- ✓ музеи, архивы, библиотеки, коллекции морского историко-культурного и природного наследия;
 - ✓ традиционные суда, морская практика и яхтинг;
 - ✓ историческое и традиционное судостроение и судоходство;
 - ✓ подводное наследие;
 - ✓ исторический судомоделизм;
 - ✓ морские мемориалы, фортификационные сооружения, исторические города и поселения, другие недвижимые объекты историко-культурного наследия;
 - ✓ популяризация морского наследия, информационно-просветительская, научная и издательская деятельность;
 - ✓ морское наследие России за рубежом;
 - ✓ изучение и сохранение акваторий и прибрежных территории морей и океанов как комплексных природно-культурных объектов наследия.
- Проведены заседания «круглых столов» по темам:
- ✓ «Морское наследие в образовательных программах и молодежных проектах»;
 - ✓ «Проблемы сохранения и актуализации морского наследия Балтийского региона»;
 - ✓ «Правовые вопросы, связанные с морским наследием России».



Участники конференции, считая, что морское наследие — это исторический опыт освоения человеком водных пространств, а забота о морском наследии — важнейший элемент имиджа России как великой морской державы и показатель отношения государства к своей геополитической роли в мировом сообществе, признали ключевую роль морского наследия в формировании:

- ✓ перспектив развития морской деятельности России;
- ✓ образа будущего России как морской державы;
- ✓ морского самосознания нации.

Участники конференции единодушно одобрили тот факт, что за последние полтора года Правительством РФ и общественностью сделаны важные шаги по формированию политики в сфере морского наследия. В частности — проведено заседание Морской коллегии в Воронеже в июле 2010 г., на котором слушался вопрос «О мерах по сохранению культурного и исторического наследия, связанного со становлением России в качестве великой морской державы» и приняты решения:

- ✓ о создании Межведомственной комиссии по морскому наследию при Морской коллегии;
- ✓ о разработке подпрограммы «Морское наследие России» в рамках государственной «Программы комплексного развития морской деятельности на период 2013–2020 гг.»

Деятельность Ассоциация «Морское наследие России» поддержана Правительством РФ, Советом Федерации, администрациями ряда субъектов федерации.

Работа конференции показала наличие острых проблем в сфере изучения, сохранения и использования морского наследия, требующих безотлагательных действий, и недооценку социально-экономического потенциала морского наследия.

К числу наиболее острых проблем можно отнести следующие:

- ✓ отсутствует системный подход к проблемам сохранения морского наследия;
- ✓ не разработана нормативно-правовая база изучения, сохранения и использования морского наследия;
- ✓ отсутствуют научно-образовательные центры, занимающиеся проблемами морского наследия;
- ✓ слабо развита сеть морских музеев; многие имеют устаревшие экспозиции и фондохранилища, неразвитую реставрационную базу, недостаточное материально-техническое оснащение;
- ✓ значительный пласт объектов морского наследия не выявлен, не осмыслен как морское наследие (исторические суда, каналы, доки, причалы, маяки, фортификационные и культовые сооружения, водные пути, народные традиции мореплавания, судостроения и морского природопользования, природно-культурные ландшафты, морские научные стационары и т. д.);
- ✓ всё подводное наследие России находится под угрозой в связи с появлением новых доступных средств поиска и погружения, отсутствием правового поля и системы мер по охране и реставрации;
- ✓ в России правилами освидетельствования и регистрации судов фактически запрещено плавание на копиях исторических судов;



✓ слабо развита сеть детских и молодежных морских клубов и судомодельных кружков.

Участники конференции констатировали, что большинство проблем имеют межведомственный характер и могут быть решены только при взаимодействии различных министерств и ведомств.

Участники конференции

1. Призывают все заинтересованные министерства и ведомства, руководителей регионов РФ, научные, общественные организации обратить особое внимание в своей деятельности на решение проблем изучения, сохранения и использования морского наследия России.

2. Считают, что важнейшим инструментом решения вопросов, связанных с изучением и сохранением морского наследия должна стать «Программа комплексного развития морской деятельности на период 2013–2020 гг.», при разработке которой следует обратить особое внимание на формирование:

- ✓ нормативно-правовой базы сохранения и использования морского наследия;
- ✓ реестра и атласа морского наследия России (включая объекты, расположенные за рубежом);
- ✓ стратегии развития сети морских музеев, архивов, библиотек и их модернизацию;
- ✓ перспективного плана сохранения и пополнения исторического флота РФ (исторических судов и кораблей, исторически достоверных реплик);
- ✓ стратегии изучения, сохранения и использования подводного наследия;
- ✓ концепции сохранения морского природного и природно-культурного наследия, сети охраняемых морских и прибрежных территорий;
- ✓ концепции использования морского наследия в образовательных, воспитательных и туристических целях.

3. Предлагают и рекомендуют:

Морской коллегии при Правительстве РФ:

- ✓ на регулярной основе рассматривать вопросы морского наследия с участием министра культуры РФ, министра спорта, туризма и молодежной политики РФ;
- ✓ рассмотреть предложения, высказанные в ходе конференции, и комплекс рекомендаций к подпрограмме «Морское наследие России» государственной «Программы комплексного развития морской деятельности на период 2013–2020 гг.», подготовленной Ассоциацией «Морское наследие России»;
- ✓ рассмотреть предложения Ассоциации «Морское наследие России» о составе межведомственной комиссии.

Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике РФ:

- ✓ сформировать рабочую группу по правовым вопросам, связанным с морским наследием.



Министерству культуры РФ:

- ✓ рассмотреть на заседании коллегии вопрос о проблемах изучения и сохранения морского наследия России;
- ✓ организовать рабочую группу по подводному культурному наследию;
- ✓ начать планомерную работу по созданию реестра и атласа морского наследия России;
- ✓ издать итоговые материалы работы конференции в I квартале 2011 г. (Музей Мирового океана).

Министерству образования и науки РФ и Министерству спорта, туризма и молодежной политики РФ:

- ✓ ввести в учебные программы обязательное изучение морской истории России;
- ✓ принять практические меры по развитию и техническому оснащению сети детских и молодежных клубных учреждений морской и судомодельной направленности.

Ассоциации «Морское наследие России»:

- ✓ создать экспертные советы по направлениям деятельности Ассоциации;
- ✓ представить в Морскую коллегию предложения о составе межведомственной комиссии при Морской коллегии;
- ✓ представить Морской коллегии и коллегии Министерства культуры РФ предложения, сформированные на конференции и комплекс рекомендаций к подпрограмме «Морское наследие России» государственной «Программы комплексного развития морской деятельности на период 2013–2020 гг.»;
- ✓ проинформировать участников XIV съезда Русского географического общества о результатах конференции и рекомендовать РГО поддержать проекты, связанные с изучением и сохранением морского наследия России.

Участники конференции благодарят организаторов конференции, считают проведенную конференцию успешным опытом актуализации проблем морского наследия России и обращаются ко всем заинтересованным министерствам и ведомствам с предложениями:

- ✓ поддержать регулярное проведение международной конференции «Проблемы изучения и сохранения морского наследия России» раз в три года в различных городах России;
- ✓ поддержать проведение ежегодных чтений по морской истории (за исключением года проведения вышеуказанной конференции).

Председатель организационного комитета, председатель комиссии Совета Федерации по национальной морской политике

В.А. Попов

ГЛАВА 1

**Деятельность музеев,
библиотек и архивов по сохранению
и изучению историко-культурного
и природного наследия**

Морские коллекции и собрания



CHAPTER 1

**Activities of Museums, Libraries
and Archives on Preservation
and Study of Historical, Cultural
and Natural Heritage**

Maritime Collections

Правовое понятие «морское наследие» и его место в системе международно-правовых понятий всемирного культурного и природного наследия

Д. В. Бабекин

Legal definition of maritime heritage and its place in the system of international legal definitions of world cultural and natural heritage

D. Babekin

This article reveals the absence of the legal definition of the maritime heritage and the necessity of its elaboration. Main international legal definitions of world cultural and natural heritage are given and the structure of the legal definition “maritime heritage” is presented.

С 27 по 30 октября 2010 г. в Санкт-Петербурге прошла Первая Международная научно-практическая конференция «Проблемы изучения и сохранения Морского наследия России». В рамках конференции состоялся круглый стол «Правовые вопросы, связанные с морским наследием России», на котором обсуждалась одна из ключевых проблем — проблема выработки и законодательного закрепления правового понятия «морское наследие». Цель настоящей статьи — определить основные компоненты и сформировать структуру (скелет) правового понятия «морское наследие», что в дальнейшем позволит выработать полноценное и универсальное понятие.

На данный момент в России понятие «морское наследие» законодательно не закреплено ни в правовом блоке, регулирующем наследие, ни в правовом блоке по морскому праву. В Морской доктрине Российской

Д. В. Бабекин [D. Babekin] (✉)

Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия им. Д. С. Лихачева, Москва, Россия [Russian research institute for cultural and natural heritage named after Dmitry Likhachev, Moscow, Russia]
e-mail: babekine@yandex.ru



Федерации на период до 2020 года [9] понятие «морское наследие» также не закреплено. Хотя морская деятельность («деятельность Российской Федерации в области изучения, освоения и использования Мирового океана в интересах безопасности, устойчивого экономического и социального развития государства» (аб. 4, ч. I) [9]), как представляется, включает деятельность по сохранению и изучению морского наследия, а в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.¹ [6], которая наряду с другими международными договорами в области морской деятельности составляет «правовую основу Морской доктрины» (аб. 5, ч. II) [9] закреплены положения о сохранении подводного культурного наследия (ст. 149, 303), являющегося неотъемлемой частью морского наследия.

По сути, единственной попыткой дать правовое определение понятию «морское наследие» является п. 1.2 устава Ассоциации «Морское наследие России»:

«1.2. Морское наследие России (раскрытие термина).

– культурное наследие (материальное): движимые и недвижимые объекты (морские музеи, морские архивы, морские коллекции, исторические и традиционные суда, подводная археология, морские мемориалы, храмы, исторические поселения и др.);

– культурное наследие (нематериальное): морские традиции, морское наследие в художественной культуре, историческая память, фольклор, др.;

– природное наследие» [10].

Однако данное определение представляется недостаточно четким и полноценным, кроме того устав не имеет силы закона, что делает такого рода положения, закрепленные в нем, декларативными.

Что касается международного права, то понятие «морское наследие» в нем не закреплено, в связи с чем наиболее оптимальной видится выработка универсального правового понятия «морское наследие», ориентированного на уже существующие международно-правовые нормы-дефиниции и включающего элементы понятий, уже закрепленных в международно-правовых актах. Очевидно, что универсальный подход к формированию понятийного аппарата облегчает сотрудничество государств в деле освоения и изучения Мирового океана и сохранения морского наследия.

Итак, рассмотрим основные положения актов международного права, содержащие нормы-дефиниции, имеющие непосредственное отношение к морскому наследию.

В соответствии со ст. 1 Конвенции о защите культурных ценностей в случае вооруженного конфликта 1954 г.², [4] «культурными ценностями считаются независимо от их происхождения и владельца:

(а) ценности, движимые или недвижимые, которые имеют большое значение для культурного наследия каждого народа, такие как памят-

¹ Россия ратифицировала данную конвенцию 12.03.1997 г. URL: www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea

² Россия ратифицировала данную конвенцию 04.01.1957 г. URL: <http://portal.unesco.org/la/convention.asp?KO=13637&language=E#1>



ники архитектуры, искусства или истории, религиозные или светские, археологические месторасположения, архитектурные ансамбли, которые в качестве таковых представляют исторический или художественный интерес, произведения искусства, рукописи, книги, другие предметы художественного, исторического или археологического значения, а также научные коллекции или важные коллекции книг, архивных материалов или репродукций ценностей, указанных выше;

(b) здания, главным и действительным назначением которых является сохранение или экспонирование движимых культурных ценностей, указанных в пункте (a), такие как музеи, крупные библиотеки, хранилища архивов, а также укрытия, предназначенные для сохранения в случае вооруженного конфликта движимых культурных ценностей, указанных в пункте (a);

(c) центры, в которых имеется значительное количество культурных ценностей, указанных в пунктах (a) и (b), так называемые «центры сосредоточения культурных ценностей»».

Согласно понятийному аппарату Конвенции об охране всемирного культурного и природного наследия 1972 г.³ [5] объекты всемирного наследия разделяются на культурные и природные, что, по сути, характерно и для объектов морского наследия. Так, по ст. 1 Конвенции 1972 г. «под «культурным наследием» понимаются:

памятники: произведения архитектуры, монументальной скульптуры и живописи, элементы или структуры археологического характера, надписи, пещерные жилища и группы элементов, которые имеют выдающуюся универсальную ценность с точки зрения истории, искусства или науки;

ансамбли: группы изолированных или объединенных строений, архитектура, единство или связь с пейзажем которых представляют выдающуюся универсальную ценность с точки зрения истории, искусства или науки;

достопримечательные места: дело рук человека или совместные творения человека и природы, а также зоны, включая археологические достопримечательные места, представляющие выдающуюся универсальную ценность с точки зрения истории, эстетики, этнологии или антропологии».

А в ст. 2 Конвенции 1972 г. «под «природным наследием» понимаются:

природные памятники, состоящие из физических и биологических образований или групп таких образований, имеющие выдающуюся универсальную ценность с точки зрения эстетики или науки;

геологические и физиографические образования и точно ограниченные зоны, представляющие ареал подвергающихся угрозе видов животных и растений, имеющих выдающуюся универсальную ценность с точки зрения науки или консервации;

природные достопримечательные места или строго ограниченные природные зоны, имеющие выдающуюся универсальную ценность с точки зрения науки, консервации или природной красоты».

³ Россия ратифицировала данную конвенцию 12.10.1988 г., URL: <http://portal.unesco.org/la/convention.asp?KO=13055&language=E&order=alpha>



П. 2 ст. 1 Европейской Конвенции об охране археологического наследия (пересмотренной) (ETS N 143) 1992 г.⁴ [2] определяет элементы археологического наследия как «все остатки и объекты и любые другие следы человечества из прошлых эпох:

i) сохранение и изучение которых помогают проследить историю человечества и ее связь с природной средой;

ii) для которых раскопки или открытия и другие методы исследований, касающихся человечества и относящейся к нему среды, являются основными источниками информации».

Но для определения понятия «морское наследие» наибольшее значение имеет положение п. 3 ст. 1 Конвенции 1992 г.: «Археологическое наследие включает строения, сооружения, ансамбли зданий, освоенные места, движимые объекты, памятники другого рода, а также окружающее их пространство, **находящиеся** на суше или **под водой**» [выделено автором], в том числе определяющее подводное археологическое наследие.

Более широкое понятие «подводное культурное наследие» закреплено в п 1. а) ст. 1 Конвенции ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 г.⁵ [7]: «“Подводное культурное наследие” означает все следы человеческого существования, имеющие культурный, исторический или археологический характер, которые частично или полностью, периодически или постоянно находятся под водой на протяжении не менее 100 лет, такие, как:

(I) объекты, сооружения, здания, артефакты и человеческие останки вместе с их археологическим и природным окружением;

(II) суда, летательные аппараты, другие транспортные средства или любые их части, их груз или другое содержимое, вместе с их археологическим и природным окружением;

(III) предметы доисторического характера».

Рассматривая морское природное наследие, необходимо упомянуть Конвенцию о биологическом разнообразии 1992 г.⁶ [3], ст. 2 которой определяет биологическое разнообразие как «вариабельность живых организмов из всех источников, включая, среди прочего, наземные, морские и иные водные экосистемы и экологические комплексы, частью которых они являются; это понятие включает в себя разнообразие в рамках вида, между видами и разнообразие экосистем».

Нематериальное культурное наследие согласно п. 1 ст. 2 Международной Конвенции об охране нематериального культурного наследия 2003 г.⁷ [8] «означает обычаи, формы представления и выражения, знания и навыки, — а также связанные с ними инструменты, предметы, артефакты и культурные пространства, — признанные сообществами, группами и, в некоторых случаях, отдельными лицами в качестве части их культурного наследия. Такое нематериальное культурное наследие,

⁴ В настоящее время в России идет процесс ратификации данной Конвенции.

⁵ Россия стороной данной Конвенции не является.

⁶ Россия ратифицировала данную конвенцию в 1995 г. URL: <http://docs.kodeks.ru/document/9010550>

⁷ Россия стороной данной Конвенции не является.



передаваемое от поколения к поколению, постоянно воссоздается сообществами и группами в зависимости от окружающей их среды, их взаимодействия с природой и их истории и формирует у них чувство самобытности и преемственности, содействуя тем самым уважению культурного разнообразия и творчеству человека». Кроме того, для последующего определения составляющих морского нематериального культурного наследия необходимо привести п. 2 ст. 2 Конвенции 2003 г.: «Нематериальное культурное наследие», как оно определено в п. 1 выше,

проявляется, в частности, в следующих областях:

(а) устные традиции и формы выражения, включая язык в качестве носителя нематериального культурного наследия;

(b) исполнительские искусства;

(c) обычаи, обряды, празднества;

(d) знания и обычаи, относящиеся к природе и вселенной;

(e) знания и навыки, связанные с традиционными ремеслами».

По пункту (а) ст. 1 Европейской Конвенции о ландшафтах 2000 г. (ETS N 176)⁸ [1] ландшафт определяется как «часть территории, в том смысле как она воспринимается таковой населением, отличительные черты которой являются результатом действия природного и/или человеческого факторов или их взаимодействия». Что касается морского наследия, данная норма-дефиниция неразрывно связана со ст. 2 данной Конвенции в той ее части, где закреплено следующее: «Конвенция касается суши, внутренних вод и морей».

Говоря о системе международно-правовых понятий всемирного культурного и природного наследия и месте в ней правового понятия «морское наследие», важно отметить ключевой характер морского наследия, не только объединяющего в себе культурное и природное наследие, но и включающего множество их различных элементов.

Итак, как представляется, правовое понятие «морское наследие» имеет следующую структуру (скелет):

I. Морское культурное наследие:

- ✓ морское подводное культурное наследие (движимое и недвижимое);
- ✓ морское культурное наследие, находящееся над водой (движимое и недвижимое);
- ✓ морское нематериальное культурное наследие;
- ✓ морской культурный ландшафт.

II. Морское природное наследие:

- ✓ морское подводное природное наследие;
- ✓ морское природное наследие, находящееся над водой;
- ✓ биологическое разнообразие морских экосистем и экологических комплексов;
- ✓ морской природный ландшафт.

В заключение нужно отметить, что выработка полноценного и универсального правового понятия «морское наследие» — это практически трудоемкий, кропотливый и достаточно длительный процесс, требующий участия множества экспертов из разных областей знаний.

⁸ Россия стороной данной Конвенции не является.



Однако, несмотря на это, для эффективной защиты, сохранения, изучения и популяризации морское наследие должно быть четко определено. Светлым международно-правовым будущим морского наследия видится создание и принятие Конвенции о морском наследии. Для России это, вероятно, закрепление понятия «морское наследие» в новом ФЗ «О культуре в Российской Федерации», а также дополнение ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» главой «Морское наследие России», включающей основные правовые понятия, принципы и нормы, регулирующие защиту и сохранение морского наследия.

Список литературы

1. *Европейская Конвенция о ландшафтах* 2000 г. (ETS N 176).
URL: <http://www.ntrustru/public.cms/?eid=698276>
2. *Европейская Конвенция об охране археологического наследия* (пересмотренная) (ETS N 143) 1992 г. // СПС «Консультант +».
3. *Конвенция о биологическом разнообразии* 1992 г.
URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/biodiv.shtml
4. *Конвенция о защите культурных ценностей в случае вооруженного конфликта* 1954 г. URL: <http://unesdoc.unesco.org/images/0008/000824/082464mb.pdf>
5. *Конвенция об охране всемирного культурного и природного наследия* 1972 г.
URL: <http://unesdoc.unesco.org/images/0011/001140/114044rb.pdf#page=144>
6. *Конвенция ООН по морскому праву* 1982 г.
URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/lawsea.shtml
7. *Конвенция ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия* 2001 г.
URL: <http://unesdoc.unesco.org/images/0012/001246/124687r.pdf#page=60>
8. *Международная Конвенция об охране нематериального культурного наследия* 2003 г. URL: <http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001325/132540r.pdf>
9. *Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года*, Пр-1387 от 27 июля 2001 г. URL: <http://www.scrf.gov.ru/documents/34.html>
10. *Устав Ассоциации «Морское наследие России»*.
URL: <http://www.maritime-heritage.ru/regulations.html>

Водолазное наследство — что было и что стало

П. А. Боровиков

Diving Heritage—as It Used to Be and as It Is Now

P. Borovikov

Moscow is located hundreds and thousands kilometers from seas, naval bases and main shipbuilding state centres. Nevertheless its contribution to foundation and development of the Navy is significant as well as to study and preservation of maritime heritage of Russia—the great maritime power.

Authenticity, attractiveness, uniqueness of displayed museum exhibits attracted hundreds of thousands visitors from all the corners of our country and abroad to the Museum and Memorial Complex of Naval History of Russia.

Studies on role of Moscow in historical retrospective of Russian Navy, presentation of examined facts and actual to broad public and preservation of historical memories for future generations of defenders of maritime frontiers of our unbounded Motherland take a special place in museum activity.

Economical crisis of the year 2008 became a serious brake for creation of museum complex and that is why building of staff pavilion, main museum building and organizing of warlike equipment ground and museum stocks acquisition was postponed. However museum staff is sure that despite economical crisis authority of Museum and Memorial Complex of Naval History of Russia and its achievements in museum activities let overcome certain difficulties during building of museum and memorial complex of history of great maritime power and become a motive power for study, preservation and popularization of its maritime heritage.

История водолазного дела, как, собственно, и любая другая история, складывается из четырех предметных массивов: материальной части; фото- и кинодокументов; научно-технической и нормативно-руководящей литературы; архивных документов.

П. А. Боровиков [P. Borovikov] (✉)

Конфедерация подводной деятельности России, Москва, Россия [Russian Underwater Federation, Moscow, Russia]



Только все эти компоненты в комплексе могут отразить действительную картину происходившего, и, только имея эти четыре массива, можно строить любой срез истории водолазного дела: хронологический событийный, эволюционный (развитие тех или иных видов снаряжения и оборудования), технологический, правовой, наконец...

Основа анализа современного состояния истории водолазного дела России — это в первую очередь инвентаризация. Мы считаем необходимым понять, что осталось из того, что было — вне зависимости от места нахождения объекта, будь то государственное хранилище (в данном случае музеи мы рассматриваем как хранилища), ведомственные собрания (включая собрания и отдельных предприятий) или частные коллекции.

По материальной части. В мире есть немало собраний образцов российской водолазной техники, но, к сожалению, в основном за рубежом — там их число доходит до десятка и более. «Лихие девяностые» подчистую вывели всё более-менее интересное за границу — или в металлолом.

В России лишь три музея содержат в своих фондах отдельные образцы водолазной техники: Военно-исторический музей артиллерии, инженерных войск и войск связи, Центральный военно-морской музей и Музей Мирового океана. Но эти собрания, к сожалению, не носят системный характер, хранящиеся в них экспонаты случайны и не создают сколько-нибудь целостной картины истории водолазного дела.



Рис. 1. Часть экспозиции выставки «Водолазное дело России», открытой в Военно-историческом музее артиллерии, инженерных войск и войск связи в Санкт-Петербурге

На выставке представлен ряд уникальных образцов водолазной техники выпуска 1930-х гг., сохранившиеся в фондах музея и не представленных более ни в одном собрании, частном или государственном



Рис. 2. Часть экспозиции частного собрания А. Бакурова

На сегодня это собрание практически полно представляет отечественное послевоенное водолазное снаряжение и оборудование, и другой подобной коллекции в России нет

Как это ни печально, но единственная на сегодня систематизированная коллекция водолазного снаряжения — это частное собрание «Водолазный архив» (URL: www.vodarchiv.ru), но возможности ее основателя — Андрея Бакурова как физического лица ограничены, несмотря на его подлинный энтузиазм и неугасаемый оптимизм.

Неплохой музей организован при Воронежской водолазной школе РОСТО усилиями ее директора Сергея Логачева и выпускников школы, но об этом музее мало кто знает.

Определенную роль в сохранении водолазной техники играют музеи предприятий, производивших водолазную технику или ее использовавших. Примером подобного собрания может быть музей предприятия КАМПО (бывшее конструкторское бюро кислородной дыхательной аппаратуры МАП), специализирующееся в области создания дыхательной аппаратуры и водолазного снаряжения.

Некоторое количество образцов 1950-х гг. и даже раритетов хранится в частных собраниях, но о них практически ничего не известно, кроме самого факта их существования.

Фото- и кинодокументы. По имеющейся на сегодня информации систематических собраний фото- и кинодокументов по водолазной тематике нет, есть лишь кое-что в россыпи.

Довольно много фото- и кинодокументов хранятся в Российском государственном архиве кино- и фотодокументов в Красногорске. Это в основном фотографии ЭПРОНа — 1930-х гг.; немного — буквально единицы — времен ВОВ и немного послевоенных. Кинофонды Красногорского архива интереснее: у них сохранился уникальный фильм о



Рис. 3. Уникальное собрание водолазной техники конца XIX — начала XX вв. в одной из войсковых частей в Ломоносове
В 1990-х гг. по приказу командира части музей разгромлен, и экспонаты исчезли бесследно

водолазных погружениях 1913 г. студии Хонженкова, довольно много водолазных киносюжетов съемки 1920–1930 гг. Есть кое-что послевоенное, но очень немного.

Очень редкие и практически неизвестные фотографии обнаружались в Санкт-Петербургском государственном архиве фото- и кинодокументов. Это ранее неизвестные фотографии Кронштадтской водолазной школы студии Карла Буллы, снятые в 1913 г. и серия фотографий Центральной водолазной базы, ныне незаслуженно забытой, сделанных в 1923 г. в год ее пятилетнего юбилея.

Довольно много фотографий есть в Центральном военно-морском музее. Сгруппированы из них лишь фотоснимки Кронштадтской водолазной школы конца 1890-х гг. и ЭПРОНа — 1930-х гг. Остальные, а их, по косвенным признакам, немало, не каталогизированы и в силу этого практически недоступны.

Есть некоторое количество фотографий ЭПРОНа 1930-х гг. в фондах Государственного архива Российской Федерации.

Говорят, что в 40-м ГосНИИ МО РФ в Ломоносове есть довольно большой фотоархив, но он не разобран, так как там это сделать некому.

За последнее десятилетие в России сформировалось несколько частных собраний фотографий и фильмов. Самое полное из них насчитывает около 2 500 единиц хранения, и в нем, пожалуй, собрана подавляющая часть электронных копий фотографий из музеев и кое-каких частных коллекций.

Литература. Ни в одной из библиотек нет достаточно полного собрания водолазной литературы. В Российской государственной библиотеке сохранена лишь примерно половина вышедшей литературы по во-



долазной тематике, в Центральной Военно-морской библиотеке и того меньше.

Известны два частных собрания водолазной литературы. Одно, насчитывающее более тысячи томов, включает в себя все, что так или иначе писалось о море, в т. ч. и о водолазах. Другое собрание — в основном профессиональная литература, начиная с 1840-х гг. и по наше время. По-видимому, это самые полные в России собрания профессиональной дореволюционной и довоенной литературы.

Архивная документация. С архивами ситуация еще менее ясна.

В Государственном архиве Российской Федерации ГАРФ очень полно представлены относящиеся к становлению водолазного дела в России в первые послереволюционные годы (1918–1920) документы (в копиях).

В архивах Федеральной службы безопасности и Академии Наук РФ весьма полно представлена история ЭПРОНа.

Документов по истории водолазного дела во время Великой Отечественной войны и в послевоенный период в указанных архивах практически нет. По-видимому, этот период должен быть наиболее полно представлен в Центральном военно-морском архиве, однако пока с ним ясности нет.

Таким образом, то немногое из водолазного оборудования, что есть в России, разбросано по различным местам и собрать эволюционные ряды того или иного вида водолазных снаряжений или оборудования —



Рис. 4. Собрание отечественных довоенных и первых послевоенных легководолазных и спасательных аппаратов замкнутого дыхательного цикла, находившееся в УКОПП в Санкт-Петербурге

Большая часть аппаратов сохранилась в единственном экземпляре.

Коллекция приватизирована, и сегодняшняя судьба ее неизвестна



а это, с нашей точки зрения, одна из основных задач любого музейного собрания — невозможно. А без эволюционного ряда любой экспонат теряет свое значение, превращаясь из системного «шага» в простую любопытную железку.

Та же самая ситуация и с литературой, фото- и киноматериалами, с архивными документами.

Мы считаем, что для сохранения водолазного наследия России — а нам есть что хранить и есть чем гордиться — крайне необходимо создание либо специализированного музея как самостоятельной структуры или специализированного направления в одном из существующих музеев, родственных по своему характеру водолазной тематике. При этом мы считаем, что музей, о котором мы говорим, должен быть федеральной, а не ведомственной структурой. Причин этого как минимум две.

Во-первых, фонды государственного музея находятся под охраной государства — и это в значительной мере гарантирует их сохранность для потомков. Никакой новый начальник ведомственного музея или новый собственник коллекции не придет и не скажет: «Это что за хлам? На свалку...» — а ведь за примерами, к сожалению, далеко ходить не надо. Именно так был разгромлен музей КОС в Ломоносове, содержавший уникальное собрание водолазного снаряжения практически за 100 лет — начиная со второй половины XIX и до середины XX в. Именно так была приватизирована и пропала из поля зрения специалистов находившаяся в распоряжении УКОПП уникальная коллекция кислородных дыхательных аппаратов — в том числе дыхательных аппаратов серии «Э» разработки инженеров ЭПРОНа 1930-х гг., которых в России просто больше нет. Именно так ушли в утильсырьё подавляющее большинство технической документации и профессиональной литературы — кому-то не хватило места на библиотечных стеллажах.

Во-вторых, образцы в государственных фондохранилищах доступны для изучения, тогда как частные коллекции не только недоступны, но, как правило, даже не каталогизированы — а это значит, что для науки они просто не существуют.

Мы просим отразить вопрос о создании национального музея водолазного дела России в решении конференции.

Пройдет еще пять-десять лет, и сохранять уже будет просто нечего.

«Корабельный двор»: концепция живого музея в Петербурге

М. Г. Вадейша

“Ship yard”—a conception of “living museum” in St. Petersburg

M. Vadeysha

St. Petersburg is a unique object of non-material cultural heritage of Russia. It is announced a maritime capital of the country. Sea and ships had been always part of the city life, shipbuilding and seaborne trade being significant sectors of its economics. Boats and ships used to be not only fragments of the city landscape but penetrated into everyday life of the citizens. City holidays and celebrations had always included maritime theme, and townspeople had always been proud of the naval traditions.

At the same time, maritime and shipbuilding traditions that had played a significant role in forming an inimitable urban environment are the inalienable part of the cultural inalienable heritage of St. Petersburg and Russia. Cultural heritage includes both objects and ways of inheritance as well as social mechanisms of tradition transmission. Non-material heritage is a technological, cultural and everyday experience which can be preserved only in everyday practice passing through the generations of bearers. These traditions formed a unique notion of a “native petersburger” which means a person of high internal culture and deep national pride. Nevertheless, nowadays city is totally deprived of any signs of maritime life. The main city of the Russian naval fame has lost its unique naval atmosphere. One of the ways for restoration of Petersburg maritime traditions is proposed “Ship yard”—project of the historical woodenboat building enterprise imitating a piece of early 18 century Petersburg. It is planned as scientific, educational and entertaining object, a kind of “living museum”.

М. Г. Вадейша [M. Vadeysha] (✉)

Институт Петра Великого, Санкт-Петербург, Россия [Institute of Peter the Great,
St. Petersburg, Russia]

e-mail: petrovskaya-epokha@yandex.ru



Морская история Петербурга как объект нематериального культурного наследия

Петербург возник благодаря победам молодого русского флота, и с этого времени история отечественного кораблестроения и судоходства связана с городом на Неве. Культура города неотделима от моря. Морская тема — основная на начальных этапах строительства Петербурга. Петр задумал его как «Второй Амстердам», «Северную Венецию», что наглядно отразилось и в планировке города, и в его функциях: с первых лет он стал важнейшим морским и речным портом, верфью, кузницей морских кадров, а Нева с многочисленными каналами, реками и протоками представляла собой оживленнейшую транспортную магистраль. К началу XX в. среди рек России Нева занимала второе место по количеству перевозимых грузов, уступая первенство только Волге, и третье место по числу плотов и судов с грузом, уступая второе Западной Двине.

Петр стремился широко пропагандировать успехи русского флота, поэтому во всех городских праздниках петровской эпохи корабли играли важную роль — это были настоящие «корабельные представления», где корабли, нередко поставленные на колеса, были «актерами», а горожане — публикой. Шумные и красочные зрелища, становясь постоянным элементом городской жизни, способствовали пробуждению у русских людей законной гордости за страну и ее успехи. Главной задачей художников было изображение морских боев, кораблей и триумфов. Морская тема в жизни города постоянно присутствовала и позднее: здесь сконцентрировались важнейшие судостроительные предприятия, морские учебные заведения.

К созданию уникальной питерской атмосферы были причастны не только военные и гражданские моряки, речники и корабельщики, но и обычные горожане, в жизнь которых были вплетены и постоянные лодочные переправы между островами, и флотилии барок, барж и плотов, теснившиеся у причалов и набережных, и привычные прогулки по рекам и заливу, и городские праздники, когда публике разрешался осмотр кораблей, и морские парады, украшавшие Неву многоцветьем флагов и флажков морской азбуки.

Однако в наши дни провозглашение Санкт-Петербурга морской столицей России, столицей ее морской истории и морской славы совпало с почти полным исчезновением морской атмосферы, которая прежде пронизывала город. Сегодня, находясь на улицах и даже набережных Петербурга, почти невозможно догадаться о его морской и кораблестроительной судьбе. Она не просматривается ни в городской жизни, ни в традициях. Современные суда, создаваемые в закрытых цехах гигантских заводов, прямо со стапелей уходят в море или ночью крадутся вверх по реке, торопясь прошмыгнуть сквозь разведенные мосты. Пальцем одной руки с лихвой достанет, чтобы пересчитать петербургские корабли-музеи. Давно забыты не только святочные потехи петровского времени, но и ежегодный (200 лет традиции!) праздник вскрытия Невы, в ходе которого государь лично открывал навигацию. Парусные лодки и корабли, некогда без числа сновавшие по рекам и каналам го-



рода, теперь навсегда изгнаны из акватории морской столицы России. Город морской славы не имеет и не строит копий исторических парусников, прославивших российский флот, и научиться этому искусству сегодня в Петербурге негде. Непередаваемая аура морского Петербурга, важные для самоидентификации петербуржцев культурные константы оказалась в наши дни под угрозой полного исчезновения.

Идеология концепции музея-верфи

Петербург охраняется ЮНЕСКО как объект всемирного наследия. Однако уникальный архитектурный ансамбль — это не единственная ценность города. Морские и судостроительные традиции, сыгравшие важнейшую роль в складывании неповторимой городской среды, являются неотъемлемой частью культурного наследия Санкт-Петербурга и России.

Понятие нематериального наследия включает в себя как объекты, так и способы наследования и социальные механизмы передачи традиции. Нематериальное наследие — это производственный, бытовой и культурный опыт, выраженный в действиях и представлениях, зафиксированный в традициях и передаваемый непосредственно от поколения к поколению. К нематериальному культурному наследию относятся не только формы выражения духовных потребностей (язык, литература, танец, музыка, мифы, предания и т. п.), но и производственные приемы труда, традиционные формы бытового уклада жизни. Это наследие нематериально — сложившаяся за три столетия деятельность многих поколений горожан, постепенно сформировавшая чувство самобытности и преемственности, сконцентрированное в понятии «коренной петербуржец». Его невозможно потрогать или увидеть (в зарубежной музеологической литературе часто употребляется термин *неосвязаемое, intangible*), оно не овеществлено в предметной форме, но в то же время неотторжимо от города.

Передача традиционных нематериальных ценностей осуществляется от поколения поколению, от человека человеку, минуя институционально организованные формы. Традиционные практики должны постоянно воссоздаваться человеческим сообществом; такой способ наследования делает их особенно хрупкими и уязвимыми. Аутентичное нематериальное культурное наследие сохраняется в своей естественной среде в памяти людей старшего поколения и передается непосредственно от одного лица другому лицу среди его создателей, носителей и пользователей. Вторичное воспроизведение, реконструкция и возрождение нематериального культурного наследия могут осуществляться путем театрализации с использованием подлинных музейных и вновь созданных предметов в иных условиях, не характерных для его возникновения и бытования.

Ремесло моряка и корабеля, обычаи и фольклор морской столицы, как и другие формы нематериального наследия, могут сохраняться и передаваться только в процессе их бытования, то есть во время строительства и использования старинного парусного судна, и в наше время, когда эти ценности не могут быть сохранены в естественной социокуль-



турной среде, возможно лишь воссоздание их в искусственно созданном «живом музее».

Грандиозная фигура Петра I — государя-преобразователя, создателя одного из сильнейших флотов своего времени, может стать главным идеологическим символом государственных морских реформ. Санкт-Петербург, морская столица России, нуждается в создании научного, учебного и просветительского учреждения, которое возьмет на себя популяризацию петровского наследия в области кораблестроения и судоходства. Таким учреждением может стать проект «Корабельный двор», призванный сблечь уникальную традицию морского города.

Цели и задачи

Цели проекта «Корабельный двор» — возрождение морских традиций Санкт-Петербурга, актуализация нематериального морского наследия России.

Задачи проекта «Корабельный двор»:

- ✓ создание в Санкт-Петербурге «живого музея» — верфи исторического деревянного судостроения, реконструирующей атмосферу, технологии и быт кораблестроителей начала XVIII в.;
- ✓ строительство копий русских исторических деревянных кораблей в целях пропаганды морского наследия России;
- ✓ изучение и популяризация наследия Петра I, судостроения и судоходства петровской эпохи;
- ✓ содействие развитию морского образования и просвещения;
- ✓ организация профессионального обучения в области деревянного судостроения, создание рабочих мест для молодежи;
- ✓ воспитание патриотизма, любви и уважения к своему городу и России;
- ✓ утверждение в общественном сознании образа России как великой морской державы со славными традициями.

Описание проекта

«Корабельный двор» представляет собой модель корабельной верфи, работающую по принципу «живого музея». Это П-образное сооружение, воспроизводящее архитектурный облик петровского времени, с башенкой посередине, станет одновременно научным и учебным центром, судостроительным предприятием и исторической «лабораторией», в которой будет воссоздаваться теория и практика строительства парусников минувших эпох. Мастерские, в которых будут изготавливаться детали строящегося корабля, станут «музейными залами», разворачивающими картину жизни уголка Петербурга начала XVIII в. Посетители верфи познакомятся с инструментами, машинами и механизмами, технологическими приемами, которые применялись в петровскую эпоху. В стенах «Корабельного двора» предполагается, помимо мастерских, разместить экспозицию, посвященную этапам развития русского кораблестроения, отразить морскую историю города, рассчитанную не на специалистов-историков и корабелов, а на широ-



кую публику. Предусмотрено место и для модель-камеры — коллекции моделей и чертежей кораблей. Важной частью «живого музея» должны стать материальные объекты, связанные с воссозданием обстановки верфи, — старинные плотницкие, столярные и другие ремесленные инструменты, одежда, посуда, навигационные приборы, а также сохранившиеся корабельные детали, поднятые со дна моря. Поэтому в составе экспозиции планируется размещение выставки подводной археологии петровской эпохи.

Направления реализации проекта

Проект «Корабельный двор» имеет комплексный характер и включает в себя совокупность программ, имеющих научную, образовательную, просветительскую, туристическую направленность и адресованных разным профессиональным и социальным группам. Объединение в одном проекте усилий ученых и преподавателей, музееведов, кораблестроителей, школьников и молодежи позволит одновременно решать важные социальные и культурные задачи.

1. Первое судно, которое предполагается заложить на верфи, — натуральная технологическая копия линейного корабля «Полтава». Воссоздание первого корабля Санкт-петербургского адмиралтейства планируется как самостоятельный проект, цель которого — реконструкция судостроительных практик начала XVIII в., а результат — мемориальное судно-музей.

2. Верфь «Корабельный двор» задумана как комплекс судостроительных мастерских, выставочных залов, учебных аудиторий и бытовых помещений. Здание планируется строить в несколько этапов из бруса с последующим оштукатуриванием (так называемая мазанковая технология), что было характерно для первых лет строительства Петербурга. Поочередное введение в строй отдельных компонентов комплекса, во-первых, позволит ускорить открытие первых музейных помещений, а во-вторых — каждый этап превращается в отдельную акцию, интересную как для участников строительства, так и для посетителей верфи. Готовность уже минимального числа работающих мастерских послужит условием работы верфи в течение всего года, что обеспечит постоянный интерес главной адресной аудитории — школьников и молодежи, а также приток туристов. Последнее обстоятельство позволяет рассчитывать на частичное покрытие расходов за счет продажи билетов и сувениров.

3. Параллельно с долгосрочным проектом «Полтава» на верфи планируется строительство небольших деревянных судов и лодок, внешне воспроизводящих облик исторических парусников минувших эпох, но отвечающих всем современным требованиям безопасности. Это позволит уже через несколько лет иметь в своем распоряжении новые привлекательные туристические объекты и аттракционы.

4. Предполагается использование возможностей проекта «Корабельный двор» для разнообразных образовательных программ:

- ✓ обучения традиционным морским ремеслам;
- ✓ обучения морской практике;



- ✓ высшего образования в области деревянного, в том числе исторического судостроения (в содружестве с СПбГМТУ);
- ✓ создания межвузовского исследовательского студенческого центра курсового и дипломного проектирования, связанного с реализацией проекта;
- ✓ изучения истории русского судостроения, морской истории России;
- ✓ помощи детям-инвалидам в получении морского образования и профессии;
- ✓ изучения истории и культуры России и СПб.

«Морская наука»

Программа «Морская наука» предполагает комплексный подход к образованию и профессиональному обучению в сфере деревянного исторического судостроения. В настоящее время в Петербурге и России эти профессии нигде получить нельзя. Реализация программы позволит со временем превратить «Корабельный двор» в настоящую кузницу кадров в указанной сфере. Таким образом Петербург подтвердит свой авторитет не только как морская столица России, но и как крупнейший в России центр квалифицированных специалистов, владеющих уникальными профессиями.

«Морская наука» предусматривает несколько направлений работы.

Морские профессии

Прежде всего это обучение профессиям, связанным с проектированием, строительством и использованием деревянных парусных судов. В мастерских верфи «Корабельный двор» можно будет овладеть ремеслами, необходимыми для создания и эксплуатации старинного парусного корабля. Особый интерес с научной точки зрения проекту придаст изучение технологических приемов судостроения петровского времени для получения наиболее достоверной исторической копии линейного корабля «Полтава». С этой целью предполагается разработать на основе исторических документов специальную программу обучения корабельных плотников и других мастеров-корабелов. Совершенствование в морской практике на историческом судне также имеет свои особенности по сравнению с современным парусником и потребует особой подготовки.

В планах верфи — постройка не только натуральной технологической «Полтавы» (которая в наше время из-за регистровых ограничений не сможет выходить в море, а будет музейным экспонатом), но и небольших лодок: гичек, шлюпок и т. п., управление которыми требует от команды высокого мастерства и слаженности действий, а в будущем — проектирование и строительство судов, отвечающих требованиям регистра. Создание собственной гребно-парусной базы перспективно для организации в дальнейшем Морской («Навигацкой») школы с программой по истории морского дела в России, морской теории и практике. Обучение по морским программам предполагает выдачу диплома о дополнительном образовании.



Морские инженеры

Большие парусники, которых в мире до сих пор очень немного, являются гордостью любой страны, повышают ее международный престиж. Как морская столица России и колыбель русского регулярного флота Петербург давно нуждается в создании центра исторического судостроения, который взял бы на себя подготовку специалистов по проектированию, реконструкции и строительству копий исторических деревянных судов. Судостроительная верфь «Корабельный двор» могла бы со временем стать таким центром, она предполагает сотрудничество в этой сфере с Морским техническим университетом. Работа в области воссоздания отечественной морской истории не только превратит «Корабельный двор» в важный научный и культурный центр, но и будет способствовать повышению международного авторитета России как великой державы, имеющей давние и славные морские традиции. Превосходное кораблестроительное образование, даваемое университетом, обеспечит центр квалифицированными инженерными кадрами, а «Корабельный двор» даст университету уникальную лабораторию для необычной специальности.

Межвузовский студенческий центр

Являясь молодежным проектом, «Корабельный двор» стремится привлечь к своей работе и объединить усилия студентов самых разных вузов Петербурга. Для реализации проекта понадобятся усилия корабелов, историков (в том числе специалистов по истории техники и технологий), экономистов, музееведов, искусствоведов, модельеров, культурологов, социальных работников и многих других. Сотрудничество с различными высшими учебными заведениями Петербурга позволит организовать при «Корабельном дворе» центр дипломного и курсового проектирования, что даст студентам возможность во время обучения принять участие в реальном деле и сверить полученные знания с практикой. «Корабельный двор», в свою очередь, сможет сформировать команду грамотных энтузиастов.

«Живой музей»

По характеру поставленных целей и формам функционирования «Корабельный двор» является необычным «живым музеем» и как таковой будет интересен и взрослым посетителям, и детям. Подобные проекты с успехом реализуются в настоящее время и в Европе, и в Америке. Строящийся корабль представляет собой захватывающее зрелище. Так, строительная площадка копии голландского корабля XVII в. «Батавия» в Лелистаде (Нидерланды) с самых первых дней превратилась в интереснейший туристический объект. Не меньше посетителей привлекает ныне строящийся в Лелистаде корабль «Семь провинций» и почти законченный фрегат генерала Лафайета «Гермион» во французском Рошфоре. Имеется пример «живого музея-верфи» и в России. Это Соловецкий Морской музей (проект Товарищества северного мореходства), где строится копия яхты Петра I «Святой Петр».



На верфи также предполагается разместить небольшой музей подводной археологии, в котором будут экспонироваться фрагменты кораблей XVIII в., поднятые со дна Невы и Финского залива, и выставочный зал-салон, демонстрирующий модели исторических судов. Экспозиции, посвященные истории рождения русского флота и истории городской культуры начала XVIII в., станут органичной частью «Корабельного двора».

Поскольку «Корабельный двор» будет развиваться как модель петровской судостроительной верфи, предполагается со временем оснастить мастерские копиями машин и инструментов, которые использовались кораблями этой эпохи. Одна из привлекательных в научно-историческом отношении идей проекта — строительство копии исторического судна с использованием инструментов, приспособлений и технологических приемов, характерных для петровской эпохи. Известно, что Петр I стремился обеспечить приоритетные отрасли российской промышленности самым современным оборудованием, которое энергично и в больших количествах закупалось в Европе. Туристическую, а также культурно-просветительскую ценность «Корабельного двора» многократно повысили бы, например, действующие копии ветряной мельницы XVIII в., токарных станков и других механизмов. Постройка копии такой мельницы, приводящей в движение станки для распиловки бревен, включена в план постройки верфи. Этот проект можно было бы осуществить в сотрудничестве с голландскими мастерами, так как в Нидерландах до сих пор существуют и работают подобные машины и действуют клубы, объединяющие энтузиастов истории техники. Есть подобные организации и в других странах, поэтому в этом направлении возможно плодотворное международное сотрудничество.

«Полтава»

17 декабря 2009 г. исполняется 300 лет с момента закладки первого линейного корабля, построенного на петербургской Адмиралтейской верфи. Судно было спроектировано Петром I и, по отзывам современников и заключению экспертов, считалось одним из наиболее совершенных кораблей своего времени. «Полтава» была одним из любимых кораблей Петра, часто плавала под его командованием, несла императорский штандарт. Двадцать лет она находилась в составе флота — рекордный срок для кораблей этой эпохи.

Оригинальные обводы корпуса позволили мощно вооружить «Полтаву»: она имела 54 пушки 18-, 12- и 3-фунтового калибра. Корабль, богато украшенный деревянной резьбой, был очень красив.

Восстановление облика судна проведено ведущими специалистами Петербурга по исторической реконструкции. В настоящее время имеются все необходимые данные для изготовления рабочих чертежей исторической копии, которая обещает стать подлинным украшением морской столицы России. Работа верфи «Корабельный двор» превратит строительную площадку в интересный туристический объект.

Постройка судов на верфи «Корабельный двор» будет прекрасной учебной базой для молодых корабелов, даст возможность получить



интересную профессию и на практике применить полученные за годы учебы теоретические знания. Кроме того, потребность в большом количестве рабочих рук позволит создать рабочие места для молодежи и безработных.

В настоящее время в Санкт-Петербурге нет деревянного парусника подобного класса. Историческая копия линейного корабля «Полтава» будет способствовать укреплению морской славы России, воссозданию ее морского наследия.

Успешная реализация проекта «Корабельный двор», привлечение к его работе ведущих историков и искусствоведов, судостроителей, участие студентов и выпускников многих петербургских вузов будет способствовать возрождению морских традиций Санкт-Петербурга, формированию нового интереса к истории и культуре города на Неве, появлению в Петербурге новых туристических объектов, восстановлению романтической атмосферы приморского города, открытого всему миру.

**Ценность источников из местных архивов
для изучения истории освоения Северного
морского пути в XIX — начале XX века
(на примере архивов Красноярского края)**

А. Е. Гончаров

**The value of Siberian archival documents
in studying the history of the Northern Sea
Route development (the Krasnoyarsk Krai
archives as an example)**

A. Goncharov

The Northern Sea Route (NSR) is an important issue for scholars researching Siberian history. Little attention, however, has been paid to this topic by Russian and foreign researchers due to the misunderstood scale of commerce via the Arctic Ocean. These scales are rather large and should be carefully investigated by those studying Siberian history and the history of Russo-British commerce in the late 1800's and early 1900's. Research materials on this subject, therefore, can be found either in British, or in Siberian collections of documents. This article gives a description of a few such papers and highlights the necessity of Siberian archival funds for the study of the NSR history.

Одним из основных способов получения информации в исторической науке является работа с письменными источниками. Четкий и скрупулезный анализ источников дает историку ясное представление о событиях, происходивших в прошлом. Письменные источники подразделяются на следующие категории: законодательные акты, делопроиз-

А. Е. Гончаров [A. Goncharov] (✉)

Сибирский государственный аэрокосмический университет им. М. Ф. Решетнёва, Красноярск, Россия [Siberian State Aerospace University named after Academician M. F. Reshetnev, Krasnoyarsk, Russia]

e-mail: comrade1937@yandex.ru



водственная документация, периодическая печать, частные акты, мемуары личного происхождения, научные труды и др. Существует два вида письменных источников: опубликованные и неопубликованные. Каждый из них дает представление об изучаемом историческом событии с разных ракурсов. Следовательно, разные источники дают представление не о событии в целом, а о каком-то отдельном его аспекте. Для полной картины необходимо изучать источники в совокупности, классифицируя их по проблематике.

Основная работа историка, работающего с документами, проходит в архивах. Поскольку архивов огромное множество, а документов, хранящихся в них, и того больше, невозможно изучить все источники по отдельно взятой теме. Необходимо еще учитывать те письменные источники, которые были опубликованы и могут находиться в библиотеках и собраниях документов иностранного происхождения (в зарубежных архивах). Следовательно, при большом количестве источников исследователю необходимо попытаться сузить тему своей работы, обозначив хронологические и территориальные рамки. Дальнейшее сужение темы может быть связано с выбором какого-либо аспекта обширной темы. Чрезмерное сужение темы тоже нежелательно: при скудности источников, наоборот, необходимо расширять рамки исследования.

Тема освоения Северного морского пути (СМП) является достаточно обширной. Сузив рамки нашего исследования, мы переходим на следующий уровень: освоение Северного морского пути в конце XIX — начале XX вв. Этот период наиболее интересен для нас, поскольку историографический анализ показал, что тема слабо изучена с исторических позиций (историко-географический аспект мы не берем). Существенные работы по этому вопросу в отечественной историографии исчисляются несколькими исследованиями, в первую очередь это «История открытия и освоения Северного морского пути» под редакцией Д. М. Пинхенсона [5].

Однако тема всё равно слишком обширна для того, чтобы изучить каждый ее аспект. Территориальные рамки были сужены нами до части Сибири (территории, прилегающие к рекам Обь и Енисей), поскольку в этот период под Северным морским путем понимался именно морской путь по Карскому морю в устья Оби и Енисея. СМП осваивался в первую очередь для нужд Сибири.

Таким образом, становится важным изучение сибирских архивов, где сохранились многие неизученные документы. При этом они представляются наиболее вероятным местом (в России) хранения материалов об иностранной торговле через СМП. Это обусловлено тем, что иностранные суда не заходили в северные порты Европейской России. Это значит, что основные материалы находятся либо в иностранных, либо в сибирских архивах. Поскольку основная масса судов направлялась на Енисей — из-за его глубокого фарватера, то работу необходимо вести на территории Красноярского края.

По итогам работы в архивах была поставлена задача определить ценность найденных материалов. Оказалось, что многие из них ранее не вводились в научный оборот при изучении истории освоения СМП.



Это связано в первую очередь с тем, что историки склонны искать информацию в центральных архивах и в архивах поморских городов (Мурманск, Архангельск). Однако содержание материалов по влиянию СМП на Сибирь в этих архивах крайне низкое — по причинам, указанным выше.

Нами была поставлена задача исследовать научную ценность материалов в сибирских архивохранилищах. После изучения архивных материалов в Архивном агентстве администрации Красноярского края (АААКК) были подведены некоторые итоги. В фонде Красноярского подотдела Восточносибирского отдела Императорского географического фонда, фонде Красноярской городской управы, фонде Красноярского отдела общества изучения Сибири и улучшения ее быта, фонде редакции газеты «Енисейские губернские ведомости» и других были найдены несколько дел, которые ранее не использовались в работах, посвященных истории освоения Северного морского пути.

Приведем несколько наиболее интересных источников.

«Доклад Енисейского городского головы Востротина С. В. об улучшении Северного морского пути с XVI в. до конца XIX в.» (1894) [2]. В докладе Востротин высказывает свою точку зрения в отношении функционирования Северного морского пути в условиях порто-франко. Необходимо отметить, что тема торговли через Карское море была весьма близка Востротину. Среди его работ наиболее известны «Северный морской путь и челябинский тарифный перелом» [4] и «Наши водные пути в Сибирь» [3]. Востротин активно печатался на страницах «Сибирских вопросов», критикуя царское правительство за отмену беспошлинного ввоза товаров в Сибирь. Однако все эти работы относятся к более позднему периоду, когда порто-франко был закрыт — в 1898 г. В данном случае мы имеем возможность поработать с источником, который датируется более ранним временем, и проследить отношение автора к вопросу о СМП.

Востротин в деталях повествует о количестве и характере разрешений на беспошлинную торговлю, выданных начиная с 1877 г. Описаны перемены, которые произошли в дальнейших разрешениях. Указаны те слои общества, которые противились ввозу определенных товаров: купцы, фабриканты.

Востротин — первый, кто создал периодизацию развития плаваний по СМП с начала его коммерческого освоения. Критерием для создания этой периодизации стали «движущие силы», развивающие торговлю по СМП. Он выделил два периода: первый — 1876–1886 гг., второй период начался с 1887 г. и продолжался на момент доклада. Для первого этапа, по мнению Востротина, главное участие в развитии СМП принимает русский капитал, во втором — иностранный (британский) [2, 4]. Также он подробно описывает количество плаваний, совершенных в Сибирь с 1876 г., количество ввезенных и вывезенных товаров и отношение Сибирского общества к этому процессу.

Источник уникален и находится в единственном экземпляре в АААКК. Эта работа свидетельствует о том, что Востротин являлся сторонником развития торговли по СМП задолго до того, как был закрыт порто-франко. Теперь можно утверждать, что его интерес к этому вопросу



не был связан исключительно с царской политикой, проводимой в отношении Сибири.

Следующим, не менее интересным документом является «Дело о беспошлинном вывозе товаров Сибири за границу вновь открытым путем через Северный Ледовитый океан. Об оказании помощи экспедиции для расследования торгового пути по реке Оби, Енисею через Ледовитый океан в Европу» (1878) [1]. Как и предыдущий документ, он ранее не вводился в научный оборот, что заставляет его внимательно изучить.

Это наиболее интересный из найденных источников. Ранее в историографии Северного морского пути практически не затрагивался вопрос об отношении сибирской буржуазии к торговым связям с иностранцами. Если в 90-х гг. XIX в. основная масса сибирских предпринимателей относилась к коммерческим связям с иностранцами положительно, то в предшествующий период имеет место противоположная ситуация. Так, сибирские купцы настаивают на пошлине за вывоз сырьевых товаров из Сибири, видя в экспорте сырья источник будущей экономической зависимости Сибири от Запада [1, 10], — что и произошло к началу Первой мировой войны.

Необходимо отметить, что купцы настаивают на ограничениях лишь по вывозу товаров, но не по ввозу. Они утверждают следующее:

«...вывоз за границу сибирского сырья уменьшает благополучие населения, которое теперь вновь вынуждено искать ресурсы в других местах;

– отпуск товаров за границу должен быть ограниченным;

– необходимо не допускать иностранцев к сырьевым богатствам страны, тем самым эксплуатируя ее.

Следовательно, необходимо ввести пошлину на вывоз по Енисею природных богатств за границу» [1, 15].

Поскольку промышленники требуют лишь ограничить вывоз сырья, не прекращая беспошлинный ввоз иностранных фабричных товаров, они продвигают политику, в корне отличную от той, что была инициирована буржуазией из Европейской России по закрытию порто-франко в конце XIX в. Это позволяет нам сделать следующие выводы.

Сибирская буржуазия на данном этапе не опасалась иностранной конкуренции в торговле на местном рынке. Опасения были вызваны тем, что иностранные предприниматели могли завладеть сырьевыми богатствами Сибири ввиду экономического и технического превосходства. В первую очередь это касалось золотопромышленности, которая на тот период являлась основной для Енисейской губернии. Сибиряками двигали как коммерческие, так и национальные интересы. Через двадцать лет отношение к иностранному предпринимательству в Сибири изменится в обратную сторону.

Таким образом, мы можем оценить отношение сибирского общества к торговле по Северному морскому пути. Подобного рода документы показывают, что вопрос об СМП был напрямую связан с социально-экономическим развитием Сибири и вызывал неоднозначное отношение в обществе. Можно констатировать очевидную значимость ряда ранее неисследованных документов из сибирских архивов для проработки темы освоения СМП, в частности торговых операций частных компаний в регионе в конце XIX — начале XX вв.



Список литературы

1. АААКК. Ф. 161. Оп. 2. Д. 731.
2. АААКК. Ф. 217. Оп. 3. Д. 13.
3. *Востротин С. В.* Наши водные пути в Сибирь. СПб., 1906.
4. *Востротин С. В.* Северный морской путь и челябинский тарифный перелом в связи с колонизацией Сибири. СПб., 1908.
5. *История* открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1962. Т. 2: Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма / под ред. Д. М. Пинхенсона.

Отражение истории исследования Арктики в музейных экспозициях: опыт создания и перспективы

С. В. Долгова

Display of Research History in Museum Expositions: Experience of Creation and Perspectives

S. Dolgova

One of the first mentions about arctic expedition results relates to 1597. It was an exhibition of trophies from V. Barents expedition. Since 1714 the Siberian collection has been displayed in the first national museum—“Kunstkamera”. Materials of other arctic expeditions were demonstrated in “Maritime Museum” (later on Central Naval Museum) opened in 1805 in Saint-Petersburg. Since the second part of the 19 century when the total number of Russian museums raised to 80, arctic topic was presented at least in ten of them.

At the turn of the 19 and 20 centuries numerous expeditions organized by different offices headed to the Arctic: Imperial Russian Geographical Society, Maritime Ministry, Polar Commission under Academy of Sciences, Ministry of the Interior, etc. In accordance with results of these expeditions departmental one-time exhibitions were organized though they were significant they did not give a holistic image of the Arctic exploration. Special-purpose the Arctic and Antarctic Museum opened in 1937 complexly reflects all the explorations in the Arctic area.

By the beginning of the 21 century the number of museums with collections and expositions related to the Arctic exploration had risen to hundreds of them—these are not only state museums, but also departmental, private, school ones and other museums and museum rooms. Each of them is interesting and unique. One of the latest significant museum expositions on polar topic was opened in 2002 in Museum of the World Ocean under Ministry of Culture of the RF.

С. В. Долгова [S. Dolgova] (✉)

Музей Мирового океана, Калининград, Россия [World Ocean Museum, Kaliningrad, Russia]



It took much time to create the exhibition. Acquisition itself had lasted 10 years. Fourteen subject complexes as well as interiors—naval officer's cabin and houses of polar station—are located in the exposition with 100 sq. m area.

But time goes on. In the nearest perspective there should be a virtual museum on history of the Arctic. This project was developed by Paulsen Editions—official partner of Museum of the World Ocean. Role of different museums reflecting the history of the Arctic exploration is very significant. In order to preserve museum holdings, develop coordinated steps for study and popularization of the Russian Arctic heritage it is necessary to urgently create electronic database for the museums where exhibits and collections are related to this topic.

Трудно сказать, к какому времени относится первое знакомство человека с Арктикой, но, безусловно, это было очень давно — многие тысячи лет назад. Еще труднее сказать, когда была организована первая музейная экспозиция, отражающая историю покорения и исследования арктических широт. Но совершенно очевидно, что это событие произошло много позднее, чем приход человека в Арктику.

Одно из первых письменных сообщений о Северном Ледовитом океане принадлежит греку Пифею. В 325 г. до н. э. он побывал недалеко от Полярного круга. Одно из первых упоминаний о демонстрации результатов арктической экспедиции относится к 1597 г. Это была выставка трофеев экспедиции В. Баренца. Шлюпки, на которых В. Баренц и его спутники совершили свое исключительное плавание от северной оконечности Новой Земли до берегов Мурмана, были оставлены в Коле и выставлены на показ в гостином дворе.

С 1714 г. в первом отечественном музее — «Куншткамере» демонстрируется Сибирская коллекция. В те времена она насчитывает около 200 предметов, большую часть составляют костюмы, утварь и предметы шаманского искусства различных народов Севера и Сибири. По всей видимости, эта коллекция в дальнейшем пополнялась предметами, поступившими от участников Великой Северной экспедиции (1732–1742). Материалы других арктических экспедиций, полученные в результате плаваний Ф. П. Литке и Ф. П. Врангеля в Северном Ледовитом океане в первой четверти XIX в., демонстрировались в открытом в 1805 г. в Санкт-Петербурге «Морском музее» (в дальнейшем — Центральный военно-морской музей).

Начиная с 1782 г. Иркутский «музеум» (будущий Иркутский краеведческий музей) показывает зрителям экспозиции, посвященные изучению Сибири и прилегающих арктических территорий. Чуть моложе Архангельский краеведческий музей. Его история начинается с организованной в 1837 г. выставки «Произведения губернии». Со второй половины XIX в., когда общее число музеев в России возросло до 80, арктическая тематика уже была представлена не менее чем в десятке музеев и не только в краеведческих, но и в естественнонаучных (музей Горного института), и в художественных.

На рубеже XIX и XX вв. в Арктику снаряжаются многочисленные экспедиции, организованные различными ведомствами: Императорским русским географическим обществом, Морским министерством, Полярной комиссией Академии наук, Министерством внутренних



дел и т. д. По результатам этих полярных экспедиций организовываются ведомственные разовые выставки, которые при всей своей большой значимости не давали целостной картины исследований в Арктике. Специализированный музей, комплексно отражающий все направления исследований в арктических широтах, появится чуть позже. Этому способствует то обстоятельство, что освоение Арктики становится частью национальной политики молодого советского государства.

С марта 1920 г. начала действовать Северная научно-промышленная экспедиция (в будущем ААНИИ), а через год приступил к своей работе Плавучий морской научный институт (Плавморнин). На основании собранных экспедиционных материалов начиная с 1923 г. в Ленинграде, Москве и Архангельске устраиваются полярные выставки, которые вызывают большой интерес. Становится очевидным факт: необходимо систематизировать собранные материалы и создавать музей, который покажет целостную картину масштабного освоения Арктики в этот период. И в 1930 г. при Всесоюзном Арктическом институте в качестве отдела был основан Музей Арктики, который через семь лет откроет свои двери для посетителей.

К началу XXI в. количество музеев, в которых представлены коллекции и экспозиции, отражающие историю исследования арктических широт, возрастает в десятки раз — это не только государственные, но и ведомственные, частные, школьные и другие музеи и музейные кабинеты. Каждый из этих музеев интересен и уникален.

Например, Музей Архангельского мореходного училища им. капитана В. И. Воронина, который возглавляет заслуженный краевед, почетный гражданин Архангельска Геннадий Павлович Попов. Музей является обладателем раритетных экспонатов и материалов: писем Александра Кучина — капитана шхуны «Геркулес» экспедиции Владимира Русанова, крепежных болтов со шхуны «Святой мученик Фока», документов и личных вещей арктического капитана Воронина и т. д.

Ярким примером добротного ведомственного музея является Музей истории Гидрометслужбы Севера — он принадлежит к системе Росгидромета. Возглавляет его работу Юрий Николаевич Катин. В небольшом музее собрана редкая коллекция научных приборов. Другой музей Росгидромета, в котором представлены редкие материалы по истории Арктики, совсем молод — это музей Института прикладной геофизики им. Евгения Константиновича Федорова. Музейная экспозиция была подготовлена в прошлом году к 100-летию юбилею полярного исследователя, папанинца Е. К. Федорова. Огромную роль в организации музейной экспозиции сыграла сотрудник института Наталья Владимировна Коваль. В музее представлены уникальные документы, связанные с биографией Е. К. Федорова.

Одним из музеев в системе Российской Академии наук, собирающим материалы по истории Арктики и Антарктики, является музей Института океанологии им. П. П. Ширшова. Он существует уже не один год. Его работу возглавляет Маола Георгиевна Ушакова.

Популярность музея-ледокола «Ленин», принадлежащего Атомфлоту, уже давно перешагнула узковедомственные границы. Без сомнения музей стал визитной карточкой Мурманска.



Примером школьного музея с экспозицией по арктической тематике является музей в Тикси. В нем показаны экспонаты, отражающие неповторимую культуру народов Арктики. Другой музей Тикси поражает обилием редких экспонатов. В начале он был народным музеем, а затем в 1983 г. стал Музеем Северо-Восточного управления морского флота (СВУМФ). Первым его директором стала Татьяна Тимофеевна Герасимова, благодаря которой были собраны уникальные предметы, документы, фотографии по истории освоения Восточной Арктики. Не каждый музей может похвастаться подлинными предметами, связанными с экспедициями Э. В. Толля, Де Лонга и др.

Одна из последних музейных экспозиций полярной тематики открылась в 2002 г. в Музее Мирового океана Министерства культуры России. Она стала составной частью исторической экспозиции «Россия открывает океан». Главная задача, которая стояла перед авторами выставки, была непростая: достоверно передать роль России в исследовании Арктики, показать, что именно здесь берут начало многие процессы, определившие судьбу страны.

Выставке предшествовал длительный период подготовки. Только комплектование экспонатов продолжалось более 10 лет. За это время были выявлены десятки ценных архивных документов (в РГА ВМФ, РААЭ, Архиве РАН и др.), приняты в дар научные материалы известных ученых-исследователей высоких широт (П. П. Ширшова, Г. А. Ушакова, В. А. Васнецова, М. В. Кленовой и др.), по крупицам собирались подлинные предметы с научно-исследовательского судна «Персей», ледоколов «Красин» и «Георгий Седов», первой полярной станции «СП-1».

В период подготовки полярной экспозиции понадобилась командировка сотрудника Музея Мирового океана в Арктику. Вместе с экспедицией ИО РАН и МАКЭ на НИС «Академик Сергей Вавилов» научный сотрудник музея побывал на ЗФИ, Новой Земле, где на полярных станциях были собраны уникальные метеорологические и океанологические приборы начала и середины XX в. Автором художественного проекта стал талантливый московский художник Е. В. Богданов. Он сумел точно и достоверно, используя различные современные образно-выразительные средства, показать всё разнообразие историко-культурного наследия Арктики.

В экспозицию общей площадью около 100 м² вошли 14 тематических комплексов, а также интерьеры — каюты морского офицера и дома полярной станции. Помимо первоклассных судомodelей экспедиционных полярных судов были представлены модели самолетов полярной авиации, а также модель дирижабля «Италия».

Полярная экспозиция Музея Мирового океана стала одной из самых заметных отечественных выставок по истории Арктики. Но время не стоит на месте. В ближайшей перспективе должен появиться виртуальный музей истории Арктики. Данный проект уже разработан издательством «Паулсен» — официальным партнером Музея Мирового океана.

Молодое, динамично развивающееся издательство является единственным в стране, выпускающим серию книг полярной тематики. Серия состоит из переизданных дневников известных полярников, художественных произведений на полярную тему, исследований со-



временных ученых. В совокупности изданная библиотечка и виртуальный музей помогут читателям составить целостное представление об истории освоения полярных широт. Новизна и оригинальность этого виртуального музея состоит в том, что в нем будут представлены экспонаты и коллекции, хранящиеся в разных музеях, библиотеках, архивах. В реальной жизни они никогда не смогут быть собраны вместе на выставку.

Это будет первый виртуальный музей в России, посвященный арктическим экспедициям и полярникам. В первую очередь он должен заинтересовать школьников и студентов. Молодые люди смогут совершить виртуальное путешествие во времени и пространстве, они станут не только зрителями, но и реальными участниками арктических экспедиций, поскольку он будет интерактивным. С помощью штурвала им предложат управлять судном, рассматривать в бинокль далекие неизвестные земли, наблюдать за стрелкой компаса, услышать звучание судового пианино, разглядеть в микроскоп изучаемые биологами пробы, а также увидеть в работе различные научные приборы.

Совершенно очевидно, что роль различных музеев, отражающих историю изучения и освоения российской Арктики, очень велика. Мы — северная держава, и стремление к исследованию своего полярного фасада — историческая черта Российского государства. Но здесь существует проблема: назвать точную цифру музеев с экспозициями и коллекциями по полярной тематике невозможно. Для сохранности фондов этих музеев, для выработки скоординированных шагов в изучении и популяризации морского наследия российской Арктики необходимо незамедлительно создать электронную базу данных музеев, в которых собраны экспонаты и коллекции полярной тематики.

**Working Group on Coastal Culture and Maritime
Heritage of the Baltic Sea States.
European Cultural Projects**

R. Domzal

**Рабочая группа по объектам береговой культуры
и морскому наследию стран Балтийского моря**

Р. Домзал

В докладе идет речь о группе мониторинга, основанной министрами культуры стран Балтийского моря в 1997 г. Группа занимается деятельностью, связанной с культурным наследием и сотрудничеством между государствами Балтийского моря. Регулярно проводятся собрания (форумы), в которых участвуют более 100 человек. Проекты также являются неотъемлемой частью деятельности рабочей группы («Современные проблемы балтийских судов», «Список 100 кораблей»).

The Monitoring Group (umbrella organization for 4 Working Groups) was initiated by the Ministers of Culture in the Baltic Sea States 1997. Since then, the Monitoring Group has been in charge of coordinating regional approaches, identifying topical fields of cooperation as well as encouraging partnerships and quality projects. Joint activities focus on sharing experiences and good practices, harmonizing heritage protection standards and management policies in the Baltic Sea States (BSS). Networking aims at feeding awareness of cultural heritage aspects to other sectors and to the broader regional and even international policy making. The mandates for regional networking have been renewed in the Ministerial Declarations of 1997, 1999, 2001, 2003, 2005 and 2008.

R. Domzal [Р. Домзал] (✉)

Chairman of the Working Group on Coastal Culture and Maritime Heritage of the Baltic Sea States; The Polish Maritime Museum in Gdansk, Poland [Председатель Рабочей группы по объектам береговой культуры и морскому наследию стран Балтийского моря; Польский Морской музей, Гданьск, Польша]



The members of the Monitoring Group are senior heritage experts, 1–3 authorities from each state, appointed by the Ministries and representing museum or cultural environment sectors in the national bodies that are responsible for cultural heritage. The network holds 2–3 meetings each year and has a rotating chairmanship. The mandate period was prolonged in 2005 to three years, and was sifted in late 2008 from Finland to Lithuania.

The participating countries under the umbrella of the Council of the Baltic Sea States are Denmark, Estonia, Finland, Iceland, Latvia, Lithuania, Mecklenburg-Vorpommern, Norway, Poland, Sweden and Schleswig-Holstein. Iceland has joined the cooperation actively since 2006. Russia has also welcomed cooperation. However, on Ministerial level Russia has announced their interest both to be involved and to specific themes like management of historic towns.

Among main activities of the Monitoring Group we can mention:

- ✓ meeting of the ministers of culture every third year (since last meeting in Riga 2008 it has been decided, that instead of ministerial meeting there will be a meeting of the senior officials from ministers of culture of the BSS. Ministers meet only in urgent cases);
- ✓ Baltic Sea Cultural Heritage Forum originally was held every second year, since 2009 every third year;
- ✓ regular meetings of the Monitoring Group members minimum twice a year;
- ✓ information exchange about cultural heritage issues, projects, programs etc.;
- ✓ web page of the Monitoring Group and Working Groups <http://mg.kpd.lt>

There are 4 permanent Working Groups (WG) reporting to the Working Groups and preparing own projects and meetings. They are following: WG on Building Preservation and Maintenance in Practice, WG on Coastal Culture and Maritime Heritage, WG on Sustainable Historic Towns, WG on Underwater Heritage.

The arranged four Fora have established platforms for incentives on regional co-operation. The 1st Baltic Sea Region Cultural Heritage Forum in Gdansk 2003 had the theme *Baltic Sea Identity—Common Sea Common Culture?* This 1st Forum was initiated by the WG on Coastal Culture and Maritime Heritage. The focused concept of identity integrates past and future. The role of cultural heritage is essential if we aim at enhancing identity factors or at promoting regional approaches. As an age-old borderline of ethnic groups, religions, cultures, regimes and political systems, our region possesses a remarkable diversity of cultural heritage on land and underwater as well a richness of cultural landscapes. The presentations and discussions dealt also common objectives for preserving and exploring these assets. The Forum was accessed over 100 participants and the report including Forum output was quickly sold out¹.

During the 1st BSH Forum in Gdansk in 2003, the WG on Coastal Culture and Maritime Heritage launched a poster exhibition on “Baltic Lights”.

¹ *Baltic Sea Identity. Common Sea—Common Culture?* 1st Cultural Heritage Forum Gdansk 3–6th April 2003 at the Polish Maritime Museum in Gdansk / ed. by J. Litwin. 2003.



The twelve posters present a brief history of lighthouses and lightships in the region and show examples of good practice in preservation. Project is still available in the internet: <http://www.cmm.pl/balticlights/index.html>

The 2nd Forum had a theme “Urban Heritage—Common Privilege” and took place in Helsinki 2005 with over 200 participants. It dealt issues of development pressure on historical urban environments on a regional perspective and promoted urban heritage as an infrastructure for the common good. The Forum provided a meeting point for numerous regional networks. The outdoor Market Site offered several craftsmen and producers working with traditional skills and materials a possibility to show their know-how and specialized articles. The Forum report presents the output of the whole event².

Best practices of cultural tourism approaches regarding governance, partnerships and management issues were collected from the whole region for the 3rd Forum in Vilnius 2007. The theme of the forum was “Cultural Heritage and Tourism Potential, Impact, Partnership and Governance”. It included four workshops that were moderated both by local and international experts, and got over 250 participants. The thematic exhibitions illustrated and inspired joint discussions. The Forum approved a recommendation for cultural heritage and tourism for the Baltic Sea States. The Forum report is available in English and soon in Lithuanian language, too³.

The 4th Forum was arranged September 2010 in Latvia, Riga with the theme *Cultural heritage—contemporary challenge*. Europe’s historical buildings are likely to suffer greatly from the effects of climate change and environmental pollution over the coming century. Impacts of globalization, challenges of sustainability and enhancement of locality will be discussed on regional and international bases.

The Inspection for Protection of Monuments in Latvia together with the regional IV Forum Task Force and the Monitoring Group as well the working groups are in charge of preparations. Three of four workshops will be prepared on bilateral bases. The Norwegian Directorate for Cultural Heritage appoints and finances a key note speaker on theme environmental impact assessment of existing historic buildings in urban management. The National Heritage Board in Sweden appoints and finances a key note speaker on theme restoration and authenticity. The National Board of Antiquities, Finland, has appointed a keynote speaker on economics and built heritage. They all are committed to be in charge of chairing the work shop in question, too.

The Working Group on Coastal Culture and Maritime Heritage deals with the challenges connected to how maritime heritage could and should be a resource in the contemporary development of our rural and urban landscapes. The WG works to raise awareness of these issues. It also suggests, promotes and initiates projects and actions for co-operation.

During the 3rd Forum in Vilnius 2007 the WG launched next poster exhibition on “Baltic Harbors”. The rapid change of shipping and other maritime industries leads to a change of core areas in our towns. Harbour activities are

² *Urban Heritage—Collective Privilege*. Report on the 2nd Baltic Sea Region Cultural Heritage Forum. Helsinki June 2005 / ed. by M. Lehtimäki.

³ *Cultural heritage and tourism: Potential, impact, partnerships and governance*. Vilnius, September 2007 / ed. by M. Lehtimäki.



being moved out of city centres. Redundant harbour areas have become battlefields in the struggle for access to the waterfronts, between different and often conflicting interests. Exhibition in form of PDF file is available in the internet: <http://mg.kpd.lt/LT/24/Coastal-Culture-and-Maritime-Heritage.htm>

Last project “Baltic Ships Contemporary Challenge” was opened in September 2010 in Riga, Latvia, During the 4th Baltic Sea Cultural Heritage Forum. A historic ship is a ship which has survived its purpose. Nearly all ships ever built have been destroyed, either by nature or by man. Only a few have survived. Some of them might be wrecks; others are preserved more or less in their original condition. Historic ships are unique monuments of cultural heritage. You if you find them in the open sea, in harbours, on lakes or in rivers. But as they have always been moveable, these monuments have often been regarded as less valuable than buildings ashore. There is no reason for that. Ships have connected people; they have brought us our food, carried our goods and given incomes to most societies. Seafarers shipped cultural influences across the seas. The maritime cultures and traditions united people living far away from each other. The historic ship is a book for reading and understanding cultural exchange and development. The exhibition was partly founded by the Nordic Culture Found. Exhibition in form of PDF file is available in the internet: <http://mg.kpd.lt/LT/24/Coastal-Culture-and-Maritime-Heritage.htm>

Additional project of the WG is called “The 100 List” and is a list of 100 important Baltic Historic Ships. Each membership country has chosen a maximum of 15 historical vessels for the list, which are found either at the quayside or preserved on land. The listed vessels are more than 50 years old, built or used commercially in either Baltic or North Sea trade, and of importance for the history of seafaring in the Baltic or North Sea region. The aim of this work was not to find and debate over which ship constitutes the most original, important or valuable preserved historic vessel in the Baltic Sea region. The objective was to compile a representative selection of preserved vessels used in our territorial waters. The objectives of the list are to collect and present information on preserved historic vessels in order to highlight the richness of the preserved ships in The Baltic Sea States. to promote the value and importance of historic ships to a wider audience and to decision-makers to raise awareness and understanding of restoring and maintaining historic vessels⁴.

Among the future plans of the Working Group on Coastal Culture and Maritime Heritage is next exhibition project about Baltic Herring. It focuses on the history of fishing and fish transport from medieval up to the modern times. Besides some study visits are planed. One will be in newly renovated Estonian Maritime Museum in Tallin.

⁴ *Den sejlende kulturarv*—Dansk Historisk Skibsregister / pod red. J. Kromana. Varde, 2009; *Matikka H.* The Historic Ships Register // The Future of Historic Dockyards. Round-Table Report Suomenlinna 2008. Helsinki, 2008. P. 41; *K-märkta fartyg—flytande klenoder.* Sjöhistorisk årsbok 2006–2007 / ed. by U. Djerw. Stockholm, 2007; *Kentley E., Stephenson S., Heighton M.* Deconstructing Historic Vessels, Understanding Historic Vessels. London, 2007. Vol. 2; *Domzal R.,* Pływające zabytki—sposoby ekspozycji i ochrona historycznych statków w Polsce // Muzealnictwo. 2010. Vol. 51.

Военно-морской музей в столице

А. И. Искра

Naval Museum in the Capital

A. Iskra

Moscow is located hundreds and thousands kilometers from seas, naval bases and main shipbuilding state centres. Nevertheless its contribution to foundation and development of the Navy is significant as well as to study and preservation of maritime heritage of Russia—the great maritime power.

Authenticity, attractiveness, uniqueness of displayed museum exhibits attracted hundreds of thousands visitors from all the corners of our country and abroad to the Museum and Memorial Complex of Naval History of Russia.

Studies on role of Moscow in historical retrospective of Russian Navy, presentation of examined facts and actual to broad public and preservation of historical memories for future generations of defenders of maritime frontiers of our unbounded Motherland take a special place in museum activity.

Economical crisis of the year 2008 became a serious brake for creation of museum complex and that is why building of staff pavilion, main museum building and organizing of warlike equipment ground and museum stocks acquisition was postponed. However museum staff is sure that despite economical crisis authority of Museum and Memorial Complex of Naval History of Russia and its achievements in museum activities let overcome certain difficulties during building of museum and memorial complex of history of great maritime power and become a motive power for study, preservation and popularization of its maritime heritage.

Москва находится за сотни и тысячи километров от морей, военно-морских баз и основных кораблестроительных центров страны. Тем не менее велик ее вклад в дело создания и развитие нашего Военно-морского флота, сохранения и изучения морского наследия России — великой морской державы.

А. И. Искра [A. Iskra] (✉)

Музейно-мемориальный комплекс истории ВМФ России, Москва, Россия [Museum and Memorial Complex of the History of the Russian Navy, Moscow, Russia]



Создание в 2003 г. по инициативе ветеранов ВМФ Музейно-мемориального комплекса истории Военно-морского флота России является ярким примером деятельности правительства Москвы по сохранению, изучению и пропаганде материальных и нематериальных аспектов морского наследия нашей страны.

Сегодня в составе музейного комплекса находятся 3 уникальных экспоната, которые были списаны из состава Военно-морского флота и определили вектор развития музея на ближайшую перспективу.

Дизельная подводная лодка Б-396 проекта 641Б стала первым экспонатом музея и положила начало изучения огромного пласта нашего морского наследия — подводного флота, 105-ю годовщину со дня создания которого мы будем праздновать в 2011 г.

Боевой морской транспортно-десантный экраноплан «Орленок» (разработка ОАО «ЦКБ по судам на подводных крыльях им. Р.Е. Алексеева») и десантно-штурмовой катер на воздушной подушке «СКАТ» (разработка ФГУП ЦМКБ «Алмаз») дали импульс для глубокого изучения амфибийных средств ВМФ России.

Посетителям музея предоставляется возможность совершить незабываемый по ощущениям и эмоциональному накалу полет на экраноплане «Орленок», лично поуправлять этим чудом отечественного экранопланостроения на образовательном (тренажерном) стенде виртуального пилотирования, который уже получил положительные оценки и пользуется заслуженной популярностью среди основного контингента посетителей музея — учащихся средних и высших образовательных учреждений, кадетских корпусов, клубов юных моряков, а также летчиков и специалистов морской авиации.

В ближайшее время для повышения эффективности образовательного процесса и повышения качества знаний в области географии, естествознания, астрономии, экологии в рамках основной деятельности музея планируется организовать работу интерактивного образовательного класса, который станет составной частью гражданско-патриотического образовательного центра «Фарватер» при музейном комплексе и будет ориентирован на освоение и приобретение военно-морских профессий подрастающим поколением.

Подлинность, аттрактивность, уникальность представленных в музее экспонатов стали источником притяжения в Музейно-мемориальный комплекс истории ВМФ России сотен тысяч посетителей со всех уголков нашей страны, а также ближнего и дальнего зарубежья.

С первых дней своего существования музей проводит активную работу по изучению военно-морских архивов, документальных свидетельств героических страниц истории отечественного Военно-морского флота.

В 2010 г. под флагом ММК истории ВМФ России вышел 1-й номер информационно-исторического альманаха сподвижников Военно-морского флота «За Флоть», на страницах которого нашла отражение специфика создания и развития отечественного флота, дана возможность ветеранам вспомнить и рассказать о своей службе в ВМФ, а действующим кадровым морякам — лучше понять, как служило старшее поколение, использовать эти знания на благо Отечества.



Особое место в деятельности музея занимают вопросы изучения роли Москвы в исторической ретроспективе Военно-морского флота страны, доведения изученных фактов и реалий до широкой общественности и сохранения исторической памяти в будущих поколениях защитников морских рубежей нашей необъятной Родины.

Так, глубокую связь Москвы с Военно-морским флотом убедительно могут продемонстрировать факты из истории становления и развития отечественного кораблестроения. Примечательно, что первый российский военный корабль «Орел» был построен в 1667 г. в подмосковном селе Дединове. В акватории подмосковных рек и озер юный Петр I осваивал азы морской практики. И, наконец, решение о создании регулярного военного флота в России, было принято в октябре 1696 г. тоже в подмосковном селе Преображенском.

Именно Москва явилась центром организации судостроения и управления делами флота. Эту роль она играла короткий по историческим меркам период времени, но велико его значение как для российского флота, так и для ее собственной истории. За каких-то полтора десятилетия в Москве и с ее помощью в Воронеже было построено около 500 судов различных типов, ибо, только создав свой военный флот, Россия могла выйти к берегам Балтийского и Черного морей, положить конец завоевательским набегам шведов и турок-османов и встать, по меткому выражению А. С. Пушкина, «ногою твердой... у моря».

С переводом столицы в Санкт-Петербург Москва утратила ту роль, которую она сыграла в период зарождения флота. Однако связи с ним она не порывала никогда. Являясь торговым и промышленным центром страны, Москва в большей степени брала на себя снабжение флота и кораблестроительных верфей.

В 1918 г. Москва вновь становится столицей России, сюда вместе с правительственными учреждениями переводятся и центральные органы управления Военно-морским флотом, и снова Москва становится центром его возрождения. Так, конструкторы Московского центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) для нужд флота создали специальную гидродинамическую лабораторию и гидроканал, где проводились исследования ходкости и мореходности кораблей и подводных лодок, отрабатывались их обводы, проводились работы по созданию судов на воздушной подушке и на подводных крыльях.

В 1930-х гг. в Подлипках, на Московском артиллерийском заводе им. М. И. Калинина, эвакуированном в 1919 г. из Петрограда, была создана 45-миллиметровая универсальная артустановка, которая до войны была основной зенитной пушкой надводных кораблей и подводных лодок типа «М» и «Щ».

В ходе индустриализации страны Советский Союз приступил к строительству «большого флота», началось обновление Балтийского и Черноморского флотов, воссоздание Тихоокеанского и создание нового — Северного. Для организации строительства и развития современного флота в Москве были образованы наркомат Военно-морского флота и наркомат судостроительной промышленности. Масштабное строительство кораблей в предвоенные годы потребовало решения проблемы подготовки кадров для флота. В 1940 г. в стране решили от-



крыть 7 специализированных военно-морских подготовительных школ, из которых № 1 присвоено название Московской.

В московском регионе интенсивно создавались новые и реорганизовывались имеющиеся научно-исследовательские институты, конструкторские бюро, наукоемкие производства. Так, наш первый НИИ в области разработки радиоэлектронного вооружения был создан в Москве в 1933 г. и назывался Всесоюзным институтом телемеханики и связи (затем он был переименован в Государственное НПО «Альтаир»). Институт занимался разработкой радиоаппаратуры дистанционного управления различными видами вооружения, создавалась и принципиально новая аппаратура для вооружения кораблей — инфракрасные прожекторы, радио- и теплопеленгаторы. После временной эвакуации на Урал в 1944 г. на институт возложили задачу обеспечения кораблей радиолокационными средствами.

Сегодня мало кто знает, даже ветераны-подводники, которые проживают в Коломне, что их континентальный город в самом центре России имеет еще и прямое отношение к истории подводных сил России. Здесь закладывались и строились в 1934–1937 гг. три подводные лодки типа «Щ» («Щука») 10-й серии, которые были в 1937 г. перегнаны по Оке и Волге в Нижний Новгород и достроены на заводе «Красное Сормово». Интересна и судьба этих лодок. «Щ-421» в 1942 г. стала краснознаменной, «Щ-422» в 1943 г. — гвардейской, а «Щ-423» первой из подводных лодок в 1940 г. перешла Северным морским путем на Тихий океан.

В первые дни войны, когда немцы применили против нашего флота новые морские мины с магнитными и акустическими взрывателями, к решению проблемы их обезвреживания привлекли Московский физический институт Академии наук (ФИАН) СССР. Его сотрудники уже к августу 1941 г. разработали принципиальную схему акустического трала, который к следующей весне был принят на вооружение, что позволило эффективно вести войну с противником на море.

В Московском электротехническом институте инженеров железнодорожного транспорта в 1942 г. была создана лаборатория сварки и резки под водой. Во время войны она проводила исследования по заказу Аварийно-спасательного управления ВМФ и готовила сварщиков для флота.

В том же 1942 г. на востоке Москвы появилось специальное конструкторское бюро НКСП (позже — ГНПО «Агат»), ядро которого составили сотрудники ленинградского НИИ-49 (морское приборостроение). В 1946 г. это СКБ преобразовали в Морской научно-исследовательский институт № 1 (МНИИ-1). Одним из направлений его деятельности стала разработка навигационных комплексов для подводных лодок, первый из которых — «Плутон» был испытан в 1954 г. на севере.

Послевоенный период занимает особое место в истории нашего флота, и роль Москвы на этом этапе исключительно велика. Нельзя забывать, что современный флот — это детище научно-технического прогресса. Боевой корабль, как никакое другое инженерное сооружение, синтезирует в себе новейшие достижения науки, конструкторской мысли и производственных технологий во всех основных отраслях



промышленности. Поэтому именно в Москве, которая стала научным центром мирового значения, закладывались принципы и основы строительства современного ракетно-ядерного флота.

Эффективными носителями ядерных зарядов были признаны ракеты, а скрытная их доставка к рубежу пуска отводилась подводным лодкам. К этому времени реальной задачей стало создание подводной лодки с атомной энергетической установкой, многократно увеличивавшей боевые возможности подводных лодок.

Разработка лодочного атомного реактора осуществлялась в Москве в научно-исследовательском институте под руководством Н.А. Доллежала. Для детальной отработки реактора в Обнинске при Физико-энергетическом институте Академии наук СССР создали наземный прототип. Разработку же всей энергетической установки осуществляли в московском НИИ химического машиностроения. К этой работе был подключен ряд московских предприятий.

В ЦАГИ шла отработка обводов корпуса и ограждения рубки атомной подводной лодки. Уникальное оборудование для регенерации и кондиционирования воздуха разрабатывалось на заводе «Компрессор», насосное оборудование для главной энергетической установки и общесудовых систем — во ВНИИ «Гидромаш». Нужно отметить, что отечественные морские атомные энергетические установки имели оригинальную конструкцию и были по габаритам вдвое меньше аналогичных установок, разработанных в те годы в США.

В результате 4 июля 1958 г. впервые в истории отечественного флота боевая подводная лодка К-3 проекта 627 начала движение с вододвигательной ядерной энергетической установкой. В дальнейшем ряд самых различных атомных подводных лодок многих проектов строился и продолжает строиться с уже усовершенствованными реакторами данного типа. Такими установками вскоре оснащались не только подводные лодки, но и некоторые надводные корабли.

Другим направлением в развитии корабельной атомной энергетики явилось применение жидкометаллического теплоносителя в ядерных реакторах. Разработку такой установки выполнило ОКБ «Гидропресс» Подольского машиностроительного завода им. Орджоникидзе. С такими реакторами было построено несколько опытных подлодок, а затем в состав ВМФ была передана серия атомных субмарин проекта 705.

К середине 1950-х гг. были развернуты работы по созданию ракет для подводных лодок. В КБ, которое возглавил С. П. Королев, на основе сухопутной баллистической ракеты Р-11 была создана морская ракета Р-11 ФМ, и 16 сентября 1955 г. состоялся ее первый в мире пуск с подводной лодки. Данными ракетами вооружили подводные лодки проекта 611АВ. Следующей разработкой ОКБ стала ракета Р-13, имевшая дальность стрельбы уже 500 км. Этим было положено начало создания морской стратегической составляющей сдерживания вероятного противника и системы управления подводными лодками при нахождении их на боевом патрулировании или в боевом дежурстве непосредственно из Москвы.

В дальнейшем производство баллистических ракет для подводных лодок передали уральскому КБ, а крылатые ракеты для флота продол-



жали создаваться в московском регионе. Молодой коллектив под руководством В. Н. Челомея создал ракету П-5, запуск которой состоялся 22 ноября 1957 г. Этими ракетами вооружили дизельные лодки проектов 613-П и 644, атомные — проекта 659. С этого момента ОКБ-52 (позже — НПО «Машиностроение») стало основным разработчиком крылатых ракет дальнего действия для ВМФ. Им созданы дальнебойные крылатые ракеты для стрельбы с подводных лодок по береговым целям П-5Д и П-7, ракеты П-6 для дизельных и атомных лодок, однако пуск этих ракет требовал всплытия на поверхность. Поэтому следующей разработкой бюро стала крылатая ракета «Аметист» с подводным стартом. За «Аметистом» последовала ракета «Малахит», устанавливаемая на атомные подводные лодки и малые ракетные корабли, создается ракетный комплекс «Базальт». В 1983 г. приняты на вооружение ракеты «Гранит». НПО «Альтаир» являлось создателем систем управления ударным ракетным и противолодочным оружием.

Акустический институт им. академика Н. Н. Андреева Академии наук СССР выступил идеологом и создателем научных основ для трех поколений отечественных корабельных гидроакустических комплексов. При этом вместе с созданием гидроакустических средств институт занимался снижением уровней акустических полей кораблей. Здесь разработан и создан ряд специальных покрытий, а также виброизолирующих и шумопоглощающих материалов. В настоящее время институт продолжает научное руководство важнейшими опытно-конструкторскими разработками перспективного гидроакустического вооружения, и в 1994 г. ему был присвоен статус Государственного научного центра Российской Федерации.

НИИ механики МГУ им. М. В. Ломоносова участвовал в разработке принципиально нового волнового движителя. Московское НПО «Квант» электротехнической промышленности принимало участие в создании энергоустановок для подводных лодок на базе электрохимических генераторов тока, здесь были заложены теоретические основы для создания суперкавитирующих винтов. В Энергетическом институте Академии наук выполнялись исследования по созданию принципиально новых энергетических установок для торпед и подводных лодок. Физико-химический институт им. Л. Я. Карпова по заказу ВМФ участвовал в проектировании и изготовлении опытной установки химического регенератора для обеспечения работы дизеля подводной лодки по замкнутому циклу. Морской НИИ морского гироскопического навигационного приборостроения разрабатывал морские навигационные приборы для всех классов кораблей и судов.

На всех подводных лодках можно встретить продукцию московского завода «Манометр». Орехово-зубовский завод «Респиратор» выпускает водолазное снаряжение, которым снабжаются корабли и подводные лодки ВМФ. На московском ПО «Торгмаш», расположенном в Люберцах, проектируют и производят оборудование для корабельных камбузов. И, наконец, тысячи подводников носят флотские тельняшки, выпускаемые текстильной фабрикой подмосковной Ивanteeвки.

Вклад Москвы в создание и развитие отечественного флота от первых парусов и первых дизелей до современного атомного российского



флота — неопределим. В свою очередь, моряки всегда ценили заслуги Москвы. Немало кораблей носило и носит ныне имя Москвы. И крейсер «Москва», подводные лодки «Даниил Московский» и «Юрий Долгорукий» — достойные тому свидетели.

В последние годы возрождаются шефские связи городов и регионов России как с отдельными кораблями и их соединениями, так и с флотами. И в этом деле Москва, как и положено столице, подает пример всей стране. Сегодня входит в традицию, когда московских юношей направляют служить на подводный ракетоносец Северного флота «Даниил Московский» и другие атомные подводные лодки флота. Москва берет шефство и над целыми соединениями подводных лодок.

Москва стала родиной многих прославленных моряков-подводников, кораблестроителей и конструкторов. Московская земля дала и тысячи подводников, среди которых немало Героев Советского Союза.

Музейно-мемориальный комплекс истории ВМФ России активно сотрудничает с общественными и ветеранскими организациями Москвы, среди которых:

- ✓ советы ветеранов Северного, Балтийского, Черноморского, Тихоокеанского флотов;
- ✓ Морское собрание города Москвы;
- ✓ Союз моряков-подводников ВМФ;
- ✓ Клуб адмиралов;
- ✓ Союз ветеранов морской пехоты «Сатурн»;
- ✓ общественная организация «Крейсерская слава»;
- ✓ Лига ветеранов авианесущих кораблей;
- ✓ Международная морская лига.

Следует упомянуть и особые отношения музея с такими заслуженными представителями Военно-морского флота страны, как председатель Союза моряков-подводников ВМФ адмирал флота В. Н. Чернавин, председатель Координационного совета ветеранов ВС по ВМФ адмирал И. Н. Хмельнов, ответственный секретарь Морской коллегии при Правительстве РФ председатель Морского собрания Москвы вице-адмирал А. Л. Балыбердин, высшее руководство Главного штаба ВМФ РФ и многие другие.

Крепнут и развиваются международные связи музея. Его гостями стали участники 43-го Международного конгресса моряков-подводников из 28 морских государств, военно-морские атташе зарубежных стран, целые страны и континенты соединили с музеем позывные коллективной радиостанции ММК истории ВМФ России.

Стало уже доброй традицией проводить в музейном комплексе различные культурно-массовые мероприятия героико-патриотического характера с привлечением ветеранов ВМФ, воспитанников кадетских корпусов, действующих флотских офицеров и адмиралов, представителей органов государственной власти и муниципального самоуправления, а также средств массовой информации различных уровней: от окружных до федеральных. Танцевальные вечера под музыку в исполнении Центрального образцового концертного оркестра ВМФ имени Н. А. Римского-Корсакова стали настоящим событием лета 2010 г. Митинг-реквием, посвященный памяти атомной подводной лодки



«Курск», собрал представителей военного отдела Московской Патриархии, Союза моряков-подводников ВМФ, ветеранов-североморцев, участников спасательной операции в Баренцевом море, а также родственников и членов семей погибшего экипажа субмарины.

Отдельно следует сказать, что в любой работе, а тем более в области музейного строительства, не обходится без сложностей. Здесь можно было бы вспомнить экономический кризис 2008 г., ставший серьезным тормозом при создании музейного комплекса, и отложенные в связи с этим возведение служебного павильона, главного здания музея, организацию укомплектованных площадок боевой техники, комплектование музейных фондов и т. д. Однако коллектив музея выражает уверенность, что, несмотря на кризисные явления в экономике, авторитет ММК истории ВМФ России и его достижения в области музейного дела позволят преодолеть определенные трудности при строительстве музейно-мемориального комплекса истории великой морской державы, стать локомотивом изучения, сохранения и популяризации ее морского наследия.

Сеть морских музеев Российской Федерации

С. Ю. Курносов

Branch of the Maritime museums in Russian Federation

S. Kurnosow

The branch (the aggregation) of the Maritime museums in Russia consists mainly of small enterprises and organizations museums, which are differed in the institutional subjection. Nowadays there is no information neither about their precise quantity nor their up-to-date condition. Historical and cultural monuments, kept in the stores of these museums, aren't practically being thoroughly studied and their safety condition is under the threat. There is a need to provide the Maritime museums and their collection with their studying and state registration regardless their institutional subjection.

In our country the Maritime museums branch is being actively developed. During 1990–2000 a lot of new museums appeared. The creation of the state system of measures for timeous identification and museumification historical ships and other unique objects of maritime heritage is needed badly. The state is to help to build new buildings for Maritime museums, to present new areas to them, to supply the museums with new electronic and professional equipment, to create contemporary laboratories for conservation and preservation undersea objects.

Морские музеи — музеи, посвященные Мировому океану и взаимодействию с ним человека. Это культурно-просветительные и научно-исследовательские учреждения, занимающиеся сбором, хранением, изучением и популяризацией морского наследия — ценностей материальной и духовной культуры, связанных с историей судостроения, мореплавания, морских сражений, морских промыслов и наук о море.

Сеть (совокупность) морских музеев России с 1991 г. по настоящее время претерпела серьезные изменения — как негативные, так и позитивные.

С. Ю. Курносов [S. Kurnosow] (✉)

Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург, Россия [The Central Naval Museum, St. Petersburg, Russia]

e-mail: info@navalmuseum.ru



В начале 1990-х гг. в России насчитывалось не менее 250 морских музеев. На территории Российской Федерации оказалась ббольшая часть сети морских музеев распавшегося СССР. Однако в подавляющем большинстве это были очень небольшие учреждения с ограниченным доступом посетителей: школьные музеи, музеи при судостроительных заводах, проектно-конструкторских бюро, морских учебных заведениях, частях и соединениях ВМФ, научно-исследовательских институтах, общественных организациях. Значительную часть этих учреждений можно было именовать «музеем» лишь условно, так как они не выполняли всех музейных функций (например, были труднодоступны для посетителей). Им больше подходило бы наименование «образование музейного типа».

Из-за ведомственного статуса, смены форм собственности, несовершенства законодательства и его неисполнения большинство этих небольших морских музеев и их коллекции оказались вне сферы контроля Министерства культуры РФ и Росохранкультуры. В отношении них нормы Федерального закона «О музейном фонде Российской Федерации и музеях в Российской Федерации» практически не действуют, эти музеи существуют вне правового поля. Памятники истории и культуры, хранящиеся в фондах этих небольших музеев, фактически не входят в состав музейного фонда Российской Федерации. Судьбу музея и его коллекций определяет зачастую не законодательство РФ, а личная воля директора (собственника) предприятия или организации. В результате многие десятки музеев прекратили свое существование [по ориентировочным оценкам сейчас в стране осталось менее 200 морских музеев], а хранившиеся в них ценные предметы исчезли. Из-за отсутствия контроля неизвестно ни точное число, ни современное состояние музеев морских предприятий и организаций.

Несмотря на тяжелые потери, сеть отечественных морских музеев продолжает развиваться: появляются новые государственные, общественные и даже частные музеи. Крупнейшие морские музеи России — Центральный военно-морской музей (Санкт-Петербург), Музей Мирового океана (Калининград), Музей Северного флота (Мурманск), Музей Тихоокеанского флота (Владивосток), Музей Балтийского флота (Балтийск), Музей Черноморского флота Российской Федерации (Севастополь), Государственный Северный морской музей (Архангельск) — были созданы до 1991 г. Океанариум во Владивостоке открылся в июле 1991 г. Но и за последние десятилетия открыт ряд значительных учреждений: мурманский океанариум (1996), океанариум в Санкт-Петербурге (2006) (рис. 1), Музейно-мемориальный комплекс истории Военно-морского флота России в Москве (2006), океанариум в Геленджике (2007), сочинский океанариум (2009).

Несмотря на экономические и политические проблемы, в нашей стране за 1990–2000-е гг. более чем в два раза увеличилось количество судов-музеев (мемориальных судов с музейной экспозицией во внутренних помещениях). От Советского Союза России достались корабли и суда-музеи: крейсер «Аврора» (Санкт-Петербург), сторожевой корабль «Красный выпел» и подводная лодка С-56 (Владивосток), речной пароход «Святитель Николай» (Красноярск), ледокольный пароход



Рис. 1. Подводный тоннель в Санкт-Петербургском океанариуме

«Ангара» (Иркутск), речная канонерская лодка «Волгарь-доброволец» (Нижний Новгород), подводная лодка К-21 (Североморск), учебное парусное судно «Запад» (Архангельск). В трудные 1990-е гг. завершились начатые еще в советское время работы по музеефикации научно-исследовательского судна «Витязь» (Музей Мирового океана, Калининград) и подводной лодки Д-2 (Центральный военно-морской музей, Санкт-Петербург). Поскольку по количеству построенных субмарин наша страна занимает первое место в мире, закономерно, что среди музеефицированных в России за последние годы кораблей много подводных лодок: Б-413 (2000 г., Музей Мирового океана, Калининград), Б-440 (2005 г., Музей боевой славы моряков, Вытегра) (рис. 2), Б-396 (2006 г., Музейно-мемориальный комплекс истории ВМФ России, Москва), С-189 (2009 г., частный музей, Санкт-Петербург). Музеефицированы не только небольшие суда и корабли — средний рыболовный траулер СРТ-129 (Музей Мирового океана, Калининград), десантный экраноплан «Орленок» и сторожевой катер «Скат» (Музейно-мемориальный комплекс истории ВМФ России, Москва), но и крупные — ледокол «Красин» (1995–2004 гг., Санкт-Петербург), крейсер «Михаил Кутузов» (2002 г., Новороссийск). Практически завершена музеефикация атомного ледокола «Ленин» (Мурманск).

Однако на настоящем этапе сеть морских музеев России и количество, и, главное, качество (по размерам фондов и экспозиций, их технической оснащенности, внедрению новейших музейных технологий) значительно уступает музейным сетям других государств (США, Великобритания, Франция, Швеция и др.) и явно не соответствует потребностям морской державы. Во всем мире ориентируются на создание и развитие крупных общедоступных морских музеев, которые являются важными культурно-просветительскими, туристическими центрами. В мире морские музеи считают необходимым иметь кол-



лекции подлинных исторических и традиционных судов, насчитывающие десятки единиц. В нашей стране менее двух десятков судов-музеев и несколько десятков небольших судов-экспонатов. Зато сотни исторически ценных отечественных кораблей и судов в последние годы были разделаны на металл или проданы за границу (некоторые из них теперь используются там как музеи и аттракционы). Во всем мире активно музеефицируют портовые сооружения и приморские укрепления, а у нас до сих пор не могут найти достойного применения уникальной системе кронштадтских фортов.

Успехи, достигнутые морскими музеями за рубежом, связаны с внедрением мер государственной поддержки. Нашей стране целесообразно было бы обратиться к передовому иностранному опыту. Необходимо проведение комплексного исследования и учета отечественных морских музеев и коллекций, вне зависимости от их ведомственной подчиненности. Необходимо создание в России действенной государственной системы мер по своевременному выявлению и музеефикации уникальных объектов морского наследия (в том числе исторически ценных кораблей и судов, другой морской техники и сооружений). Чтобы государству и морским музеям не нести моральных и материальных потерь, необходимо отбирать суда и другие морские технические объекты, достойные музеефикации, еще до вывода их из эксплуатации.

Большинство экспозиций отечественных морских музеев устарело, оставшись на уровне 1960–1980-х гг. В настоящее время подобная подача материала негативно сказывается на возможности привлекать внимание посетителей. Современные информационные технологии, интерактивные средства, технологии реконструкции прошлого позволяют по-новому показывать публике морское наследие.

Здания и оборудование фондохранилищ большинства морских музеев России не соответствует современным хранительским требованиям.



Рис. 2. Музеефицированная подводная лодка Б-440
в Вытегре Вологодской области



Рис. 3. Проект здания океанариума в Москве

Необходима помощь государства в строительстве новых зданий, выделении новых площадей, закупке современного хранительского и компьютерного оборудования.

Необходимо с учетом иностранного опыта совершенствовать отечественное законодательство в области сохранения подводного наследия и систему контроля за соблюдением этого законодательства. Надо добиваться обязательной сдачи в государственные музеи подводных находок, представляющих историко-культурную ценность. Но без создания консервационной базы эти раритеты просто разрушатся. Поэтому необходима помощь государства в оборудовании при крупнейших отечественных морских музеях лабораторий консервации и реставрации подводных находок. В Европе и США лаборатории консервации и реставрации древесины и корродированного металла, длительное время находившихся в водной среде, имеются при многих крупных морских музеях.

В настоящее время в нашей стране нет недостатка в масштабных музейных проектах. Но они либо далеки от завершения (переезд на новые площади Центрального военно-морского музея, музеефикация кронштадтских фортов, создание московского океанариума) (рис. 3), либо остаются лишь на бумаге (музеефикация первой отечественной атомной подводной лодки К-3 «Ленинский комсомол», развитие морских музеев Владивостока и т. д.). Реализация этих проектов необходима, так как способна вывести сохранение морского наследия России на новый уровень, дать стране уникальные туристические объекты и, в конечном итоге, повысить престиж государства.

Список литературы

1. Антонов А.М. Первая атомная // Гангут: Научно-популярный сборник статей по истории флота и судостроения. Вып. 7. СПб., 1994. С. 3–17.
2. Арутюнов Г.Б. Корабли-памятники (энциклопедический справочник). Владивосток, 2003. 334 с.: ил.
3. Бёль Д.-М. Под стук молотков. Бретань // Museum. 1990. № 4. С. 17–22.



4. Бурак А. Единственный из многих, «Красин» — морская слава России // Полярные конвои. 1941–1945. СПб., 1999. С. 47–50.
5. Гусев А. Н. Подводные лодки — памятники, музеи, экспонаты: Информационно-техническое обозрение. СПб., 2007. 408 с.: ил.
6. Доценко В. Д., Миронов В. Ф. Морские музеи Санкт-Петербурга: Справочник-путеводитель. СПб., 2001. 192 с.: ил.
7. Крейсамс М. М. Морской музей Барселоны: завоевать новую публику // Museum. 1997. № 3. С. 12–16.
8. Мельников Р. М. Корабли-памятники // Человек, море, техника-87: Сб. статей. Л., 1987. С. 301–321.
9. Потапов П. Г. Набережная кораблей, или Иваны, родства не помнящие // Очерки военно-морской истории. Вып. 2. Харьков, 1997. С. 4–10.
10. Смирнов А. Рассказы затонувших кораблей. Шведская история со дна моря. Стокгольм, 2002. 216 с.: ил.
11. Сорокин П. Е. Подводные археологические памятники на Северо-Западе России и проблемы их изучения и сохранения // Изучение памятников морской археологии: Сб. ст. Вып. 3. СПб., 1998. С. 168–186.
12. Черников И. И. Канонерская лодка «Волгарь-доброволец» // Судостроение. 1988. № 6. С. 54–55.
13. Brouwer N. J. The International Register of Historic Ships. 3^d ed., completely revised and updated. London, 1999. 383 p.
14. Great Maritime Museums of the World / ed. by P. Neill and B. E. Krohn. N. Y.: Balsam Press, Inc., 1991. 286 p.

Проблемы состояния и сохранения морского наследия в архивах и библиотеках России и за ее пределами

А. В. Постников

Problems of Conditions and Preservation of Maritime Heritage in Archives and Libraries in Russia and Abroad

A. Postnikov

Grandiose changes took place in our country after dissolution of the Soviet Union and on the one hand led to inconceivable availability of archive materials including literary monuments of our Motherland maritime heritage and on the other hand it led to technical difficulties in using of this new freedom and availability of research. Besides difficulties in using of document stocks containing original materials on hydrographical survey and research and kept in Russian State Archive, there is general and quite difficult problem for detection and record of materials located in other depositaries both in Russia and abroad.

Necessary and perspective is a research of documentary materials of Russian maritime heritage which is this way or another located in foreign archives and libraries. It is necessary to start task-oriented detection, cataloguing and scientific description of all the literal materials of Russian maritime heritage kept in national and foreign archives and libraries.

Грандиозные перемены, которые произошли в нашей стране после развала СССР, с одной стороны, привели к невообразимой ранее открытости в использовании архивных материалов и в том числе письменных памятников морского наследия нашей Родины, а с другой — к появлению технических сложностей в возможности использования этой новой свободы и открытости в исследовательской деятельности.

А. В. Постников [A. Postnikov] (✉)

Институт истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова Российской академии наук, Москва, Россия [S. I. Vavilov Institute of Natural Science and Technology History RAS, Moscow, Russia]

e-mail: apostnik@ihst.ru



После перестройки казалось бы создались новые «неограниченные» возможности свободного исследования фондов рукописных морских карт в масштаба крупнее 1 : 2 500 000, хранившихся ранее в специальных фондах государственных архивов и библиотек. Но сама по себе декларация подобной открытости оказалась далека от реальной исследовательской действительности новой России.

Сложности практического осуществления «открытости» в современных условиях объясняются следующими основными причинами.

✓ В течение 70 лет советской власти старинные морские карты крупных масштабов хранились в специальных (секретных) отделах архивов и библиотек или даже в особых депозитариях, расположенных далеко от Москвы и Ленинграда, где они были вполне сохранены и хорошо каталогизированы как единицы хранения конфиденциальных списков, но весьма часто не сопровождались хотя бы предварительными научными описаниями. Сейчас практически завершен перевод такого рода материалов из специальных хранилищ, однако в ряде случаев из-за громадной трудоемкости должной археографической обработки и каталогизации массовых картографических и текстовых источников часть из этих документов до сих пор остаются труднодоступными для исследователей. В качестве примера можно назвать хорошо известный нам фонд № 386 Российского государственного военно-исторического архива, в котором помимо подлинных материалов военно-топографических съемок России XIX в. имеются съемки крупнейших озер, побережий и прибрежных акваторий морских окраин нашей Родины.

✓ Благодаря господствовавшему в советское время нежеланию властей предоставлять обычным гражданам надежную географическую информацию даже фонды относительно мелкомасштабных карт, хранившихся вне специализированных картографических отделов, рассматривались как «подозрительные» и содержались как «полузакрытые» коллекции, которые могли использоваться исследователями лишь по особому разрешению. Эта ситуация вела к отсутствию должной заботы об условиях хранения и научного описания таких материалов. В качестве двух примеров таких коллекций можно назвать фонд карт и планов отдела рукописей Российской национальной библиотеки в Санкт-Петербурге и картографическую коллекцию Русского географического общества.

✓ Иногда высшее руководство страны создавало специальные картографические коллекции для обеспечения решения дипломатических или геополитических задач и проектов. Карты в такие коллекции собирались путем «прочесывания» большинства фондов советских архивов и библиотек. Найденные материалы изымались и помещались в хранилища, куда обычных историков допускали с трудом, а чаще не допускали вовсе. Одна из наиболее богатых известных нам коллекций такого рода, содержащая ценнейшие материалы, связанные с изучением главным образом Тихого океана, хранится в Архиве внешней политики Российской империи Министерства иностранных дел Российской Федерации. Это так называемый Фонд Российско-американской компании (РАК), в котором собраны текстовые и картографические документы, изъятые из центральных государственных архивов СССР и



касающиеся открытия, исследования и освоения земель и акваторий в северо-восточной части Тихого океана русскими промышленниками, мореходами и офицерами Военно-морского флота с начала XVIII в. и до времени продажи российских американских колоний Северо-Американским Соединенным Штатам в 1867 г. Хотя использование этого фонда после перестройки стало практически свободным, но сейчас, как это ни удивительно, положение сильно осложнилось в отношении картографических материалов, которые почему-то были переведены в значительно менее доступное хранилище МИДа, в котором сосредоточены современные материалы.

✓ Последнее, но отнюдь не малозначачее осложнение появилось и, к сожалению, продолжает развиваться в течение прошедшего после развала СССР двадцатилетия. Это коснулось прежде всего российских государственных архивов и обусловлено динамизмом современного общества, стремящегося, с одной стороны, к восстановлению исторической справедливости, а с другой — к использованию для правительственных и представительских целей дворцовых комплексов, во многих из которых размещались в советское время государственные архивы. Так, в частности, случилось с Российским государственным историческим архивом в Санкт-Петербурге, обладающим громадным фондом Департамента водяных коммуникаций, который включает значительное число карт и описаний не только внутренних водных путей России, но и крупнейших ее озер и побережий морских акваторий. Следует подчеркнуть, что в советское время хранение ценнейших рукописных документов этого фонда было весьма далеко от совершенства, особенно это касалось крупномасштабных и, соответственно, крупноформатных карт, в том числе морских, которые содержались многократно свернутыми. Весьма медленно продвигался процесс реставрации таких документов. В новом помещении, специально построенном для РГИА, отмеченные недостатки хранения в значительной мере устранены, но более чем двухлетний перерыв в работе архива, связанный с переездом и обустройством на новом месте, болезненно сказался на многих исследованиях. Всё вышесказанное во многом справедливо в отношении Российского государственного архива Военно-морского флота в Санкт-Петербурге, картографические фонды которого, заложенные с основанием Петром I регулярного Военно-морского флота в начале XVIII в., являются бесспорно самой богатой документальной сокровищницей морского наследия нашей Отчизны. В настоящее время завершён перевод основных картографических материалов из здания Главного штаба на Дворцовой площади в новое помещение архива и выдача его материалов производится в былом объеме. Российский государственный архив древних актов в Москве обладает весьма обширными рукописными картографическими коллекциями XVIII в., включающими многие карты, являвшиеся результатом широкомасштабных пионерных съемок морских офицеров, особенно на азиатских окраинах Российской империи. В сравнении с петербургскими государственным архивами РГАДА «повезло» в том, что его фонды не подверглись массовым перемещениям в новые здания, но и они пострадали, но значительно раньше и по существенно иной причине, о чем будет сказано ниже.



Помимо отмеченных сложностей использования документальных фондов, содержащих подлинные материалы гидрографических съемок и исследований, хранящихся в российских государственных архивах, имеется общая и весьма непростая проблема выявления и учета таких материалов, сосредоточенных в других депозитариях, причем не только в России, но и за ее пределами. Здесь прежде всего следует отметить российские государственные областные архивы и музейные коллекции. В отношении последних необходимо признать весьма плодотворную деятельность отдела географии и картографии Государственного исторического музея России, который активно вводит в научный оборот и осуществляет факсимильные издания рукописных материалов гидрографических съемок русских офицеров в отечественных и зарубежных акваториях. В частности — весьма важная работа такого рода была проведена по материалам российских съемок и картографирования в Средиземном море во время трех так называемых архипелагских экспедиций шестидесятих годов XVIII — начала XIX в., обеспечивавших морские операции и поддержку национально-освободительной борьбы греков против османского владычества в процессе русско-турецких войн. Выявление и изучение подобных материалов в других исторических и краеведческих музеях, насколько нам известно, значительно менее благополучно, чем в ГИМе. То же можно сказать и о российских государственных областных архивах. Показательно, что в программе нашей представительной конференции лишь два доклада посвящены фондам областных архивов (мурманского и красноярского).

Необходимым и перспективным представляется также исследование документальных материалов российского морского наследия, оказавшихся по тем или иным причинам в зарубежных архивах и библиотеках. Наш опыт работы в таких хранилищах показывает, что в них могут быть обнаружены неожиданные и подчас весьма обширные коллекции материалов русских морских экспедиционных работ и гидрографического картографирования. Приведем некоторые, но весьма показательные примеры. Так, во Франции (Национальная библиотека, Гидрографический архив Морского министерства и Государственный исторический архив) хранятся оригиналы и копии материалов съемок русских морских офицеров 1700–1740-х гг., незаконно вывезенных из России французским академиком Жозе-Николя Делилем. Среди этих материалов сотни копий и отдельные подлинники экспедиционных карт Первой и Второй камчатских экспедиций, материалы астрономических наблюдений и географические описания, многочисленные инструкции по съемкам и описаниям. Так же незаконно русский офицер-гидрограф, а впоследствии основатель истории географии как науки Лев Богров вывез из России в 1919 г. замечательную коллекцию старинных отечественных географических чертежей и карт XVII — начала XVIII в., хранившуюся ранее в Российском государственном архиве древних актов и включающую уникальный атлас Семена Ульяновича Ремезова — *Орографическую чертежную книгу Сибири*. Сейчас вся эта коллекция хранится в одной из библиотек Гарвардского университета США. Помимо таких незаконно вывезенных из страны ценных коллекций в зарубежных хранилищах имеется еще ряд документальных



памятников российского морского наследия, отложившихся в архивах и библиотеках в результате творческой переписки и сотрудничества ведущих российских ученых-мореплавателей с зарубежными коллегами. В качестве малоизвестного примера такого рода материалов отметим объемный фонд подлинных писем знаменитого русского мореплавателя Ивана Федоровича Крузенштерна старшим офицерам и руководителям (королевским гидрографам) гидрографической службы Великобритании, хранящийся в Архиве Гидрографического управления Флота Ее Величества королевы Елизаветы II в городе Тоунтоне.

В завершение, считаю целесообразным предложить начать целенаправленное выявление, каталогизирование и научное описание всех рукописных материалов морского наследия России, хранящихся в отечественных и зарубежных архивах и библиотеках.

**«Ворота в Арктику»: Кольский Север
в краеведческих коллекциях Мурманской
государственной областной универсальной
научной библиотеки**

С. А. Савилова

**“Gate to Arctic regions”: the Kola North in collections
of Murmansk State Regional Universal Scientific Library**

S. Savilova

The railway which has connected Petrograd with the Kola nonfreezing gulf, and a city-port Romanov-on-Murman (since February, 1917—Murmansk) were built in 1915–1916. In 1938 the Murmansk area is allocated from structure of Leningrad region and gets the independent administrative-territorial status. The Murmansk State Regional Universal Scientific Library (today fund more than 2, 6 million units of storage) will be organized in this connection. Throughout all history Library gives the special attention to formation and studying of fund of editions of regional studies which totals today about 30 thousand copies and represents original annals of the Arctic navigation from the first Pomors travels to modern expeditions. Conditionally in fund it is possible to allocate some separate collections.

The First collection consists of rare editions (1804–1919; about 270 copies) and includes works of such known researchers of Kola Peninsula and the seas of Arctic Ocean, as N. Ozeretskovskiy, L. Podgaevskiy, M. Rejneke, A. Sidensner, A. Slezkinskiy, participants Murmansk Scientifically-Trade expedition (1898–1908) N. Knipovich, L. Brejtfus, K. Jagodovskiy, G. Gebel, ethnographers N. Haruzin, A. Kelsiev, writers S. Maksimov, K. Sluchevskiy, statistical researchers, travelling notes and etc.

С.А. Савилова [S. Savilova] (✉)

Мурманская государственная областная универсальная научная библиотека, Мурманск, Россия [Murmansk State regional Universal Scientific Library, Murmansk, Russia]

e-mail: oksl@mgounb.ru



The Second collection takes a special place in fund of the literature of regional studies and includes periodicals 1920–1930 from the moment of the beginning of colonization of Murmansk edge (for example, “The bulletin of the Murmansk railway”, “Karelo-Murmansk edge”, “Red Murman”, “The Soviet Arctic”, “The Polar truth”).

Pre-war years are characterized by formation the Central administrative board of Sevmorput, the navy fleet basis, for a choice of which place of basing personally I. Stalin comes, intensive development of mineral deposits, fishing industry development. Accordingly, The Third collection consists of the editions which authors were journalists, captains, polar explorers, military, geologists, etc.

The Fourth collection—books of participants of operations of Northern fleet and the Karelian front, memoirs of seamen of allied polar convoys, and the big block of various periodicals of parts, battalions, wartime armies.

The Fifth collection. These are the modern editions (“The Kola Encyclopedia”, monographers of the Kola Centre of Sciences, devoted to climatic calls and complex researches of sea Arctic regions, development Shtokman gas deposits, to the Arctic transport project, development of fish branch, the Arctic tourism, etc.), and behind its limits (V.N. Bulatov’s works, Arctic Sea Complex Expedition, etc.).

Personal book collections in Library: the talented organizer of sea Arctic operations A. Mineev (repeatedly happened in Murmansk and bequeathed the collection to a city), Pomor writers V. Smirnov and V. Maslov collections are stored and investigated.

The All-Russia Scientifically-Practical Conference “History of polar libraries” (Murmansk; 2009, April), one of which organizers is our Library, was original attempt to comprehend history of studying and development of Arctic regions through the documentary heritage connected with polar researches, and has caused a great interest in publishers, historians, librarians, archivists, polar captains, writers.

The Library site www.mgounb.ru systematically replenishes with electronic resources of regional studies (electronic catalogues, databases, etc.) Also the full-text electronic library of rare documents of regional studies which will be accessible to all settlements of Russia and foreign countries is created.

Появление города Мурманска было обусловлено острой необходимостью для России владеть «воротами в Арктику» — незамерзающим портом, расположенным вблизи Западной Европы, важнейшим транспортным узлом, связывающим страну с выходом в Северный Ледовитый океан. Поэтому в 1915–1916 гг. строится железная дорога, связавшая Петроград с Кольским заливом, и город-порт Романов-на-Мурмане (с февраля 1917 г. — Мурманск).

Мурманская государственная областная универсальная научная библиотека организуется в 1938 г. в связи с выделением нашего края из состава Ленинградской области и возникновением нового административно-территориального образования — Мурманской области. Сегодня это одна из крупнейших библиотек Северо-Запада России, важнейший информационный и культурный центр Кольского полуострова. Универсальный фонд ее насчитывает более 2,7 млн единиц хранения в печатном, аудиовизуальном, электронном виде. Среди приобретенных



и создаваемых баз данных, доступных пользователям, электронные краеведческие каталоги «Мурманская область» и «Саамская библиография», базы данных информационного агентства «Интегрум», Университетской информационной системы РОССИЯ; полнотекстовые базы данных научной электронной библиотеки E-Library, изданий по общественным и гуманитарным наукам East View, Всероссийская электронная библиотека диссертаций и другие.

На протяжении всей своей истории библиотека уделяет особое внимание формированию и изучению фонда краеведческих изданий, который сегодня насчитывает около 30 тыс. экземпляров и представляет собой своеобразную летопись арктического мореплавания от первых поморских плаваний до современных экспедиций. Условно в фонде можно выделить несколько отдельных коллекций, при изучении которых четко прослеживается периодизация арктической историографии.

Первая коллекция состоит из редких изданий (1804–1919 гг.; около 270 экз.) и включает труды таких известных исследователей Кольского полуострова и морей Северного Ледовитого океана, как Л. Подгаевский, М. Рейнеке, В. Львов, А. Сиденснер, А. Слезкинский, Л. Ухтомский, Б. Житков, участников Мурманской научно-промысловой экспедиции (1898–1908) Н. Книповича, Л. Брейтфуса, К. Ягодовского, Г. Гебея, этнографов Н. Харузина, А. Кельсиева, писателей С. Максимова, К. Случевского, Е. Львова, а также статистические исследования, лоции, путевые заметки. С Кольским Севером связаны имена В. Я. Чичагова, А. В. Колчака, Э. В. Толля, Ф. П. Литке, Ф. П. Врангеля, Г. Л. Брусилова: книги, авторами которых они являлись, переиздаются и сейчас, пользуясь большой популярностью у читателей библиотеки.

Отдельные экземпляры имеют автографы и авторские пометки, повышающие их научно-исследовательскую и историческую ценность, например издания, подписанные С. Герберштейном, А. Носковым, Л. Брейтфусом. На титульных листах находятся штампы библиотек — прежних владельцев изданий: Забайкальского отдела Русского географического общества, библиотеки Западно-Сибирского отдела Императорского русского географического общества и др. На самой ранней краеведческой книге, находящейся в наших фондах, «Описание Колы и Астрахани» Н. Озерецковского (1804), — штамп Херсонской общественной библиотеки.

Характерной чертой большинства вышеназванных трудов является то, что «основное внимание авторов было сосредоточено на теме географических открытий, исследование которой велось в рамках политической истории, в свете международных отношений» [3, 188–194]. Среди них можно встретить и книги популярной литературы, рассчитанные на массового читателя. Необходимо отметить особую заслугу губернаторов Архангельской губернии, в которую входил Кольский полуостров, таких, как А. П. Энгельгардт, Б. И. Садовский, С. Д. Бибилов. Инспектируя подвластные им территории, они создавали работы, в которых указывали на необходимость освоения и колонизации побережья и островов Баренцева моря.

Вторая коллекция занимает особое место в фонде краеведческой литературы и включает периодические издания 1920–1930 гг. с момента



начала колонизации Мурманского края и до создания управления Севморпути. Приведем некоторые примеры. Это журналы, представляющие большой научный интерес, с которыми возможно работать только в нашей библиотеке и некоторых крупнейших библиотеках страны («Красный Мурман», «Дальний Север», «Вестник Мурмана», «Карело-Мурманский край», «Советский Север», «Советская Арктика»).

Так, в 1921 г. в Петрограде начинает издаваться двухнедельный журнал «Красный Мурман», являющийся органом Петроградского бюро РОСТА и Дорожного производственного союза Мурманской железной дороги (ответственный редактор И. Я. Дерзibashev); всего выпущено 6 номеров. В конце этого же года выходит в свет журнал «Дальний Север» — как приложение «Красного Мурмана».

В январе 1923 г. появляется первый номер журнала «Вестник Мурманской железной дороги», совместного издания Совнаркома КАССР и правления Мурманской железной дороги. Далее этот журнал будет называться «Вестник Мурмана», «Вестник Карело-Мурманского края», а с 1926 по 1935 г. — «Карело-Мурманский край». Многие годы ответственным редактором был журналист, ученый, краевед Самуил Михайлович Рафалович. Колонизация Мурмана и устройство переселенцев, строительство рыбных консервных заводов, перспективы судостроения на севере, развитие рыбных и звериных промыслов, экскурсионные материалы, повседневная жизнь края, его учреждений и организаций, художественные краеведческие произведения — вот далеко не полный перечень тем журнала. На его страницах мы встречаем имена известных ученых, экономистов, литераторов.

В предвоенный период Кольский полуостров становится важнейшей базой для операций, связанных с освоением Арктики: организуются три крупных оленеводческих совхоза (Каневка, Краснощелье, Поной) — как основа для оседлой жизни в тундре; к региону прикреплены зверобойный флот в составе судов «Нерпа», «Мурманец», «Ленгосторг», «Новая земля» и др.; здесь ремонтируются ледоколы, строится крупнейший в стране судоремонтный завод. Но начинается всё с образования Главного управления Северного морского пути (Главсевморпуть), начальником которого назначают О. Ю. Шмидта. На Главсевморпуть возлагаются освоение и техническое оснащение трассы Северного морского пути, исследование недр полярных территорий, организация многообразной научной работы. Началось строительство метеостанций вдоль побережья, развитие радиосвязи, полярной авиации, строительство ледоколов и судов ледового класса. О. Ю. Шмидт писал: «Северный морской путь мы окончательно закрепим, и Мурманск будет его началом».

Это десятилетие характеризуется также основанием военно-морского флота, для выбора места базирования которого приезжает лично И. В. Сталин, интенсивным освоением месторождений полезных ископаемых, развитием рыбной промышленности.

Соответственно, третья книжная коллекция состоит из изданий, авторами которых являются ученые (М. П. Сомов, В. Ю. Визе, С. В. Аверинцев, А. Е. Ферсман, Н. А. Аврорин, А. А. Жилинский и др.), журналисты и писатели (М. М. Пришвин, К. Г. Паустовский, И. С. Соколов-Мики-



тов, В. В. Лебедев и др.), полярники (К. С. Бадагин, И. Д. Папанин, Э. Р. Кренкель) и проч.

Четвертая коллекция включает воспоминания участников боевых действий Северного флота и Карельского фронта, моряков союзных полярных конвоев, исторические материалы, а также большой блок различных периодических изданий частей, дивизионов, армий военного времени. Из последних работ наиболее интересными представляются следующие: *Киселев А. А.* Как жили и сражались мурманчане в войну: менталитет северян в 1941–1945 гг.; *Сергеев А. А.* Германские подводные лодки в Арктике 1941–1942; *Щербаков В. И.* Заполярье — судьба моя: Воспоминания командующего 14-й армией Карельского фронта; *Зефиров М. В.* Тени над Заполярьем. Действия Люфтваффе против советского Северного флота и союзных конвоев; *Дулич Д. В.* Канатная дорога на Мурмане, 1942–1944: мифы и реальность; *Хенриксен Х.* Мурманские конвои: военная драма в Арктике и ее участники; *Гортер А.* Освобождение Восточного Финнмарка, 1944–1945; *Гортер А., Гортер В. Т., Супрун М. Н., Ковалев С. А.* Арктическая одиссея. Как «хозяйничали» нацисты в советской Арктике и др.

Наконец, пятая коллекция — это современные издания, выходящие в Мурманской области и в странах Баренцева региона («Кольская энциклопедия», монографии институтов Кольского научного центра Российской Академии наук, посвященные климатическим вызовам и комплексным исследованиям морской Арктики, освоению Штокмановского газоконденсатного месторождения, арктическому транспортному коридору, созданию особых экономических портовых зон, развитию рыбодобывающей отрасли, морского туризма как средства освоения Западной Арктики и др. [1; 2; 4].

В библиотеке всегда уделялось особое внимание исследованиям, посвященным различным аспектам истории саамов и русских поморов, издавна населяющих Кольский полуостров. Так, были подготовлены и изданы ценнейшие научно-вспомогательные библиографические указатели «Саамская библиография» и «Поморы на Кольском Севере: история, культура, этнография» [7; 8].

Формирование в библиотеке личных книжных коллекций продолжает многолетнюю российскую традицию дарения книг для общественного пользования. Например, в фонде хранится и исследуется домашняя библиотека известного полярника Арефа Ивановича Минеева. Талантливый организатор морских арктических операций во время Великой Отечественной войны, начальник о-ва Врангеля, директор Института народов Севера, сотрудник Арктического института и Института океанологии АН СССР, МГУ А. И. Минеев неоднократно бывал в Мурманске и завещал свою личную библиотеку городу. Коллекция состоит из редких изданий дореволюционного периода и 30–40-х гг. XX в., посвященных арктическим исследованиям; многие из них малотиражные, имеют пометки самого Минеева и автографы известных полярников и ученых В. Визе, Н. Евгенова, Н. Зубова, начальника управления полярной авиации, Героя Советского Союза И. Мазурука и пр. Основная часть книжной коллекции Минеева — издания Главного управления Северного морского пути, труды Арктического НИИ



за 1932–1934 гг., бюллетени за период 1931–1935 гг. отчеты о полярных экспедициях, инструкции по навигации, гидроавиации в Арктике, лоции и др. [6].

Захватывающие страницы истории Арктики всегда привлекают внимание специалистов и наших читателей, поэтому закономерно, что в апреле 2009 г. в Мурманске проходила Всероссийская научно-практическая конференция «История полярных библиотек», одним из организаторов которой выступила наша библиотека. Конференция явилась своеобразной попыткой осмыслить историю изучения и освоения Арктики через документальное наследие, связанное с полярными исследованиями, и вызвала большой интерес у книгоиздателей, историков, библиотекарей, архивистов, полярных капитанов, писателей. Ее участниками стали специалисты библиотеки Полярной комиссии Академии наук, Полярной комиссии Русского географического общества, Библиотеки российской академии наук, Музея-архива истории изучения и освоения Европейского Севера России Кольского научного центра РАН (Апатиты Мурманской области) и др. [5].

Сайт библиотеки www.mgounb.ru планомерно пополняется электронными краеведческими ресурсами (каталогами, базами данных, фактографическими ресурсами и т. п.), создается также полнотекстовая электронная библиотека редких краеведческих документов, в том числе упоминаемых в данной статье, которая доступна всем жителям России и зарубежных стран.

Таким образом, в фондах библиотеки находятся ценнейшие источники по истории арктического мореплавания, которые включают неизвестные и полузабытые страницы изучения и освоения полярных областей, а также отражают многочисленные факторы, влиявшие на экономическую и социальную жизнь общества различных исторических периодов.

В заключение — несколько выводов, относящихся непосредственно к вопросам сохранения морского наследия на Кольском полуострове и в западном секторе Арктики. При всей практической и теоретической изученности этого региона, множестве опубликованных по этой теме источников эти проблемы на Севере стоят, возможно, еще острее, что связано с определенными климатическими и экономическими условиями. Например, исторический корабль, первый атомный ледокол «Ленин», некоторое время назад поставленный к причалу Мурманского порта, до сих пор не имеет статуса музея, соответственно — не обладает возможностью развивать свою просветительскую деятельность. Маяки Белого и Баренцева морей (первый из них, Терско-Орловский, установлен еще в середине XIX в.), гидротехнические и портовые сооружения, места кораблекрушений, в том числе — многочисленных затонувших судов полярных конвоев в годы Второй мировой войны, объекты подводной археологии и другие не охраняются государством как объекты историко-культурной памяти. Безвозвратно пропали для сегодняшних и будущих поколений первые рыболовные траулеры и другие рыболовецкие суда первого в Советском Союзе Мурманского тралового флота. Несмотря на то, что Мурманск называют «воротами в Арктику», в нем отсутствует полноценный морской или арктический музей.



Каковы дальнейшие действия специалистов нашей библиотеки? Прежде всего это популяризация морского наследия российской Арктики, Мурманского морского краеведения, интенсивное развитие информационно-просветительской и издательской деятельности. И пусть девизом в этом благородном деле для нас будут слова дальновидного русского ученого и флотоводца С. О. Макарова: «Простой взгляд на карту России показывает, что она своим главным фасадом выходит на Ледовитый океан» [9, 47].

Список литературы

1. *Адров Н. М.* Исследования Баренцева моря за 1000 лет. Мурманск, 2002. 517 с.
2. *Арктика* — история освоения и изучения. Наука, реальность, легенды: (к 110-летию со дня рождения И. Д. Папанина) / Рос. акад. наук, Кол. науч. центр, Мурман. мор. биол. ин-т, Полярн. гор. ист.-краевед. музей. Апатиты, 2006. 200 с.
3. *Беляев Д. П.* К вопросу о периодизации арктической историографии // V Ушаковские чтения: [Мурманск, 15–17 мая 2008 г.]: сб. науч. ст. Мурманск, 2008. С. 188–194.
4. *Булатов В. Н.* Русский Север: в 5 кн. Архангельск, 1997–2001.
5. *История* полярных библиотек: материалы Всероссийской научно-практической конференции, 13–16 апреля 2009 года, Мурманск, г. ЗАТО Заозерск / сост. Л. А. Семенова. Мурманск, 2009. 110, [1] с., [2] л. ил.
6. *Мерзлякова Е.* Путь в Арктику — в коллекции Арефа Минеева // Хроники краеведа. 2009. № 3. С. 40–42.
7. *Поморья* на Кольском Севере: история, культура, этнография: научно-вспомогательный библиографический указатель / Мурман. гос. обл. универс. науч. б-ка; сост.: С. А. Дячок и др., редкол.: Е. В. Синева и др. Мурманск, 2007. 151 с.
8. *Саамская* библиография: лит. на рус. и саам. яз. (1776–1996) / Мурман. гос. обл. универс. науч. б-ка; сост.: Ю. Г. Земская, Е. Р. Михайлова; редкол.: Е. В. Синева и др. Мурманск, 2005. 175 с.;
9. *С. О. Макаров* и завоевание Арктики: «Ермак» во льдах: Материалы и док. о С. О. Макарове и ледоколе «Ермак». М.; Л., 1943. С. 47.

Адмирал Оскар Фон Крамер: Сын Финляндии на службе России

А. Б. Сверчков

Admiral Oscar von Kraemer (1829–1904): A Son Of Finland At Service Of Russia

A. Sverchkov

His father and grandfather had served to the Swedish Crown through the last two of its wars against Russia. Little Oscar joined Russian Navy at the age of 8 to take a life-long way from a cadet to a full-fledged admiral, general-adjutant, acting Naval Minister and member of the State Council.

As a young fleet lieutenant he bravely fought at the Crimean War, was badly wounded and miraculously saved by legendary admiral P. Nakhimov and no less legendary surgeon N. Pirogov. Being officially recognised as a hero of the war he proudly wore his well deserved St. George order ever since among other 18 highest Russian and foreign decorations.

His outstanding professional and diplomatic skills led him into inner circle of the Imperial and Royal Courts of Europe. He was a flag-captain of Alexander III, enjoyed Empress Maria Fedorovna's (Dagmar) confidence and was on life-long friendly terms with the Greek Royal family. Yet, fore and most he had remained highly experienced and respected sailor who, according to calculations of his service record, spent altogether 18 years and 3 months of his life at the high seas with 2 round-the-world sailings behind his shoulders.

Oscar von Kraemer was one of 10 (11) Finlanders who retired from the Russian Navy bearing its highest rank—Admiral.

Мое знакомство с Оскаром Карловичем фон Крамером началось в Дании, в музее города Лемвига, в отделе, посвященном императорскому фрегату «Александр Невский». С одной стороны — спасение, несмотря на жестокий шторм, фактически всей команды, включая проходившего морскую практику будущего генерал-адмирала русского флота Велико-

А. Б. Сверчков [A. Sverchkov] (✉)

Генеральный консул Российской Федерации в Турку, Финляндия [Consul General of Russia in Turku, Finland]



го Князя Алексея Александровича, с другой — нелепая гибель элитного фрегата невольно привлекали внимание к фигуре капитана корабля.

Это трагическое событие произошло на взлете блестящей карьеры в ту пору капитана 1-го ранга, флигель-адъютанта О. фон Кремера и оказалось, к счастью, единственным сколько-нибудь серьезным просчетом в его дальнейшей долгой и безупречной службе во славу русского флота и своей родины, Финляндии.

А вот о том, какой путь прошел этот во всех отношениях интересный человек, я узнал из вышедшей в Хельсинки в 1931 г. книги финских историков Б. Эстландера и К. Экмана «*Från hav och hov*» (в переводе со шведского — «В морях и при дворах»). В ее основе лежит богатейшее эпистолярное наследие Кремера, обладавшего к тому же незаурядным литературным дарованием. Книга не только дает прекрасное представление об этом несомненно талантливом человеке, но и является интереснейшим свидетельством целой эпохи в истории России и ее флота.

Имя О. К. Кремера мало что говорит современникам и, возможно, даже историкам российского флота. Его личные вещи и документы хранятся в национальном архиве Финляндии и у проживающих там же потомков.

После включения Финляндии в 1809 г. на правах автономии в состав Российской империи перед выходцами из местного дворянства открылись заманчивые перспективы хорошей карьеры и материального достатка на русской военной и гражданской службе. Надо сказать, что для большинства из них, как и для российских дворян, военная служба была делом привычным. Веками они служили шведской короне. Финляндцы и даже отдельные финские части пользовались в шведских вооруженных силах отличной репутацией хороших, выносливых солдат и опытных моряков. В конкретном случае с семьей Кремеров иного выбора у оставшихся в малолетнем возрасте без отца 10 детей просто не существовало. Сын и внук потомственных офицеров шведской армии (причем оба побывали в русском плену), не достигший и 8 лет Оскар вместе с братом по протекции дальнего родственника в 1837 г. зачисляется воспитанником Александровского, а затем, в 1840 г. — Петербургского морского кадетского корпуса. С этого момента его жизненный путь уже навсегда будет связан только с морем, в котором, если верить послужному списку, он провел, не сходя на берег, целых 18 лет и 3 месяца.

В 1853–1855 гг. молодой лейтенант храбро сражается в Крыму. Мощнейшей артподготовкой 17 октября 1854 г. англо-франко-турецкие силы начинают осаду Севастополя. Кремер так описывает в письме матери это день: «Самый убийственный огонь был направлен против нашего бастиона (3-й). В полпервого вся эта страшная армада придвинулась к городу. Она состояла из 19 линкоров и множества пароходо-фрегат, открывших разом такой мощный огонь, что всё вокруг затянуло пороховым дымом и оглушило громом пушек. В 3 часа пополудни в наш пороховой погреб угодила бомба. Люди и орудия мгновенно взлетели в воздух. Я был в 7–8 шагах от погреба и потому вынужден был тоже совершить небольшое путешествие по воздуху — самое короткое из



всех, предпринятых мною, но и самое незабываемое». Из 7 сидевших рядом и куривших офицеров сравнительно легко — контузией ноги и спины — отделался только он. Еще 100 человек погибли, и несколько тяжелых орудий были разорваны в куски. В жизни Кремеру еще не раз так крупно повезет. Крымская кампания для него закончится 16 апреля 1855 г., когда он, уже самостоятельно командуя самым выдвинутым к противнику Волынским редутом, получит тяжелейшее осколочное ранение ноги. Его спасителем станет П. С. Нахимов. Осматривая боевые порядки после этой беспрецедентной по своей интенсивности бомбардировки, он узнает в лежащем раненом офицере своего бывшего подчиненного. Сжалится над ним и распорядится разместить Кремера в своей городской квартире. Едва ли Оскар Карлович выжил бы, не случись ему попасться на глаза знаменитому адмиралу. Санитарные условия были примитивные, в том числе и для офицеров, а рана правой ноги была столь серьезной, что Н. И. Пирогов (это вторая крупная удача Кремера) помнил сделанную им операцию даже 40 лет спустя. Царь щедро отметит вклад будущего адмирала в защиту новой отчизны, с которой О. Кремер теперь уже был кровно связан: офицерский крест Св. Георгия IV степени, ордена Св. Владимира IV степени и Св. Анны III степени, медаль за защиту Севастополя да еще и земельный надел в разрушенном городе, о чем он, правда, узнал десятки лет спустя, временно командуя черноморским флотом (оплатил накопившиеся долги по налогам и подарил землю лютеранскому приходу города).

Я позволил себе подробнее остановиться на этом славном эпизоде из биографии О. К. Кремера для того, чтобы подчеркнуть: несмотря на близость к вершинам власти, у него всегда были веские основания по праву считать себя прежде всего боевым морским офицером и уже во вторую очередь — царедворцем и где-то даже дипломатом.

Командование фрегатом «Александр Невский» О. Кремер принял уже обогащенным опытом офицером-практиком. В 1859–1862 гг. он совершает первое кругосветное плавание на клипере «Разбойник» и старшим офицером — на фрегате «Светлана». В 1863–1864 гг. в качестве командира корвета «Витязь» он участвует в триумфальном походе в США в составе «атлантической» эскадры С. С. Лесовского, наряду с другими командирами русских кораблей удостоивается аудиенции у президента А. Линкольна. Для северян такая недвусмысленная поддержка России в войне с южанами имела огромное моральное и политическое значение. Русские офицеры были самыми желанными гостями в североамериканских городах. В их честь устраивались многочисленные застолья с неизменными спичами и балы.

Образцового службиста примечают при дворе. В январе 1866 г. именно его избирают капитаном фрегата «Ослябя», на котором под руководством вице-адмирала К. Посыета должен был проходить морскую подготовку Великий Князь Алексей Александрович. Ответственное для Кремера плавание в Данию, Англию, Францию и на Мадейру завершается благополучно, и он удостоивается благодарности августейших родителей и придворного звания флигель-адъютанта. С этого момента в карьере финляндца открываются новые горизонты. И вот в феврале 1867 г. он получает под свое начало последний деревянный фрегат рос-



сийского флота «Александр Невский». С присущей ему требовательностью к самому себе и экипажу он с честью выполняет в 1867–1868 гг. ряд ответственных заданий в Средиземном и Черном морях. Среди них — эвакуация под дулами турецких пушек беженцев с восставшего острова Крит, дерзкий выход в Черное море, невзирая на унижительные статьи Парижского мирного трактата 1856 г., запрещавшие России военно-морскую активность в этой акватории после Крымской войны. Репутация О. Кремера при дворе еще более укрепляется — не в последнюю очередь благодаря превосходным личным связям, которые молодожены Кремеры установили с королем Греции и его русской женой из дома Романовых. Ольга Константиновна являлась дочерью Великого Князя Константина Николаевича, брата Александра II и генерал-адмирала русского флота, — а значит, прямого начальника О. фон Кремера. Сегодня ее потомки — это принц Филипп, супруг Елизаветы II, королева Испании София. Дружба Ольги Константиновны с семьей Кремеров продлится всю жизнь.

Нелепая гибель «Александра Невского», казалось бы, должна была поставить точку на карьере Кремера. Однако этого не случилось, и дело, видимо, не только в монаршей милости. (Характерно, что на следствии и во время морского суда О. Кремер не пытался снять с себя и доли ответственности.) Александр II, очевидно, умел ценить такие деловые качества, как высокий профессионализм, чувство долга и порядочность. Уже через неделю после отмены императором приговора О. Кремер был назначен командиром корвета «Варяг», на котором все три главных действующих лица в истории с «Александром Невским» — великий князь Алексей Александрович, его воспитатель адмирал К. Посыет и О. Кремер — совершили переход из Архангельска через Новую Землю, Исландию и Данию в Кронштадт, а в 1871–1873 гг. — кругосветное плавание. А потом последовало назначение Кремера капитаном Кронштадтского порта и производство в контр-адмиралы (1874). Затем он стал начальником отряда судов в греческих водах (1878), флаг-капитаном Александра III (1882–1885), был произведен в вице-адмиралы и назначен на должность председателя Морского технического комитета, а также генерал-адъютантом Е. И. В. (1886). В 1888 г. Кремер назначается начальником Главного морского штаба, с исполнением обязанностей морского министра в отсутствие последнего. В августе 1889 г. он удостоивается знака отличия за беспорочную службу в течение 20 лет — что можно рассматривать как своего рода полное искупление вины за гибель «Адмирала Невского». За время пребывания на посту начальника штаба он успеет еще почти год одновременно командовать практической эскадрой на Черном море (1890), побывает, сопровождая престолонаследника, в командировке в Англии, а потом отправится с дипломатической миссией в Данию, Швецию и ряд германских княжеств по случаю восшествия на престол Николая II. В 1894 г. он удостоивается бриллиантовых знаков ордена Св. Александра Невского, а в 1896 г. торжественно отметит 50-летие службы в офицерских чинах.

За сухим перечислением ступенек карьерной лестницы стоит служба, полная приключенческой романтики и тяжелого физического и



душевного труда. Всё это сполна проступает в написанных на безупречном русском дневниках, которые молодой Кремер вел в Крымскую кампанию и в ходе первого своего кругосветного путешествия, и в сотнях писем на таком же безупречном, но шведском, полученных родными из всех уголков мира. С одной стороны — это осмотр чуть ли не всех чудес света, да еще и за казенный счет, ананасы со щами в тропиках, балы и приемы, с другой — это 62 часа бессменной вахты флаг-капитана Кремера, ведущего императорскую яхту в мерзкую погоду из Кронштадта в Копенгаген, прощание с жизнью в шторм посреди Индийского океана или в 400 м от датского побережья, борьба с невыносимой экваториальной жарой и вечным врагом российского флота — тараканами, от которых порой «паруса становятся черными». Это еще и душевные мучения принципиального и. о. морского министра О. Кремера, вынужденного отбиваться от родителей, хлопочущих «со слезами на глазах» о внеконкурсном зачислении своих чад в морской кадетский корпус (конкурс 50–60 человек на 150 вакансий). «Тяжелее всего, — жалуется он по этому поводу в письме жене, — отказывать великим князьям, которые постоянно просят за каких-нибудь нашедших к ним дорогу проныр. Чихачов каждый год старательно уворачивается от этого бедствия, но народ караулит, поджидая его возвращения».

Александр II не ошибся в своей оценке. Оскар фон Кремер блестяще закончил свою карьеру генерал-адъютантом, членом Государственного Совета и полным адмиралом. Но и после ухода в отставку в 1896 г. он продолжал служить России и императорскому дому. По просьбе Марии Федоровны, которая лично хорошо знала и ценила адмирала со времен его пребывания в должности флаг-капитана Александра III, О. Кремер почти до самой своей смерти председательствовал в российском Красном Кресте, попечителем которого являлась вдовствующая императрица.

Можно ли назвать Оскара Карловича Кремера сыном Финляндии, патриотом своей в то время малой родины? Несомненно. Он болезненно переживал обострение российско-финских отношений на рубеже XIX–XX вв. При всем уважении к России, он не разделял ужесточения подходов ее правительства к Финляндии, народ которой всё более осознавал себя самостоятельной нацией. Он пытался убедить в неправомерности взятой линии Николая II, добившись с этой целью личной аудиенции, спорил с министрами, в частности военным и внутренних дел, апеллировал к таким либералам, как граф Витте. Покушение на генерал-губернатора Бобрикова и безуспешные попытки облегчить участь генерала Шаумана, отца убийцы, потери флота в военных действиях с японцами — всё это повлияло на общее душевное состояние старого адмирала и приблизило его кончину. Он достойно, как жил, умер 10 сентября по н. ст. 1904 г., сознательно отказавшись от вызова врачей и приема лекарств. Умер на родине, в Финляндии, в имении мужа своей старшей дочери, которая в день похорон родила ему первого внука.

Я посетил недавно это имение. Увидел там старинные шкафы, полные пожелтевших писем Оскара Карловича к нежно любимой матери и жене, старшему брату. Картины, изображающие корабли, на которых



прошла его командирская служба, массу фотографий, в том числе коронованных особ, его адмиральские эполеты, кортик и палаш, личную библиотеку русских книг и еще множество вещей и документов, которые, если их систематизировать, могут сложиться в очень интересную экспозицию о жизни русского морского офицера, прошедшего долгий и славный путь от несмышлениша-кадета до умудренного богатым жизненным опытом седого адмирала, опытного царедворца.

В период с 1809 по 1917 г. 300 финляндцев избрали карьеру офицера русского флота. Десять из них, включая О. Кремера, стали полными адмиралами, 19 — вице-адмиралами, 42 — контр-адмиралами. Из 300 свыше 70 достигших адмиральских чинов — это факт, говорящий о многом. Мне кажется, он должен привлечь внимание наших историков, музейных специалистов, равнодушной к истории отечественного флота общественности и объединить усилия по популяризации и сохранению той части русского морского наследия, которое остается за рубежом. Эти финляндцы, оставаясь патриотами своей малой родины, с присущим им чувством долга и верности присяге добывали честь и славу российскому флоту, а когда было надо — проливали свою кровь, а порой и отдавали жизнь за Россию. Они достойны того, чтобы, по крайней мере, о них помнили.

**Решение межведомственных проблем
при организации морского музея
(на примере Музея Мирового океана)**

С. Г. Сивкова, В. Л. Стрюк

**Solution of Interdepartmental Problems
during Foundation of a Maritime Museum
(by example of Museum of the World Ocean)**

S. Sivkova, V. Strjuk

The article is about solution of interdepartmental problems during foundation of Museum of the World Ocean. Today museum's historical fleet Embankment is a unique object in a world museum practice and the following ships are moored there: the SRV *Vityaz* with the largest displacement in the world, the afloat *B-413* submarine, the first postwar submarine in Russia; the only operating vessel for space communication *Kosmonavt Viktor Patsaev* with the museum exposition aboard; the *Krassin*, the only pre-revolutionary icebreaker in Russia; the *SRT-129*, the only fishing vessel in Russia. Thereby almost all the fleets are presented: research, cosmic, naval, icebreaker and fishing.

The following issues favoured the solution of interdepartmental problems regarding both the *Vityaz* and further museum objects:

- ✓ leadership of the museum foundation was led by the Ministry of Culture—an experienced organizer of cultural intergovernmental projects;
- ✓ leadership of the museum was given to young specialists of different professions: museologists, oceanographers, shipbuilders, captains, mechanical workers and sailors;
- ✓ museum appeared from Friends' Club and had a lot of supporters from different organizations (starting from region administration and naval officers and finishing with captains, shipbuilders and pilots).

Museum staff consisted of different specialists managed to professionally solve numerous interdepartmental problems and was constantly backed by Ministry of Culture of the RF and persons concerned.

С. Г. Сивкова, В. Л. Стрюк [S. Sivkova, V. Strjuk] (✉)
Музей Мирового океана, Калининград, Россия [Museum of the World Ocean, Kaliningrad, Russia]



26 февраля 1719 г. в Санкт-Петербурге по Указу Петра I открыт для посетителей первый русский музей — **Кунсткамера**. Символичным для нашей конференции стал тот факт, что Центральный военно-морской музей, один из старейших музеев страны, берет свое начало от Модель-камеры, основанной Петром I в 1709 г. С именами российских императоров связано возникновение многих собраний, которые впоследствии стали крупнейшими музеями мира. Например, Государственный Эрмитаж и Горный музей ведут свою историю от указов Екатерины II. Традиция сохранения судов в качестве памятников берет начало в эпоху Петра I, причем великий реформатор хотел сохранить каждое судно, имеющее историческое значение. К сожалению, до наших дней дошли лишь небольшие суда или фрагменты.

Идеи сохранения крупных судов уходят в глубины веков, однако отсутствие методов консервации древесины, не позволило сохранить суда XV–XVII вв. Мысль о размещении экспозиции на борту судна зародилась относительно поздно: за рубежом — в 1930-х гг., в нашей стране — лишь в 1950-х гг. Первым судном-музеем в нашей стране стал крейсер «Аврора». Также было музеефицировано несколько подводных лодок, как памятники стали использоваться военные катера или части (как правило) военных кораблей. Обычно это якоря, ограждения подводных лодок, мины, торпеды, орудия. Например, стену Мурманского краеведческого музея украшает якорь с ледакола «Ермак», в экспозиции в здании представлены элементы ходовой рубки.

Таким образом, серьезных традиций в организации морских музеев, основу которых составляли бы крупнотоннажные суда на плаву, в нашей стране не было. Это прежде всего связано с тем, что при организации морских музеев на пути препятствием встают многочисленные межведомственные проблемы.

Создание в Калининграде — Санкт-Петербурге Музея Мирового океана, которому в 2010 г. исполнилось 20 лет, является ярким примером решения межведомственных проблем.

В 1979 г. легендарное **научно-исследовательское судно «Витязь»**, 30 лет принадлежавшее Академии наук СССР, завершило в Калининграде свою блистательную научную жизнь. И только спустя 11 лет, 12 апреля 1990 г., было принято Постановление Правительства РСФСР «О создании Музея Мирового океана в Калининграде». Одна из важных причин столь долгого решения вопроса (это привело практически к полному разрушению судна) заключалась в том, что судно принадлежало Академии наук СССР, на борту планировалось создать музей Министерства культуры РСФСР, ремонт должен был провести Минсудпром, вопросы проводки судна и стоянки решались в Морфлоте, набережную и место стоянки должен был выделить город. Академия наук решительно отказывалась брать музей под свое крыло, а Министерство культуры РСФСР не имело опыта создания музеев на судах, а это влекло за собой непонимание объемов ремонта и реставрации, выделения штата и т. п.

Первые годы существования, с 1990 по 1992 г., «Витязь» и сам музей были в двойном подчинении. Годы были очень тяжелые, сидеть на двух стульях было невероятно сложно, и 5 ноября 1992 г. Министерство



культуры приняло решение взять «Витязь» под свое крыло — это был поворотный момент в судьбе всего Музея Мирового океана.

К сожалению, не удалось претворить в жизнь мировую традицию, когда ведомство содержит свое знаменитое судно, а учреждения культуры создают экспозиции и организуют посещение. Достаточно вспомнить польский опыт: в единый морской комплекс в Гдыне входят аквариум, принадлежащий рыболовному ведомству, военный корабль Министерства обороны и парусное судно, принадлежащее Польскому морскому музею.

В 1995 г. на палубу «Витязя» поднялись первые посетители, а к 2003 г. можно было сказать, что музеефикация судна завершена, хотя оставались и остаются технические вопросы, проблемы с обеспечением температурно-влажностного режима и многие другие сложности.

После «Витязя» вторым крупным объектом музея стала дизель-электрическая **подводная лодка Б-413** 641-го проекта, передислоцированная волевым решением командующего Балтийским флотом из Кронштадта. Ремонт и конвертация ПЛ осуществлялись за счет города. После согласования всех имущественных вопросов с Министерством обороны и Минимуществом, 1 июля 2000 г. подводная лодка «Б-413» была торжественно передана Балтийским флотом Музею Мирового океана, а на следующий день открыта для посетителей. Она ни дня не была «бесхозной», поэтому вся внутренняя часть была сохранена после демонтажа на заводе предметов, имеющих военные секреты. Надо сказать, что поставка ПЛ «Б-413» вызвала своеобразную «цепную реакцию», затем лодки этого проекта были ошвартованы в Москве, Тольятти и Вытегре Вологодской области. От идеи до ее осуществления все вопросы контролировались и решались сотрудниками музея. Это касалось и участия в проектировании, и проводки судна (вплоть до лоцманской), и создания экспозиции.

В 2000 г. руководство Роскосмоса вышло в музей с предложением перевести из Санкт-Петербурга и ошвартовать на Набережной исторического флота **научно-исследовательское судно «Космонавт Виктор Пацаев»**. Музей, в свою очередь, обратился к руководству города с просьбой о выделении дополнительной территории и набережной, в область — с просьбой выделить финансирование на ремонт судна, в Балтийский флот — с просьбой выделить топливо для передислокации судна. Таким образом, в вопросе сохранения судна Роскосмоса приняло участие пять ведомств. Организацию работ взял на себя Музей Мирового океана. «Космонавт Виктор Пацаев» продолжает свою трудовую жизнь, имея на своем борту музейную экспозицию. Сегодня над последним судном «звездной флотилии» ступили тучи, и идет тяжелая борьба за его сохранение.

Ледокол «Красин» — пример того, как все морские министерства и ведомства, руководство Санкт-Петербурга, заинтересованные в сохранении легендарного судна, предоставили право принять на себя бремя ответственности самому «неморскому» министерству. Министерство культуры в 2004 г. решило принять ледокол при условии его передачи в состав флотилии Музея Мирового океана, имеющей опыт сохране-



ния исторических кораблей. В 2004 г. ледокол «Красин» стал филиалом Музея Мирового океана.

Более 10 лет у причала Морского рыбного порта стоял последний сохранившийся в северо-западном регионе **средний рыболовный траулер СРТ-129**, 10 лет шли переговоры с портовиками о необходимости его ремонта за счет средств рыбаков и перевода траулера в центр города к Набережной исторического флота. В 2007 г. после долгих согласований Калининградский морской рыбный порт принял решение передать судно Музею Мирового океана. В 2009 г. капитальный ремонт был завершен, и на борту открыли экспозицию.

Сегодня Набережная исторического флота является уникальным образованием в мировой музейной практике, у ее причала ошвартованы: **самое большое в мире** по водоизмещению научно-исследовательское судно «Витязь»; **первая в стране** подводная лодка «Б-413» послевоенного периода, находящаяся на плаву; **единственное в мире** действующее судно космической связи «Космонавт Виктор Пацаев», имеющее на борту музейную экспозицию; **единственный в стране** ледокол «Красин» дореволюционной постройки; **единственное в стране** рыболовное судно «СРТ-129». Таким образом, представлены практически все флота: научно-исследовательский, космический, военно-морской, ледокольный и рыболовный.

Так что же способствовало столь динамичному развитию музея, какие факторы сыграли решающую роль?

Решению межведомственных проблем, как с «Витязем», так в дальнейшем и с другими музейными объектами, способствовало три главных составляющих:

- ✓ руководило созданием музея Министерство культуры — опытный организатор культурных межведомственных проектов;
- ✓ руководство музеем приняли на себя молодые специалисты различных профессий: музееведы, океанологи, судостроители, капитаны, механики, матросы;
- ✓ музей вырос из Клуба друзей и имел много сторонников в различных организациях (от руководства области, города, флота до капитанов, судостроителей, лоцманов).

Коллектив музея, сформированный из специалистов различных ведомств, смог профессионально решать многие межведомственные проблемы при постоянной поддержке Министерства культуры РФ и заинтересованных лиц.

Кроме этого, свою роль сыграли и другие факторы:

- ✓ сложившаяся в Калининграде уникальная ситуация с выделением в центре города значительного земельного участка, что позволило сформировать единственную в стране Набережную исторического флота. Это заслуга городских властей и федеральных структур, грамотные и стратегически верные шаги руководства музея;
- ✓ реализация (хотя и не в полной мере) идеи организации морского научно-культурного центра, который бы включал не только исторические суда, но и открытую территорию с экспозицией океанологической и морской техники, административные и выставочные здания;



предусматривалось строительство зданий различных морских организаций; ресторанов; сувенирных магазинов;

- ✓ подготовка и утверждение на коллегии Министерства культуры России концепции развития музея, включая технико-экономическое обоснование;
- ✓ подготовка и проведение международных научных конференций с участием ученых и специалистов различных ведомств. С 1991 по 2010 г. было проведено 12 конференций, в том числе VII Конгресс по истории океанографии, прошедший в 2003 г. В его работе приняли участие около 300 человек из 20 стран мира, Россию представляли ученые и специалисты 46 организаций 8 ведомств;
- ✓ реализация крупных межведомственных проектов. Например, в создании экспозиции на «Ледокол “Красин” — страницы истории» в 2008 г. приняли участие 20 организаций различных ведомств;
- ✓ объединение усилий всех заинтересованных организаций и лиц в достижении главной цели — сохранении морской истории страны. Поэтому Музей Мирового океана вместе со своими единомышленниками стал инициатором Ассоциации «Морское наследие России», образованной в 2009 г. В Ассоциацию входят представители 50 морских организаций из 8 регионов России;
- ✓ опора на широкие общественные круги; постоянная информация о событиях и проблемах музея; привлечение научной общественности к решению поставленных задач.

Современный музей — это не только собрание музейных предметов, но и центр научной, художественной, образовательной жизни, место общения людей. Соответствовать этим требованиям непросто, но очень интересно. Проблем у любого музея много, во многом они общие: недостаток финансирования, дефицит квалифицированных кадров, потеря у большинства населения потребности в духовной пище, в том числе и посещении музеев, коммерциализация общества, несовершенство законодательной базы для развития музеев, постоянные реорганизации. Но у музея — или, как его еще называют, «театра вещей» — есть будущее, многие музеи доказали свою состоятельность в настоящее время, и есть надежда, что морские музеи России будут соответствовать современным требованиям, сохраняя морскую историю Отечества, помогая России ощущать себя **«ВЕЛИКОЙ МОРСКОЙ ДЕРЖАВОЙ»**.

Коллекции морского исторического и природного наследия по биоразнообразию морей России

**И. С. Смирнов, Б. И. Сиренко, А. Л. Лобанов,
А. А. Голиков, А. В. Неелов, Е. П. Воронина**

Collections of a sea natural heritage on a biodiversity of the Russian seas

**I. Smirnov, B. Sirenko, A. Lobanov, A. Golikov,
A. Neyelov, E. Voronina**

Uniqueness of collections of the Zoological institute in St.-Petersburg consists not only in its quantitative expression, but also grows out more than two-centuries history of gathering in which the famous Russian naturalists and zoologists participated.

In process of collecting accumulation for enough greater time intervals there is an opportunity to trace change in sea ecosystems which occur under influence of global climatic, local hydrological and anthropogenic impacts.

As shows an practice—creation of databases promotes not only to studying of animals which are stored in the unique collections, but also the account of these animals and preservation of the information on a natural and historical heritage of Russia and its adjacent water areas, and also Antarctic, as special region of the planet.

Коллекции Зоологического института РАН (ЗИН) в Санкт-Петербурге занимают одно из ведущих мест среди мировых зоологических собраний. Ихтиологическая коллекция содержит более 160 тыс. каталогизированных образцов более 8 700 видов морских и пресноводных рыбообразных мировой фауны. В коллекции морских беспозвоночных

И.С. Смирнов, Б.И. Сиренко, А.Л. Лобанов, А.А. Голиков, А.В. Неелов, Е.П. Воронина [I. Smirnov, B. Sirenko, A. Lobanov, A. Golikov, A. Neyelov, E. Voronina] (✉)
Зоологический институт РАН, Санкт-Петербург, Россия [Zoological institute RAS,
St. Petersburg, Russia]
e-mail: smiris@zin.ru



более 100 тыс. проб и свыше 26 тыс. видов. Уникальность этих коллекций заключается не только в их количественном выражении, они — результат более чем двухвековой истории сборов, в которых участвовали известнейшие российские натуралисты и зоологи, такие как Н. Я. Озерецковский, К. фон Бэр, А. Ф. Миддендорф, И. Г. Вознесенский, Ф. Ф. Яржинский, С. М. Герценштейн, К. М. Дерюгин, Н. М. Книпович, Л. Л. Брейтфус, А. А. Бялыницкий-Бируля, М. Н. Михайловский, А. И. Волкович, С. Д. Стрельников и многие другие [17; 19; 27]. Особо следует отметить роль военных моряков, в основном судовых врачей, проводивших сборы на судах Военно-морского флота: А. Г. Чернышева («Ермак»), А. С. Боткина («Лейтенант Овцын», «Пахтусов»), А. И. Варнека («Пахтусов»), А. М. Полилова («Пахтусов»), Э. Г. Арнгольда («Вайгач»), Л. М. Старокадомского («Таймыр»). В советское время стали известны работы сотрудников Плавучего морского института — И. И. Месяцева, А. А. Шорыгина и Л. А. Зенкевича («Малыгин», «Персей»). Петроградско-ленинградская школа гидробиологов под руководством К. М. Дерюгина проводила обширные исследования на арктических и дальневосточных морях России. История российских исследований донных животных Арктики с конца XVIII до 60-х гг. XX в. изложена в кратком, но информативном обзоре А. В. Смирнова [19]. Нельзя не упомянуть о сборах А. П. Андрияшева и П. В. Ушакова, учеников К. М. Дерюгина, произведенных в 1932 г. на тральщиках «Красноармеец» и «Дальневосточник» в Охотском и Беринговом морях, и сборах Ушакова в 1935 г. с борта легендарного ледокола «Красин», который в наше время стал замечательным плавающим музеем.

Начиная с Первой советской антарктической экспедиции в 1955 г. Зоологический институт РАН активно участвует в изучении южнополярной биоты [1; 2; 15; 16; 22]. Антарктическая коллекция морских беспозвоночных ЗИНа сформирована из сборов более чем 40 экспедиций и занимает значительное место среди мировых собраний антарктических беспозвоночных и рыб.

К сожалению, сборы морских беспозвоночных из первой русской антарктической экспедиции Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева до нас не дошли. В СССР первые научные материалы из Антарктики были получены с китобойной флотилии «Слава» в 1948 г. Экспедиции Академии наук изучали в основном краевые и глубоководные районы Антарктики на таких судах, как «Академик Курчатов», «Профессор Визе», «Профессор Зубов» и «Дмитрий Менделеев». Наряду с глубокими и плодотворными исследованиями, проведенными на судах Госкомгидромета «Обь» и «Академик Федоров», большой вклад в изучение антарктической биоты внесли также экспедиции на судах Министерства рыбного хозяйства СССР (МРХ), среди которых особо следует отметить сборы Ю. В. Пермитина, В. Н. Семенова, А. Ф. Пушкина, И. Г. Рубинштейна и других сотрудников рыбохозяйственных институтов и промысловых разведок.

Всего с 1955 г. был получен материал с более чем 1 тыс. донных станций. В 55 экспедициях приняло участие 25 судов, на которых собирали материалы более 50 сборщиков. Для сравнения: число донных станций, произведенных зарубежными экспедициями, интенсивно проводив-



шимися с конца XIX в. (т. е. уже почти 125 лет) составляет по приблизительным подсчетам не более 600 станций (учтены только станции, материалы которых обработаны и данные опубликованы) [22].

С точки зрения экологического мониторинга значение этих коллекций, представляющих определенную историческую, культурную и познавательную ценность, трудно переоценить.

По мере накопления сборов за достаточно большие промежутки времени (так называемые «мониторинговые коллекции») появляется возможность проследивать изменения в морских экосистемах, которые происходят под влиянием глобальных климатических, локальных гидрологических и антропогенных воздействий [5, 6, 7; 21; 23; 26; 31; 32].

Обработка огромных массивов данных в каталогах и картотеках очень трудоемка, поэтому при появлении компьютеров создание электронных списков, а затем и баз данных стало весьма актуальным. Начало компьютерным каталогам в Зоологическом институте было положено в 1987 г., сначала для морских беспозвоночных и затем, с 1991 г., для рыб.

Поэтому сбор данных о биологических экспедициях, коллекциях и другая информация (равно как и их публикация) приобретают помимо исторического и значительный практический интерес.

Многолетние гидрографические наблюдения, несомненно, важны, и доказательством этому служат и большое число подобных исследований, и их хорошая документированность. Но для выявления изменений, происходящих в морях и океанах, необходимы многократные дорогостоящие серии промеров, которые в силу своей множественности создают сложности при обработке и анализе полученных данных. Зачастую животные (так называемые «виды-индикаторы») более тонко реагируют на гидрологические и климатические изменения или процессы, вызванные загрязнением, нежели сверхточные приборы. Океанографы используют большой арсенал различных приборов, и каждый фактор исследуется чаще всего вне зависимости от другого (если это физически возможно); более того — данное измерение никак не зависит от предыдущего и никак не влияет на последующее. Текущее же состояние живого организма, наоборот, зависит от предыдущего и влияет на последующее. Все внешние воздействия воспринимаются комплексно (эффект суммирования реакции на внешние воздействия), и реакция на них может быть совершенно противоположна той, которая последовала бы на изменение любого (но одиночного) фактора такой же интенсивности.

Наличие исторических коллекций позволяет проследить изменения в составе донных беспозвоночных на протяжении более чем векового периода и прогнозировать развитие этих изменений на перспективу. Таким образом, сбор и хранение биологических материалов на протяжении многих лет и, естественно, сбор и хранение данных о таких материалах служат важным звеном в изучении биоразнообразия, экологической ситуации в морских экосистемах и глобальных изменений климата, этой актуальнейшей проблемы теперь уже XXI в. [23].

Международное совещание в Гамбурге в ноябре 2004 г. [33; 34] показало большую востребованность информационно-поисковых систем



по биоразнообразию и географическому распространению морских организмов. К сожалению, единая информационно-поисковая система (ИПС) по биоразнообразию российских морей до сих пор отсутствует, несмотря на массу проектов, в том числе и международных [3; 20; 34]. До сих пор неизвестно общее число выявленных видов различных животных, обитающих в арктических морях.

По предварительным данным лаборатории морских исследований ЗИНа, для морей российской Арктики установлены следующие цифры: Баренцево море населяют 3 245 видов донных беспозвоночных; беломорская фауна, рассматриваемая как обедненная баренцевоморская фауна, включает 1 817 видов; далее количество видов устойчиво снижается в восточном направлении: 1 671 — для Карского моря, 1 472 — для моря Лаптевых, 1 011 — для Восточно-Сибирского и 1 168 разновидностей для Чукотского моря [28], но полная инвентаризация фауны еще далека от завершения. Известно 837 видов из глубоководной части Центрального арктического бассейна, смежной с евразийскими морями [18].

Видовой состав Баренцева и Белого морей наиболее исследован по сравнению с другими арктическими морями. Фауна Карского и Чукотского морей, моря Лаптевых менее известна. Наименее изучен видовой состав Восточно-Сибирского моря.

Общей проблемой создания единой ИПС для морей России является отсутствие эффективной координации. Разрабатываемая Единая система информации о Мировом океане (ЕСИМО: <http://data.oceaninfo.ru/>) ориентирована в основном на океанографические данные. К тому же относительно небольшие деньги, выделяемые на развитие программы, не позволяют привлекать широкий круг специалистов из разных ведомств — отсюда определенная однонаправленность и предсказуемая неполнота данных.

Очень важной проблемой для развития ИПС, в том числе и географического профиля, является разработка иерархической системы географических названий и терминов (формализация соподчинения различных терминов, особенно для морских акваторий: океан — море — залив — пролив — бухта и т. д.).

Разработанная в ЗИНе информационно-поисковая система «Океан» состоит из 4 главных таблиц: таксономической, содержащей названия и систематические данные о животных; географической, включающей данные сборов и коллекционного каталога (с местоположением осуществленной выборки, координатами станций, орудиями лова и т. д.); экологической (биологическая масса, глубина, температура, минерализация, кислород и т. д.) и библиографической. В ходе формирования фаунистических и экологических данных и информационно-поисковой системы возникают две серьезные проблемы: а) ввод и использование научных названий, особенно синонимов; б) формализация географических данных. Первая проблема решается с помощью классификатора научных названий животных, основанном на удобном для пользователя и периодически изменяемом стандарте «ЗООКОД», популярном среди учреждений России, имеющих дело с исследованием биоразнообразия [10–12; 29]. Стационарные координаты и разработан-



ная географическая информационная система использовались для решения второй проблемы [8]. Сейчас используются интернет-карты системы Google.

Системы ввода данных в международных проектах, как правило, основаны на латинских символах, но не на кириллице. Это приводит к потере информации первоначальных этикеток, написанных на национальных языках, например на русском. ИПС «Океан» обеспечивает ввод данных и различные запросы, использующие символы кириллицы наряду с латинскими (английскими) буквами [33; 34].

Не принадлежа к акватории России, Антарктика и отдельные ее моря имеют особое геополитическое и научное значение в исследованиях российских ученых [13; 15; 16; 22; 24]. Коллекции антарктических беспозвоночных и рыб, хранящиеся в ЗИНе, — одни из наиболее представительных не только в СНГ, но и в мире [15].

Создание электронных баз данных и проектирование информационно-поисковых систем по зоологии, проводимые в Зоологическом институте, послужили основанием для проекта «ЭКОАНТ» — «Создание информационно-поисковой системы по ЭКОлогии бентоса АнТарктики» [4; 33; 34]. Информационно-поисковая система «ЭКОАНТ» может обеспечить: исследование структуры фауны различных регионов Антарктики и ее таксономических элементов; получение экологической информации; отслеживание изменений в структуре фауны в исследованных областях под влиянием климата и антропогенной составляющей, что является одной из целей глобального экологического контроля (см. рис.). Предварительная информация относительно этого проекта доступна на сайте <http://www.zin.ru/projects/ecoant/index.html>.





Сейчас ихтиологическая база данных содержит 5 700 записей, включая семейства и виды рыб и рыбообразных животных Антарктики. В виде списка она доступна на сайте ЗИНа. Базы данных по морским беспозвоночным содержит более 20 тыс. записей (более 125 экспедиций и около 1 тыс. видов) [25].

В последнее время получили развитие международные проекты по созданию баз данных и информационно-поисковых системы по биоразнообразию, например — недавно завершившаяся программа Census of Marine Life и др. [20].

Как показывает практика, создание баз данных и ИПС способствует не только изучению животных, которые хранятся в уникальных коллекциях, но и учету этих животных и сохранению информации о природном и историческом наследии России и ее сопредельных акваторий, а также Антарктике, как особом регионе планеты находящемся под особой международной юрисдикцией с 1961 г. [1].

Поддержка: Проект № 4 подпрограммы «Изучение и исследование Антарктики», ФЦП «Мировой Океан» и проект «Биоразнообразие».

Список литературы

1. *Антарктика*. Атлас океанов. СПб.: Изд-во ГКУ ВМФ РФ, 2005. Т. VI. Л. 251–271.
2. *Атлас Антарктики*. САЭ. Л.: Гидрометеорологическое изд-во, 1969. Т. 2. С. 477–541.
3. Воронина Е. П., Смирнов И. С., Голиков А. А. Компьютерные методы в ихтиологических исследованиях Зоологического института // Информационно-поисковые системы в зоологии и ботанике. Труды Зоологического института РАН. Санкт-Петербург, 1999. Т. 278. С. 117.
4. Воронина Е. П., Смирнов И. С., Лобанов А. А., Голиков А. А., Неелов А. В. «ЭКО-АНТ» — информационно-поисковая система по экологии и коллекциям антарктических морских животных // Информационные системы по биоразнообразию видов и экосистем. Научная программа и тезисы 4-го Международного симпозиума. СПб., 2003. С. 64–66.
5. Галкин Ю. И. Многолетние изменения донной фауны Баренцева моря // Жизнь и условия ее существования в бентали Баренцева моря. Апатиты, 1986. С. 43–52.
6. Галкин Ю. И. Многолетние изменения фауны *Trochidae* (*Gastropoda*, *Prosobranchia*) Баренцева моря // Гидробиология и биогеография шельфов холодных и умеренных вод Мирового океана. 1974. С. 83–84.
7. Галкин Ю. И. Колебания климата и фауна моллюсков в Баренцевом море. Л., 1987. № 1, Ч. 1. С. 102–104.
8. Дианов М. Б., Лобанов А. А. Компьютерная географическая система ZOOMAP для картирования ареалов животных // Базы данных и компьютерная графика в зоологических исследованиях. Труды Зоологического института. СПб., 1997. Т. 269. С. 31–34.
9. Единая система информации о Мировом океане (ЕСИМО), 1999.
URL: <http://data.oceaninfo.ru/>
10. Лобанов А. А., Смирнов И. С. Принципы построения и использования классификаторов животных в стандарте ZOOCOD // Базы данных и компьютерная графика в зоологических исследованиях. Труды Зоологического института. Санкт-Петербург, 1997. Т. 269. С. 66–75.



11. Лобанов А.А., Смирнов И.С., Дианов М.Б. ZOOCOD — концепция представления зоологических иерархических классификаций в реляционных базах данных // Информационно-поисковые системы в зоологии и ботанике. Труды Зоологического института РАН. СПб., 1999. Т. 278. С. 65, 66.
12. Лобанов А.А., Смирнов И.С., Дианов М.Б., Голиков А.А., Халиков Р.Г. Стандарт ZOOCOD — концепция отражения зоологических иерархических классификаций в плоских таблицах реляционных баз данных: эволюция продолжается // Отчетная научная сессия по итогам работ 2007 г. Тезисы докладов, 8–10 апреля 2008. СПб., 2008. С. 26–29.
13. Неелов А.В., Смирнов И.С. Современное состояние изученности антарктических экосистем // Исследования и охрана окружающей среды Антарктики. Тезисы докладов научной конференции, 13–15 ноября 2002 г., Санкт-Петербург. СПб., 2002. С. 80–82.
14. Неелов А.В., Смирнов И.С., Гаврило М.В. Отечественным исследованиям экосистем Антарктики — 50 лет // Россия в Антарктике. К 50-летию начала регулярных исследований Антарктики российскими (советскими) экспедициями, науч. конф., 12–14 апреля 2006 г. СПб.: АНИИ, 2006. С. 175–178.
15. Неелов А.В., Смирнов И.С., Гаврило М.В. Отечественным исследованиям экосистем Антарктики — 50 лет // Проблемы Арктики и Антарктики. 2007. № 76. Российские исследования Антарктики в преддверии Международного полярного года 2007/08. (Доклады научной конференции «Россия в Антарктике», посвященной 50-летию начала регулярных исследований Антарктики российскими (советскими) экспедициями), с. 113–130.
16. Неелов А.В., Смирнов И.С., Сиренко Б.И., Усов Н.В., Гаврило М.В. Первые результаты мониторинговых исследований биоты Антарктики по программе МПГ (2007–2009 гг.) // Тез. докл. науч. конф «Россия в МПГ — первые результаты» (3–9 октября 2007 г., г. Сочи). Сочи, 2007. С. 108.
17. Павштик Е.А., Смирнов И.С. Морские биологические исследования, выполненные Русской полярной экспедицией 1900–1903 гг. // Русский Гидробиологический журнал. 1996. № 1. С. 106–108.
18. Перепись населения арктических морей — базы данных. 2004.
URL: <http://www.zin.ru/projects/arccoml/rus/request1.asp>
19. Смирнов А.В. История российских исследований зообентоса арктических морей (конец XVIII в. — 60-е гг. нашего столетия) и роль Зоологического института Академии наук // Биология моря. 1999. Т. 25(6). С. 427–441.
20. Смирнов И.С., Алимов А.Ф., Кирейчук А.Г., Воронина Е.П., Лобанов А.А. Международные проекты по созданию электронных коллекций морских животных: первые результаты // Электронные библиотеки: перспективные методы и технологии, электронные коллекции: Труды 7-й Всерос. науч. конф. (RCDL'2005). Ярославль, 4–6 октября 2005 г. Ярославль: Ярославский государственный университет им. П.Г. Демидова, 2005. С. 134–137.
21. Смирнов И.С., Голиков А.А., Анисимова Н.А. Влияние климатических изменений на распределение змеихвосток (ECHINODERMATA, OPHUROIDEA) Баренцева моря // Современное состояние планктона и бентоса, проблемы сохранения биоразнообразия арктических морей. Тезисы докладов международной конференции, Мурманск, 27–30 апреля 1998 г. Мурманск, 1998. С. 97, 98.
22. Смирнов И.С., Неелов А.В. Изучение антарктической донной фауны в рейсах судов рыбодобывающего флота СССР и России // Тезисы докладов междуна-



- родной научной конференции «История отечественной океанологии», 28 октября — 1 ноября 1996 г., Калининград. Калининград, 1996. С. 106–107.
23. Смирнов И. С., Неелов А. В., Голиков А. А. История биологической океанологии, базы данных и глобальная экология // История отечественной океанологии. Тезисы докладов II Международной конференции, 20–24 сентября 1999 г. Калининград, 1999. С. 140–142.
24. Смирнов И. С., Неелов А. В., Сиренко Б. И. Антарктические экосистемы Южного океана: современное состояние и степень изученности. // Мировой океан, водоемы суши и климат. Труды XII съезда Русского географического общества (Кронштадт, 14–19 августа 2005) / ред.: А. П. Алхименко, В. Р. Фукс. СПб., 2005. Т. 5. С. 156–165.
25. Смирнов И. С., Пугачев О. Н., Лобанов А. А., Алимов А. Ф., Воронина Е. П. Электронные коллекции Зоологического института по морским животным и метаданные // Электронные библиотеки: перспективные методы и технологии, электронные коллекции. Труды Девятой Всероссийской научной конференции RCDL'2007. (Переславль-Залесский, Россия, 15–18 октября 2007 г.). Переславль-Залесский: изд-во «Университет города Переславля», 2007. С. 122–127.
26. Смирнов И. С., Рысс А. Ю. Биологические коллекции и базы данных // Информационно-поисковые системы в зоологии и ботанике. Труды Зоологического института РАН. СПб., 1999. Т. 278. С. 30–38.
27. Степаньянц С. Д., Балужкин А. В., Чернова Н. В., Галкин Ю. И., Сиренко Б. И., Смирнов И. С. 100 лет со дня начала «Экспедиции для научно-промысловых исследований у берегов Мурмана» // Всероссийская конференция, посвященная 95-летию со дня рожд. А. Н. Световидова. Тезисы докладов, Санкт-Петербург, 17–19 ноября 1998 г. СПб., 1998. С. 8–10.
28. List of species of free-living invertebrates of Eurasian Arctic seas and adjacent deep waters. Explorations of the fauna of the seas / ed. by B. I. Sirenko. 2001. Vol. 51(59). 132 с.
29. Lobanov A., Smirnov I., Voronina E. «ZOOCOD» — the data standard for the building taxonomic tables and representation of multilevel hierarchies in the relation databases // Taxonomic Databases Working Group, 2005. Annual Meeting, 11–18 September 2005, St. Petersburg, Russia. Abstracts / ed. by W. G. Berendsohn and Adrian Rissone. St. Petersburg, 2005. P. 25, 26.
30. Smirnov I. S. Development of Information retrieval system on Polar marine invertebrate's collection in Zoological Institute ("OCEAN") // Abstract volume of SCAR/IASC IPY OPEN SCIENCE CONFERENCE: Polar Research-Arctic and Antarctic Perspective in the International Polar Year, 2008. St. Petersburg, Russia, July 8–11th 2008. St. Petersburg, 2008. P. 436. Poster S4.5/P23.
31. Smirnov I. S., Golikov A. A., Rachor E., Piepenburg D. Study of long-term changes of ophiurid fauna (*Echinodermata*, *Ophiuroidea*) in the Barents Sea with application of statistical methods // Proceedings of the First International BASIS Research Conference. St. Petersburg, Russia, February 22–25, 1998. Germany: University of Munster, 1999. P. 410–411.
32. Smirnov I. S., Lobanov A. V., Dianov M. B., Doktorova M. M., Rachor E. Long-term changes of ophiuroid's fauna (*Echinodermata*, *Ophiuroidea*) of the Barents Sea during the period 1800–1992 // 5th Zonenshine conference on plate tectonics. Program and Abstracts Moscow, November 22–25, 1995. Moscow, 1995. P. 52.
33. Smirnov Igor S., Lobanov Andrei L., Golikov Alexei A., Voronina Elena P., Neyelov Alexey V. Creation of the information retrieval system for collections of the marine animals



(fish and invertebrates) at the Zoological Institute of the Russian Academy of Sciences // Proceedings of Ocean Biodiversity Informatics: an international conference on marine biodiversity data management, Hamburg, Germany, 29 November — 1 December, 2004. / eds. By E. Vanden Berghe, W. Appeltans, M. J. Costello, P. Pissierssens P. Paris, UNESCO/IOC, VLIZ, BSH, 2007. P. 177–186. (IOC Workshop Report, 202) (VLIZ Special Publication, 37)

34. *Smirnov I. S., Voronina E. P., Lobanov A. L., Neyelov A. V.* The information system of the marine animals collection (fish and invertebrates) in the Zoological Institute Russian Academy of Sciences. 2004. Ocean Biodiversity Informatics. International Conference on Marine Biodiversity Data Management. Hamburg, Germany: 29/11–1/12/2004/ Germany, 2004. P. 27.

Арктический выставочный центр «Атомный ледокол “Ленин”»: история создания, основные направления деятельности и перспективы развития

А. П. Тимофеев, А. М. Камахина

**Arctic Exhibition Centre “Atomic Icebreaker *Lenin*”:
Foundation History, Main Activities and Development
Perspectives**

A. Timofeev, A. Kamakhina

The atomic icebreaker *Lenin* is the first surface vessel in the world with nuclear power installation. The atomic-powered vessel was built at the Admiralteisky shipyard in Leningrad in 1956 and was launched in 1957, flag hoisting took place on December 3, 1959. During the following 30 years she served in the North maritime route, convoyed 3,741 ships and covered 654,400 nautical miles, the 560,600 miles—in ice conditions.

In 1989 the icebreaker *Lenin* was removed of service. During 30 years unique experience was collected concerning use of nuclear power installation aboard peace ships, preparation of staff for its exploitation, ice navigation and convoy in the Arctic Seas the whole year round.

After her removal of service it was decided to preserve the first atomic icebreaker. It took 20 years from the decision to creation of the exhibition centre. The territory near maritime station of Murmansk became her “eternal moorage”. She was moored there on May 5, 2009, after pre-dredging and construction of special moorage.

Nowadays the Arctic exhibition centre “Atomic Icebreaker *Lenin*” is an official branch of Unitary Enterprise “Atomflot” under Government-owned corporation “Rosatom”.

А. П. Тимофеев, А. М. Камахина [A. Timofeev, A. Kamakhina] (✉)
Арктический выставочный центр «Атомный ледокол “Ленин”», Мурманск, Россия [Arctic Exhibition Centre “Atomic Icebreaker Lenin”, Murmansk, Russia]



Историческая справка

Атомный ледокол «Ленин» — первое в мире надводное судно с ядерной энергетической установкой. Атомоход был заложен на Адмиралтейском заводе в Ленинграде в 1956 г., спущен на воду в 1957 г., подъем государственного флага состоялся 3 декабря 1959 г. В течение следующих 30 лет «Ленин» работал на Северном морском пути, за это время он провел 3 741 судно и сам прошел 654 400 морских миль, из них 560 600 — во льдах.

После шести лет эксплуатации ледокола было принято решение о замене первоначальной трехреакторной установки на более совершенную — двухреакторную. В течение 4-х лет эта уникальная техническая операция была проведена в Северодвинске на предприятии «Звездочка», и в 1970 г. ледокол вновь вступил в строй действующего флота.

В 1989 г. ледокол «Ленин» был выведен из эксплуатации. За 30 лет был наработан уникальный опыт использования ядерной энергетической установки на мирных судах, подготовлены кадры для ее эксплуатации, а также был накоплен опыт ледового плавания и обеспечения проводки судов в арктических морях круглый год.

После вывода из эксплуатации было принято правительственное решение о сохранении первого в мире атомного ледокола. Путь от решения к созданию современного выставочного центра занял 20 лет. Местом его «вечного прикола» определили территорию у морского вокзала Мурманска, куда — после предварительных дноуглубительных работ и оборудования специального причала — ледокол был приведен 5 мая 2009 г.

Сейчас Арктический выставочный центр «Атомный ледокол «Ленин»» официально является структурным подразделением ФГУП «Атомфлот» ГК «Росатом».

Основные направления деятельности

Организация экскурсионного обслуживания на действующем судне потребовала от каждого члена экипажа и сотрудника выставочного центра тщательной подготовки и напряженной совместной работы.

Прежде всего, с самого начала приема на борту посетителей, особое внимание уделяется вопросам безопасности. Неслучайно именно с краткого инструктажа по технике безопасности начинается экскурсия по ледоколу.

Особенности судовой архитектуры таковы, что объекты экскурсионного показа расположены на разных палубах, в различных частях судна и на значительном удалении друг от друга. Составление маршрута и его оптимизация стали еще одной задачей, потребовавшей решения: маршрут обзорной экскурсии должен включать в себя максимальное количество судовых помещений, формировать цельное представление об истории создания, особенностях конструкции и о ключевых моментах тридцатилетней эксплуатации атомохода. Огромный интерес посетителей вызывает также возможность узнать о повседневной жизни экипажа атомного ледокола, бытовой стороне и о людях, работавших здесь.



Сейчас обзорная экскурсия длится 50 минут и включает в себя:

- ✓ кают-компанию с показом музыкального и курительного салонов;
- ✓ столовую экипажа, которая служила одновременно и «плавучим кинотеатром», так как оборудована экраном и помещением для кино-механика и фильмотеки;
- ✓ носовое турбогенераторное (машинное) отделение;
- ✓ ПЭЖ (пост энергетики и живучести), откуда велось управление силовыми установками судна;
- ✓ медсанчасть, в осмотр которой входит демонстрация операционной, рентген- и стоматологического кабинетов;
- ✓ бывшее помещение клуба, так называемый «музей в музее», где силами прежнего экипажа была создана небольшая мемориальная экспозиция;
- ✓ пост наблюдения и управления ремонтom, через смотровые окна которого экскурсанты видят верхние части конструкции атомных реакторов;
- ✓ салон капитана;
- ✓ капитанский мостик, где экскурсантам предоставляется возможность заглянуть в штурманскую и радиорубку.

Скоро на маршруте обзорной экскурсии появятся новые объекты показа: помещение партбюро и две каюты разного класса: стандартная двухместная каюта матроса и одноместная каюта для командного состава. Одновременно с этим все входящие в экскурсию помещения атомохода реставрируются по мере возможности и постепенно приводятся в максимальное соответствие с историческим обликом. Также положено начало серьезной методической работе, необходимой в организации экскурсионного обслуживания. Методические разработки содержат, помимо основной части, рекомендации по проведению экскурсий для различных возрастных и социальных групп, постоянно дополняются сценариями викторин, праздников, игровых форм подачи материала.



Рис. 1. Атомный ледокол «Ленин»



Рис. 2. Столовая экипажа

В настоящее время начались работы по обустройству помещения дежурной рубки для совместной работы членов экипажа и специалистов выставочного центра. Единый диспетчерский пост позволит еще более согласованно и быстро решать все вопросы, связанные с посещением атомного ледокола «Ленин» экскурсантами и участниками проводимых на борту мероприятий.

Для экскурсантов начал работать сувенирный киоск.

11 июня 2010 г. на борту атомного ледокола «Ленин» состоялось торжественное открытие **Информационного центра по атомной энергии**, шестого по счету в нашей стране. Этот общероссийский проект ГК «Росатом» представляет собой 3-D кинотеатр с экраном 4,5 м длиной и современным игровым залом. Жители Мурманской области, уникальной по числу сосредоточенных на ее территории атомных реакторов, безусловно заинтересованы в получении достоверной информации о работе предприятий атомной отрасли. Лучшим подтверждением тому может служить популярность новых образовательных программ, предлагаемых теперь Арктическим выставочным центром наравне с уже заслужившими признание горожан и гостей города экскурсиями по ледоколу «Ленин».

Информационный центр открыт совсем недавно, но количество посетителей и объем принятых предварительных заявок на проведение следующих мероприятий уже позволяют утверждать, что потребность в знаниях об атоме в регионе есть, и она велика.

В настоящее время проходят тестирование принципиально новые для подобных центров форматы мероприятий, включающие в себя как один из учебных фильмов, так и связанный с ним, логически продолжающий эту тему, рассказ о судовой атомной энергетике. Популяризация знаний об атоме вообще и о его применении в условиях Арктики может стать темой оригинальных проектов, использующих все ресурсы



Арктического выставочного центра — уникального образовательного, культурно-просветительского комплекса.

Недавно было подписано соглашение о партнерстве с Ассоциацией интеллектуальных игр Мурманской области, и теперь в информационном центре на борту ледокола «Ленин» регулярно проходят региональные турниры «Что? Где? Когда?» и «Брейн-ринг».

Одновременно с открытием Информационного центра по атомной энергии на борту а/л «Ленин» начала работать постоянная **выставка «Кольский Атом»**. Она создана благодаря объединенным усилиям ГК «Росатом», ФГУП «Атомфлот», правительства Мурманской области и представителей Европейского союза. Экспозиция посвящена основным аспектам использования атомной энергии на Кольском полуострове, а также радиационной и ядерной безопасности в регионе. Выставка последовательно продолжает рассказ об атомной энергии, знакомит посетителей с конкретными предприятиями атомной энергетики Мурманской области.

Структурно экспозиция может быть разделена на несколько составных частей:

- ✓ «Кольская земля и атом» — рассказ об истории и особенностях Кольского полуострова (географических, климатических, природных, экономических), определивших развитие атомной энергетики в регионе;
- ✓ «Атомная энергия на Кольском полуострове: производство и использование» — информация о Кольской атомной электростанции, о предприятии «Атомфлот» (наиболее подробно — о действующем атомном ледокольном флоте нашей страны) и о базирующемся в Мурманской области Северном военно-морском флоте;
- ✓ «Обращение с радиоактивными отходами» — рассказ о видах радиоактивных отходов, местах их хранения, основных проблемах, связанных с данным процессом, и о современных способах их разрешения;

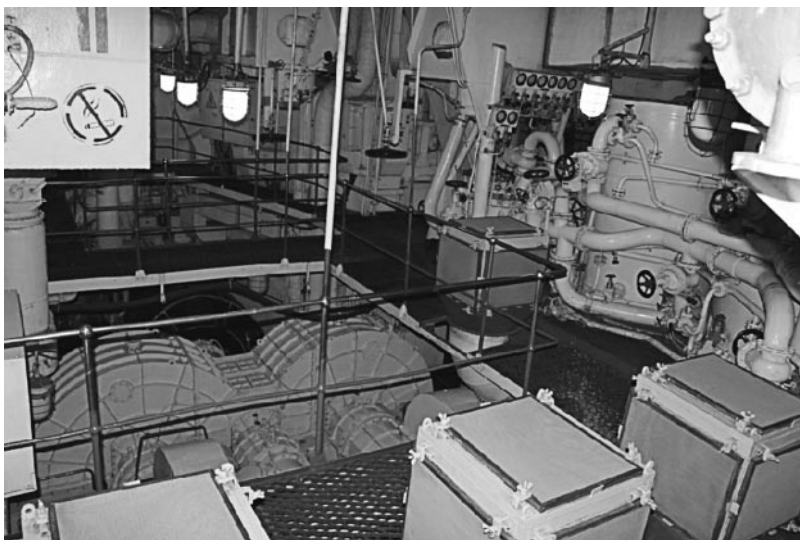


Рис. 3. Турбогенераторное отделение



Рис. 4. Начало сеанса в информационном центре атомной отрасли

- ✓ «Радиационная безопасность и система аварийного реагирования» — посвящена действующим на Кольском полуострове программам радиационной и экологической безопасности, методам радиационного контроля и реализации проекта «Усовершенствование системы радиационного мониторинга и аварийного реагирования в Мурманской области»;
- ✓ «Международное сотрудничество в атомной отрасли» — рассказ об отраслевом сотрудничестве соответствующих ведомств разных стран, об объединивших множество государств и международных организаций программах, реализуемых в Мурманской области.

Дизайн экспозиции разработан голландскими партнерами. Выставка оснащена современным оборудованием, которое позволяет посетителям самостоятельно изучать представленную информацию или использовать выставочное пространство в качестве небольшого лекционного зала с возможностью демонстрировать учебные фильмы, промо-ролики предприятий отрасли и т. д.

Экскурсии — это далеко не единственная форма работы Арктического выставочного центра. Первый в мире атомный ледокол стал своего рода визитной карточкой Мурманской области и начинает играть всё более заметную роль в культурной жизни города. Прекрасно иллюстрирует это утверждение забавная традиция молодоженов, появившаяся совсем недавно: приезжать в день свадьбы к плавпричалу атомохода «Ленин» и оставлять на ограждении закрытые висячие замки, ключ от которых непременно нужно выбросить в залив — как залог нерушимого семейного счастья, надо полагать. Фотосессии на фоне атомохода появились практически во всех свадебных альбомах молодых мурманских семей.

В кают-компаниях атомного ледокола «Ленин» только в последнее время прошли следующие разноплановые мероприятия:

- ✓ торжественное вручение паспортов гражданина Российской Федерации достигшим 14-летнего возраста подросткам;



- ✓ встреча ветеранов ВОВ и Атомфлота со студентами-курсантами мореходных училищ перед началом морской практики на паруснике «Седов»;
- ✓ концерт классической музыки, прошедший в рамках программы «Дни польской культуры в Мурманске»;
- ✓ торжественный прием в честь празднования Дня Великой Победы, гостями на котором стали российские, британские и американские ветераны — участники полярных конвоев в годы ВОВ и многое другое.

Концепция развития Арктического выставочного центра «Атомный ледокол «Ленин»» предполагает четыре основных направления.

1. Консервация ряда помещений атомохода по окончании их детальной реставрации, после приведения каждого из выбранных помещений к облику аутентичному определенному историческому срезу. Ремонт и смысловое наполнение таких помещений является задачей экипажа и работников АВЦ «Атомный ледокол «Ленин»». Главным в этой части работы становится включение в исторические интерьеры необходимых для эффективного экспонирования и обеспечения сохранности экспозиций элементов.

В настоящее время планируется воссоздание исторического облика следующих судовых помещений:

- ✓ 1-й мостик — салон капитана;
- ✓ шлюпочная палуба — каюта № 15;
- ✓ верхняя палуба — кают-компания, музыкальный салон, курительный салон, партбюро, пост наблюдения и управления ремонтом;
- ✓ жилая палуба — музейная комната, медсанчасть, раздаточная столовой экипажа.

2. Анимация ряда судовых помещений: максимальное количество экспонируемых помещений предполагается «оживить» — оборудовать действующими моделями, симуляторами, имитировать работу приборов, устройств, воссоздать, по возможности, условия действующего атомохода и т. п.

- ✓ 2-й мостик — ходовая рубка, штурманская рубка, радиорубка;
- ✓ верхняя палуба — аппаратная;
- ✓ жилая палуба — носовое турбогенераторное отделение;
- ✓ средняя палуба — пост энергетики и живучести;
- ✓ кормовая электростанция (вход с правого борта жилой палубы — 116–151 шпангоуты, механизмы и предполагаемая экспозиция — на 1-й платформе);
- ✓ вертолетная площадка;
- ✓ беседка для спуска водолазов.

3. Переоборудование ряда судовых помещений: поскольку одним из развивающихся видов деятельности АВЦ «Атомный ледокол «Ленин»» является проведение разного рода конференций, семинаров, совещаний и т. п., а также протокольных мероприятий ФГУП «Атомфлот», главным в этой части работы становится проектирование на базе существующих судовых помещений Морского зала для заседаний Ассоциации морских капитанов, проведения совещаний и торжественных обедов с количеством участников до 20 человек и конференц-зала (со всеми необходимыми служебными помещениями). Основной пробле-



Рис. 5. Кают-компания ледокола «Ленин» сегодня

мой станет поиск оптимального сочетания функциональности и максимальной сохранности первоначального облика переоборудуемого пространства.

Переоборудованию подлежат:

- ✓ шлюпочная палуба — каюты № 23, 25, 27 (Морской зал);
- ✓ жилая палуба — столовая экипажа (конференц-зал), фильмотека и помещение для киномеханика (рабочие места для синхронных переводчиков), каюты № 84, 86 (комната отдыха), каюты № 78, 80, 82 (переговорная), каюты № 69, 71, 73 (бизнес-центр).

4. Создание принципиально новых экспозиций: каюты левого и правого борта жилой палубы полностью предназначены для создания новых экспозиций, посвященных исследованиям Арктики и истории развития ледокольного и атомного ледокольного флота России. Здесь же планируется устройство специальных помещений для хранения фондов, зала для временных выставок и игрового зала.

Приступая к реэкспозиции, АВЦ планирует провести широкие общественные слушания. Сейчас идет первоначальный — организационный — этап создания научно-консультативного совета атомного ледокола «Ленин», этот совет объединит представителей различных областей науки, музейного сообщества и ФГУП «Атомфлот». Кроме того, АВЦ в этом году стал официальным членом ИКОМ.

**Байкальский музей — хранитель и популяризатор
научного, подводного и морского наследия
России в Сибири**

В. А. Фиалков

**Baikal Museum—the keeper and the Popularize
of the Scientific Under water and marine
Heritage of Russia in Siberia**

V. Fialkov

The article discusses issues related to the influence of the growing amount of information on the society. We consider the necessity and importance to present the newest information base on the recent achievements of the fundamental science and technology to a wide audience. We demonstrate the role of the Baikal museum as an institution of the Siberia Branch of Russian Academy of Sciences in this mission.

Последние десятилетия прошлого века и начало нынешнего показали, что окружающая нас природа пополнилась еще одним важным компонентом — информационным полем. Полем, на котором происходит такая же постоянная борьба противоположностей, какую можно наблюдать и в природной среде. А поскольку эта борьба отражает интересы различных частей или представителей обществ, на него, это самое общество, зачастую обрушиваются потоки информации, противоположные по смыслу и содержанию, но касающиеся одного и того же объекта. В нашем случае таким объектом является окружающая природа, понимание нашего сегодняшнего и завтрашнего места в ней, что в широком смысле определяется термином «экология». Здесь нужно заметить, что осознание необходимости жить в гармонии с природой возникло очень давно. Правила поведения человека в обществе и при-

В. А. Фиалков [V. Fialkov] (✉)

Байкальский Музей ИНЦ СО РАН, Россия [Baikal museum ISC SB RAS, Russia]
e-mail: fva@isc.irk.ru



роде появились примерно 3 500 лет тому назад. Но сегодня мы снова и снова возвращаемся к обсуждению этих вопросов. Потому что с одной стороны попытки безоглядного, опирающегося на беспрецедентные технические возможности использования ресурсов нашего общего дома — планеты Земля продолжаются, а с другой — они же помогают попытаться понять, какие условия привели к появлению «человека разумного». Ведь разум — это единственная, уникальнейшая субстанция на Земле, позволяющая живому существу творить материальную среду. И от того, как мы распорядимся этим бесценным даром, в конечном итоге зависит наше будущее. Но для того чтобы представить себе это будущее в разных вариантах, необходимо исследовать прошлое, понять настоящее и познакомить с этими результатами широкие слои общества. Иными словами, кто-то должен постоянно выступать на информационном поле с демонстрацией и разъяснениями полученных научным сообществом результатов.

В этом смысле особенно большими возможностями обладают естественнонаучные музеи, которые являются собирателями и хранителями материальных свидетельств и результатов исследований, своего рода вершиной пирамиды знаний всего научного сообщества и с которыми, несомненно, неразрывно связано научное подводное и морское наследие России в Сибири. В этом мы видим одну из основных миссий нашего музея еще и потому, что его главным предметом является озеро Байкал — одно из древнейших на планете и самое большое как по объему чистой, пресной воды, так и по количеству обитающих в нем видов растений и животных. В нашем музее, а за последние 17 лет его посетили более 1 млн человек, во время лекций и в свободных дискуссиях можно получить самые свежие и притом достоверные сведения о Байкале и его регионе. Конечно, очень важна подача материала — с учетом возраста и образования посетителей, в интересной и доступной форме. Например, дошкольникам и младшим школьникам знания передаются в виде игры, а ученым, премьер-министрам и президентам — в виде серьезных, но в то же время достаточно популярных лекций. Мы постоянно находимся в поиске не только новых знаний, но и новых форм изложения материала. Мы считаем, что с Байкалом нужно знакомиться не только в залах и классах музея, но и совершая экскурсии на его просторах. Ведь озеро Байкал — это огромный музей под открытым небом. На его берегах можно наблюдать древнейшие геологические породы и окаменевшие биологические образования, знакомиться с богатейшим ботаническим разнообразием, а в подводных погружениях видеть удивительный, эндемичный животный мир от нерп (тюленей) до рыб, ракообразных, моллюсков, червей и губок. В Байкал впадает древнейшая, намного старше самого озера, юрская река Селенга, имеющая самую большую в мире пресноводную дельту, место обитания большого количества пернатых и древнейшего представителя ихтиофауны — байкальского осетра.

Поиск новых форм привел нас к пониманию необходимости реконструкции основной экспозиции, созданной в начале 1960-х гг., еще в Лимнологическом институте и созданию «живых», виртуальных и интерактивных экспозиций. Мы пришли к этому пониманию еще в 1993 г.



когда приобрели статус самостоятельного научного учреждения, единственного подобного в системе Сибирского отделения РАН. За прошедшие годы нам удалось создать аквариумную экспозицию, где в больших аквариумах можно наблюдать живых представителей байкальской фауны от губок до млекопитающих (рис. 1). Нужно заметить, что это единственная в мире система аквариумов, являющаяся одновременно частью природного водоема. И какого водоема! Понимая уникальные возможности такой системы и на ее основе совместно с институтами СО РАН и Иркутским государственным и техническим университетами мы приступили к созданию центра коллективного пользования по экспериментальной биологии водных организмов. В 2006 г. была открыта виртуальная экспозиция «Батискаф», создающая полную иллюзию погружения в подводном аппарате и позволяющая наблюдать Байкал на всех глубинах, вплоть до максимальных (рис. 2). В 2010 г. создана новая экспозиция, показывающая историю подводных исследований Байкала за последние 50 лет — от 60-х гг. прошлого века до настоящего времени. Здесь демонстрируются приборы и оборудование, которые дали возможность человеку непосредственно приблизиться к объекту своих исследований. Ведь до этого подводный мир исследовался примерно так же, как исследовалась бы Земля, если бы ученые летали над ней на дирижаблях, а планета была бы покрыта толстым слоем облаков. Немного бы мы тогда узнали о ней! Но, к счастью, технический прогресс позволяет нам сегодня совершать погружения — и на самые большие глубины Байкала в том числе. В этой новой экспозиции хорошо показана вся история погружений с аквалангами, в водолазных мягких скафандрах, а затем в 1977, 1990–1991 гг. на обитаемых подводных аппаратах «Пайсис», а в 2008, 2009, 2010 гг. на обитаемых подводных аппаратах «Мир». Используя видеосъемки, которые в большом объеме были проведены нами на подводных аппаратах «Мир», с помощью уникальной подводной техники мы думаем реконструировать нашу подводную виртуальную экспозицию «Батискаф», в которой использовались



Рис. 1. Аквариумная экспозиция



Рис. 2. Виртуальная экспозиция «Батискаф»

съемки, проведенные нами на «Пайсисах» в экспедициях 1990–1991 гг., превратив ее в интерактивную.

На прилежащем к музею участке земли совместно с Прибайкальским национальным парком и Сибирским институтом физиологии и биохимии растений создан дендропарк, то есть живая экспозиция флоры нашего региона, призванная не только демонстрировать ее широкой публике, но и сохранять генофонд редких и исчезающих видов (рис. 3).

Понимание необходимости реконструкции нашей основной экспозиции вначале было связано с ее физической изношенностью. Но чем больше мы рассуждали о возрождении основной экспозиции, тем очевидней становилась невозможность ее простого клонирования. И в первую очередь потому, что сегодняшние посетители уже не довольствуются обычной констатацией фактов устройства и жизни Байкала, но всё чаще задают вопросы — Как и Почему. Как и почему возникла и преобразовывалась наша планета и жизнь на ней, как и почему возник Байкал и его громадная эндемичная жизнь. Отсюда возникла идея построить новую экспозицию по иному принципу, позволяющему ввести посетителя в мир Байкала через историю, начинающуюся с образования нашей планеты и важнейших эр — Архея, Протерозоя, Палеозоя, Мезозоя и Кайнозоя. Причем последний осветить более подробно, так как с ним связано все, что касается непосредственно Байкала и Байкальского региона. Задача эта оказалась достаточно трудной, потому что мы хотим показать, насколько это вообще возможно, происхождение и зависимость живых организмов от меняющейся неживой обстановки. Собственные изменения этой обстановки также необходимо объяснить. Например, чем вызывались изменения климата и связанные с ними оледенения? Какие процессы определили разделение плит и как прогнозируется их дальнейший дрейф? Как появились одноклеточные организмы и почему они стали объединяться в многоклеточные? Почему в одних случаях теория Дарвина работает, а в других эволюция заходит в тупик?

Таким образом, мы хотим создать экспозицию, отражающую фундаментальный уровень сегодняшних научных знаний и взглядов на возникновение и жизнь Земли во всем ее многообразии. Показать сложность процесса познания и попытаться дать прогноз хотя бы на ближайшее будущее.



Рис. 3. Дендропарк на территории музея

В этой экспозиции будет много виртуальных вставок, на которых «оживут» различные исторические периоды и современный Байкал, а в разделе, посвященном особо охраняемым территориям, — трансляции в режиме реального времени наиболее интересных участков. Например, можно будет наблюдать за лежбищем байкальской нерпы на Ушканьем архипелаге или за бурым медведем в Байкало-Ленском заповеднике. Нужно сказать, что за лежбищем байкальской нерпы мы уже наблюдали летом 2010 г.

Нам кажется, что мы имеем некоторые успехи в экологическом образовании и воспитании еще и потому, что в наших беседах с посетителями отсутствует так приевшийся за прошлый век назидательный тон, мы стремимся максимально объективно и правдиво показывать процессы и явления, происходящие в природе. Например, почему так важно для существования самого человека сохранять биоразнообразие планеты. Неоспоримым является и то, что озеро Байкал благодаря своему географическому положению и слабой заселенности территории сохранилось в естественных условиях развития. По сути, Байкал представляется огромной природной лабораторией, в глубинах и осадках которой, как на ленте магнитофона, записана история Земли в кайнозое. Расшифровка записи даст понять, что же все-таки привело к появлению человека и предположить, что ожидает его в будущем. А где же, как не в естественнонаучном музее, можно будет узнать все подробности этой захватывающей истории!

Морское наследие как важнейший фактор развития морской деятельности России

П. А. Филин

Maritime Heritage as the Key Factor for Development of Maritime Activities

P. Filin

The article is dedicated to theoretical problems related to role and functions of maritime heritage in social life in development of maritime activity. Prospective function of heritage is examined and grounded since it influences forming of future vision. There was an attempt to give definition to maritime heritage on the basis of approaches stated in UNESCO Conventions on Protection of World Cultural and Natural Heritage and Nonmaterial Cultural Heritage Protection. The article examines maritime heritage as a factor for actualization public maritime awareness (educational resource); maritime heritage as geopolitical resource and as economic resource.

О некоторых свойствах наследия в общественной жизни

В последние годы мы входим в новый этап научной революции, на этот раз революции когнитивных наук — наук о познании, мозге, памяти и мышлении.

Новейшие исследования нейробиологов в области патологии памяти показали удивительные результаты: оказалось, что «память имеет прежде всего *проспективные* функции, что опыт прошлого используется для того, чтобы планировать и воображать будущее. ...Пациенты с нарушениями памяти... так же не способны вообразить себе новые картины,

П. А. Филин [P. Filin] (✉)

Филиал Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге — «Ледокол “Красин”»,
Россия [Icebreaker “Krassin” Museum. Branch of Museum of the World Ocean,
St. Petersburg, Russia]

e-mail: krassin@mail.ru



спланировать будущее, как они не способны вспомнить свое прошлое. ..Оказывается, что способности к каким-то фантазиям и вообще к проецированиям чего-то будущего при повреждении гиппокампа страдают так же глубоко, как способность запомнить что-то новое или вспомнить прошлое»¹. Еще более удивительно то, что в некоторых случаях повреждения памяти пациенты продолжают учиться, приобретать навыки, но совершенно не понимают, откуда у них взялись те или иные навыки. Эти открытия позволяют многое понять в общественной жизни. По сути, они вскрывают сущность механизма общественной жизни, сформулированную давно известной и интуитивно понятной поговоркой — «Без прошлого нет будущего». А общество с кастрированной памятью потенциально может стать легко манипулируемой массой.

Функцию памяти в общественной жизни выполняют такие явления, как история и наследие. Если история — это рефлексия человека/общества о прошлом с позиций настоящего, то наследие — это рефлексия о прошлом и настоящем с позиций будущего. Согласно взглядам известного методолога П. Г. Щедровицкого и ряда физиологов существует проспективная (опережающая) рефлексия, когда человек оценивает свое прошлое и часть своего будущего с определенной позиции в будущем и фактически планирует будущее с позиций цели. Именно такая проспективная функция свойственна понятию «наследие». Если история размышляет о прошлом и обращена преимущественно в прошлое, то наследие обращено в будущее, хотя имеет дело с явлениями прошлого/настоящего. Наследие — это символы и концепты прошлого и настоящего, из которых только и возможно конструировать видение будущего.

Для усвоения понятия наследие важен еще один термин — наследство. Чем наследие отличается от наследства? Наследство — это всё то, что мы получили от предыдущих эпох (ресурсы) — в том числе и нечто малоценное, и просто мусор. Это то, что осталось нам от предков. Наша же роль — отобрать из этого наследства то, что представляет ценность, причем ценность не в смысле стоимости, а ценность в тех смыслах, в каких ее рассматривает аксиология. Придавая общественную значимость/ценность тому или иному явлению, мы формируем наследие. Это наша активная роль и позиция в мире. Это проективная, а следовательно, управленческая функция наследия, оказывающая прямое воздействие на наше будущее, по сути его формирующая. Вполне возможно, что в будущем экономическую деятельность человечества мы будем описывать не теорией прибавочной стоимости, а теорией прибавочной ценности. Методология наследия и наследие как феномен стали активно развиваться лишь в последние три десятилетия. И в этом можно усмотреть некий акт развития самосознания человечества, выхода человечества на новый уровень восприятия самого себя. С этой точки зрения наследие вполне способно в перспективе стать научно-общественной парадигмой, сменив парадигму устойчивого развития.

¹ Стенограмма лекции Константина Анохина «Мозг и память», прочитанной в рамках проекта «ACADEMIA» на телеканале «Культура».
URL: <http://www.tvkultura.ru/issue.html?id=95742>



Наследие и стратегия развития морской деятельности

В прошлом году Правительство России утвердило «Стратегию развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 г.». В ходе ее разработки и обсуждения неоднократно поднимался вопрос о том, включать или нет в стратегию элементы экосистемного подхода. Как известно, именно экосистемный подход лежит в основе парадигмы устойчивого развития и является теоретической основой формирования государственной политики в сфере хозяйственной деятельности большинства европейских стран и Америки.

По мнению оппонентов включения экосистемного подхода в российскую стратегию, границы экосистем не совпадают с территориальными границами государств, что может привести к утрате контроля над собственными территориями. Не будем вдаваться в полемику. Отметим, что «наследие» (термин хорошо звучит по-английски — «Heritage approach») фактически снимает противоречие экосистемы и государственной границы. Наследие органично включает и то, и другое явление: экосистемы как объекты природного наследия и границы — как наследие культурное. Государственные границы — это наше наследие, которое также необходимо охранять и защищать, как и экосистемы.

Наследие интегрирует в себе и природу, и деятельность человека. Более того, оно включает в себя и духовные аспекты (духовное наследие). В этом, а также в проспективных и управленческих функциях наследия проявляется его огромный теоретический потенциал, способный заметно влиять на общественные отношения.

Определение термина «Морское наследие»

В рамках данного раздела сделана попытка обозначить подходы к определению морского наследия.

Термина «морское наследие» в законодательстве РФ на данный момент нет. Тем не менее данный термин может использоваться как производный от понятия «культурное и природное наследие», которое вошло в юридическую практику как на международном, так и на национальном уровнях.

Существует два подхода к определению того, что такое наследие, — номенклатурный и синтетический.

- ✓ Синтетический подход — это определение через попытку свести разнородные проявления наследия к одному знаменателю.
- ✓ Номенклатурный подход — это определение через перечисление того, чем наследие является.

На номенклатурном подходе основан термин «наследие», который сформулирован в конвенции ЮНЕСКО «Об охране Всемирного культурного и природного наследия». Конвенция выделяет культурное и природное наследие. При этом культурное и природное наследие подразделяется на памятники, ансамбли (для природного наследия геологические и физиографические образования, ареалы) и достоприме-



чательные места². Подход, предложенный Конвенцией ЮНЕСКО, нашел развитие в национальном законодательстве, прежде всего в федеральном законе № 73 «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» от 25 июня 2002 г. Объекты культурного наследия в соответствии с данным законом подразделяются на памятники, ансамбли, достопримечательные места³.

Важно отметить, что термина «природное наследие» в отечественном законодательстве нет, что, несомненно, требует серьезной проработки.

В 2003 г. ЮНЕСКО была принята Международная конвенция об охране нематериального культурного наследия. Согласно конвенции «нематериальное культурное наследие» означает обычаи, формы представления и выражения, знания и навыки — а также связанные с ними инструменты, предметы, артефакты и культурные пространства, признанные сообществами, группами и, в некоторых случаях, отдельными лицами в качестве части их культурного наследия. При этом «нематериальное культурное наследие» проявляется, в частности, в следующих областях:

- (а) устные традиции и формы выражения, включая язык в качестве носителя нематериального культурного наследия;
- (б) исполнительские искусства;
- (с) обычаи, обряды, празднества;
- (д) знания и обычаи, относящиеся к природе и вселенной;
- (е) знания и навыки, связанные с традиционными ремеслами.

² Статья 1. В «Конвенции об охране всемирного наследия» под «культурным наследием» понимаются:

– памятники: произведения архитектуры, монументальной скульптуры и живописи, элементы или структуры археологического характера, надписи, пещеры и группы элементов, которые имеют выдающуюся универсальную ценность с точки зрения истории, искусства или науки;

– ансамбли: группы изолированных или объединенных строений, архитектура, единство или связь с пейзажем которых представляют выдающуюся универсальную ценность с точки зрения истории, искусства или науки;

– достопримечательные места: произведения человека или совместные творения человека и природы, а также зоны, включая археологические достопримечательные места, представляющие выдающуюся универсальную ценность с точки зрения истории, эстетики, этнологии или антропологии.

Статья 2. В настоящей Конвенции под «природным наследием» понимаются:

– природные памятники, созданные физическими и биологическими образованиями или группами таких образований, имеющие выдающуюся универсальную ценность с точки зрения эстетики или науки;

– геологические и физиографические образования и строго ограниченные зоны, представляющие ареал подвергающихся угрозе видов животных и растений, имеющих выдающуюся универсальную ценность с точки зрения науки или сохранения;

– природные достопримечательные места или строго ограниченные природные зоны, имеющие выдающуюся универсальную ценность с точки зрения науки, сохранения или природной красоты.

³ В ФЗ № 73 под культурным наследием понимаются:

Памятники — отдельные постройки, здания и сооружения с исторически сложившимися территориями (в том числе памятники религиозного назначения: церкви, колокольни, часовни, костелы, кирхи, мечети, буддистские храмы, пагоды, синагоги, молельные дома и другие объекты, специально предназна-



Таким образом, переходя к термину «морское наследие», отметим три ключевых элемента, необходимых для определения морского наследия:

- ✓ культурное материальное наследие;
- ✓ культурное нематериальное наследие;
- ✓ природное наследие;

Основываясь на данном подходе, предлагается следующее определение термина «Морское наследие»:

- ✓ культурное наследие (движимые и недвижимые материальные объекты):
 - ☑ морские памятники и мемориальные комплексы (морские храмы, святилища, мемориальные памятники, бюсты, стелы, захоронения и т. д.);
 - ☑ исторические, традиционные суда и их реплики;
 - ☑ исторические прибрежные фортификационные сооружения, порты, исторические маяки и гидротехнические сооружения;
 - ☑ достопримечательные места (исторические поселения и города, исторические водные пути, места сражений, дислокации войск и ставок, ведения переговоров, связанные с морской историей и морской славой, места, связанные с историей освоения новых территорий и с жизнью выдающихся мореплавателей и первопроходцев);
 - ☑ места кораблекрушений и объекты подводной археологии, элементы морского культурного ландшафта, связанного с традиционным природопользованием, морские исследовательские станции с районами их исследований;
 - ☑ морские коллекции, архивные и библиотечные собрания.

ченные для богослужений); мемориальные квартиры; мавзолеи, отдельные захоронения; произведения монументального искусства; объекты науки и техники, включая военные; частично или полностью скрытые в земле или под водой следы существования человека, включая все движимые предметы, имеющие к ним отношение, основным или одним из основных источников информации о которых являются археологические раскопки или находки (далее — объекты археологического наследия);

ансамбли — четко локализуемые на исторически сложившихся территориях группы изолированных или объединенных памятников, строений и сооружений фортификационного, дворцового, жилого, общественного, административного, торгового, производственного, научного, учебного назначения, а также памятников и сооружений религиозного назначения (храмовые комплексы, дацаны, монастыри, подворья), в том числе фрагменты исторических планировок и застроек поселений, которые могут быть отнесены к градостроительным ансамблям; произведения ландшафтной архитектуры и садово-паркового искусства (сады, парки, скверы, бульвары), некрополи;

достопримечательные места — творения, созданные человеком, или совместные творения человека и природы, в том числе места бытования народных художественных промыслов; центры исторических поселений или фрагменты градостроительной планировки и застройки; памятные места, культурные и природные ландшафты, связанные с историей формирования народов и иных этнических общностей на территории Российской Федерации, историческими (в том числе военными) событиями, жизнью выдающихся исторических личностей; культурные слои, остатки построек древних городов, городищ, селищ, стоянок; места совершения религиозных обрядов.



- ✓ культурное наследие (нематериальное наследие): морские традиции судостроения, мореплавания и природопользования, историческая память, фольклор, традиционные знания и др.;
- ✓ природное наследие (морские и приморские уникальные природные объекты): исторически значимые и/или особо охраняемые территории (акватории), острова и прибрежные территории, охраняемые виды животных и растений.

Основываясь на синтетическом подходе возможны следующие варианты определения термина «морское наследие».

- ✓ Морское наследие — это исторический опыт освоения человеком водных пространств.
- ✓ Морское наследие РФ — это объекты культурного наследия, связанные с историей морской деятельности, морские традиции народов РФ, и объекты природного наследия, относящиеся к морским и прибрежным территориям РФ.
- ✓ Морское наследие — объекты культурного наследия в историко-культурной и природной среде, связанные с историей морской деятельности, морские традиции; объекты природного наследия, относящиеся к морским и прибрежным территориям. К категории морского наследия могут примыкать объекты культурного и природного наследия, связанные с реками и озерами.

Проблемы морского наследия на международном уровне

Проблемы морского наследия активно обсуждаются на международном уровне. Согласно резолюции Парламентской ассамблеи 1168 (1998) «Вызовы будущего в развитии морской науки и технологий в Европе», европейское морское наследие определено как «состоящее из исторических судов (включая затонувшие суда), недвижимого наследия (порты, прибрежные морские, речные и каналные сооружения)» и «документального наследия» (книги, архивы, картины, музыка и другие объекты) (пункт 8). Новые научные открытия и технологии позволяют находить и возвращать археологические останки с морского дна (пункт 9). Парламентская ассамблея обратила внимание на необходимость использования специальных знаний в области науки и технологий при формировании европейской морской политики, которая предполагает и охрану морского наследия (подпункт (ii) пункта 14).

В октябре 2000 г. на Парламентской ассамблее Совета Европы (ПАСЕ) был озвучен обширный доклад под названием «Морское и речное культурное наследие»⁴, в котором рассматривались возможные угрозы и риски для наследия, связанные с развитием морской деятельности. В данном докладе предпринята попытка дать определение термина «морское и речное наследие». Автор документа пишет, что «отчет называется “Морское и речное культурное наследие”. В этом названии подчеркиваются два аспекта проблемы. С одной стороны, в нем есть особое

⁴ Doc. 8867 12 October 2000 Maritime and fluvial cultural heritage. Report. Committee on Culture and Education. Rapporteur: Mr Edward O'Hara, United Kingdom, Socialist Group.



упоминание о внутренних территориях (речное наследие). С другой стороны, что еще более важно, название “морское и речное культурное наследие” не ограничивается объектами, затонувшими в реках и морях. Морское и речное наследие не сводится лишь к тому, что было утрачено и может быть заново выявлено. Название распространяется на культурные объекты, которые никогда не были затоплены или утрачены тем или иным путем, но могут быть утрачены, если не будут предприняты активные шаги по их сохранению. Такими объектами являются вышедшие из употребления сооружения доков и гаваней, прибрежные укрепления (например предустьевые форты), маяки, дамбы и молы, рыболовецкие ловушки и рыбацкие поселки, суда, срок службы которых уже закончился, но которые могут быть сохранены в первоначальном виде или даже в рабочем состоянии для частного или общественного использования в коммерческих, развлекательных или образовательных целях. Морское и речное наследие включает и связанные с кораблями традиции, от чисто технических, например приемов судостроения, до таких, как декор кораблей и снаряжения, морские приметы, фольклор, матросские песни и т. п.»⁵.

По результатам обсуждения был принят документ-рекомендация № 1486 (2000) «Maritime and fluvial cultural heritage» в котором странам участницам ПАСЕ (включая Россию) предлагается обратить внимание на сохранение морского наследия.

Один из разделов обсуждаемой Евросоюзом объединенной морской политики⁶ посвящен формированию имиджа объединенной Европы на основе актуализации ее морского наследия. Политика констатирует, что именно море и морское наследие — одно из начал, которое объединяет все народы Европы и является основой их идентичности. Пункт 4.5 политики звучит «Raising the Visibility of Maritime Europe», что можно перевести как «привлечение внимания к морской деятельности Европы». В данном разделе говорится о том, что «интегрированная морская политика должна содействовать повышению имиджа морской деятельности и морских профессий. Политика должна содействовать развитию европейского морского наследия, поддерживать морские сообщества, включая портовые города и традиционные рыболовецкие коммуны, а также объекты, связанные с их деятельностью, и традиционные знания и навыки, развивать связи между сообществами, что будет способствовать распространению знаний о них и сделает эти сообщества более заметными».

Начиная с 2009 г. в рамках объединенной морской политики учреждено ежегодное празднование Дня морской Европы. К этому дню приурочено проведение крупного морского форума, на котором политики самого высокого уровня говорят о проблемах морской Европы. В 2010 г. такой форум состоялся в Гихоне, Испания (European Maritime Day Stakeholder Conference, 18–21 may, 2010). На этом форуме активно обсуждались вопросы, связанные с изучением и сохранением морского

⁵ Перевод авт.

⁶ Blue Book on an Integrated Maritime Policy for the European Union.
URL: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/subpage_en.html



наследия. В частности, обсуждались вопросы выстраивания интегрированных систем управления прибрежными территориями, включающие элементы морского культурного и природного наследия.

2 января 2009 г. вступила в силу Конвенция ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия, принятая Генеральной конференцией ЮНЕСКО в октябре 2001 г., которая предусматривает укрепление мер по охране затонувших кораблей, памятников истории и произведений искусства. Россия пока не присоединилась к данной конвенции и не начала никаких переговоров с ее представительством.

Во многих странах приняты специальные законы по охране морского наследия. Так, в США имеется федеральный закон об охране морского наследия «National Maritime Heritage Act»⁷, закон об охране исторических маяков⁸. Подобные законы, охраняющие национальное морское наследие, имеют большинство ведущих морских держав мира.

В ряде морских стран приняты специальные законы по охране маяков как объектов историко-культурного наследия. В России большинство исторических маяков, построенных в XIX — начале XX вв. находятся в крайне плачевном состоянии, не сохраняются и не осмыслены как объекты наследия.

Зачем нужно выявлять, изучать и сохранять объекты морского наследия?

Изучение, сохранение и использование морского наследия — целый блок морской деятельности России. При этом морское наследие можно рассматривать и как ресурс для развития морской деятельности.

- ✓ Морское наследие как фактор актуализации морского сознания нации⁹ (воспитательно-образовательный ресурс).
- ✓ Морское наследие как геополитический ресурс.
- ✓ Морское наследие как экономический ресурс.

Рассмотрим данные свойства морского наследия более подробно.

Морское наследие как фактор актуализации морского сознания нации

Морское наследие России обладает мощным образовательным и воспитательным потенциалом. Изучение и использование морского наследия страны является важной предпосылкой социальной ориентации молодежи на морские профессии и навыки. Объекты морского наследия — это очевидные свидетельства морской истории и морской славы отечества, соответственно — они являются важнейшим элементом системы патриотического воспитания, популяризации морской истории и выполняют важнейшую функцию консолидации морского сознания нации. Очевидно, что для достижения важных прорывных результатов морской деятельности необходима не просто мобилизация, а скорее

⁷ «National Maritime Heritage Act» of 1994 Public Law 103–451.

⁸ The National Historic Lighthouse Preservation Act of 2000.

⁹ Идея высказана президентом клуба «Полярный Одиссей» В. Л. Дмитриевым.



формирование морского сознания нации, которое на данный момент фактически отсутствует.

В Европе морское наследие объявлено одним из факторов, которое объединяет народы, ее населяющие. В США военным ведомством ведется огромная работа по сохранению и популяризации военно-морского наследия. Сохранением военно-морского наследия занимается так называемый «Naval History And Heritage Command», который является подразделением Министерства ВМС США (Department of the Navy) и включает 12 военно-морских музеев, картинные галереи, библиотеки и архивы, центр подводной археологии¹⁰. В этой связи вызывает беспокойство политика Минобороны РФ в отношении культурного наследия (морские музеи, творческие коллективы и др.), которое оказалось в числе непрофильных активов министерства. Исключение идеологической основы из военной деятельности, искусственное создание идеологического вакуума может привести к крайне отрицательным последствиям. Очевидно, что никакое гражданское ведомство не сможет сформулировать и поддерживать идею, которая лежит в основе военной деятельности.

Морское наследие как геополитический ресурс

Морское наследие России — это визитная карточка морской деятельности России на международном уровне. Забота о морском наследии — важнейший элемент имиджа России как великой морской державы и показатель отношения государства к своей геополитической роли в мировом сообществе. Объекты морского наследия, в которых воплощена история отечественных морских исследований, являются наглядными индикаторами приоритета государства в освоении Мирового океана, что особенно актуально для защиты национальных интересов Российской Федерации в Арктическом регионе. Объекты морского наследия в международном масштабе (включая Арктику и Антарктику) — это элементы и символы российского присутствия на акваториях морей и прибрежных территориях и свидетельства активной морской деятельности государства в Мировом океане.

Берега морей РФ — это пограничная территория России, имеющая стратегическое значение для государства. Формирование и поддержание системы охраны прибрежных территорий — важнейшая функция государства.

Объекты культурного и природного наследия в прибрежной зоне способны стать существенным элементом системы охраны пограничной территории. На данном этапе объекты наследия не включены в систему охраны государственных границ и даже не осознаны как важнейшие потенциальные элементы такой системы.

Роль объектов наследия в усилении охраны границ.

1. Объекты культурного наследия в пограничной зоне — это исторические свидетельства освоения территории.

2. Деятельность государства по охране объектов наследия — это свидетельство активности государства в прибрежной/пограничной зоне.

¹⁰ <http://www.history.navy.mil/about/index.html>



3. Охрана объектов наследия закреплена многочисленными международными конвенциями, что существенно повышает их охраняемый статус в лице мирового сообщества. Любые действия потенциального противника, которые могут привести к причинению вреда охраняемым объектам наследия, автоматически будут осуждены мировым сообществом.

4. Деятельность по охране объектов культурного и природного наследия требует наличия штата сотрудников (прежде всего на месте), что способствует повышению освоенности пограничных территорий РФ и снижению уровня их прозрачности.

Таким образом, объекты культурного и природного наследия являются стратегическими объектами и должны быть включены в систему государственной охраны границ.

Ряд государств осознали важность объектов наследия в прибрежных зонах. Так, в США принят уже упоминавшийся закон об охране маяков как объектов исторического наследия, что автоматически повышает их значимость и статус как внутри государства, так и на международном уровне.

Морское наследие как экономический ресурс

На современном этапе наследие уже играет заметную роль в мировой экономике, являясь важнейшим элементом туристических маршрутов. Объекты наследия выполняют роль центров, вокруг которых кристаллизуется морская инфраструктура (яхтенные марины, причалы, фирмы обслуживания) и туристическая инфраструктура (отели, магазины, рестораны и пр.). Во многих развитых странах морское наследие — это ключевой элемент морского фасада страны, показатель ее благополучия и уровня развития.

Велика «мультипликативная» роль морского наследия в экономике через привлечение новых кадров в отрасль и актуализацию морского сознания.

Вполне вероятно, что и природные ресурсы будут рассматриваться обществом в своей экономической деятельности как наследие. Этому уже есть предпосылки, в частности, закреплённая в Конвенции ООН по морскому праву международно-правовая концепция «Общего наследия человечества», которая была выдвинута послом Мальты А. Пардо на сессии Генеральной Ассамблеи ООН в 1967 г. в качестве основы международно-правового регулирования деятельности государств по освоению дна Мирового океана и его ресурсов. Статус «общего наследия человечества» официально присвоен был району морского дна Генеральной Ассамблеей ООН в 1970 г. в Декларации принципов, определяющих дно морей и океанов и его недра за пределами действия национальной юрисдикции. Затем этот термин был с некоторыми нюансами применен и в соглашении 1979 г. о деятельности государств на Луне и других небесных телах. Вполне вероятно, что государства в перспективе будут переходить к понятию «национального наследия» для размежевания с «общим наследием человечества», включая в это понятие отнюдь не только объекты культурного наследия.



Морское наследие как фактор формирования будущего морской деятельности

В начале статьи мы говорили о том, что наследие выполняет перспективную функцию в обществе. Только актуализировав наше морское наследие, мы сможем четко сформулировать, увидеть цели и задачи нашей морской политики.

Пока наши представления о морском наследии крайне отрывочны и для их восполнения необходимо:

1. формирование реестра и атласа объектов морского наследия, морских мемориалов, в т. ч. расположенных за рубежом;
2. формирование реестра исторических судов;
3. формирование реестра музеев, музейных, архивных и библиотечных коллекций, связанных с морской историей России;
4. формирование реестра нематериального морского наследия;
5. «историческая экспертиза» обсуждаемых законодательных актов для актуализации исторического опыта в сфере правового регулирования.

Переславская потешная флотилия: к вопросу сохранения петровской коллекции в XX веке

Н. Б. Ямщикова

Pereslavl Poteshny Flotilla: On the Issue of Preservation of Petrine Collection in epy 20 Century

N. Yamzshikova

Creation of so called *Poteshny Flotilla* on the Lake Pleshcheyevo in Pereslavl-Zalessky was one of the initial events in the history of Russian Navy formation. In 1722 Peter the Great personally ordered to take care of remained Pereslavl ships as historical monument.

In 1803 a special pavilion was built for Petrine heritage preservation and one of the first Russian provincial museums was opened.

In 1918 new authorities made a record-keeping of the museum collection. Reduction of memorial objects and things became a typical feature of the 1930–50-s due to their transfer to other museums in RSFSR.

In the 20 century “The Little Boat of Peter I” museum-estate changed its authorities several times and it affected preservation of historical heritage. During all the Soviet period of works at inventory, conservation and restoration of collections were not made due to lack of qualified staff and insufficient financing. Starting from 2003 in accordance with Federal Target Programme “Culture of Russia” works at restoration of the main Petrine sightseeing—the *Fortuna* boat—started; specialists from I. E. Grabar All-Russian Art, Scientific and Restoration Centre developed step-by-step methods including a number of activities. Conservation process is carried out in accordance with techniques perfected at laboratory of technical techniques of restoration processes under Research Institute on restoration in respect to this object.

Н. Б. Ямщикова [N. Yamzshikova] (✉)

Переславль-Залесский государственный историко-архитектурный и художественный музей-заповедни, Россия [Pereslavl-Zalessky Historical-Architectural and Art Museum-Preserve, Russia]

e-mail: museum@pereslavl.ru

tel.\fax: +7(848535) 3-19-10



Одним из начальных событий в истории становления русского военного флота является создание «потешной флотилии» в Переславле-Залесском на озере Плещеево. В конце XVII в. по распоряжению юного Петра I под руководством голландских мастеров Карштена Бранта, Корта и, вероятно, Ариана Метье на его берегах было построено около 100 больших и малых судов. Из послания Петра к матушке следует, что удались они «зело хороши все»¹. В состав переславской флотилии входили и корабли «по новине своей и величеству годные»² для морских просторов. 1 мая 1692 г., по случаю спуска на воду 30-пушечного фрегата «Марс», состоялись маневры флота во взаимодействии с пехотой и артиллерией, которые царь в августе повторил для приглашенного в Переславль московского двора.

Последний раз Петр плавал по озеру в мае 1693 г., оно становится тесным — и он отправляется в Архангельск.

В 1722 г. великий преобразователь лично повелел местным воеводам «беречь остатки кораблей, яхт и галеры». В XVIII в. «снятое с кораблей снаряжение и различные корабельные принадлежности хранились по разным амбарам на деловом дворе близь села Веськово, в городе Переславле-Залесском, где были собраны оставшиеся не у дел потешные суда. Всему этому были инвентарные книги»³. Они утрачены, и практически невозможно определить изначальный объем петровских раритетов. Городской пожар 1783 г. уничтожил детище царя. Уцелел лишь бот «Фортуна» и предметы, остававшиеся на холме Гремяч южном берегу Переславского озера, где в бытность Петра располагались потешный и деловой дворы.

В 1803 г. для хранения петровских «достопамятностей»⁴ по инициативе владимирского гражданского губернатора И. М. Долгорукова был построен Ботный дом и открыт один из первых провинциальных музеев России. На протяжении XIX столетия владимирское дворянство уделяло пристальное внимание историческому наследию, свидетельствующему о зарождении русского военного флота на переславской земле.

После октябрьской революции новая власть также проявила заинтересованность в сохранении петровских памятников. 24 марта 1918 г. представителем местного военного комиссариата Иваном Калинеевым, прибывшим в усадьбу, был составлен акт «о принятии на учет имущества, составляющего историческую ценность»⁵. Это касалось как архитектурных сооружений, так и экспонатов Ботного дома.

Спустя год историческая усадьба передается в ведение открытого в Переславле народного музея. Его директор М. И. Смирнов, руководствуясь соображениями наилучшей сохранности, перевозит из имения

¹ ЦГАДА. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1. Л. 11.

² Там же. Ф. 5 Оп. 1. Д. 1(а). Л. 30.

³ Смирнов М. И. Забытая «потеха» (Из истории Переславской флотилии Петра Великого) // Доклады Переславль-Залесского научно-просветительного общества. Переславль-Залесский, 1919. № 4. С. 11.

⁴ Долгоруков М. И. Повесть о рождении моем, происхождении и всей жизни. Спб.: Наука, 2004. Т. 1. С. 559.

⁵ Переславский музей-заповедник (далее ПМЗ). Оп. 1. Ед. хр. 1. Л. 243–245.



музея «Ботик» 122 предмета⁶, что приводит к разделению единой коллекции.

Характерной тенденцией 1930–1950-х гг. стало существенное сокращение мемориальных вещей в результате передачи их в другие музеи РСФСР. Отсутствие актов не позволяет досконально отследить, сколько предметов было передано. Но, согласно сохранившейся переписке⁷ и записям в книгах учета, однозначно можно сказать, что они пополнили коллекции Государственного исторического музея, Государственной оружейной палаты, Музея реконструкции Москвы и др. В большей мере это коснулось бытовых вещей петровской эпохи. Возможность достаточно легкой передачи уникальных экспонатов была обусловлена плохо организованной системой учета, около половины предметов коллекции не имели инвентарных номеров.

Недостаток специалистов в музее приводил к неточностям в атрибуции экспонатов. Так, например, в описи 1936 г. в составе коллекции появляется «железная обойма на мачту»⁸, за которую ошибочно приняли третью (отвалившуюся) корону от герба Российской империи.

С 1939 по 1952 г. по распоряжению музейно-краеведческого отдела Народного комиссариата просвещения (НКП РСФСР) от 11.12.1939 г.⁹ историческая музей-усадьба «Ботик» была филиалом Центрального военно-морского музея. В этот период в Ярославский областной музей безвозвратно отдается 21 единица хранения¹⁰, в том числе вещи, относящиеся к судовой оснастке: корабельные блоки и руль.

В предвоенные годы начальником филиала К. И. Ивановым планировались работы по инвентаризации, консервации и реставрации петровских раритетов, но осуществить их не удалось. Причин несколько. Во-первых, недостаточное финансирование музея: средства выделялись только на зарплату персонала. Во-вторых, как уже отмечалось выше, отсутствие квалифицированного сотрудника. На протяжении 20 лет единственный научный работник музея К. И. Иванов был одновременно директором переславского краеведческого музея.

Существовавшая 17 лет (1935–1952) практика сдачи музея-усадьбы в аренду различным организациям не лучшим образом отражалась на сохранении культурного наследия. Хозяевами исторической территории в этот период были различные организации: завод № 38 Наркомата тяжелой промышленности¹¹, школа младшего авиасостава¹², фабрика «Красное эхо»¹³ и другие учреждения, не обременявшие себя заботой о петровских памятниках. В результате отсутствие надлежащей охраны привело к хищению экспонатов музея. В 1936 г. путем взлома вход-

⁶ ПМЗ. Оп. 1. Ед. хр. 1. Л. 239.

⁷ Там же. Оп. 1. Ед. хр. 27. Л. 208., Оп. 1. Ед. хр. 10д. Л. 33., Оп. 1. Ед. хр. 26. Л. 228. Оп. 1. Ед. хр. 41. Л. 17.

⁸ Там же. Оп. 1. Ед. хр. 40. Л. 5.

⁹ Там же. Л. 215.

¹⁰ Там же. Оп. 1. Ед. хр. 41. Л. 9–11.

¹¹ Там же. Оп. 1. Ед. хр. 40. Л. 6–11.

¹² Там же. Оп. 1. Ед. хр. 5д. Л. 219–220.

¹³ Там же.



ной двери было украдено 14 предметов, представляющих художественную ценность¹⁴. В 1952 г. Центральный военно-морской музей передает историческую усадьбу «Ботик Петра I» Северному флоту.

При каждой смене подчиненности музея составлялись акты. Ярким показателем того, как относились к учету и хранению уникальных вещей XVII в., являются пункты этих документов. Среди них мы находим: «остатки судовых парусов в виде груды веревок и лоскутов; таке-лаж судовой в виде спутанной груды обрывков канатов и веревок разной толщины с блоками и без них; рули целые и обломки — 13 шт.»¹⁵.

В 1958 г. историческая усадьба «Ботик Петра I» в соответствии с распоряжением¹⁶ Совета министров РСФСР возвращена в ведение Переславль-Залесского краеведческого музея. Но положение с хранением коллекции на прежнем уровне оставалось еще несколько десятилетий.

Лишь с открытием в 1984 г. в здании Белого дворца экспозиции «Озеро Плещеево — колыбель русского военно-морского флота» впервые за долгие годы уникальная коллекция предстала в своем разнообразии. Проведена ее полная инвентаризация. Однако значительная часть предметов нуждалась в реставрации.

Информация о реставрации главной петровской достопримечательности — бота «Фортуна» достаточно скудна. Самые ранние сведения о данных работах, обнаруженные мною, мемуарного характера, относятся к 1913 г. Один из первых сотрудников переславского музея Владимир Евгеньевич Елховский писал, что к приезду в усадьбу Ботик Николая II (он посещал памятные места, связанные с домом Романовых) «самый ботик, у которого уже провалилось дно заново реставрировали»¹⁷. Что подразумевается под этой формулировкой, сказать из-за отсутствия достоверных источников невозможно.

Весь советский период никаких специальных работ по сохранению петровского наследия в музее «Ботик Петра I» не проводилось. С 2003 г. сотрудниками предприятия «Реставрация живописи и резьбы» Ярославля, а с 2008 г. специалистами ВХНРЦ им. И. Грабаря в соответствии с планом Федеральной целевой программы «Культура России» поэтапно ведутся работы по консервации национального достояния — петровского бота «Фортуна».

Была разработана методика, включающая ряд мероприятий: исследование памятника (характер загрязнения, сохранность древесины, анализ на влажность), удаление поверхностных загрязнений, антисептирование поверхности, выборочная обработка разрушенных участков древесины пропитывающим составом с целью структурного укрепления, создание защитного слоя.

Пробы, взятые на влажность, показали, что древесину можно отнести к категории сухой. Процесс консервации осуществлялся в соответствии с технологией, отработанной в лаборатории технических

¹⁴ ПМЗ. Оп. 1. Ед. хр. 40. Л. 15.

¹⁵ Там же. Оп. 1. Ед. хр. 7д. Л. 272–276.

¹⁶ Там же. Оп. 1. Ед. хр. 10. Л. 225.

¹⁷ Елховский Е. А., Елховский В. Е. Страницы истории России в летописи одного рода 1814–1937 гг. М., 2004. С. 476.



технологий реставрационных процессов Государственного научно-исследовательского института реставрации применительно к данному объекту.

В результате наблюдения за состоянием бота по ходу работ были сделаны рекомендации: уточнено количество пропиток и их последовательность; состав и температура пропиточных растворов. Для укрепления разрушенных участков древесины применялся материал ПЭГ (полиэтиленгликоль) марки 1500 подобранный по образцам. Последняя пропитка для придания гидрофобности обрабатываемой поверхности осуществлялась спиртовым раствором полиэтиленгликоля марки 4000.

Специалистам была выполнена фрагментарная расчистка борта бота с последующей тонировкой. От предполагаемой изначально вычинки отказались, поскольку на археологических объектах недопустимы вставки, носящие декоративный характер и не имеющие конструктивной необходимости.

Одной из проблем, требующих скорейшего решения, является создание в Ботном доме соответствующего температурно-влажностного режима. Отсутствие в здании отопления приводит к образованию конденсата в осенне-зимний период, что способствует развитию плесени. Решение этого вопроса в совокупности с продолжением работ по реставрации и консервации петровских памятников послужит сохранению самобытной коллекции и исполнению указа Петра Великого.

ГЛАВА 2

Подводное культурное и природное наследие



CHAPTER 2

Underwater Cultural and Natural Heritage

Подходы к исследованию и использованию крупных объектов подводного культурного наследия

С. А. Александров

Approaches to Research and Use of Large Objects of Cultural Underwater Heritage

S. Alexandrov

Diving is getting more popular and available in Russia. A certain group of certified divers interested in diving to sank objects (wrecks) more and more often visits sank ships in different corners of the globe.

The following sank objects located in the water area of the Tsemes Bay are not included in the list of the most famous cultural underwater heritage worldwide: the battleship *Ekaterina Velikaya*, the destroyer *Gromky*, the passenger ship *Admiral Nakhimov*—these are the shipbuilding examples of their epoch contributed to the world history.

They are located in the zone of active navigation near Novorossiysk port at the approachable depth, so divers visit them spontaneously, sometimes even almost in a pirated way. Creation of secured zones above these objects of heritage will raise either security of navigation or give the opportunity to start their systematic study; and observance of all the necessary formalities and preparation of the objects for visiting will give the opportunity to use them for commercial purposes.

Подводное плавание становится всё популярней и доступней в нашей стране. В среде сертифицированных дайверов сформировалась довольно многочисленная прослойка, интересующаяся погружениями на затонувшие объекты (рэки). К сожалению, в силу многих причин, чаще российские дайверы посещают затонувшие корабли и суда в разных концах земного шара: «Тистельгорн», «Розали Моллер», «Салем экспресс»,

С. А. Александров [S. Alexandrov] (✉)

ККМОО «Кубанский подводный проект», Россия [Krasnodar Regional Youth Public Organization *Kuban Underwater Project*, Russia]



«Умбрия» в Красном море, «Полинезия», «Виктория», «Маджестик», «Зенобия», «Британик» — в Средиземном море, остатки германского флота в бухте Скапа-Флоу, Северное море, множество судов и кораблей в водах Норвегии, Дании, Польши, японские и американские корабли в Тихом океане — самые известные дайв-сайты мира. Погружения на эти и другие рэки регламентированы, упорядочены и приносят организаторам постоянный неплохой доход, позволяя каждому желающему, обладающему необходимыми навыками, прикоснуться к истории и получить ни с чем несравнимые эмоции первооткрывателя. Прежде чем эти легендарные корабли стали объектами цивилизованного посещения, была проведена большая работа по их изучению и подготовке к безопасному использованию. Были разработаны правила посещения, согласован порядок судоходства, определены меры безопасности погружений.

В список самых известных объектов мирового подводного культурного наследия не входят затонувшие объекты, расположенные в акватории Цемесской бухты: линейный корабль «Императрица Екатерина Великая», эсминец «Громкий», пассажирский лайнер «Адмирал Нахимов», транспортное судно «Червонный казак», несмотря на то что они представляют интерес как образцы судостроения своей эпохи, а также внесли непосредственный вклад в мировую историю.

Расположенные в зоне активного судоходства, недалеко от порта Новороссийск, на доступной глубине, они посещаются опытными дайверами стихийно, иногда даже почти «пиратским» способом. Происходит это из-за неспособности многих дайвинг-центров согласовать вопросы с администрацией Новороссийского морского порта и пограничными органами, получить разрешение на посещение в «Управлении по охране, реставрации и эксплуатации культурных ценностей (наследия) Краснодарского края». Если соблюсти все необходимые формальности, подготовить объекты к посещению: установить стационарные спусковые и ходовые концы, разработать маршруты разной сложности, составить подробное описание маршрутов и правила посещения — несомненно, они займут достойное место среди равных.

Небольшое время подхода, относительно стабильная погода Черноморского побережья, позволяет погружаться на эти объекты практически круглый год. Постоянный поток дайверов позволит задействовать береговую инфраструктуру в курортное межсезонье и вытеснит небольшие разрозненные группки любителей подводных сувениров и охотников за артефактами. Регулярное посещение хорошо подготовленными опытными техническими дайверами позволит постоянно продолжать изучение и накапливать материал для будущих музейных экспозиций.

В силу географического расположения, Цемесская бухта всегда являлась зоной активного судоходства и временной базой Черноморского флота, что обуславливало большую плотность судов. В 1918 г. здесь была затоплена часть Черноморского флота. В годы Великой Отечественной войны Цемесская бухта была ареной жестоких сражений за освобождение города и снабжение десантников на Малой земле, а 31 августа 1986 г. случилась трагедия, погиб пассажирский лайнер «Адмирал Нахимов».



Памятники разного времени: линейный корабль «Императрица Екатерина Великая» («Свободная Россия») — единственный дошедший до нашего времени российский дредноут, эсминец «Громкий», прекрасный образец классического судостроения первой половины XX в., пассажирский лайнер «Адмирал Нахимов» («Берлин»), транспортное судно «Червоный казак» расположены на небольшом участке акватории, что упрощает организацию проведения исследовательских и спортивных погружений на них. Все объекты находятся на глубине 30–50 м хоть и в акватории якорных стоянок, но в стороне от судоходных путей. Создание охранных зон над этими объектами наследия позволит повысить безопасность судоходства и даст возможность приступить к их планомерному изучению и коммерческому использованию. Линейный корабль «Свободная Россия» и эсминец «Громкий» должны пользоваться особым интересом ввиду действительно боевого прошлого. Остатки немецкого флота, лежащего на дне бухты Скапа-Флоу, пользуются популярностью и постоянно посещаются дайверами, несмотря на более сложные условия погружений.

Самым исторически значимым объектом подводного наследия в российских водах Черного моря, несомненно, являются останки единственного сохранившегося до наших дней дредноута — «Императрица Екатерина Великая» («Свободная Россия»). Линейный корабль был спущен на воду 24 мая 1914 г. Чтобы сократить достроечный период и ускорить ввод в строй второго черноморского линкора, Морскому министерству пришлось принять ряд неотложных мер. Заводу-изготовителю передали броню башен, боевых рубок, котельных кожухов и дымовых труб от строящегося линкора «Император Александр III», а также запасные станки 305-миллиметровых орудий линкоров «Севастополь» и «Полтава». Корабль строили, чтобы положить конец господству на черноморском театре германского флота. За свою короткую боевую жизнь линкор несколько раз вступал в бой с главными противниками: линейным крейсером «Гебен» и легким крейсером «Бреслау», но преимущество в скорости позволяло им ускользать от русского дредноута.

Смутные времена февральской и октябрьской революции для Черноморского флота и линкора в частности, не прошли бесследно. Линейный корабль «Императрица Екатерина Великая» 16 апреля 1917 г. был переименован в «Свободную Россию», а в мае 1918 г. корабль в составе эскадры приведен в Новороссийск, где 18 июня, лишенный команды, был потоплен эминцем «Керчь» на траверзе мыса Дооб, дабы избежать его захвата германскими войсками.

Попытка в 1930 г. извлечь из погребов линкора его боезапас привела к взрыву, разрушившему корабль, отчего долгое время к нему уже не подступались. И только в предвоенные годы, вместе с подъемом башен «Императрицы Марии», вспомнили и о башнях «Императрицы Екатерины Великой». С помощью специально сконструированного кольцевого понтона были подняты три из четырех башен. Их броню, конструкции и пушки передали флоту.

В настоящее время остатки линейного корабля «Свободная Россия» покоятся на глубине 38–42 м на илистом грунте в 3 км от берега на траверзе мыса Дооб. Корпус ориентирован носом в берег и располагается



днищем вверх. За прошедшие 90 лет корабль погрузился в ил почти до середины борта. Днищевая часть обшивки и конструктивного набора полностью разрушена от форштевня до 45–50 шпангоута (55–60 м), в этой части корабля царит хаос из рваных листов металла и деформированных механизмов. Сохранившиеся остальная часть корпуса длиной 120 м нависает над этой грудой обломков. Благодаря постоянной температуре 7–9 °С, отсутствию света во внутренних помещениях хорошо сохранились утварь, мебель, бытовые предметы, вооружение. Командные помещения, офицерские каюты, кают-компании и другие помещения на верхних палубах сейчас расположены ниже уровня грунта, но доступны для проникновения.

Основной целью наших исследований на данный момент является определение местоположения и прохождение внутренних помещений линейного корабля, составление плана исследованных помещений, прокладка стационарных ходовых концов, фото- и видеосъемка. Основную сложность в проникновении внутрь линкора представляет его положение вверх килем и разрушение корпуса корабля. Из-за этого невозможно пользоваться штатными входами и приходится искать проходы из разрушенных участков, разбирать завалы, пробивать переборки. Другой фактор, усложняющий проникновение во внутренние помещения, — это заиленность верхних палуб, расположенных ниже уровня грунта. Ввиду предельной для рекреационных погружений глубины, все исследовательские погружения с проникновением проводятся в декомпрессионном режиме. Для проникновений во внутренние помещения необходимо двойное дублирование всех основных элементов снаряжения, умение плавать, не поднимая мути, соблюдение протокола ходового конца, владение способами коммуникации в команде, навыками спасения. Все дайверы-исследователи из нашей команды являются сертифицированными техническими дайверами с большим опытом надголовных погружений.

Погружение проводится на открытом (спарки 2 × 15 л) и закрытом цикле (pSCR RON, eCCR Inspiration), в качестве донного газа используется тримикс 25/25, 20/30, для ускоренной декомпрессии — найтрокс 50 и чистый кислород. Расчет декомпрессионных обязательств проводится с помощью программы планировщика Deco Planner 2.0.49 или ручными декомпрессиметрами VR 3, VRX. Для адекватной теплозащиты используются только гидрокостюмы «сухого типа».



Рис. 1. Останки линейного корабля «Свободная Россия»



Для проведения безопасных погружений с глубоким проникновением внутрь мы придерживаемся «Десяти заповедей тому, кто хочет остаться живым»:

- ✓ всегда использовать непрерывный ходовой конец;
- ✓ расход газа планировать в соответствии с правилом «одной трети»;
- ✓ не превышать эквивалентную воздушную глубину в 30 м;
- ✓ всегда иметь не меньше трех источников света;
- ✓ не торопиться, повышать свою квалификацию постепенно и всегда быть готовым к любым неожиданностям;
- ✓ пользоваться снаряжением наиболее безопасной конструкции и максимально обтекаемой конфигурации;
- ✓ плавать, не поднимая мути;
- ✓ прежде чем погружаться в надголовные среды, научиться оказывать помощь попавшему в аварию ныряльщику;
- ✓ всегда брать с собой снаряжение, необходимое для обеспечения безопасности, уметь правильно им пользоваться;
- ✓ не быть самоуверенным и не пренебрегать мерами безопасности.

К сожалению, не все стихийно посещающие линейный корабль «Свободная Россия» ныряльщики готовы к совершению сложных погружений и в азарте открытий могут переоценивать свои силы и технику погружения. Летом 2008 г. произошел трагический случай, в результате которого дайвер, выполнявший самостоятельное погружение, заблудился в кормовой части корабля и погиб. Были проведены масштабные поисково-спасательные работы под руководством отряда «Центроспас» МЧС, с участием команды волонтеров из нашего числа. Тело погибшего было найдено через две недели поисков, для этого потребовалось с помощью экзотермической резки вскрывать обшивку линкора и прорезать отверстия во флорах.

Ввиду того, что наши исследования направлены в первую очередь на проникновение во внутренние объемы корабля, нахождение новых помещений, составление планов и схем, это может быть интересно широкому кругу дайверов, интересующихся погружениями на затонувшие объекты. Расчистка проходов, установка стационарных ходовых концов упрощают проникновение и повышают безопасность таких сложных погружений. На данном этапе мы не занимаемся подъемом артефактов, но при необходимости и возможности консервации поднятых предметов можно сформировать экспозицию из экипировки, снаряжения, приборов и механизмов легендарного боевого корабля. Кстати, от трех линейных кораблей серии «Императрица Мария», музеи располагают, только рындой (музей Черноморского флота в Севастополе) и орудием главного калибра (Музей военной техники, Москва)

Список литературы

1. *Виноградов С. Е.* «Императрица Мария» — возвращение из глубины. СПб.: Ольга, 2002.
2. *Доценко В.* Гражданская война в России: Черноморский флот. М.: АСТ, 2002.
3. *Мельников Р. М.* Линейные корабли типа «Императрица Мария». СПб.: Гангут, 2003.

Подводно-археологические исследования в античной Ольвии: итоги и перспективы

В. В. Вахонеев

Underwater Archaeological Researches in ancient Olbia: Results and Prospects

V. Vakhonieiev

Flooded part of downtown Olbia attracted the attention of researchers in the 19 century. But full-fledged archaeological work is carried out only in the second half of the twentieth century. Work of S. Kryzhitsky laid the basis and produced the framework for creating planned expedition at the present time. Given this, the Department of Underwater Heritage IA NAS created Olbian underwater archaeological expedition in 2010.

During the first season of work was carried out as prospecting and digging in the surf zone by using the method of “cut-off dam”. In general, the method has justified itself. 3 weeks of work was withdrawn by layer to the level—0.7 m, were made stratigraphical cuts, and flushing the soil allowed to choose even the smallest fragments of pottery.

In summary, we note that at present a sufficient quantity of exploration data, which in turn produced a good basis for future full-scale underwater archaeological research of complex regular underwater expedition on the monument.

Ольвия является одним из крупнейших памятников античной цивилизации в Северном Причерноморье. Город был основан в начале VI в. до н. э., и его непрерывное существование продолжалось более тысячи лет, он играл значительную культурную, политическую и экономическую роль в регионе северо-западного Причерноморья. Археологические исследования памятника продолжаются более 100 лет, что позволило изучить различные стороны жизни города.

В. В. Вахонеев [V. Vakhonieiev] (✉)

Департамент подводного наследия ИА НАН Украины [Department of Underwater Heritage IA NUASa]

e-mail: vakhonieiev@yahoo.com



Городище Ольвия расположено у пос. Парутино Очаковского района Николаевской области, стоит на балансе Национального историко-археологического заповедника «Ольвия» НАН Украины (рис. 1).

Еще в первой половине XIX в. на планах И. Бларамберга и И. М. Муравьева-Апостола были отмечены строительные остатки, уходящие под воду, а предположительная линия границ античного городища смещалась в восточном направлении на 50 м от линии клифа [1, 14, рис. 3].

Первые практические шаги по изучению подводной части Ольвии были предприняты в самом начале XX в. Б. В. Фармаковский неоднократно проводил исследования разрушаемого водами лимана клифа, а также использовал подъемный ковш на плаву. Работы на участках вдоль линии клифа тем не менее практически не получили освещения в публикациях.

В 1937 г. Р. А. Орбели провел краткосрочные подводные работы, которые, видимо, не принесли ожидаемых результатов [5, 40, 248]. Уже в 1950-е гг. А. Н. Карасёв при исследовании исторической топографии города и суммировании всех археологических данных отнес восточную границу города на 140 м от клифа.

И лишь появление нового специального подводного оборудования открыло новый этап при исследованиях затопленной части города.

В 1959 г. группа под руководством Б. В. Борисова и Б. Зюкова провела визуальное обследование дна лимана. Но первое профессиональное археологическое обследование затопленной части памятника провел в 1961 г. В. Д. Блаватский. Тогда была выполнена топосъемка, обмерена «пристань», зафиксированы скопления камней и керамики. А уже через три года К. К. Шилик и Б. Г. Федоров провели геоакустическую съемку в затопленной части города [6, 126–137].

Этот предварительный этап заложил базис знаний для начала работ систематической подводно-археологической экспедиции, работавшей на памятнике в 1971–1979 гг. под руководством С. Д. Крыжицкого [2, 41]. В ходе работ экспедиции были обследованы (обмеры и шурфовка) ранее известные скопления камней: «пристань», развалы северных стен, скопления камней возле участка НГ, проведено визуальное обследование участка в целом, а также открыты два новых объекта — так называемые амфорные поля, образовавшиеся на месте существования припортовых складов. Особое внимание было уделено стратиграфическим разрезам и максимально точным обмерам подводных объектов.



Рис. 1. План Ольвии



Полученные тогда данные позволили выдвинуть некоторые гипотезы относительно размеров и общей топографии Нижнего города. Восточная граница городища проходила в 170 м от берега в районе «пристани», в 210 м в районе развала послегетской стены и в 290 м у амфорного поля II. Исходя из анализа обнаруженных строительных остатков, высказали предположение, что город не имел никаких оборонительных сооружений со стороны моря. Кроме того, рассмотрев конфигурацию берега, С. Д. Крыжицкий пришел к выводу, что гавань Ольвии могла разделяться на две части — военную (южная) и торговую (северная).

Таким образом в результате проведенных исследований 1970-х гг. была подсчитана минимальная площадь затопленной части Нижнего города: 12 га в V–IV вв. до н. э., 17 — в эллинистическое время, 4,5 — огороженной стенами и 6–7 — с учетом припортового района в римское время.

В дальнейшем было еще несколько попыток провести подводные исследования (в 1992 г. — с группой итальянских аквалангистов, в 2005 г. — силами запорожских аквалангистов), но все они характеризовались несистематичностью и отсутствием четких научных планов.

Так, работы 1992 г. совместно с итальянским клубом «Италия» проводились всего 3 дня, результаты констатировали выводы 1970-х гг.: культурный слой в основном переотложен [3]. Работы 2005 г. были одними из самых перспективных, что было обусловлено в первую очередь хорошим техническим обеспечением экспедиции [4]. Но и в этот раз, в отсутствие подготовленных подводных археологов-античников, исследования не были продолжены в следующем сезоне.

Учитывая последнее, в 2009 г. Департамент подводного наследия ИА НАНУ при поддержке античного отдела ИА НАНУ принял решение по созданию Ольвийской подводно-археологической экспедиции.

В мае 2010 г. были проведены первые разведочные работы, имевшие целью в первую очередь общее ознакомление с памятником. К тому же весна является оптимальным временем для проведения подводных работ, поскольку воды лимана остаются относительно чистыми (видимость до 1–2 м).

Задачи разведки сводились к следующему: картографирование дна и создание плана современного состояния затопленной части городища с нанесением всех видимых остатков на дне. При исследовании использовалась такая методика: в прибрежной полосе городища через каждые 5 м были размещены реперные точки, от которых строго на восток были проведены 150-метровые параллельные трассировочные шнуры под водой. Таким образом, подводная территория была разбита на параллельные линии (секторы) через каждые 5 м. Эти трассировочные тросы через каждые следующие 5 м были обозначены указанием длины. Это, в свою очередь, сформировало виртуальные перпендикулярные линии. Каждый аквалангист работал на каждой отдельной линии с запада на восток и фиксировал на планшетной доске все особенности дна, в т. ч. и глубину. Поскольку ориентирование под водой затруднено, данная конструкция должна была улучшить уровень фиксации обнаруженных под водой объектов.



Визуальный осмотр линии приобья показал наличие на всей протяженности береговой линии нижнего города Ольвии массового количества фрагментов окатанной керамики от архаики до поздней античности, а также большое количество камней самого разнообразного размера. Основная масса керамического материала и камней сосредоточена в полосе до 40 м от берега, далее располагается зона песков и илов.

Характер дна в районе раскопа «НГ» следующий (рис. 2):
 0–40 м — зона массового распространения керамических фрагментов и камней разных величин;
 40–100 м — зона песков, наличие высоких водорослей, одиноколежащих массивных камней, единичные керамические фрагменты;
 100–150 м — зона илов, практически ровное дно.

В целом топография затопленной части памятника практически не изменилась со времени снятия топографического плана С. Д. Крыжицким в начале 1980-х гг. На расстоянии 43 м от берега была осмотрена так называемая «площадка», обследованная экспедицией С. Д. Крыжицкого в 1973 г. Примечательно, что тогда эта «площадка» из массивных каменных плит находилась в 35 м к востоку от линии клифа в районе участка «НГ». Таким образом за последние 35 лет еще до 10 м берега было уничтожено береговой абразией и размывто водами лимана.

На расстоянии 110 м к востоку от линии клифа в районе участка «НГ» с целью проверки наличия культурного слоя был заложен шурф 2 × 1 м. Мощность переотложенного культурного слоя составила всего 0,3–0,5 м, среди находок превалировал материал римского времени.

В ходе работ в шурфе удалось установить следующую стратиграфию:
 1. слой плотного глинистого ила мощностью 5–7 см, не содержит материала;
 2. слой песка мощностью до 20 см, содержит единичные окатанные фрагменты керамики;
 3. слой песка с темно-серой супесью мощностью до 30 см, представляет собой переотложенные остатки культурного слоя, насыщенного керамическими фрагментами; в целом слой достаточно мешаный, хотя в нем и превалируют находки первых веков нашей эры.

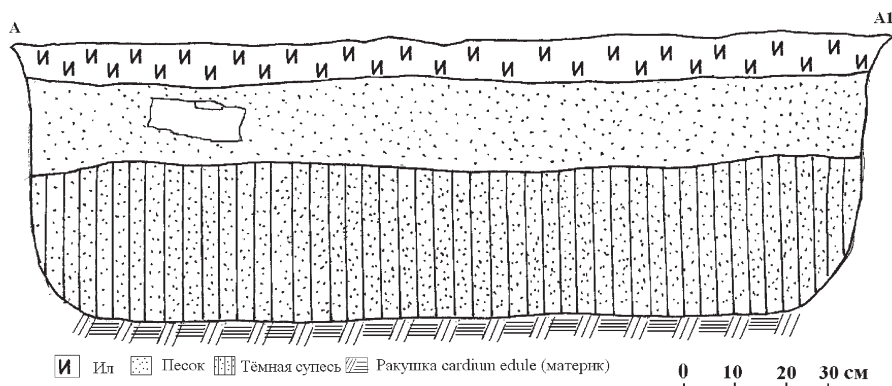


Рис. 2. Стратиграфия шурфа 1



Нижний материковый подстилающий слой представляет собой слой ракушки *cardium edule*.

В июле полевого сезона 2010 г. в прибрежной части нижнего города Ольвии были продолжены работы на раскопе «Клиф-2», прерванные в 2001 г. в связи с выходом по всей площади раскопа на уровень вод лимана. Общая площадь участка, подвергшаяся исследованию в 2010 г. — 31,5 м², мощность изученных культурных напластований составила от 0,4 до 0,75 м.

Был доследован «Подвал II» с использованием метода отсечной дамбы (рис. 3). Впервые в отечественной практике подобный метод использовался при исследованиях Фанагории. Периметр дамбы сформировали 70 мешков с песком, обернутые снаружи в плотный слой целлофана. Вода из раскопа откачивалась с помощью мотопомпы. После откачки внешний вывод воды был направлен на промывку грунта из раскопа по слоям в специальном коробе из металлической сетки. В целом метод себя оправдал. За 3 недели работ был снят слой на уровне 0,4–0,7 м, сделаны стратиграфические разрезы, а промывка грунта позволила выбрать даже самые мелкие фрагменты керамики.

Резюмируя сказанное, отметим, что на данный момент накоплено достаточное количество разведочных данных, что, в свою очередь, подготовило хороший базис для проведения полномасштабных подводных археологических исследований силами комплексной регулярной подводной экспедиции на памятнике. С учетом общей площади затопленной части городища (до 17 га), исследования должны носить планомерный и масштабный характер. Небольшие глубины (от 0 до 3 м) делают район доступным для любого вида исследования с привлечением всех типов техники, удаляющих грунт. Структура и характер культурного слоя позволяют его удалять как мануальным методом, так и с помощью пульп. К тому же метод отсечной дамбы может применяться по всей зоне приобья как минимум до глубины 0,5–0,7 м. Создание же конструкции типа «плавучий док» с возможностью его затопле-



Рис. 3. Работы на участке Клиф-2



ния и откачки воды видится нецелесообразным ввиду относительно небольшой мощности культурного слоя.

Последующие подводные археологические работы на памятнике должны быть в русле такой программы:

- ✓ проведение спасательных подводно-археологических исследований в зоне прибрежья «Нижнего города»;
- ✓ проведение тотальной разведки с шурфованием затопленной части «Нижнего города» с целью дополнения данных предыдущих экспедиций 1970–1980-х гг.;
- ✓ уточнение границ наличия культурного слоя под водой;
- ✓ определение приоритетных мест для дальнейших исследований и проведения систематических полномасштабных раскопок под водой с соблюдением методики археологической фиксации с целью выявления новых объектов подводной культурного наследия и наблюдения и надзора за ранее открытыми. Последние меры необходимы в связи с постоянным разрушением подводной и прибрежной части памятника, которое происходит как вследствие действия факторов естественного происхождения (ветровая, водная, химическая эрозия), так и вследствие влияний антропогенного характера;
- ✓ проведение визуального обследования смежных подводных акваторий;
- ✓ создание концепции музейной экспозиции выявленных в ходе исследований предметов культурного наследия с последующим ее воплощением;
- ✓ создание генерального плана всех известных и вновь выявленных объектов затопленной и разрушенной части города.

В последующие годы Департамент подводного наследия ИА НАН Украины намерен продолжать стационарные работы на памятнике. Таким образом, подводные археологические исследования затопленной части Ольвии, безусловно, имеют большие перспективы и могут стать базой для подготовки нового поколения подводных археологов-античников восточноевропейского региона.

Список литературы

1. *Карасёв А. Н.* Планы Ольвии XIX в. как исторический источник для исторической топографии города // МИА. 1956. № 50.
2. *Крыжицкий С. Д.* Основные итоги изучения затопленной части нижнего города Ольвии // Античная культура Северного Причерноморья. К., 1984. С. 36–65.
3. *Крыжицкий С. Д., Назаров В. В., Кративина В. В.* Отчет о работе украинско-итальянской экспедиции по исследованию затопленной части Ольвии в 1992 г. К., 1993. 8 с. НА ИА НАН Украины.
4. *Крыжицкий С. Д., Смирнов А. И.* Отчет по подводным исследованиям затопленной части Ольвии в 2005 году. К., 2006. С. 170–175. НА ИА НАН Украины.
5. *Орбели Р. А.* Исследования и изыскания. Материалы к истории подводного труда с древнейших времен до наших дней. М.; Л., 1947.
6. *Шилик К. К., Федоров Б. Г.* Геоакустическое исследование подводной Ольвии // СА. 1968. № 4. С. 126–137.

О локализации места Коростынского сражения. Подводные исследования на озере Ильмень

А. М. Иванов, А. В. Степанов

About Locating of Korostyn Battle Area: Underwater Research in the Ilmen

A. Ivanov, A. Stepanov

In the medieval centuries there were no other routes on the Russian Plain except water ones. Water transport was significant for development of Russia since it provided communication. Novgorod underwater and archeological expedition is trying to solve the problem of significance veiling of shipbuilding and navigation in Russian pre-Petrine history. A. Ivanov, Deputy Chairperson of Novgorod Regional Underwater Activities Federation, organized a programme of underwater research aimed at revelation of the information about dramatic events which took place in the Ilmen Lake in the second part of the 15 century. Research programme consists of search for material traces of warfare between Novgorod naval and unmounted arrays with Moscow forces which took place in summer 1471 on the south Ilmen coast, in the area of Korostyn settlement on the rivers Lovat and Shelon.

In order to locate the area of mass utilization of trophies it was decided to use magnetometric research method with further underwater and archeological research using diving station operated by qualified staff and equipped with diving devices.

К сожалению, только узкие специалисты понимают, что в средние века на Русской равнине других путей сообщений, кроме водных, практически не существовало. Водный транспорт имел решающее значение в развитии Русского государства, обеспечивая его коммуникации. Проблему вуалирования значения судостроения и судоходства в русской до-

А. М. Иванов, А. В. Степанов [A. Ivanov, A. Stepanov] (✉)

Региональное отделение КПДР — «Новгородская областная Федерация подводной деятельности», Россия [Regional branch of Russian Underwater Activities Confederation—Novgorod Regional Underwater Activities Federation, Russia]
e-mail: diver@mail.natm.ru



петровской истории пытается решить Новгородская подводно-археологическая экспедиция. А. М. Иванов, зампредела Новгородской областной федерации подводной деятельности, взял на себя организацию программы подводных исследований, призванных прояснить туманную информацию о драматических событиях, происходящих на Ильмень-озере во второй половине XV в.

Программа исследований заключается в поисках материальных следов военных столкновений новгородских судов и пешей ратей с московским войском, произошедшим летом 1471 г. на южном побережье озера Ильмень, в районе села Коростынь на реках Ловать и Шелонь. Единственным источником информации о тех событиях являются летописи, излагающие происходившее противоречиво и тенденциозно. В ходе событий новгородцы традиционно применяли суда и пеший строй, а московские войска — конные подразделения. Противостояние закончилось поражением новгородской республики и подчинением ее московскому великому князю Ивану III. После подписания мирного договора произошла еще одна трагедия, когда в шторм погибло «7 000 душ» жителей Старой Руссы, возвращавшихся из эвакуации через озеро Ильмень в учанах к месту постоянного проживания [6, 195–199].

Никаких материальных следов разгрома 5 тыс. всадниками московского воеводы Даниила Холмского 30-тысячного войска новгородского на реке Шелонь и уничтожения судовых ратей в Коростыни и на реке Ловать традиционными методами не было обнаружено.

Особенностью события 1471 г., произошедшего на юго-западном побережье озера Ильмень, в районе села Коростынь (рис. 1), заключается в том, что вооруженное столкновение московского конного войска, стоявшего лагерем у побережья озера Ильмень, и новгородского лодейной рати, высадившейся с судов, произошло, по всей видимости, на пляже в непосредственной близости или непосредственно на мелководье в районе высадки. Проект Новгородской подводно-археологиче-

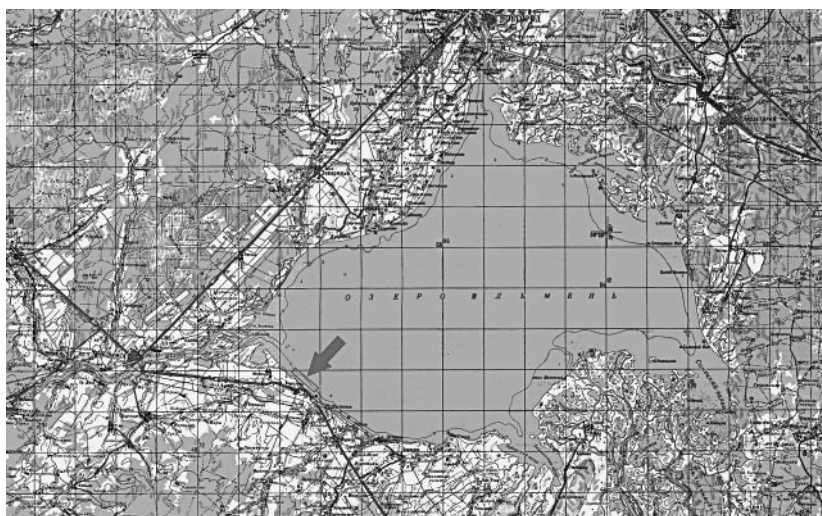


Рис. 1. Участок исследований в районе села Коростынь на озере Ильмень



ской экспедиции основывался на летописных утверждениях о гибели новгородцев, уничтожении москвичами судов и предметов вооружения в воде. Для локализации места массовой утилизации трофеев было решено применить магнитометрический метод исследования.

Исследуемый полигон $3 \times 0,8$ км в районе села Коростынь ориентирован вдоль изобаты 1,5 м. Применялся морской буксируемый магнитометр SeaSPY производства Marine Magnetics (Канада), предоставленный для этой цели ЗАО «Искатель» (Санкт-Петербург). Магнитная съемка проводилась зимой со льда. Буксируемое устройство крепилось на специально изготовленных санках и буксировалось за автомобилем на скорости до 10 км/час. Частота галсов магнитной съемки — через 10 м. В дальнейшем для более детальной магнитной съемки применялся портативный протонный магнитометр МИНИМАГ производства ФГУНПП «Геологоразведка» (Санкт-Петербург), размещенный на немагнитной надувной шлюпке. Детальная магнитная съемка проводилась на локальных участках галсами через 3 м, со скоростью 3 км/час. Напряженность магнитного поля с навигационными данными от GPS-приемника записывалась на жесткий диск, что в последующем позволило создать электронную карту магнитных аномалий.

Съемка выявила наличие на исследованном участке 140 магнитных аномалий напряженностью от 5 до 130 нТс. Было локализовано 5 участков повышенной концентрации Fe-магнитных аномалий, где их плотность выше средней.

Водолазная станция, укомплектованная квалифицированным персоналом, оснащенная водолазным снаряжением и оборудованием, размещалась на судне (МСП) «Аквилон» и плавучей водолазной площадке (рис. 2). Спуски выполнялись также с надувных моторных шлюпок.

В течение летнего сезона глубина озера значительно уменьшается. Водолазные работы выполнялись двумя методиками.

1. При глубине более 1,5 м экипаж надувной моторной шлюпки по GPS в координатах Fe-магнитной аномалии устанавливал буй. В непосредственной близости становился на якорь водолазный катер — так, чтобы буй находился под кормой. Водолаз-исследователь выполнял допоиск с помощью подводного металлодетектора. Раскапывал донные отложения и идентифицировал предмет. Страховый водолаз помогал надевать снаряжение, подавал необходимое оборудование. Находился в готовности оказать помощь работающему водолазу в случае аварийной ситуации под водой. Вел наблюдение за судоходством в районе работ. Обеспечивающий помогал надевать снаряжение на водолаза, находясь у трапа, обеспечивал чистоту (свободу) шланг-сигнала, закрепленного на водолазе, и с его помощью контролировал перемещения исследователя, обеспечивал связь, используя код сигналов концом.

2. При глубине менее 1,5 м водолазная станция состояла из двух человек. Обеспечивающий в гидрокостюме с футштоком и GPS-навигатором выходил на точку или проходил галсами квадрат через 2 м. Фиксировал глубину и координаты находок. Обеспечивал и страховал водолаза. Водолаз-исследователь с подводным металлодетектором осуществлял допоиск предмета, вызвавшего Fe-магнитную аномалию, извлечение его из грунта.



Рис. 2. Плавбаза подводно-археологической экспедиции

Особенность исследовательской работы водолаза на дне озера Ильмень является ограниченная видимость. Летом в мутной, насыщенной взвешенными частицами воде водолаз не видит далее 10 см. При волнении видимость падает до нуля. Навигация осуществлялась с помощью GPS-приемника Garmin GPS60Cx. Фиксация высотных отметок проводилась с коррекцией по ежедневной уровневой сводке Новгородского района водных путей и судоходства ГБУ «Волго-Балт».

Водолазное обследование показало, что дно озера на данном участке песчаное, с отдельными валунами и валунными грядами. Стратиграфически его структура представлена плотным слоем песка, мощность которого составляет всего от 20 до 30 см, покрывающего материковую сине-зеленую девонскую глину. Очевидно, что эрозионные процессы на данном участке отсутствуют, а аккумулятивные выражены крайне слабо. Волновое и ледовое воздействие гасится верхними слоями песка. Все находки позднего хронологического периода (XVIII–XX вв.) располагаются в песчаном слое, а наиболее ранние (XII–XV вв.) — в зоне его нижней границы.

Водолазному обследованию подвергались участки концентрации магнитных аномалий. В основном Fe-магнитные аномалии оказались представлены бытовыми, военными и техническими железными предметами — такими, как металлические профили, тракторные траки, использовавшиеся как якоря, пули и осколки артиллерийских и авиационных боеприпасов, консервные банки и бутылки. Однако среди массовых находок на 5-метровом участке найдены и археологические предметы. Большую долю среди археологических находок составляют конские подковы и их фрагменты — 21 экземпляр двух типов [4, 83–84]. Среди них 4 целых экземпляра и 17 фрагментов.

Первый тип представляет собой подковы в форме полукруга с одним передним шипом и четырьмя (в одном экземпляре — с 6) подпрямоугольными отверстиями для гвоздей. Размеры: ширина 98–108 мм, длина 65–78 мм, высота шипа с основанием — 23–28 мм. Тип представлен двумя вариантами.



Вариант 1 (6 экз.): ширина 98 мм, длина 65 мм, высота шипа с основанием — 24–28 мм. Форма шипа — плоская пирамида с шириной основания меньше высоты. Ширина почти в два раза больше длины. Эти подковы покрывали только переднюю кромку копыта и имели четыре подпрямоугольных отверстий для гвоздей. Это самый ранний тип подков, встречающийся в археологических слоях с XII в.

Вариант 2 представлен подковой шириной 108 мм, длиной 78 мм, высота шипа с основанием — 23 мм. Форма шипа — узкая пирамида с шириной основания больше высоты. Эта подкова покрывала большую часть копыта и имела шесть подпрямоугольных отверстий для гвоздей, соединенных неявно выраженным желобком.

Второй тип представлен подковами в форме трехчетвертного овала с двумя или тремя шипами (14 экз.). Подковы этого типа значительно крупнее. Размеры: ширина 116–122 мм, длина 108–123 мм. Второй тип делится на две разновидности.

К варианту 1 (11 экз.) относятся подковы, имеющие четкие округлые контуры, глубокие желобки с симметрично расположенными в них шестью или восемью узкими отверстиями. Шипы раскованы по большей части в форме прямоугольной призмы.

Вариант 2 (3 экз.) имеет неровную пластину, желобки, в которых находятся отверстия для гвоздей, шипы сформированы за счет сгиба пластин.

Пули Минье — 17 шт. так называемого «расширительного типа» от принятой на вооружение русской армией в 1857 г. дульнозаряжаемой «6-линейной нарезной винтовки». Свинцовая, цилиндро-коническая пуля длиной 21 мм, диаметром 16 мм с углублением в донной части, закрытом железной чашечкой, которая при выстреле расширяла пулю и вгоняла ее в нарез.

Из судовых деталей обнаружены 15 ластовых скоб 1 типа [2, 92–98] и 8 кованых гвоздей. Скобы ленточного типа в развернутом виде имеют форму узкого (соотношение длины к ширине 5:1) параллелограмма и тупоугольного равнобедренного треугольника. Длина их горизонтальной перемычки не превышает 35 мм, ширина — 16 мм. Высота ножек — 25 мм. Толщина пластины 1,5–1,7 мм.

В числе индивидуальных находок — орнаментированный перстень из свинцово-оловянистого сплава с пустой ячейкой под вставку и нательный крест четырехконечный односторонний с сердцевидными концами и лучистым венцом вокруг средокрестия, тип VI, XVII–XIX вв. [1, 326–360].

Оружейные находки представлены наконечниками колющего и метательного оружия (рис. 3).

✓ Наконечник копья с пером в виде четырехгранного стержня длиной и воронковидной втулкой относится к V типу [3, 5–26]. Длина общая 245 мм, наконечник длиной 150 мм, максимальным сечением 10 × 10 мм, минимальным — 6 × 6 мм, кончик утрачен. Втулка длиной 95 мм, диаметром 35 мм. Наконечник копья был расположен на глубине 45 см под уровнем поверхности грунта в вертикальном положении втулкой вверх. По всей видимости, он был воткнут в материковую глину со значительным усилием.



Рис. 3. Оружейная часть археологических находок

✓ Наконечник копья с относительно широким пером удлиненно-треугольной формы и воронковидной втулкой относится к типу III [3, 5–26]. Поперечное сечение лезвия ромбическое, на лезвии заметна продольная грань. Длина общая 240 мм, перо длиной 170 мм, максимальной шириной 23 мм, кончик утрачен. Втулка сохранилась частично, ее длина 70 мм, диаметр 25 мм.

✓ Наконечник сулицы, тип VI [3, 5–26] с пером вытянуто-треугольной формы и черешком вместо втулки. Длина общая 200 мм, перо длиной 70 мм, максимальной шириной 118 мм, кончик утрачен. Черешок длиной 13 мм, шириной 8 мм.

✓ Наконечник стрелы плоский черешковый листовидный с наибольшим расширением у острия, тип 65 [5, 75]. Длина общая 47 мм, перо длиной 43 мм, шириной 9 мм. Черешок утрачен. Пропорции пера 1 : 4,7.

Косвенно к событиям 1471 г. можно отнести находку топора. Топор имеет широкое, слегка асимметричное трапециевидное лезвие клиновидного сечения. Нижняя кромка бойка имеет четко выраженную бородку. Проух треугольный. Задняя кромка обуха значительно вытянута вниз. Размеры: длина 13 см, ширина лезвия 8 см. Проух: длина 5,0 см, ширина 2,3 см. Бородка 1,5 см.

В результате проведенных исследований магнитометрической съемке и водолазному обследованию подвергся участок неосушаемого в межень озерного дна длиной 3 × 0,8 км в районе села Коростынь. В районе мыса, расположенного в 1 км к северо-западу от села, обнаружено единственное незначительное скопление разнообразных археологических находок, в том числе предметов средневекового вооружения. Очевидно, что данный участок озерного побережья имел особенное значение в хозяйственном использовании.



Рельеф берега в районе сел Коростынь — Пустошь представляет собой самую высокую часть ильменского глинта — 15-метровый обрыв. На участке Коростынь — Мстоня глинт разделяется на два уступа, между которыми находится широкое плато, полого спускающееся в сторону озера. Верхний уступ отходит от берега в западном направлении, по нему идет дорога Шимск — Коростынь — Старая Русса. Нижний уступ не превышает 2–3 м в высоту, но разорван пологим песчаным склоном на локальном участке в районе мыса. На трехверстной карте 1912 г. нанесена дорога к мысу. По всей видимости, этот участок берега издревле используется для схода и съезда к озеру. В зимний период сюда выходил санный путь из Новгорода, проходивший по льду озера. Об этом свидетельствуют и находки большого количества подков разных хронологических периодов.

Береговой склон озерного дна на изучаемом участке имеет как свободные от валунов участки, так и каменные гряды. Не исключено, что каменная гряда имеет искусственное происхождение. Ввиду отсутствия естественных бухт и заводей, в условиях пологого, покрытого крупными моренными валунами, открытого с запада, севера и востока побережья каменная дамба и чистое песчаное дно рядом с ней представляет собой естественное (или искусственное) укрытие для подходящих к берегу судов. Находки ластовых скоб и кованых гвоздей свидетельствует о присутствии в указанном районе деревянных судов традиционной постройки, использовавших ластовое уплотнение швов.

Предметы вооружения, найденные на исследуемом участке, близки по своей типологии к XV в., что позволяет с большой долей уверенности предполагать, что именно в этом месте происходила высадка на берег новгородской судовой рати и бой с московским войском. Они либо попали в воду при высадке, либо были утрачены в процессе боя или отступления (посадки в лоды), либо были утилизированы победившей стороной. Осознавая разницу между временем события — первой декадой июля и летним меженным уровнем — на конец августа можно предположить, что основная масса брошенных в воду предметов после падения уровня воды (около 1 м) оказалась на суше или в зоне мелководья и была собрана воинами или местными жителями для вторичного использования.

Список литературы

1. *Винокурова Э. П.* Металлические литые кресты-тельники XVII в. // *Культура средневековой Москвы. XVII век.* М.: Наука, 1999. С. 326–360.
2. *Дубровин Г. Е.* Водный и сухопутный транспорт средневекового Новгорода по археологическим данным. В 2-х т. М., 2000. 445 с.
3. *Кирпичников А. Н.* Древнерусское оружие (вып. 2) // *Археология СССР. Свод археологических источников.* Л., 1966. Вып. Е1–36. 147 с.
4. *Кирпичников А. Н.* Снаряжение всадника и верхового коня на Руси IX–XIII вв. // *Археология СССР. Свод археол. источников.* Л., 1973. Вып. Е1–36. 140 с.
5. *Медведев А. Ф.* Ручное метательное оружие (лук, стрелы и самострел) VIII–XIV вв. // *Археология СССР. Свод археол. источников.* М., 1966. Вып. Е1–36.
6. *Полное собрание русских летописей.* М., 2004. Т. XLIII. 367 с.

Потенциальные объекты охраны подводного природного наследия России

А. Н. Иванов

Potential objects of protection of an underwater natural heritage of Russia

A. Ivanov

Problems of creation of objects of an underwater natural heritage in Russia are analyzed. Two possible approaches are discussed at revealing of objects of an underwater natural heritage. The first approach—use of criteria of UNESCO for inclusion in the list of the world natural heritage. The second approach—use of the scheme “representative-unique-diverse-productive”. It is shown that on a global scale potential objects of an underwater natural heritage in Russia are Bering strait and a shelf of Commander Islands. At lower levels (subglobal, regional) Peter the Great bay, an underwater volcano of Pijpa, a bay of Kraternaja, the Sirenkovsky ice-hole, island of Ancient Murrelets concern similar objects and others.

Введение

Сохранение природного наследия является одной из наиболее актуальных проблем современности. На конец 2010 года под охраной конвенции о Всемирном наследии находилось более 900 объектов, из которых 181 — природные. Вместе с тем абсолютное большинство природных объектов, включенных в этот список, относятся к суше. Имеющиеся исключения (Большой Барьерный риф и некоторые другие) только подтверждают это правило. Подобная ситуация во многом связана с определенным этапом развития теории и практики заповедного дела,

А. Н. Иванов [A. Ivanov] (✉)

МГУ им. М. В. Ломоносова, географический факультет, Москва, Россия [Moscow State University of M. V. Lomonosov, Moscow, Russia]

e-mail: a.n.ivanov@mail.ru



которое зарождалось на суше. Интерес к охране морских экосистем проявился значительно позднее, с 60-х гг. XX в. К настоящему времени площадь морских резерватов охватывает не более 1 % акватории Мирового океана, хотя на суше этот показатель приближается к 12 % [6, 184]. Большая часть морских резерватов сосредоточена в прибрежной зоне, здесь различные формы охраны охватывают около 7 % акватории. Максимальное число морских резерватов отмечено для коралловых рифов, здесь под охраной находится около 20 % от их суммарной площади [11, 41–56].

Охрана морских экосистем в России находится на начальном этапе формирования. Основные причины этого — недостаточная разработанность теории и методологии морского заповедного дела, слабая изученность подводных ландшафтов, несовершенство законодательства, ограничивающего возможность создания многих категорий морских ООПТ. При этом понятие «подводного природного наследия» не имеет общепризнанного определения и в научном отношении исследовано недостаточно, большинство работ в этой области связано с объектами подводного культурного наследия (ушедшие под воду города, затонувшие суда и т. п.). Цель настоящей статьи — анализ возможных подходов к выявлению объектов подводного природного наследия и краткая характеристика выявленных объектов.

Подходы к выявлению объектов подводного природного наследия

Критерии, позволяющие относить тот или иной объект к категории «подводного природного наследия», разработаны пока недостаточно. На современном этапе представляется возможным использование двух подходов. Первый, наиболее очевидный, — применение критериев, представленных в руководстве по выполнению Конвенции об охране природного и культурного наследия (ЮНЕСКО, 2005), в соответствии с которым для идентификации подобных природных объектов могут быть использованы критерии VII (уникальные природные явления или территории исключительной природной красоты и эстетического значения), VIII (выдающиеся примеры отражения основных этапов истории Земли, включая следы древней жизни, значимые геологические процессы, которые продолжают происходить в развитии форм земной поверхности, существенные геоморфологические или физико-географические особенности рельефа), IX (выдающиеся примеры важных, протекающих и в настоящее время экологических и биологических процессов, происходящих в эволюции и развитии наземных, пресноводных, прибрежных и морских экосистем и сообществ растений и животных) и X (природные ареалы наибольшей важности и значения с точки зрения сохранения в них биологического разнообразия, в том числе ареалы исчезающих видов, представляющие выдающееся мировое достояние с точки зрения науки и сохранения природы). Для включения в список наследия достаточно одного любого критерия. Эти критерии имеют признанный международный статус, однако направлены на выявление и сохранение природных феноменов



преимущественно глобального уровня и не в полной мере учитывают специфику подводных экосистем.

Второй подход, предложенный для выявления морских объектов, заслуживающих охраны — модель исследования «репрезентативность — уникальность — разнообразие — продуктивность» [5, 22–27]. В основу *репрезентативности* положена идея необходимости сохранения в естественном состоянии эталонных образцов природы, представляющих подводные природные объекты на разных уровнях иерархии. Необходимая составляющая при оценке репрезентативности — биогеографическое или физико-географическое районирование. Автором предложены схемы физико-географического районирования арктических и дальневосточных морей России, основанные на трехступенчатой таксономической системе единиц: физико-географическая страна (морской бассейн) — область (климатическая зона внутри бассейна) — провинция. Предварительный анализ показал, что из 21 физико-географической провинции, выделенной на шельфе дальневосточных морей, только в одной — Командорской — уровень представленности в существующих ООПТ морского ландшафтного и биологического разнообразия может считаться адекватным. В 7 физико-географических провинциях функцию репрезентативности МР можно оценить как удовлетворительную и в 13 она не представлена совсем.

Уникальность определяется как неповторимость природных объектов и явлений и в математическом виде вычисляется произведением минимальных вероятностей встречаемости на определенной территории нехарактерных элементов природной среды. В соответствии с этим уникальность может рассматриваться на разных уровнях: глобальном, субглобальном, региональном, локальном. Уникальность также может рассматриваться в разных аспектах: а) как географический феномен; б) определяться необычайно высоким видовым разнообразием морских экосистем, наличием большого числа редких видов, эндемиков; в) быть связанной с выдающимися экологическими (средообразующими) функциями природных объектов [4, 1–154]. Для выявления объектов природного наследия критерий уникальности имеет особое значение.

При анализе *разнообразия* в контексте рассматриваемой проблемы обычно рассматривается биологическое разнообразие морских и прибрежных экосистем, наличие редких или особо ценных видов. В общем виде процедура выбора участка для сохранения биоразнообразия заключается в том, что среди множества подводных ландшафтов необходимо в первую очередь сохранить тот, что наиболее богат видами, затем наименее сходный с ним (хотя он может быть и не вторым по видовому богатству), потом наиболее отличающийся от двух первых и т. д. Строгое решение этой задачи в настоящее время лимитируется недостаточной изученностью распределения морских организмов.

Продуктивность морских экосистем выступает в качестве одного из важных критериев при выделении участков, заслуживающих природоохранного статуса. Районы высокой биопродуктивности играют огромную роль в функционировании морских экосистем, поддержании важнейших экологических процессов. Часто это могут быть относительно



небольшие по площади участки Мирового океана, но их экологическое значение распространяется далеко за пределы района.

Предложенная модель «репрезентативность — уникальность — разнообразие — продуктивность» позволяет выделять потенциальные районы, выдающиеся по тем или иным особенностям структуры и функционирования морских экосистем, где существуют предпосылки для организации морских резерватов или других видов оптимизации природопользования. Наложение нескольких вышеприведенных показателей в каком-либо районе однозначно свидетельствует об экологической ценности акватории и необходимости ее охраны.

Наиболее значимые потенциальные объекты подводного природного наследия России

Используя оба подхода, можно попытаться выделить наиболее выдающиеся природные объекты в российских морях. На наш взгляд, в этом отношении прежде всего выделяются два таких объекта — Берингов пролив и шельфовая зона Командорских островов.

Берингов пролив имеет огромное средообразующее значение, так как через него происходит постоянный водообмен между Северным Ледовитым и Тихим океанами. Течение направлено из Берингова моря в Северный Ледовитый океан, в среднем расход его в проливе составляет около $1,2 \times 10^6$ м³/сек. В отдельные годы, особенно в зимнее время, циркуляция вод может принять противоположный характер и через западную часть Берингова пролива в провинцию поступают холодные воды и продвигаются вдоль Чукотского побережья [7, 1–199]. Концентрация биогенов в водах пролива является необычайно высокой, что обеспечивает один из наиболее высоких в мире уровней первичной продукции. Столь значительная продукция фитопланктона в течение долгого полярного дня играет огромную роль, поскольку является базисным звеном всей трофической пирамиды. Очень высокой биомассой и разнообразием отличается также зоопланктон. Несмотря на разнообразие и изобилие зоопланктона, он не в состоянии компенсировать огромную биомассу и продуктивность фитопланктона, который, отмирая, превращается в детрит и приводит к высочайшей продуктивности бентосных сообществ. Биомасса донной фауны составляет в среднем 500–1 000 г/м², часто — более 1 000 г/м². Вероятно, это связано с локализацией на песчаных грунтах и глубинах менее 50 м громадных скоплений плоских морских ежей, которые могут давать биомассу до 2–4 кг/м². Сообщества зоопланктона и бентоса, в свою очередь, являются основным источником питания для многих морских млекопитающих и птиц. Только на островах Большой и Малый Диомид в Беринговом проливе гнездятся свыше 3,5 млн морских колониальных птиц. Примерно столько же еще гнездится на береговых обрывах чукотского побережья. Высокая продуктивность планктона и бентоса обеспечивает высокую численность и разнообразие питающихся ими китов (серый и гренландский киты, малый полосатик, горбач), тюленей, моржей, сивучей. Для гренландского и серого китов, белухи, тихоокеанского моржа, белого медведя и тюленей Берингов пролив являет-



са важнейшим миграционным коридором между Чукотским и Беринговым морями. Помимо того, что он выступает как «узел» миграционных маршрутов морских млекопитающих и птиц, отличается необычным для высоких широт биоразнообразием, он также является примером уникальной биологической и геологической эволюции вследствие периодического появления и исчезновения в плейстоцене Берингийского моста суши, соединяющего Азию и Северную Америку. Предполагается, что последнее исчезновение Берингийского моста суши произошло около 12–13 тыс. лет назад [10, 9–27]. Во время своего существования Берингийская суша являлась местом «эволюционного взрыва», приведшего к формированию большого числа филогенетических ветвей, различных семейств, родов и видов.

В шельфовой зоне Командорских островов особенности рельефа дна и гидрологического режима создают уникальное разнообразие типов местообитаний, необычное вертикальное распределение, специфическую мозаичную структуру сообществ и очень высокое видовое разнообразие. Островной шельф, окружающий острова, представляет выровненную платформу шириной от 2 до 34 км, располагающуюся на глубинах до 50–200 м. С севера и юга шельф ограничен крутыми уступами (высотой до 4 000 м), связанными с системой глубинных разломов. Своеобразие рельефа дна в районе Командорских островов, которые, подобно горному пику, вздымаются с громадных глубин почти вертикально, обуславливают подъем теплых глубинных тихоокеанских вод у берегов островов. Эти теплые воды поднимаются у берегов Командор до глубины 150 м, то есть настолько близко к поверхности, что в состоянии поддерживать положительную температуру воды и в верхних слоях. Это подогревающее действие глубинных вод действует всё время и не позволяет зимой образовываться ледяному покрову. Подобные особенности рельефа и гидрологической циркуляции (острова омываются водами холодного течения с севера, также сюда доходят ответвления теплого течения от Японских островов) обуславливают крайне своеобразный подводный мир шельфовой зоны. Фауна и флора представлена преимущественно элементами азиатского и американского происхождения, а также включает виды из более южных районов (Курильские и Японские острова). Специфическая черта подводных биоценозов — необычайно высокое видовое разнообразие во многих группах организмов (к настоящему времени выявлено 150 видов макрофитов, 60 видов полихет, 39 видов брюхоногих моллюсков, что значительно превосходит видовое разнообразие в районах с близкими природными условиями, например на литорали Камчатки [3, 1–270]). На мелководном шельфе Командор (до изобаты 40 м) выявлено около одной тысячи видов только макробентоса. Особенно поражают подводные леса, состоящие из гигантских морских водорослей, преимущественно ламинарии и алярии, размеры которых достигают нескольких десятков метров. Ниже, на глубине 40–60 м, пояс водорослей сменяется зарослями мягких кораллов, альционарий, губок, окрашенных в яркие и разнообразные цвета. В составе подводной флоры и фауны имеется ряд эндемиков. Другая своеобразная черта Командорского шельфа — смещение в литоральную зону организмов, обитающих обычно в



сублиторали, или поднятие типично абиссальной фауны до глубины 200 м, что объясняется подъемом глубинных океанических вод. В прибрежных водах до настоящего времени часто встречаются кости стеллеровой коровы, исчезнувшей вследствие хищнического промысла около 250 лет назад.

В береговой зоне Командорских островов имеются крупные лежбища северного морского котика (около 250 тыс. особей), сосредоточена одна из самых крупных на Дальнем Востоке популяций калана (3 тыс. особей), встречаются тюлени (антур, ларга). У берегов островов расположены места нагула и зимовки или проходят миграционные маршруты нескольких видов китов — горбатого, японского, финвала, сейвала, малого полосатика, клюворыла и др. На береговых обрывах, мелких островах и скалах у берегов Командор гнездится около 1 млн морских колониальных птиц, 22 вида птиц из состава авифауны занесены в Красную книгу России. Изолированность Командорских островов в течение длительного времени способствовала протеканию своеобразных процессов биологической эволюции с формированием ряда эндемичных видов. Необходимо отметить, что с 1958 г. в 30-мильной зоне вокруг Командорских островов запрещен любой промысел и этот район, вероятно, является единственным местом в Северной Пацифике, где отсутствует промысловая нагрузка.

Таким образом, независимо от того, какие из рассмотренных выше двух подходов используются для идентификации объектов подводного природного наследия, и Берингов пролив и шельф Командорских островов выделяются как природные феномены глобального уровня.

На более низких иерархических уровнях (субглобальном, региональном) к числу уникальных морских природных объектов — потенциальных участков природного наследия — в морях России выделяется еще ряд морских экосистем.

Залив Петра Великого отличается прежде всего необычно высоким для российских морей биоразнообразием, а также чрезвычайно живописными подводными ландшафтами. Залив расположен на стыке умеренной и субтропической зон, здесь выявлено более 3 700 видов живых организмов — такого высокого уровня видового разнообразия в российских морях больше нигде не наблюдается [1, 1–167]. Доля низкобореальных и субтропических элементов в подводных биоценозах увеличивается вдоль побережья с севера на юг, достигая в самом южном заливе Посъет 20 %, а в хорошо прогреваемых полузакрытых бухтах даже 50 %. Наибольшее видовое разнообразие характерно для пояса водорослей на смешанных грунтах верхней сублиторали.

Необычные природные процессы и явления формируются вблизи действующих подводных вулканов. В российских морях наиболее известны два таких объекта — вулкан Пийпа в Беринговом море и бухта Кратерная на острове Янкича (Средние Курилы).

Вулкан Пийпа, представляющий собой вершину массива Вулканологов в западной части Берингова моря, был открыт в 1984 г. Подводный вулкан имеет две четко выраженные вершины — Северную и Южную. На Северной вершине гидротермальная активность сосредоточена в основном выше изобаты 450 м. Низкотемпературные высачивания



на склонах маркируются бактериальными матами, сосредоточенными главным образом в диапазоне глубин от 400 до 380 м. В некоторых местах наблюдаются теплые высачивания с температурой более 50 °С. Гидротермальные проявления Южной вершины несколько отличаются от Северной. Здесь излияния флюида происходит в основном вдоль системы трещин, а также трубок высотой до 40 см. Наиболее активные источники сосредоточены в районе гидротермального холма высотой более 10 м в центральной части вулканического конуса, сложенного баритом и карбонатом кальция. Наблюдается хорошо выраженная вертикальная поясность в распределении донной фауны [8, 104–114]. Важная особенность гидротерм вулкана Пийпа — обогащенность термального флюида газом, в том числе в свободной фазе. Большое количество метана, сероводорода и углекислого газа, поступающих в придонные слои воды, обуславливает обильное развитие бактериальных матов на значительных площадях. Это ведет к значительному повышению продуктивности придонных вод и осадка за счет продукции хемосинтеза и метанотрофии. Вулкан Пийпа имеет выдающееся научное значение, так как представляет уникальный объект для исследования вертикальной биологической поясности и влияния гидротермальных проявлений на состав и распределение фауны в условиях подводного вулканизма.

Бухта Кратерная представляет одну из немногих в мире мелководных морских экосистем, связанных с вулканическими проявлениями. Влияние горячих вод, содержащих сероводород, железо, марганец и многие другие элементы, обуславливает массовое развитие в толще морской воды диатомовых водорослей и инфузорий, содержащих золотистые водоросли. В солнечные дни инфузории поднимаются к поверхности воды в кратере, окрашивая ее в необычный красный цвет. Там, где в море просачиваются теплые и холодные вулканические воды, формируется большое разнообразие матов, в которых обнаружены термофильные бактерии, развивающиеся при температуре, намного превосходящей точку кипения воды. Обилие водорослей и инфузорий создает основу для существования в подводной части кратера множества животных, населяющих морское дно. Некоторые из этих организмов ранее были неизвестны науке. По разнообразию матов, обилию и оригинальности населения морского дна, необычным подводным экосистемам, функционирующим на основе хемосинтеза, бухта Кратерная, безусловно, представляет собой выдающийся природный объект.

Сирениковская полынья, простирающаяся на 60–70 км между косой Мээчкын и мысом Чукотский в северо-восточной части Анадырского залива вдоль изобат 20–30 м, представляет собой свободную ото льда в течение всего года акваторию, что уникально для таких высоких широт. Полынья формируется в результате совместного действия преобладающих здесь северных ветров и сильных береговых течений и отличается очень высокими значениями биопродуктивности и биоразнообразия. Одним из главных факторов высокой продуктивности является Анадырское течение, приносящее биогены и планктон в район полыньи. Зимой незамерзающая полынья является местом зимовки множества морских птиц, а также крупных скоплений моржей и белух. Летние лежбища моржей в бухте Руддера и на косе Мээчкын



являются крупнейшими в Беринговом море. Серый и гренландский киты, белуха, а также несколько видов тюленей (нерпа, ларга, лахтак) летом используют акваторию полярной пустыни как арену размножения и нагула, реже встречаются синий кит и горбач. Летом воды полярной пустыни служат местом кормежки для 1,5 млн морских колониальных птиц, гнездящихся на близлежащих скалистых берегах.

Необычные морские экосистемы формируются в шельфовой части некоторых островов, на которых имеются крупные гнездовые скопления морских колониальных птиц. Одним из них является остров *Старичков*, расположенный в Авачинском заливе в 3 км от побережья Камчатки. Остров имеет вулканическое происхождение, отличается разнообразным подводным рельефом с большим диапазоном глубин, преобладанием скальных крупноглыбовых грунтов и очень высоким разнообразием и продуктивностью подводных биоценозов. Одним из факторов этого, возможно, является крупное (52 тыс. особей) многовековое скопление на острове морских колониальных птиц, отмеченное еще Г. Стеллером. Метаболиты птиц, попадая в прилегающую акваторию, обуславливают повышенное содержание биогенов в прибрежных водах и влияют на состав и продуктивность морских экосистем [9, 276–279]. Объяснять необычный подводный мир острова Старичков только влиянием птиц, очевидно, нельзя, тем не менее на шельфе небольшого острова за последние годы обнаружено 87 видов макрофитов, 30 видов гидроидов, 18 видов асцидий, большое разнообразие актиний и других морских организмов, в том числе несколько ранее неизвестных для науки видов [2, 1–350]. Вследствие высокого разнообразия, мозаичности и живописности подводных экосистем остров является одним из лучших мест для дайвинга на побережье Камчатки. С точки зрения сохранения биоразнообразия, видовое богатство подводной флоры и фауны острова Старичков сравнимо с уникальными вулканическими ландшафтами Камчатки, включенными в список всемирного природного наследия по всем четырем критериям.

Заключение

Приведенный перечень потенциальных объектов охраны подводного природного наследия России, разумеется, далеко не полон. Ограниченный объем статьи и недостаточная изученность многих потенциальных объектов подводного природного наследия не позволяют сделать это в должной мере. В частности, в дальневосточном регионе большой интерес в этом контексте представляют недостаточно изученные акватории вблизи Южно-Курильских и Шантарских островов, бухта Львиная Пасть на острове Итуруп, остров Монерон. В арктических морях такими потенциальными объектами могут являться реликтовое озеро Могильное на острове Кильдин, западное побережье Новой Земли, побережье Западного Мурмана и др. В настоящее время к числу наиболее актуальных задач в области изучения и сохранения объектов подводного природного наследия России следует отнести их инвентаризацию, классификацию, создание базы данных, выявление современного состояния, возможных угроз, статуса, разработку предложений по режиму охраны и мониторингу состояния.



Список литературы

1. Адрианов А. В., Кусакин О. Г. Таксономический каталог биоты залива Петра Великого Японского моря. Владивосток: Дальнаука, 1998. 167 с.
2. Биота острова Старичков и прилегающей к нему акватории Авачинского залива. Труды Камч. филиала ТИГ ДВО РАН. Петропавловск-Камч., 2009. Вып. VIII. 350 с.
3. Донная флора и фауна шельфа Командорских островов. Владивосток: Дальнаука, 1997. 270 с.
4. Забелина Н. М., Иванов А. Н., Папунов В. Г. Проблемы организации охраняемых морских природных районов (Дальневосточный регион). Депонент ВИНТИ № 1576–В2005 от 1.12.2005. 154 с.
5. Иванов А. Н. Проблемы организации морских резерватов в России // Вестник Моск. ун-та. Серия 5. География. 2003. № 4. С. 22–27.
6. Иванов А. Н., Чижова В. П. Охраняемые природные территории. Уч. пособ. 2-е изд. М.: Географический фак-т МГУ, 2010. 184 с.
7. Коучмен Л. К., Огорд К., Трипп Р. Б. Берингов пролив. Л.: Гидрометеиздат, 1979. 199 с.
8. Сагалевич А. М., Торохов П. В., Матвеенков В. В. и др. Гидротермальные проявления подводного вулкана Пийпа (Берингово море) // Изв. РАН. Серия геологич. 1992. № 9. С. 104–114.
9. Фазлуллин С. М., Лебедько М. В., Уколова Т. К. и др. Биогенные элементы в акватории острова Старичков (Авачинский залив, Камчатка) // Сохранение биоразнообразия Камчатки и прилегающих морей. Мат-лы IX Межд. научн. конф. Петропавл.-Камч., 2008. С. 276–279.
10. Хопкинс Д. М. История уровня моря в Берингии за последние 250000 лет // Берингия в кайнозой. Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1976. С. 9–27.
11. Green E., Wood R., Stumpf R. P. et al. The present state of tropical marine biodiversity conservation // UNEP-WCMC and WCPA. Gland, Switzerland-Cambridge, UK. IUCN, 2003. P. 41–56.

**Свайные поселения Северо-Запада России:
проблемы изучения и сохранения
подводного наследия**

А. Н. Мазуркевич, Е. В. Долбунова

**Pile-dwellings of North-Western Russia: problems
of investigation and conservation of underwater heritage**

A. Mazurkevich, E. Dolbunova

Lacustrine pile-dwellings situated under water are traditionally regarded to be the phenomenon of a strictly alpine zone. Whereas the same sites were found in North-Western Russia in the 1960s. These sites conserved under water and in peatbogs with rich rests of constructions, organic and other materials are unique evidence of European past. In the Middle-Late Neolithic pile-dwellings existed only on the territory of Russia in the Dnepr-Dvina basin and on the territory of Europe—in the Alpine zone and, probably, in the Western Baltic region. Investigation of sites of Dnepr-Dvina region with methods of underwater excavations has been conducted since the 1970s. Methods of underwater excavation were first used on the lake Sennica (Pskov province) in 1979. A long session of underwater excavations helped us to gain vast experience of holding and organizing underwater explorations in different conditions that we faced while working on the sites of Smolensk and Pskov provinces. These sites can be divided into several types. The first one—sites situated in lakes with zero visibility (on the bottom of lakes Sennica, Usviaty). This obstacle determined methods of excavation in 1979: material and cultural layer was raised to the surface for sieving. Topographical survey of the lake bottom was made in order to reconstruct the relief of the lake, also down holes were bored which allowed researchers to determine sediments of holocene lakes in several places. GIS-modelling of achieved data allowed reconstruction of an ancient landscape and to determine

А. Н. Мазуркевич, Е. В. Долбунова [A. Mazurkevich, E. Dolbunova] (✉)
ОАВЕиС Государственный Эрмитаж, Россия [Department of archaeology of the
State Hermitage Museum, Russia]
e-mail: a-mazurkevich@mail.ru, katjer@mail.ru



the location and distribution of sites in the past that showed that they were situated on the islands.

In the course of research several aspects are regarded to be important, one of which is the question of conservation of this cultural heritage. The other concerns problems of independence of cultures existed on this territory and their relationships with synchronous cultures of alpine zone. Mapping of finds in lakes and peat bogs allowed us to suppose existence of a “passage” in front of moraine formations of Vepsy stage of Valdai glaciation included in the II “district of lakes”. Probably, along this “passage” people bearing traditions of western European middle Neolithic cultures appeared in the Upper Dvina region. Further investigation of pile dwellers culture will allow researches not only to find new sites in the zone of this “passage” but determine more precisely processes of adaptation and ancient history.

Some results of underwater investigations, including methods of underwater excavations conducted from the 1980s, of pile-dwellings situated in the Upper Dvina River are represented in this article. Problems of conservation concern also sites situated in the North-Western Russia that is demonstrated on the example of sites of Lake Sennica (Pskovsky region).

Введение

Свайные поселения с момента своего открытия сразу попали в ряд уникальных памятников. Их изучение началось в середине XIX в. в Европе, что было связано с сильной засухой 1853–1854 гг., которая повлекла за собой понижение уровня воды в озерах, когда стали видны сваи, находившиеся под водой [12, 23]. Тогда же были предприняты первые попытки подводных исследований «на ощупь», в причудливых скафандрах, позволявших сохранять только вертикальное положение тела [11, 23]. Настоящей революцией стало изобретение в 1930-х гг. акваланга, усовершенствованного в 1940-х гг. Е. Ганьяном и Ж.-И. Кусто, позволившего археологу-подводнику спокойно маневрировать [11, 44]. Именно с этого времени начинаются раскопки свайных поселений в Европе. Эти поселения существовали между 5-м тысячелетием до н. э. и VIII в. до н. э. на берегах озер или островах. В настоящее время все они оказались затоплены и могут теперь изучаться только методами подводной археологии. Поскольку это уникальные памятники прошлого, ЮНЕСКО рассматривает вопрос об их включении в список мирового культурного наследия [16, 6]. В разделе культурного и природного наследия памятники археологии представлены слабо, а памятники, расположенные под водой, вообще отсутствуют. Свайные поселения представляют собой «невидимое культурное наследие». Только благодаря археологическим раскопкам и дальнейшему их изучению учеными стало возможным знакомство с ними и с уникальной культурой строителей свайных поселений [16, 92]. Однако, как показывает опыт, без мер защиты эти памятники быстро разрушаются из-за человеческой деятельности и природных процессов, поэтому им необходим определенный статус, позволяющий их исследовать и сохранять должным образом.

На территории России свайные поселения были открыты в начале 1960-х гг. в верховьях Западной Двины на берегу Усвяцкого озера.



Позже они были также найдены по берегам озер Сенницкого, Жижицкого, в торфяниках, прилегающих к этим озерам или речкам Сертейке, Удвяче (рис. 1). Эти открытия позволяют предположить, что и другие памятники — Сарнате и Швянтойи, исследовавшиеся ранее на побережье Балтийского моря, могут быть также свайными поселениями. Будучи законсервированными под водой и в торфяниках со всеми своими богатыми остатками конструкций, органических материалов, они являются уникальными свидетельствами прошлого европейского мира. Формирование подобной новой формы архитектуры, свайных построек — это, с одной стороны, создание новой строительной технологии, а с другой — отражение становления нового образа жизни, «символа» данного коллектива [17, 272]. На северо-западе России и в Прибалтике они появляются одновременно с первыми альпийскими озерными поселениями в сходных экологических нишах. Эти памятники сопоставимы как культурное явление с приальпийскими памятниками. Однако вопросам сохранения, открытия, исследования и популяризации памятников, расположенных во внутренних водоемах, уделяется мало внимания. Многочисленные конвенции, рассматривающие подводное наследие, касаются прежде всего морского наследия. В российском законе 2002 г. «Об объектах культурного наследия» (ФЗ-73) описывается одна из категорий объектов культурного наследия — памятники как «частично или полностью скрытые в земле или под водой следы существования человека, включая все движимые предметы, имеющие к ним отношение, основным или одним из основных источников информации о которых являются археологические раскопки или находки (далее — объекты археологического наследия)». В связи с этим встает вопрос о статусе памятников, расположенных под водой, перспективах и программе их дальнейшего изучения, сохранении и популяризации.

История открытия и изучения

В начале 1960-х гг. А. М. Микляевым в Псковской и Смоленской областях были открыты первые торфяниковые памятники. Комплексные исследования показали, что выявлены свайные поселения, относящиеся к среднему и позднему неолиту. После раскопок памятника Усвяты IV (Усвяцкий район Псковской области) начались интенсивные разведки торфяников в бассейне Верхнего Подвинья [7; 13]. На сегодня известно более 30 торфяниковых памятников, датируемых каменным — железным веком. Начиная с 1979 г. сотрудниками СЗАЭГЭ сначала под руководством А. М. Микляева, а затем А. Н. Мазуркевича ведутся работы по исследованию памятников, расположенных на дне закрытых или проточных водоемов. Первые подводные исследования проводились на озере Сенница (Невельский район Псковской области) в 1979 г. После искусственного спуска воды в озере на 2,5 м открылись памятники каменного века. Первым было обследовано свайное поселение Дубокрай I, датируемое средним и поздним неолитом. В последующие годы здесь были открыты восемь многослойных поселений, культурные слои которых содержали материалы эпохи мезолита, культуры линейно-ленточной керамики раннего неолита, культуры строителей

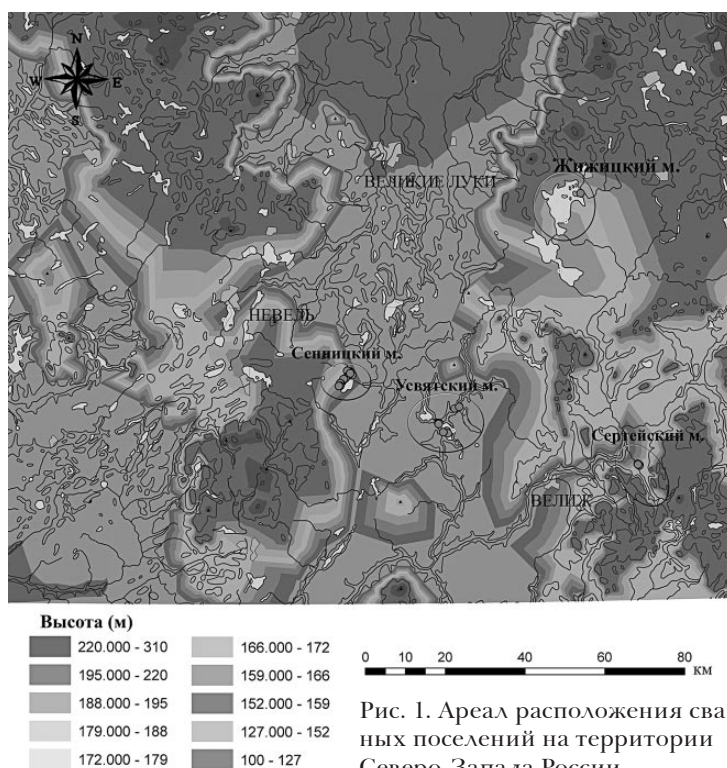


Рис. 1. Ареал расположения свайных поселений на территории Северо-Запада России

свайных поселений среднего и позднего неолита, раннего средневековья, а также остатки железодельной мастерской Мосты эпохи длинных курганов [9; 10; 3]. В 1972 г. при осмотре мелиоративного канала, в который была заключена речка Сертейка (Велижский район Смоленской области), было открыто поселение Сертея II. В следующем году А. М. Микляевым на берегу картового канала была заложена траншея 6×2 м. В ней были открыты остатки двух культурных слоев А и Б, относящихся к среднему и позднему неолиту. В траншее, на дне реки и в обресе берега были выявлены многочисленные свай-столбы, доски и некоторые конструктивные детали от построек с приподнятыми над землей полами-платформами. Раскопки 1973 г. поселения Сертея II показали, что данный памятник целесообразно исследовать средствами подводной археологии [8]. Начатые в 1983 г. подводные работы на памятнике позволили накопить богатый опыт проведения и организации подводных археологических исследований и подготовки подводников-исследователей [9; 4].

Разработанная здесь методика позволила расчищать сложные объекты (остатки деревянных сооружений, ямы, в которых находились остатки коробов (рис. 2), мусорные завалы), поднимать на поверхность и консервировать многочисленные предметы из органических материалов, реконструировать древнюю поверхность свайного поселения. Комплексный анализ — трасологический анализ костяной индустрии, дендрохронологический, технологический анализ керамики — позволили реконструировать детальную картину жизни в древнем поселении [15].



В 2010 г. нами были начаты подводные исследования на памятнике Сертея I, расположенном на реке Сертейка. Он был обнаружен в 1972 г. А. М. Микляевым по отдельным сваям в воде и по материалу, найденному в отвалах мелиоративного канала. Нами было обследовано русло реки на протяжении 50 м. Здесь отдельные скопления свай локализовались в трех местах. Был выбран один из участков, где материал залегал *in situ*. Проведенные подводные и наземные исследования указывают на то, что, по всей видимости, здесь мы имеем дело или с рыболовными заколами, или с местами кратковременного посещения, что предполагал еще А. М. Микляев.

В 2010 г. также были возобновлены работы на озере Сенница — был обследован участок озера длиной около 2 км, где были обнаружены несколько стоянок неолитического времени и уточнено месторасположение уже известных памятников. Все они расположены вдоль берега на возвышенных участках рельефа озерного дна. Подводные работы проводились только на одном из памятников — памятнике Дубокрай VIII, где была разбита сетка квадратов и вскрыта площадь 12 м².

Методика исследований

В ходе проведения работ применялась методика, основные принципы которой были сформулированы в ходе предшествующих многолетних работ сотрудниками Северо-западной археологической экспедиции [4; 1; 9; 15].

Памятники, расположенные под водой, можно разделить на несколько видов. Первый — это памятники, расположенные в водоемах с нулевой видимостью (на дне озер Сенница, Усвятского). Вся площадь памятника, находящегося на берегу была покрыта сеткой 20 × 20 м, на основе которой были проведены топосъемки его и прилегающей местности. Сетка была сориентирована по сторонам света. На ее основе прилегающая часть озера площадью более 1 га, на которой были выявлены остатки свайного поселения (сваи, скопления древесины, предметы из органики, сосуды), была также покрыта сеткой квадратов 20 × 20 м. Она послужила основой как для топосъемки данного участка памятника, так и для создания более мелкой сетки квадратов на исследуемых участках для более детальной фиксации материала. Надо отметить, что культурный слой памятника, располагающийся на дне озера на глубине 70–120 см, после искусственного спуска воды, был разрушен ледоставом и волновым процессом. И все конструкции из дерева были уничтожены. Видимость была близкой к нулю (по белому кружку она составляла 25–30 см). Эти обстоятельства и определили методику работ на памятнике в 1979 г.: материал и культурный слой поднимался для промывки пловцами-исследователями [8]. Эти принципы применялись и далее при работах на памятниках, расположенных на дне озера Сенница, — Дубокрай II–VI. Для проведения подводных работ в 2010 г. нами использовалась также помпа, что позволило поднимать просмотренный водолазами-археологами культурный слой на сито и просматривать его еще раз. Эта методика показала свою эффективность для работы на подобных памятниках.



Рис. 2. Фрагмент корзины, найденной на памятнике Сергея II.
Подводная съемка

В 1986 г. на более глубоком участке озера (на глубине 120–150 см) были открыты сохранившиеся конструкции железодельной мастерской середины I-го тысячелетия н. э. Здесь подводными раскопками была вскрыта площадь 40 м². На этом памятнике сохранились остатки конструкции, состоящей из срубов 8 × 8 м и разделенных внутри камерами 4 × 4 м, по периметру и внутри которых в огромном количестве были зафиксированы шлаки. Основная задача заключалась в выработке приемов фиксации выявленных объектов в условиях почти нулевой видимости. Работы по расчистке конструкций и разборке культурного слоя велись практически вслепую, на ощупь. Пловец-подводник выявлял сначала внешние углы конструкций и с их внутренней и внешней стороны ставились жерди-вешки, которые хорошо просматривались над водой. Затем проводились измерения под водой бревен и наносились на план. После этого выявлялись следующие элементы деревянной конструкции, зоны скопления шлаков, которые также отмечались вешками, измерялись и наносились на план. Найденные фрагменты керамики получали координаты от ближайших вех и наносились на общий план.

После удачного опыта работ при раскопках железодельной мастерской Мосты было решено попробовать исследовать часть сохранившегося культурного слоя в восточной части памятника Дубокрай V. Для определения наиболее информативного участка было проведено бурение донных отложений на периферии памятника, а точнее — на склонах песчаного останца, к которому был приурочен памятник. Это позволило получить информацию о характере, мощности слоев и выбрать место с наиболее мощными культурными отложениями. Нами был разбит по сторонам света квадрат 2 × 2 м. Разборка донных отложений шла по слоям — часть отработанного грунта поднималась на



поверхность, просматривалась, измерялась глубина, на которой проводилась расчистка, крупные фрагменты керамики наносились на план с отметкой глубины. Из-за того, что грунт был жидкий и стенки «текли», на материке площадь исследованного участка составила 1 × 1 м. Но эти работы позволили получить очень важную информацию. Была выявлена следующая стратиграфия: под водой на глубине 1,1 м залегал слой ила мощностью 55 см, далее — культурный слой, залегающий в торфе с сапропелем мощностью 28 см, и далее песок, переходящий в алеврит. В нижнем отделе ила и в верхнем отделе торфа были собраны обломки сосудов, близкие второму этапу развития усвятской культуры. В нижнем отделе торфа с сапропелем собраны обломки сосудов первого этапа усвятской культуры. На контакте торфа с сапропелем собраны обломки сосудов с линейно-ленточным орнаментом [5, 19]. На памятнике Дубокрай VI удалось выявить скопление мезолитического материала, расположенного отдельно от материала позднего неолита. Иной род подводных работ был выполнен для воссоздания рельефа водоема: была проведена съемка рельефа дна озера, а также пробурены скважины, позволившие определить распространение отложений голоценовых озер. Эта информация была важна для моделирования полученных с помощью ГИС данных.

С момента искусственного спуска прошло более 30 лет. За это время все конструкции из дерева, расположенные над и в иле, торфе и сапропеле, как и слои, их вмещающие, были, по всей видимости, уничтожены ледоставом и волновыми процессами либо находятся под слоем песка, который отложился в последние десятилетия, вероятно — из-за разрушения новых берегов.

Вторая группа — это памятники, расположенные в речках со средней видимостью. К ним относится памятник Сертея II. Здесь оказались совершенно другие условия, которые позволили применить другие, более точные методы и получить результаты, сопоставимые с наземными работами. Однако и здесь мы столкнулись с рядом условий, определяющих дополнительную специфику работ подводных археологов: плохой видимостью (0,1–1,5 м), низкой температурой воды (11–14 °С) и небольшой глубиной (0,7–3 м) [4; 8; 9]. Основные положения методики [4; 1; 9; 10; 14] подобных подводных работ можно кратко сформулировать следующим образом. Площадь памятника размечается на квадраты со стороной 2 м от базовой линии, расположенной на минеральном берегу. Расчистка напластований ведется внутри квадратов полосами шириной 1 м от глубокой части к более высокой и вниз по течению. Наиболее рациональное расположение пловца — перпендикулярно течению. Для организации более интенсивного течения на месте работ и для перемещения отработанного грунта применяется мотопомпа. Разборка культурного слоя ведется ножами, но намного эффективнее вести его размыв руками, держа их в 3–5 см над исследуемым участком, либо слабой струей воды, которая размывает не более 1 см культурного слоя. Отработанный грунт отводится на более глубокое место, откуда поднимается на поверхность и повторно просматривается. Данные об объектах и находках, сообщаемые пловцом по ларингофонной связи, на берег заносятся в полевую опись, которая ведется по квадратам. Здесь же



составляется схема конструктивных остатков с указанием результатов замеров координат. Параллельно производится видео- и фотосъемка. Зафиксированные плахи, сваи и другие элементы конструкций сразу же маркируются с помощью бирок с номерами, которые прикрепляются к ним под водой и фиксируются на плане конструкций. Находки и объекты, которые не успели зафиксировать, и место, где закончены работы, отмечаются с помощью буйков. По завершении работ культурный слой консервируется и отмечаются его границы.

Проблемы и перспективы изучения

Будучи законсервированными под водой, свайные поселения представляют богатый материал для реконструкции древнего прошлого. Однако изменения последних десятилетий — природные процессы, активная человеческая деятельность — поставили сохранность этих памятников под угрозу. Так, искусственный спуск воды 1977 г. на озере Сенница, понизивший уровень воды на 2,5 м, самым отрицательным образом сказался на тех остатках свайных поселений, которые здесь находились. Если до этого местные жители еще рассказывали о сваях, торчащих из-под воды, а уже в 1980-х гг. они были не видны, но на дне на ощупь можно было обнаружить остатки свай, то в настоящее время следов этих конструкций на поверхности нет. Они занесены песком, разрушены, и их остатки покоятся в более глубоких литологических слоях, в которые они были вбиты в древности. Местонахождение памятников можно установить только по подъемному материалу, который залегает в слое песка. Таким образом в ходе подводных разведок в 2010 г. нами были зафиксированы четыре местонахождения, получившие названия Дубокрай II, Дубокрай IV/1, Дубокрай IV/2, Дубокрай VIII.

Ледостав отрицательно сказывается и на поселениях, расположенных в русле реки Сертейка. Каждый год разрушаются сваи на памятнике Сертея II. Так, в ходе работ по уточнению плана поселения в 1980-х гг. было обнаружено, что многие сваи уже не видны на поверхности дна. Таким образом, в настоящее время скорость их уничтожения растёт.

Эти памятники сложны с точки зрения методики раскопок, дальнейшего консервирования и сохранения, но они дают бесценную информацию о прошлом. Картирование находок в озерах и торфяниках позволило нам предположить существование «коридора» перед моренными образованиями Вепсовской стадии Валдайского оледенения, приуроченного к цепочке озер, протянувшихся от Северо-Восточной Польши до Валдая [6, 26]. Возможно, носители традиций среднеолитических западноевропейских культур проникали по этому «коридору» на территорию Верхнего Подвинья [2]. Именно здесь можно прогнозировать нахождение других свайных поселений на территории Российской Федерации, а также Белоруссии и Польши.

Отсутствие должного внимания к этим памятникам, расположенным во внутренних водах РФ, приводит к их постепенному разрушению и исчезновению. Для сохранения хотя бы части из них необходимо провести масштабные работы по выявлению, картированию свайных поселений, их подводному изучению и дальнейшей консервации. Эти



памятники со временем должны перейти из разряда «невидимого культурного наследия», что может быть достигнуто только в ходе тщательных подводных раскопок и комплексного изучения материалов, их консервации и музеефикации, что позволит приоткрыть завесу над древней историей этих регионов.

Работа подготовлена при поддержке гранта РГНФ 10-01-00553а/Б.

Список литературы

1. Мазуркевич А. Н. О методике подводных разведок и раскопок во внутренних водоемах Северо-Запада России // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России. Тезисы конференции. СПб., 2010.
2. Мазуркевич А. Н. О происхождении усвятской культуры среднего неолита // Проблемы археологии. СПб., 1998. Вып. 4. С. 77–85.
3. Мазуркевич А. Н., Короткевич Б. С., Полковникова М. Э. Работы Северо-западной археологической экспедиции в 2004 г. // Археологические экспедиции за 2004 год. Сборник докладов. СПб., 2005. С. 3–13.
4. Мазуркевич А. Н., Кротов Я. А., Коноваленко В. В. Методика подводных исследований археологических памятников, расположенных на малых глубинах по материалам работ Северо-западной археологической экспедиции Государственного Эрмитажа // Изучение памятников морской археологии. СПб., 2000. Вып. 4. С. 154–160.
5. Мазуркевич А. Н., Микляев А. М. О раннем неолите междуречья Ловати и Западной Двины // Археолог. сборник Гос. Эрмитажа. 1998. № 33. С. 7–33.
6. Микляев А. М. Каменный-железный век в междуречье Западной Двины и Ловати // Петербургский археологический вестник. 1995. № 9. С. 5–39.
7. Микляев А. М. Неолитическое поселение на Усвятском озере // Археолог. сборник Гос. Эрмитажа. 1971. № 13. С. 7–29.
8. Микляев А. М. О разведках свайных поселений III–II тысячелетий до н. э. в Псковской и Смоленской областях // Древние памятники культуры на территории СССР. Л., 1982. С. 6–29.
9. Микляев А. М. Подводные археологические исследования озера Сенница в 1982–1987 гг. // Сообщения Государственного Эрмитажа. 1990. № LIV. С. 17–21.
10. Микляев А. М., Короткевич Б. С., Мазуркевич А. Н. О работе Северо-Западной археологической экспедиции Государственного Эрмитажа // Отчетная археологическая сессия. СПб., 1993.
11. Blot Jean-Yves. L'histoire engloutie ou l'archéologie sous-marine. Gallimard, 1995.
12. Boquet Aime. Charavines et le problem des cités lacustres // Les Dossiers de l'Archéologie. 1994. № 199.
13. Dolukhanov P. M., Mikljaev A. M. Prehistoric lacustrine pile dwellings in the north-western part of the USSR // Fennoscandia archaeological. 1986. Vol. VI. P. 81–89.
14. Mazurkevich A., Dolbunova E. Underwater investigations in Northwest Russia: archaeology of pile-dwellings // Underwater Archaeology and the Submerged Prehistory of Europe / eds. by J. Benjamin, C. Bonsall et al. Oxbow Books, 2011.
15. Mazurkevich A., Dolbunova E., Maigrot Y., Hookk D. The results of underwater excavations at Serteya II, and research into pile-dwellings in Northwest Russia // Archaeologia Baltica. Klaipeda, 2011. [In press].
16. Pfahlbauten. Palafittes. Palafitte. Pile dwellings. Kolisca. Druckerei Gassman: Bienne, 2009.
17. Sherratt A. The importance of lake-dwellings in prehistoric Europe // Living on the lake in prehistoric Europe: 150 years of lake-dwelling research. NY, 2004.

**Значение положений Конвенции ЮНЕСКО
об охране подводного культурного наследия
для формирования национального законодательства
об охране историко-культурного наследия**

И. Э. Мартыненко

**The value of the UNESCO Convention on Underwater
Cultural Heritage provisions for the development
of historical and cultural heritage national
protection legislation**

I. Martinenko

The article deals with urgent problems of the international underwater cultural heritage legal protection. The author, based on analysis of the CIS countries legislation formulates proposals for the registration of monuments to maritime heritage. The author also proposes to strengthen international legal cooperation for all of the CIS countries in the field of underwater cultural heritage protection to prevent its plundering. Moreover, the article describes the history of adoption of the Convention and other international legal acts concerning regulation of maritime heritage.

Положения Конвенции ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия имеют важное научно-теоретическое и практическое значение для формирования полноценного национального законодательства об охране историко-культурного наследия и правоохранительной деятельности в данной сфере.

Указанный международно-правовой акт ратифицировали 22 государства, а именно: Барбадос, Болгария, Гренада, Испания, Камбоджа,

И. Э. Мартыненко [I. Martinenko] (✉)
Гродненский государственный университет им. Я. Купалы, Белоруссия [Yanka
Kupala Grodno State University, Belarus]
e-mail: martinenko@tut.by



Куба, Ливан, Ливийская Арабская Джамахирия, Литва, Мексика, Нигерия, Панама, Парагвай, Португалия, Румыния, Санта-Люсия, Словения, Тунис, Украина, Хорватия, Черногория и Эквадор, после чего она вступила в законную силу с 2 января 2009 г. Однако большинство стран СНГ до сих пор не являются участниками данного соглашения. Проблемы охраны подводного культурного наследия не нашли полного отражения в юридической научной литературе [4, 190–201], что вызывает необходимость проведения специального исследования.

Обратимся к истории вопроса. Необходимость принятия данной конвенции обусловлена важностью подводного культурного наследия как составной части наследия человечества. Современный уровень высоких технологий, а также возросшая степень профессиональной специализации подводных археологов позволяют надеяться, что подводное культурное наследие станет доступным для исследования.

Своеобразным катализатором развития подводной археологии послужили факты случайного обнаружения в начале XX в. греческими водолазами затонувшего около двух с половиной тысяч лет назад римского судна с античными скульптурами. Позднее в районе тунисского побережья были обнаружены останки еще одного римского корабля, затонувшего с грузом произведений античного искусства [2, 56].

Однако длительное время не было специальной правовой регламентации деятельности, направленной на охрану подводного культурного наследия. Данные вопросы затронуты в Рекомендациях, определяющих принципы международной регламентации археологических раскопок (Нью-Дели, 5 декабря 1956 г.) — Recommendation on International Principle Applicable to Archaeological Excavations. В этом документе указывается, что понятие «археологические раскопки» (п. 1) относится ко всем поискам археологических остатков, независимо от того, проводятся ли эти поиски путем земляных работ, путем систематического обследования поверхности или же путем обследования дна или подпочвенных слоев внутренних или территориальных вод того или иного государства — члена ЮНЕСКО.

Принятые в 1958 г. на первой конференции ООН по морскому праву четыре Конвенции по морскому праву («О территориальном море и прилегающей зоне», «Об открытом море», «О континентальном шельфе», «О рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря») не содержат прямых указаний относительно регламентации деятельности, направленной на подводное культурное наследие (подводную археологию). Новая кодификация морского права (1973–1982), завершившаяся принятием Конвенции ООН по морскому праву, также не устранила существующих пробелов в регламентации подводной археологии.

Не регулируются данные вопросы и Конвенцией ЮНЕСКО об охране всемирного культурного и природного наследия (1972), хотя из смысла некоторых положений данной Конвенции можно сделать вывод о том, что, например, достопримечательные места могут находиться не только на земной поверхности, но и под водой.

В соответствии с Рекомендацией об охране движимых культурных ценностей, принятой Генеральной конференцией ЮНЕСКО 28 ноября 1978 г., под движимыми культурными ценностями понимаются все дви-



жимые ценности, которые являются выражением или свидетельством творчества или эволюции природы и которые имеют ценность с археологической, исторической, художественной, научной или технической точек зрения, в частности — находки в результате наземных и подводных археологических исследований и раскопок.

К середине 70-х гг. XX в. очевидной стала необходимость принятия международного правового акта по вопросам подводного культурного наследия. Такие работы стали проводиться под эгидой ЮНЕСКО и ИКОМОСа, других партнерских неправительственных организаций. В частности, в 1976 г. комиссия Совета Европы по культуре и образованию приступила к изучению данной проблемы. Однако после нескольких лет работы текст международного акта одобрен не был. И только на заседании Генеральной Ассамблеи международного Совета по памятникам и достопримечательным местам (ICOMOS), состоявшемся в Софии 5–9 октября 1996 г., был одобрен международный Устав об охране и управлении подводным культурным наследием (International Charter on the Protection and Management of the Underwater Cultures Heritage).

В следующем году на 29-й сессии Генеральной ассамблеи ЮНЕСКО принято решение урегулировать вопросы подводного культурного наследия на международном уровне посредством заключения Конвенции. К работе приступили эксперты: в период с 1998 по 2001 г. пять раз собиралась экспертная группа в штаб-квартире ЮНЕСКО для окончательного согласования текста Конвенции. И наконец в ноябре 2001 г. Конвенция ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия принята голосами 87 государств (при 4 «против» и 15 воздержавшихся) [6].

Став хронологически четвертой конвенцией ЮНЕСКО по международно-правовой охране культурного наследия, Конвенция об охране подводного культурного наследия заполнила правовой пробел.

Анализ положений Конвенции показывает, что многие правовые понятия, сформулированные в данном международном правовом акте, эволюционировали. В частности, определенное время доминировал взгляд на морское дно как общее достояние человечества («все археологические находки на дне моря являются частью общего наследия»). Речь шла в первую очередь о разработке полезных ископаемых на континентальном шельфе (морском дне). Некоторые морские державы (Греция, Турция) выступили за то, чтобы государство происхождения подводной археологической находки имело преимущественное право на подъем объектов.

Большое внимание при разработке Конвенции уделено проблеме предотвращения столкновения интересов собственников затонувших кораблей (летательных аппаратов) и прав государств, в прибрежных водах которых они обнаружены. Государства — морские страны принялись регулировать эти вопросы в своем внутреннем законодательстве. Однако сразу же возникли сложности с определением судьбы археологической находки в случае, когда, например, государство происхождения перестало исторически существовать. Или как определить принадлежность предметов с затонувшего корабля, который перевозил награбленное имущество из чужой страны и затонул, например, в



открытом море или, что еще более усложняет ситуацию, в территориальных водах другого государства. При этом следовало учитывать, что зарубежная доктрина гражданского и торгового права не ограничивает во времени право собственности, и собственник затонувшего корабля, соответственно, не лишается своих прав собственности из-за неиспользования этого права.

Например, в 2008 г. между британской коммерческой компанией и правительством Испании возник спор по поводу проведения подводных поисковых работ на обнаруженном ею затонувшем испанском корабле. Оказалось, что с правительством Испании не были проведены предварительные согласования, в связи с чем оно заявило свои права на эту находку, а также настаивает на ее неприкосновенности как археологического памятника. Так или иначе, данные пробелы нашли урегулирование в Конвенции об охране подводного культурного наследия.

Подводное культурное наследие (Under water Cultural Heritage — UCH) означает все следы человеческого существования, имеющие культурный, исторический или археологический характер, которые частично или полностью, периодически или постоянно находятся под водой на протяжении не менее 100 лет такие, как: 1) объекты, сооружения, здания, артефакты и человеческие останки вместе с их археологическим и природным окружением; 2) суда, летательные аппараты, другие транспортные средства или любые их части, их груз или другое содержимое, вместе с их археологическим и природным окружением; 3) предметы доисторического периода. Подводное наследие — это также архитектурные ансамбли и пещеры с наскальными росписями.

В то же время трубопроводы и кабели, проложенные по дну моря, а также иные установки, которые проложены на дне моря и продолжают использоваться, культурным наследием не считаются.

Исходя из анализа положений Конвенции об охране подводного культурного наследия можно сформулировать следующие принципы международно-правовой охраны подводного археологического наследия:

- ✓ до разрешения любой деятельности, направленной на подводное культурное наследие, или до начала осуществления такой деятельности в качестве приоритетного варианта рассматривается возможность сохранения подводного культурного наследия *in situ*;
- ✓ извлеченное подводное наследие помещается на хранение, консервируется и управление им осуществляется таким способом, который обеспечит его долговременное сохранение;
- ✓ подводное наследие не должно эксплуатироваться в коммерческих целях;
- ✓ необходимо обеспечить должное уважение ко всем человеческим останкам, находящимся в морских водах;
- ✓ поощряется ответственный и безвредный доступ с целью наблюдения или документирования *in situ* подводного культурного наследия в целях информирования общественности о наследии, осознания ценности и охраны наследия, за исключением случаев, когда такой доступ несовместим с его охраной и управлением;
- ✓ никакой акт или действие, осуществляемые на основе Конвенции об охране подводного культурного наследия, не создают оснований



правопритязания, оспаривания, отстаивания каких-либо претензий в отношении национального суверенитета или юрисдикции.

В отношении своего суверенитета государства-участники имеют исключительное право регулировать и разрешать деятельность, направленную на подводное культурное наследие, в своих внутренних водах, архипелажных водах и территориальном море.

В своих архипелажных водах и территориальном море, в осуществление своего суверенитета, государства-участники информируют об обнаружении поддающегося идентификации судна или летательного аппарата государство флага, являющееся участником Конвенции и, в соответствующих случаях, другие государства, имеющие поддающуюся проверке связь с данным объектом, особенно связь культурного, исторического или археологического характера.

Одно из требований Конвенции — ответственность государства-участника за охрану подводного культурного наследия в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе. Соответственно, государство-участник требует, чтобы в случаях, когда его гражданин или судно под его флагом обнаруживает подводное культурное наследие или намеревается вести деятельность, направленную на подводное культурное наследие, расположенное в этих зонах, незамедлительно информировали его о таком обнаружении или о такой деятельности.

В то же время любое другое государство-участник может заявить государству-участнику, в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе которого находится подводное культурное наследие, о своей заинтересованности в участии в консультациях относительно путей обеспечения эффективной охраны этого подводного культурного наследия. Такое заявление должно основываться на поддающейся проверке связи культурного, исторического или археологического характера с данным подводным культурным наследием.

Для предотвращения нарушения суверенных прав или юрисдикции государства, в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе которого находится подводное культурное наследие, оно имеет право запрещать или приостанавливать любую деятельность, направленную на подводное культурное наследие. В случае же обнаружения в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе государства-участника подводного культурного наследия и если имеется намерение осуществлять там деятельность, это государство-участник: 1) консультируется со всеми другими государствами-участниками относительно путей обеспечения наиболее эффективной охраны наследия и 2) координирует такие консультации в качестве координирующего государства.

Если же такое государство определено заявит о своем нежелании выступить в качестве координирующего государства, то государства-участники, заявившие о своей заинтересованности в участии в консультациях относительно путей обеспечения охраны подводного культурного наследия, назначают координирующее государство.

Таким образом, координирующее государство не только осуществляет меры охраны подводного археологического наследия, но и выдает все необходимые разрешения в отношении согласованных мер по нему,



а также осуществляет необходимые предварительные исследования подводных объектов.

В соответствии со ст. 11 Конвенции государства-участники несут ответственность за охрану подводного наследия на дне моря и океана и его недр за пределами национальной юрисдикции (в «Районе», как это называется в Конвенции). В случаях, когда гражданин государства-участника или судно под его флагом обнаруживает подводное культурное наследие (или же намеревается вести деятельность, направленную на подводное культурное наследие), расположенное в Районе, это государство требует, чтобы гражданин или капитан судна информировал его о таком обнаружении или деятельности.

Конвенция обязывает государства принять все необходимые меры для запрета использования своей территории, включая морские порты, а также естественных островов, установок и сооружений, находящихся под их исключительной юрисдикцией или контролем, для осуществления любой деятельности, направленной на подводное культурное наследие и осуществляемой в нарушение данного международного правового акта. Кроме того, должны приниматься меры по предотвращению нелегального оборота предметов подводного культурного наследия.

Конвенция требует, чтобы государства-участники принимали меры по изъятию на своей территории извлеченного в нарушение норм международного права. Государство-участник, изъявшее культурное наследие, обеспечивает распоряжение им в целях общественной пользы с учетом: 1) необходимости его сохранения и изучения; 2) необходимости восстановления как единого целого рассредоточенных коллекций; 3) необходимости обеспечения доступа общественности к этому наследию, демонстрации его на выставках, исследования его в целях просвещения.

Большое внимание государства-участники должны уделять вопросам подготовки специалистов в области подводной археологии, разработки методов консервации подводного культурного наследия, передачи технологий, относящихся к подводному культурному наследию.

С целью обеспечения должного выполнения международных правовых актов государства-участники должны образовать компетентные ведомства (либо укрепить существующие ведомства), деятельность которых должна быть направлена на создание, поддержание и обновление реестра подводного культурного наследия, его эффективную охрану, консервацию, показ публике и управление им.

Неотъемлемой частью Конвенции об охране подводного культурного наследия являются Правила, касающиеся деятельности, направленной на подводное культурное наследие, которые можно свести к следующим положениям.

Во-первых, приоритетным вариантом охраны подводного культурного наследия считается возможность его сохранения *in situ*. Во-вторых, коммерческая эксплуатация подводного культурного наследия, спекуляция или его безвозвратное рассредоточение несовместимы с охраной и надлежащим управлением подводным культурным наследием. Оно не является предметом торговли, купли, продажи или бартера в качестве товара, имеющего коммерческую ценность.



К сожалению, в последние годы туристические компании организуют туры для любителей подводного плавания, вывозя туристов на место крушения морских судов. Распространено и кладоискательство. Как считает один из ведущих мировых подводных исследователей Роберт Баллард, за последние 20 лет с «Титаника» похищено 8 тыс. предметов [5, 21].

В-третьих, деятельность, направленная на подводное культурное наследие, не должна оказывать большее негативное воздействие на него, чем это необходимо для целей проекта. В ходе такой деятельности используются методы неразрушительного обращения и обследования, которые более предпочтительны, чем извлечение объектов.

В-четвертых, при осуществлении деятельности, направленной на подводное культурное наследие, не должен нарушаться покой человеческих останков и мест, являющихся объектом поклонения. Деятельность, направленная на подводное культурное наследие, строго регламентируется с тем, чтобы обеспечить надлежащий учет полученной культурной, исторической и археологической информации. Поощряется доступ общественности к подводному культурному наследию *in situ*, за исключением случаев, когда такой доступ несовместим с задачами охраны и управления.

В-пятых, до начала любой деятельности, направленной на подводное культурное наследие, готовится проектная документация, предоставляемая компетентным ведомством для получения разрешения и соответствующей экспертной оценки.

В качестве составляющих частей в проектную документацию включаются такие положения, как план финансирования, график осуществления проекта, оценки предыдущих исследований или предварительной работы, правила техники безопасности, охраны окружающей среды, план публикации и др. Предварительная работа включает оценку, которая определяет значимость и степень уязвимости подводного культурного наследия и окружающей природной среды в связи с возможным ущербом в результате реализации предполагаемого проекта, а также возможность получения данных, которые отвечали бы целям проекта. Проектная документация должна содержать подтверждение возможности финансировать проект, а на случай непредвиденных ситуаций — план действий, обеспечивающий консервацию культурного наследия.

В настоящее время для реализации проектов подводных археологических исследований применяются новейшие технологии: дистанционные глубоководные управляемые аппараты (ДУА), способные производить на большой глубине (несколько километров) аккуратную раскопку затонувших судов, подводные камеры высокой четкости, спутниковые коммуникационные системы с большой пропускной способностью. При этом ученые могут в режиме реального времени наблюдать за работой археологов с берега [3, 116; 1].

Подведем итоги.

1. Большинство стран СНГ не являются участницами Конвенции ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия, считая, что у них нет объектов подводной археологии. Изучение данного вопроса



показывает, что этот вывод является неверным, так как имеется большое количество гидроархеологических памятников, к числу которых относятся: 1) поселения на сваях; 2) затопленные поселения; 3) поселения на болотах; 4) памятники времен язычества и культовые камни; 5) следы боев, потопленное оружие; 6) захоронения в воде; 7) пристани и причалы; 8) остатки мостов; 9) древние затопленные дороги; 10) затопленные клады; 11) памятники судостроения и мореплавания (полные корпуса и остатки судов, их снаряжение, вооружение и груз; якоря, судовые колокола, части такелажа, часы, астрономические, навигационные, оптические и другие приборы, оружие).

2. Считаю, что необходимо принять на государственный учет памятники подводной археологии, придав им статус охраняемого объекта культурного наследия и включив в государственный Реестр (список) объектов культурного наследия.

3. В связи с фактическим отсутствием нормативного регулирования отношений, связанных с производством археологических раскопок, в том числе подводных археологических исследований, необходимо принять закон «Об охране археологического наследия».

4. В странах СНГ целесообразно организовать обучение в учреждениях образования и в системе повышения квалификации кадров по различным правовым аспектам охраны, использования и восстановления подводного культурного наследия. В этом плане может быть полезен реализуемый под эгидой Межгосударственного Фонда гуманитарного сотрудничества государств-участников СНГ образовательный проект «**Международная и национальные правовые системы охраны историко-культурного наследия стран СНГ**», завершающийся в 2012 г. подготовкой одноименного учебника. Полученные знания помогут будущему специалисту оптимально реализовать себя в различных комплексных международных, национальных и региональных программах сохранения и использования морского наследия.

Список литературы

1. Басс Д. Подводная археология: Древние народы и страны. М.: ЗАО Центрполиграф, 2003. 202 с.
2. Богуславский М. М. Международная охрана культурных ценностей. М., 1979. 191 с.
3. Джанг де П. Экспедиция Балларда. Исследование останков кораблей и древних поселений на дне Черного и Средиземного морей // National geographic. 2004. № 6. С. 116–118.
4. Мартыненко И. Э. Правовой статус, охрана и восстановление историко-культурного наследия. Гродно: ГрГУ, 2005. 343 с.
5. «Титаник» под угрозой // Вокруг света. 2005. № 1. С. 21–23.
6. *Chronology of the UNESCO draft Convention and United Nations Convention on the Law of the Sea (1982)*. Paris, UNESCO, International Standards Section, 2001.

Проблемы изучения памятников подводного культурного наследия

А. В. Огороков

Problems of Study of Underwater Cultural Monuments

A. Okorokov

In the recent years the problem of study and examination of underwater cultural heritage has become particularly pressing. It is connected with revelation of significant number of objects both historically valuable and destroyed due to economic activity, pipelining along sea bottom, etc. The situation demands urgent solutions for number of the most significant problems. These are: forming of strategies in protection, study, preservation and museufication of Russian underwater heritage; improvement of normative legal documents; creation of mechanism for artifact lifting; training of scientific staff in the field of “underwater archeology”; foundation of Centre for Conservation and Restoration of Cultural Underwater Heritage, etc.

Нет необходимости доказывать важность подводных исторических исследований. Достаточно лишь сказать, что изучение дна различных водоемов с целью выявления и изучения памятников материальной культуры прошлого — один из путей получения дополнительной информации по истории человечества, тесно связанной с освоением водных пространств. Часто — единственный. Как, например, при изучении вопросов исторического судостроения и мореплавания.

В последние годы проблема исследований и изучения памятников подводного культурного наследия приобрела особую остроту. С одной стороны, благодаря активной экспедиционной деятельности и изысканиям, связанным с морскими газопроводами, в стране были выявлены десятки уникальных подводных археологических объектов. С другой

А. В. Огороков [A. Okorokov] (✉)

Российский институт культурологии, Музей Мирового океана, Россия [Russian Institute of Culturology, The Museum of the World Ocean, Russia]

e-mail: avokor@yandex.ru



стороны, ежегодно из-за масштабных земляных работ, организации искусственных водоемов, намывки грунта и многих других работ разрушается не меньшее количество памятников. Обе ситуации требуют оперативного вмешательства специалистов.

Немалую лепту вносят в «освоение подводного мира» и искатели кладов, охотники за сувенирами или простые дайверы. Известны также случаи сбора древностей некоторыми коммерческими и государственными учреждениями, в том числе музеями, пытающимися таким образом пополнить свои фонды. Причем иногда вырванные из водной среды находки экспонируются без надлежащей консервационной обработки, что приводит к их разрушению и потере ценной научной информации.

В настоящее время в нашей стране уровень исследований памятников подводного культурного наследия не в полной мере отвечает современным требованиям. Нет достаточного количества научных кадров, слабо скоординированы работы в регионах, плохо налажены междисциплинарные исследования. Недостаточен выпуск научно-популярной литературы, угрожающая ситуация сложилась в отношении сохранения памятников подводного культурного наследия, слабо развито международное сотрудничество с научными организациями зарубежных стран.

Критическая ситуация сложилась из ряда негативных факторов, основными из которых, на наш взгляд, являются:

1. отсутствие государственного органа или хотя бы консультативного Совета, ведающего вопросами подводного культурного наследия, не говоря уже о специальном Департаменте при Министерстве культуры Российской Федерации (к примеру, такие Департаменты уже созданы и работают в Украине и Азербайджане);

2. легкодоступность многих памятников;

3. невозможность осуществления комплексных исследований силами местных, краевых и областных учреждений культуры (следует отметить, что в настоящее время в России насчитывается, согласно информации Конфедерации подводной деятельности России (КПДР), около 120 тыс. дайверов — это огромная сила способная принести много пользы или много вреда);

4. отсутствие обобщающих теоретических разработок комплексных мероприятий по охране, консервации и музеефикации памятников подводного культурного наследия;

5. отсутствие периодического научного издания по данному направлению;

6. отсутствие централизованной материально-технической базы;

7. отсутствие, какого-либо эффективного контроля за подъемом предметов, имеющих историческую ценность;

8. недостаточная популяризация памятников подводного культурного наследия (к примеру, на сегодня существует всего два специализированных журнала, которые в той или иной степени касаются подводного культурного наследия, штат редакции этих журналов 3–5 человек, периодичность издания — 6 номеров в год, а тираж не превышает 2 тыс. экземпляров; и это на 120 тыс. дайверов!);



и, наконец:

9. «размытость» формулировок в законодательных документах, позволяющая по-разному трактовать понятие памятника подводного культурного наследия.

Прежде всего следует сказать, что в российском законодательстве термин «подводное культурное наследие» не используется. Имеется родовое (обобщенное) понятие «культурное наследие», которое раскрывается в Федеральном Законе РФ от 25 июня 2002 г. № 73 «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации». Это фактически единственный официально принятый документ, касающийся вопросов охраны памятников и затрагивающий подводное наследие. Следует отметить, что непроработанность понятийного аппарата в сфере исследования и сохранения памятников истории и культуры, оказавшихся под водой, значительно усложняет понимания пунктов этого Закона и позволяет по-разному трактовать статьи, касающиеся подводных исторических и культурных объектов.

Так, согласно 3-й статьи Федерального закона РФ № 73 «Об объектах культурного наследия» к ним относятся «объекты недвижимого имущества со связанными с ними произведениями живописи, скульптуры, декоративно-прикладного искусства, объектами науки и техники и иными предметами материальной культуры, возникшие в результате исторических событий, представляющие собой ценность с точки зрения истории, археологии, архитектуры, градостроительства, искусства, науки и техники, эстетики, этнологии или антропологии, социальной культуры и являющиеся свидетельством эпох и цивилизаций, подлинными источниками информации о зарождении и развитии культуры». Подчеркну: объекты «недвижимого имущества». Недвижимые вещи — всё то, что прочно связано с землей, то есть объекты, перемещение которых без соразмерного ущерба их назначению невозможно (ст. 130 ГК РФ).

С одной стороны, признавая презумпцию *in situ* в деле охраны подводного культурного наследия, можно говорить, что подводное наследие является недвижимостью. Однако, с другой стороны, в отношении подводного культурного наследия всё же допускается извлечение его из воды. В этом случае получается, что затонувший, например, корабль вообще не является объектом культурного наследия [1, 311].

Далее в Законе № 73 выделяются классы объектов культурного наследия: памятники, ансамбли и достопримечательные места.

Упоминание об объектах, связанных с подводным культурным наследием, встречается лишь в одном определении — памятники:

«...памятники — отдельные постройки, здания и сооружения с исторически сложившимися территориями (в том числе памятники религиозного назначения: церкви, колокольни, часовни, костелы, кирхи, мечети, буддистские храмы, пагоды, синагоги, моленные дома и другие объекты, специально предназначенные для богослужений); мемориальные квартиры; мавзолеи, отдельные захоронения; произведения монументального искусства; объекты науки и техники, включая военные; частично или полностью скрытые в земле **или под водой** следы



существования человека, включая все движимые предметы, имеющие к ним отношение, основным или одним из основных источников информации о которых являются **археологические раскопки или находки (далее — объекты археологического наследия)**».

Заметим, что определение этих терминов (памятники, ансамбли и достопримечательные места) позволяет говорить о том, что положения Закона распространяются и на подводное культурное наследие. Однако формулировка «...объекты... частично или полностью скрытые в земле или под водой следы существования человека...» носит общий характер и требует пояснения.

В определении памятника обращает на себя внимание формулировка — **«объекты археологического наследия»**.

Вопрос о хронологическом определении объекта по сей день остается спорным. Если он хоть как-то решен (или решается) на «земле», то применительно к подводным объектам он совершенно не проработан. Но очевидно то, что возрастное определение, в частности, археологического объекта, принятое на «земле», неприемлемо к объектам подводным. Подводными памятниками могут и должны считаться места кораблекрушений, а также другие объекты более позднего происхождения (XIX–XX вв.), в том числе — периода Второй Мировой войны. При этом методика исследований подводных объектов должна быть максимально приближена к методике проведения исследований археологических объектов.

Из всего выше сказанного вытекает весьма неутешительный для нас вывод: **если ситуация в ближайшее время существенно не изменится, Россия может утратить большую часть своего подводного историко-культурного наследия, как это уже случилось во многих странах.**

Для того чтобы этого не допустить, необходимо решить следующие задачи.

1. Сформировать стратегию охраны, изучения, сохранения и музеефикации объектов подводного наследия России. Здесь еще на первом этапе необходимо проработать понятийный аппарат в сфере исследования и сохранения объектов (памятников) истории и культуры, оказавшихся под водой.

В первую очередь, выработать определения, что вообще такое подводное культурное наследие и какие объекты следует относить к памятникам подводного культурного наследия.

Напомним, что в Конвенции об охране подводного культурного наследия, принятой 2 ноября 2001 г. на 31-й сессии Генеральной конференции ООН по вопросам образования, науки и культуры (Россией не ратифицирована), дано следующее определение подводного культурного наследия:

«Подводное культурное наследие» означает все следы человеческого существования, имеющие культурный, исторический или археологический характер, которые частично или полностью, периодически или постоянно находятся под водой на протяжении не менее 100 лет, такие, как:

✓ объекты, сооружения, здания, артефакты и человеческие останки вместе с их природным окружением;



- ✓ суда, летательные аппараты, другие транспортные средства или любые их части, их груз или другое содержимое, вместе с их археологическим и природным окружением;
- ✓ предметы доисторического характера.

Однако это определение носит общий характер и требует уточнений в соответствии с действующим российским законодательством и сложившимися в нашей стране научными традициями.

2. Начать формирование нормативно-правовой базы по изучению, учету и охране подводных объектов наследия, а также конкретизировать и уточнить положения действующих законов, в первую очередь Федерального Закона № 73 «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации»).

3. Внедрить правила проведения подводных археологических и морских военно-исторических экспедиций. Разработать и утвердить правила предварительного документирования, учета и паспортизации подводных объектов историко-культурного наследия для включения в единый государственный реестр объектов культурного наследия.

4. Создать механизм гарантированной сохранности поднятых из-под воды артефактов.

5. Упорядочить разрешительную документацию на право проведения подводных научно-исследовательских изысканий.

Напомним, что основным нормативным актом, регулирующим правила и порядок проведения археологических раскопок и разведок, до недавнего времени являлось «Положение о порядке проведения археологических полевых работ (археологических раскопок и разведок) и составления научной отчетной документации», утвержденное ученым советом Института археологии РАН 30.03.2007 г. В этом документе упоминаются и подводные археологические исследования.

Это положение было разработано в соответствии с Федеральным Законом № 73 от 25 июня 2002 г. «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», постановлением Совета Министров СССР от 16.09.1982 г. № 865 (с изменениями, внесенными Федеральным Законом № 73 от 25 июня 2002 г.) «Об утверждении Положения об охране и использовании памятников истории и культуры» и должно было действовать до вступления в силу утвержденных Правительством Российской Федерации нормативных актов, регламентирующих вопросы сохранения объектов археологического наследия, но не позднее 31 декабря 2010 г.

В 2009 г. право выдачи открытых листов на проведение археологических исследований было передано Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в области охраны культурного наследия (Росохранкультуре). Приказом Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в области охраны культурного наследия от 3 февраля 2009 г. № 15 было утверждено «Положение о порядке выдачи разрешений (открытых листов) на право проведения работ по выявлению и изучению объектов археологического наследия», которое вступило в силу с 1 ноября 2009 г. Однако в начале 2011 г. Росохранкультура была реформирована, а нового нормативного акта, который бы заменил «Положение о порядке проведения археологических



полевых работ (археологических раскопок и разведок) и составления научной отчетной документации», до сих пор не только не принято, но даже нет информации о его разработке.

6. Приступить к подготовке научных кадров по направлению «подводная археология».

Следует отметить, что в настоящее время в университетах России до сих пор нет специальности «археолог», в то время как в некоторых странах уже не один десяток лет студенты получают профессию «подводный археолог» и учатся по отличным от наземных археологов программам.

7. Создать единое общероссийское периодическое научное издание, посвященное проблемам подводного наследия.

8. Начать всестороннюю популяризацию подводного наследия в литературе, изобразительном искусстве, музыке, кино и средствах массовой информации.

9. Начать формирование научно-информационного банка данных по памятникам подводного культурного наследия.

10. Создать Центр по консервации и реставрации предметов подводного культурного наследия, а затем лаборатории при региональных морских музеях.

Это архиважная проблема. Казалось бы, всё есть: отработанные методики, приборы, материалы. Тем не менее на сегодня существуют всего две-три государственные структуры, занимающиеся, в частности, консервацией мокрой древесины, да и то объектов небольших размеров. Говорить же о работе с крупногабаритными предметами, например останками кораблей, пока вообще не приходится. На сегодня, пожалуй, единственным удачным отечественным опытом в этом деле стала консервация и последующая музеефикация останков корабля XIX в., выполненная Музеем Мирового Океана в Калининграде.

Список литературы

1. Рыбак К. Е. К проблеме сохранения подводного культурного наследия (Конвенция ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия) / Наследие в эпоху социокультурных трансформаций: Материалы международ. конф. / Министерство культуры РФ, Рос. Ин-т культурологи; редкол.: Э. А. Шулепова (председ.) и др. М.: Академический проект; Альма Матер, 2010. С. 247–254.

Новые подводные исследования Херсонеса Таврического

Р. Н. Рейда, С. А. Бейлина, А. А. Букатов

The new underwater studies along the coast of Tauric Chersonesos

R. Reida, S. Beylina, A. Bukatov

Archaeological research in the Tauric Chersonesos water area (Sebastopol, Ukraine) was recommenced in 2009. Situated at the cape framed by two profound bays, Chersonesos was an important trading center in the Northern Black Sea region from the 4-th century BC till the 14-th century AD. On the example of underwater part of Tauric Chersonesos studied by the authors in 2009–2010, a necessity to research the natural influence upon archaeological sites situated at shallow depth (20–30 m) is demonstrated. The emphasis is made on certain individual peculiarities of Chersonesos as underwater archaeological monument.

С 2009 г. свою деятельность начала подводная археологическая экспедиция Департамента подводного наследия Института археологии НАН Украины. Работы были начаты в Карантинной бухте, непосредственно примыкающей к Херсонесу Таврическому (Севастополь). Акватория бухты, в связи с ее соседством с одним из наиболее известных

Р. Н. Рейда [R. Reida] (✉)
ДПНУ ИА НАН Украины, Киев, Украина [Department of Underwater Heritage,
Archaeology Institute, Ukraine]

e-mail: reida@bk.ru

С. А. Бейлина [S. Beylina] (✉)

Крымский филиал ИА НАН Украины, Керч, Украина [Archaeology Institute (Crimean Branch), Ukraine]

e-mail: sv-beylina@mail.ru

А. А. Букатов [A. Bukatov] (✉)

МГИ АН Украины, Севастополь, Украина [Marine Hydrophysical Institute of National Academy of Sciences of Ukraine]

e-mail: bukat@list.ru



античных центров Северного Причерноморья, неоднократно исследовалась археологами начиная с середины прошлого столетия. В связи с этим одной из основных задач экспедиции явилось определение перспективности дальнейшего изучения поверхности дна Карантинной бухты. Постоянная эрозийная деятельность воды и волн создают в прибрежной зоне условия, не благоприятствующие сохранению отдельных закрытых комплексов (строений, остатков древних кораблекрушений и т. д.). Кроме того, постоянное движение судов в Карантинной бухте, создающее дополнительное волновое воздействие, и активное строительство современных объектов дополняют разрушительное действие моря.

Учитывая сказанное выше, разведочные работы экспедиции ДПН проводились практически от береговой линии и до максимальных глубин на фарватере, составляющих 14–16 м. Приоритетной была западная сторона бухты, непосредственно прилегающая к херсонесскому городищу.

В результате разведок выявлено, что:

1. рельеф дна бухты в районе современного яхт-клуба полностью видоизменен дноуглубительными работами, последнее привело к уничтожению древнего культурного слоя на этой территории;
2. район дна от пирса к выходу из бухты имеет значительное количество древних культурных остатков, среди которых в результате разведочных работ выделяются материалы классического, эллинистического, римского и византийского периодов, значительное количество материалов, относящихся к Восточной войне (1853–1856).

Особенностью размещения культурного слоя на поверхности дна Карантинной бухты является его многократно переотложенное состояние (разновременные материалы размещены рядом и не формируют отдельных хронологических слоев), что значительно уменьшает возможность их контекстной интерпретации. Фактически основным контекстом местонахождения материалов является прибрежная (затопленная) или портовая часть древнего города.

Херсонес Таврический, как и многие другие памятники побережья Черного и Азовского морей, ощущает на себе постоянное наступление моря. Одной из активных составных частей этого процесса, если не рассматривать глобальные климатические и тектонические явления, является влияние волн на побережье. Вследствие их мощного воздействия разрушается и уничтожается культурный слой, отступает берег, разрушаются остатки прибрежных сооружений, а многие из объектов и отдельных предметов исчезают навсегда.

В связи со значительными размерами Черного моря, незначительной изрезанностью береговой линии, слабым развитием ледового покрова, частыми циклонами, северными и северо-восточными ветрами образуются благоприятные условия для развития ветрового волнения и большого прибоя. Так, в январе — феврале наблюдается максимальный уровень волнения — до 4 баллов среднемесячно. На год выпадает около 30–40 суток с сильным ветром (свыше 15 м/с). Летом мощные шторма бывают довольно редко. Осенью, с переходом преобладающих ветров на северные и северо-восточные румбы, они учащаются. Зимой



повторяемость штормов достигает максимума, а весной снова сокращается. Во время сильных штормов высота волны достигает 6 м, иногда 7 и даже 8 м. Период штормовых волн составляет в разных районах моря от 3–5 до 9–11 с, их длина 40–60 м. Например, 11 ноября 2007 г., по наблюдениям авторов, высота волн в районе Херсонеса достигала 5–7 м при скорости ветра до 32 м/с.

Херсонес Таврический расположен на небольшом полуострове между двумя бухтами — Песочной и Карантинной. Исследования городища начаты в 1827 г., и с середины XIX в. археологические раскопки здесь имеют регулярный характер. В связи с прибрежным размещением памятника, наиболее удобным способом избавления от отвалов был сброс их в море. Это, кроме всего прочего, в какой-то степени защищало берег от волновой эрозии. Культурный слой на городище достаточно мощный, и объемы сброшенного грунта, а вместе с ним и части археологического материала были очень значительными. Археологические отвалы были насыщены мелкими предметами, фрагментами керамики, монетами и представляли собой микс из разновременных слоев (вследствие многочисленных перестроек).

Практически всё побережье Херсонеса (в меньшей степени Карантинная бухта) открыто для ударов волн, вызванных северными и северо-западными ветрами. Мощные шторма за зиму размывали отвалы и распределяли их составляющие по плотности (процесс механической дифференциации обломочного материала). Легкие фракции грунта уносились водой, а более тяжелые, в том числе мелкие металлические предметы, монеты и т. д., оседали на дне. Часть из них, попадая в прибойную зону, за несколько сезонов уничтожалась штормовыми волнами, другая, отнесенная в глубоководную зону или попавшая на большее расстояние от берега, отложилась в слоях наносов песка и скальных трещинах, а еще часть набивалась в береговые отложения. Например, пляж под Уваровской базиликой (на территории Херсонеса) полностью сформировался вследствие многолетнего размыва археологических отвалов и эрозийной волновой деятельности.

Что же происходит с грунтом, который размывается, и предметами, попавшими в воду из разрушенного культурного слоя и отвалов?

Верхняя часть шельфа является областью дифференциации обломочного материала литосферы, его миграций вдоль берега и от него. Здесь формируется поток материала, направленный от берега на значительные глубины. Заметное влияние набегающих волн на донную поверхность начинается с глубин, которые приблизительно равняются половине длины волны. С учетом информации для штормовых волн вблизи Херсонеса, это могут быть глубины приблизительно от 20 до 30 м.

Во время подхода волн к берегу происходит их трансформация и разрушение (частичное или полное). Окончательное разрушение, как правило, происходит вблизи уреза воды, создавая прибойный поток. Ударная сила волн очень велика. Так, при силе ветра в 40 баллов, ударная сила волны с периодом в 11 с составляет до 5,7 т на 1 м².

Перемещение воды в волновом поле происходит в направлении распространения волн. Наибольшей скорости перенесение достигает в момент максимальной деформации, когда волна становится неустойчивой.



Этот эффект является причиной наплыва воды к полосе уреза и образования наклона водной поверхности в сторону моря и, как следствие, образования оттока или компенсационных перемещений. Таким образом, процесс деформации и разрушения волн приводит к трансформации волновой энергии и образованию серии потоков. Создаются благоприятные условия для поднятия и втягивания частиц различного размера и плотности. Далее эти отложения перемещаются под влиянием поступательных потоков.

Разрушение волн может быть частичным, и волна снова, становясь устойчивой, начинает деформироваться. Таких циклов может быть несколько. Поэтому на подводном склоне на разных глубинах могут существовать зоны, где характер изменений гидродинамических условий может быть одинаковым, хотя они и отличаются по параметрам. Ширина таких зон и их количество зависит от скорости деформации волн, которая определяется двумя противоположными процессами — концентрацией и диссипацией энергии волн в массе воды. Первый процесс определяется уменьшением глубины, то есть возрастанием энергии на единицу объема массы воды, второй — расстоянием, которое прошла волна, поскольку энергия теряется в слое трения возле дна. Отсюда отношение энергии, которая концентрируется, к диссипированной энергии является пропорциональным к уклону дна. Поэтому уклоном дна определяется ширина зоны деформации волн, а соответственно, и масштаб возникающей циркуляции, от чего и зависит, в свою очередь, масштаб зон дифференциации.

В случае скошенного подхода волн в полосе, размещенной ближе к берегу относительно зоны разрушения волн, формируются мощные вдольбереговые течения, которые достигают скорости приблизительно 1 м/с во всей толще воды. Соответственно, здесь в таком случае образуется полоса с максимальной интенсивностью перемещения вдоль берега.

Распределение размытых волнами тяжелых фракций зависит от многих составляющих: длины и высоты волн, глубины места уклона дна, угла наката волн на берег, присутствия или отсутствия прибрежных течений, деталей рельефа и т. п. Так, при определенном характере волнения происходит «набивание» фракций в берег, при других, более длинных волнах — затягивание материала на глубину. Таким образом, локализация мест накопления фракций зависит от основного волнового режима и его сезонной и годовой смены. Эти составляющие имеют достаточно стабильный характер для районов побережья, и, зная их, можно производить локализацию зоны скопления промытого материала характерных параметров. Метеорологические и гидрофизические показатели на Черном море непрерывно регистрируются уже около 80 лет, что позволяет произвести достаточно детальные и достоверные расчеты.

Карантинная бухта по сравнению с остальной частью побережья Херсонесского городища достаточно хорошо защищена от штормовых волн. На западном берегу, со стороны городища, преобладают удары волн с северного и северо-западного направлений. Во время этого процесса вследствие явления рефракции происходит концентрация



энергии волн в районе мыса. Поэтому на расстоянии, в самой бухте, волновая картина остается зачастую сравнительно спокойной. Хотя это не означает полного отсутствия влияния прилива в бухте — просто его мощность и энергия значительно ниже по сравнению с открытыми участками побережья. Поэтому влияние гидрофизического фактора в Карантинной бухте учитывался нами на основании предварительных наблюдений на памятнике. Построение же полной математической модели всё еще остается актуальным заданием, поскольку требует, кроме указанного фактора, учитывать и другие: присутствие двух функционирующих городских коллекторов в акватории бухты, влияние движения ракетных катеров и гражданских судов, береговую абразию, изменение рельефа дна вследствие его углубления и т. п.

В 2010 г. исследование Карантинной бухты было продолжено, кроме того, было начато исследование акватории вокруг всего Херсонесского городища. Основное внимание при этом уделялось определению перспективных для дальнейших исследований районов, а также изучению влияния гидрофизического фактора на состояние и перемещение археологического материала под водой в прибрежной части. С этой целью экспедицией был поставлен эксперимент, базирующийся на трассерном методе и рассчитанный на годовой цикл.

Трассерный метод основан на регистрации движения меченых частиц. Он позволяет получить информацию о траектории движения влекомых наносов и о скорости их перемещения. В нашем случае эксперимент поможет оценить динамику прибрежных наносов в районе городища. Это позволит производить более точную локализацию мест возможных античных кораблекрушений или их остатков и уточнить оценку воздействия волн и течений на отдельных участках берега Херсонесского городища. В целом эксперимент начат в непосредственной связи со значительным влиянием гидрофизического фактора на памятник, его состояние и в особенности — на его подводную часть.

Описанные выше двухлетние работы экспедиции во многом носят ознакомительный характер, имеющий целью разработку многолетней программы исследований подводной части памятника и определения путей наиболее эффективного его сохранения как составной части подводного культурного наследия. Результаты экспедиций указывают как на несомненную перспективность продолжения исследования подводного Херсонеса, так и на актуальность разработки программы по сохранению уникального памятника.

Роль глубоководных обитаемых аппаратов «Мир-1» и «Мир-2» в сохранении международного и российского морского наследия

А. М. Сагалевич

Role of the MIR submersibles in the preservation of international and Russian marine heritage

A. Sagalevich

During 23 years of the operations the MIR-1 and MIR-2 submersibles made great contribution to the preservation of international and Russian marine heritage. Two MIRs on board of r/v "Akademik Mstislav Keldysh" was the greatest deep ocean research complex in the world during 20 years. Wide scale scientific research in different sites of the world ocean particular in most active areas with hydrothermal fields on ocean bed was provided. New processes in ocean crust like deep hydrothermal circulation, new types of the vents, new types of the species of the animals were discovered during MIRs operations.

In many expeditions archeological research of the wrecks on the bottom like Titanic, Bismarck, Japanese submarine of WWII I-52 was provided. Several movies with widely known companies from Hollywood, IMAX, BBC and others were done. The movies are great preservation of historic marine heritage, and the MIRs made great contribution in this field.

The MIRs provided great job in the liquidation of the subsequences of the accidents with nuclear submarines Komsomolets and Kursk.

On the basis of the data, obtained by the MIRs were done many expositions in different museums: Historical museum of Russia, Museum of the World Ocean, Russian NAVY museum, Museum of the Titanic in Orlando (USA), St. John's (Canada) and others.

18 scientific and technical books and over 1 000 articles were published in different scientific magazines in Russian and foreign languages.

А. М. Сагалевич [A. Sagalevich] (✉)

Институт океанологии им. П. П. Ширшова Российской академии наук, Москва,
Россия [P. P. Shirshov Institute of Oceanology RAS, Moscow, Russia]

e-mail: sagalev1@yandex.ru



Наши представления о планете Земля неразрывно связаны с развитием технических средств изучения океана. Это естественно, поскольку океан занимает около 70 % площади нашей планеты и процессы, происходящие на его дне и в его толще, в значительной степени определяют основные этапы ее развития, а степень изученности океана обусловлена в значительной степени теми методами и техническими средствами, которые имеются в распоряжении исследователя. Наши представления о строении Земли коренным образом изменились в 50-е гг. XX в., когда был накоплен большой объем научных данных о строении дна океана с помощью эхолотирования и сейсмических методов исследований. Это позволило впервые описать трансформные разломы в Тихом океане. Применение систем непрерывного сейсмопрофилирования и магнитометрии в комплексе с названными выше методами дало возможность сделать заключение о существовании срединных океанических хребтов и описать систему рифтовых зон океана протяженностью около 60 тыс. км, опоясывающую земной шар. На базе этих данных была создана принципиально новая теория строения Земли, базирующаяся на существовании тектонических плит, находящихся в постоянном движении. Большой объем новых научных данных о строении океанической коры требовал применения новых технических средств, которые позволили бы детализировать геологическое строение океанского дна в наиболее активных его районах. В 1960–1970-е гг. в мире была создана целая серия подводных обитаемых аппаратов, начали применяться глубоководные буксируемые аппараты, оборудованные локаторами бокового обзора, телекамерами и другими приборами. Именно они сыграли ключевую роль в развитии нашего дальнейшего познания процессов, происходящих на дне океана.

В 1977 г. на дне Галапагосского рифта было открыто явление гидротермали на дне океана. Открытие было сделано с помощью буксируемого аппарата «Ангус» и обитаемого аппарата «Алвин» (США). В последующие годы было открыто более 100 районов с гидротермальными полями на дне, и все эти открытия были сделаны по сходным методикам: на первом этапе применение буксируемых аппаратов или проботбора с борта судна позволяло получить исходные данные о том, что в данном месте находится гидротермальное поле, а на втором этапе погружения глубоководных обитаемых аппаратов давало возможность провести детальные исследования на этом участке, определив размеры поля, масштабы гидротермальных излияний, запасы и химический состав гидротермальных руд, виды гидротермальных животных, количество и плотность биомассы и т. д. Именно в изучении гидротермальных полей глубоководные обитаемые аппараты нашли свое место как инструмент для научных исследований океана [1; 4]. Основные работы глубоководных обитаемых аппаратов, имеющих во Франции («Наутил»), Японии («Шинкай 6500») и США («Алвин») направлены на изучение гидротермальных полей. Глубоководные обитаемые аппараты в ведущих странах мира являются гордостью нации, возведены в статус государственного достояния, и, конечно, их работы специально финансируются правительствами. Ведь в мире имеется всего четыре ГОА, способных погружаться на 6 тыс. м. Технические данные их приводятся в табл. 1.



Таблица 1

Параметр	Наутил	Мир-1 и Мир-2	Шинкай 6 500
Сухой вес, т	18,5	18,6	26,0
Длина, м	8,0	7,8	9,5
Ширина, м (с боковыми двигателями)	2,7	3,8	2,7
Высота, м (без рубки)	3,45	3,0	3,2
Высота, м (с рубкой)	–	3,45	–
Запас энергообеспечения, кВт/ч	50	100	43
Запас жизнеобеспечения, чел/ч	390	246	380
Максимальная скорость, миль/ч	2,5	5,0	2,5
Запас плавучести (с поверхности), кг	200	290	200
Численность экипажа	3	3	3
Диаметр главной сферы, м	2,1	2,1	2,0
Материал главной сферы	титановый сплав	никелевая сталь	титановый сплав
Год постройки	1985	1987	1989

Разумеется, ГОА являются существенной частью морского наследия, как национального, так и международного, а научные данные, полученные с помощью ГОА, являются золотым фондом международного научного наследия.

В нашей стране научные исследования гидротермальных полей начались в конце 70-х гг. XX в. Их изучение осуществлялось с помощью аппаратов «Пайсис-VII» и «Пайсис-XI» [4]. С их помощью были исследованы горячие рассолы Красного моря, рифта Таджура в Аденском заливе, поля бассейна Гуаймас в Калифорнийском заливе и хребта Хуан де Фука в Тихом океане, района вблизи острова Парамушир в Охотском море. С вводом в строй аппаратов «Мир-1» и «Мир-2» география исследований гидротермальных полей в океане значительно расширилась, поскольку аппараты с рабочей глубиной 6 тыс. м позволили осуществлять погружения на 98 % площади океана, исключая лишь глубоководные желоба и впадины. Необходимо отметить, что «Миры» занимали особое место в мировой классификации ГОА, ибо они работали с борта одного научно-исследовательского судна «Академик Мстислав Келдыш», что давало им гораздо более широкие возможности как в плане проведения различного рода научных исследований, так и специальных подводно-технических операций и съемок фильмов [3]. Этот комплекс являлся уникальным, не имеющим аналогов в мире (рис. 1).

Начав с исследования гидротермального поля ТАГ в 1988 г. аппараты «Мир» провели исследования 20 гидротермальных полей Атлантического, Тихого и Арктического океанов. Три гидротермальных поля были впервые исследованы аппаратами «Мир», были сделаны важные научные открытия.

На подводном вулкане Пийпа в Беринговом море во время погружений «Миров» наблюдались необычные излияния белых курильщиков,



Рис. 1. ГОА «Мир-1» и «Мир-2» на борту НИС «Академик Мстислав Келдыш»

из которых разгрузка гидротермального флюида происходила через ангидридные трубы высотой до 1,5 м и диаметром до 20 см (рис. 2).

Химический анализ гидротермальных образцов, поднятых со дна, показал высокое содержание кальция, бария, серы и других элементов. Измерения температуры на выходе из трубы показало +112 °С, а на расстоянии 1,5 м — +33 °С. Скорость истечения флюида, посчитанная на базе этих данных и визуальных наблюдений, составила около 80–100 м/мин. С помощью специальных пробоотборников были отобраны пробы газов, выходящих из курильщиков. Хроматографический анализ этих проб дал следующие результаты их химического состава (в процентах): CH_4 — 80,58; N_2 — 16,75; CO_2 — 1,35; Ar — 0,35; O_2 — 0,78; а также He ; H_2 ; C_2H_6 ; C_3H_8 ; C_4H_{10} . Высокое содержание метана объясняет поселения двухстворчатых моллюсков *Caloptogenia*, что является эндемичным явлением для этого района. Это самое северное поселение этих животных из всех известных в настоящее время. Биологическая активность вблизи белых курильщиков практически отсутствует, но она возрастает по мере удаления от источника. Помимо моллюсков в донном сообществе отмечались различные виды губок, актиний, креветок, крабов. Большие площади (в некоторых местах до 200 м сплошного покрова) донной поверхности были покрыты бактериальными матами.

Гидротермальное поле Логачева (14°45' САХ) было обследовано аппаратами «Мир» в 1995 г. после его открытия с борта НИС «Профессор Логачев» в 1994 г. На этом поле были обнаружены курильщики 2-х типов. Курильщики первого типа наблюдались на глубинах 3 005–2 960 м. Это высокотемпературные источники, представляющие собой кратеры, из которых выходит флюид в виде черного дыма и стелется по дну.



Рис. 2. Белый курильщик на вулкане Пийпа

Анализы проб флюида, взятых непосредственно из источника на глубине 3 005 м, показали высокую соленость — 36,04 ‰. В пробах была обнаружена высокая концентрация тяжелых металлов и других химических элементов. Полученные данные указывают на то, что плотность отобранного флюида существенно выше плотности придонной воды, вследствие чего флюид не может подняться вертикально вверх подобно тому, как это происходит в классических курильщиках.

Источники второго типа обнаружены на минимальной глубине — 2 940 м. Из этих курильщиков (высотой 3 м и диаметром 0,1–0,3 м) флюид при истечении поднимается вертикально вверх. Флюид этих курильщиков намного легче, чем у описанных выше, а соленость воды находится на уровне фоновых значений.

Феномен выхода тяжелого флюида из источников кратерного типа, а также присутствие серпентинитов, поднятых с помощью ГОА «Мир», свидетельствуют о том, что в данном случае флюид формируется в глубинных слоях океанической коры и выходит на поверхность дна после прохождения многократной фазовой сепарации в толще океанической коры. Явление глубинной гидротермальной циркуляции было обнаружено впервые именно на поле Логачёва и нашло свое подтверждение после погружений ГОА «Мир» в 1995 г. (рис. 3). Подобный механизм формирования флюида наблюдался французскими учеными с аппарата «Наутил» на поле Рейнбоу годом позже — в 1996 г.

В 1988 и 1991 гг. на гидротермальном поле ТАГ была открыта целая цепочка огромных гидротермальных реликтовых построек на глубине 3 600 м с большим депозитом мультиметаллических руд. Одна из этих построек является одним из самых крупных гидротермальных тел на дне океана с депозитом сульфидных руд около 10 млн т. Эта постройка получила название горы Мир в честь ГОА «Мир».

В погружениях ГОА «Мир» в различных районах Мирового океана сделаны открытия нескольких десятков видов животных, собрана уникальная коллекция глубоководных геологических и биологических образцов.



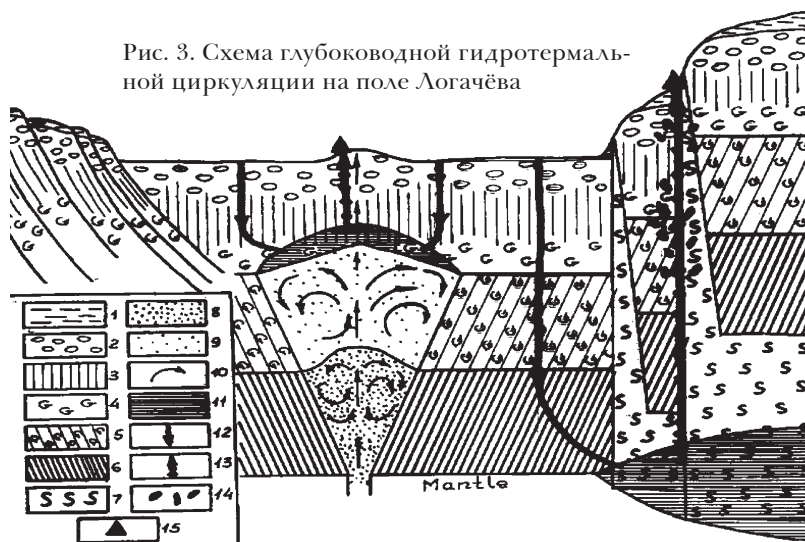
Аппараты «Мир» открыли новую страницу в истории проведения глубоководных операций, выполняя на больших глубинах океана съемки художественных и документальных фильмов. Идея сотрудничества с профессиональными кинокомпаниями США, Канады, Англии, Японии родилась в мае 1989 г., когда состоялась первая встреча двух аппаратов «Мир» на глубине 5 тыс. м в Атлантическом океане. В погружении участвовали международные экипажи, состоявшие из представителей СССР, США и Канады.

Начиная с 1991 г. несколько художественных и документальных фильмов было снято компаниями IMAX, BBC, Hollywood и другими [2; 6]. Фильм «Титаника» был снят фирмой IMAX (Канада) во время первой экспедиции НИС «Академик Мстислав Келдыш» на «Титаник». Этот фильм демонстрировался в кинотеатрах IMAX в двух версиях — в длинной и короткой — с большим успехом. После этого Джеймсом Камероном был снят знаменитый «Титаник», а также несколько документальных фильмов (табл. 2).

Таблица 2

Название	Режиссер	Год (год экспедиции)
Титаника	IMAX	1992 (1991)
Сокровища глубин	Эл Гиддингс	1992
Титаник	Джеймс Камерон	1998 (1995)
Японская лодка «I-52»	Телевидение National geographic	1999 (1998)
Голубая планета	BBC	2002, Атлантика 2003, Тихий океан
Бисмарк	Джеймс Камерон (HD 3D)	2002 (2001)
Призраки бездны	Джеймс Камерон (HD 3D, IMAX)	2003 (2002)
Пришельцы глубин	Джеймс Камерон (HD 3D, IMAX)	2005 (2002, 2003)

Рис. 3. Схема глубоководной гидротермальной циркуляции на поле Логачёва





При проработке проектов съемок фильмов постоянно разрабатывались и внедрялись в практику новые технологии. Инновационные идеи рождались в совместной работе производителей фильмов и подводников группы аппаратов «Мир». Такое содружество принесло много новых интересных идей, воплощенных в новые технологические разработки, которые используются не только для съемок фильмов, но и для научных исследований, обследования затонувших объектов и других целей.

Работа над глубоководными фильмами имела большое значение для сохранения нашего уникального глубоководного комплекса — ГОА «Мир» и НИС «Академик Мстислав Келдыш», ибо в условиях отсутствия бюджетного финансирования это было одним из основных способов не только проведения глубоководных работ, но и выживания.

Необходимо отметить, что фильмы являются одним из важнейших средств сохранения исторического морского наследия, а также важным средством распространения знаний среди населения в различных странах мира. Благодаря фильмам, сделанным на основе погружений ГОА «Мир», люди в разных странах узнали о специфике глубоководных работ, о жизни на дне океана и т. д.

Важное место в работах ГОА «Мир» занимает выполнение задач большой государственной значимости по ликвидации последствий аварий на атомных подводных лодках «Комсомолец» и «Курск» [2]. На АПЛ «Комсомолец» НИС «Академик Мстислав Келдыш» с двумя «Мирами» на борту провел 8 экспедиций (1989–2007). В течение всех экспедиций помимо детального визуального осмотра, фотографирования и видеосъемки проводился постоянный радиационный мониторинг и научные исследования донных осадков и водной среды вокруг лодки. Для этих целей был разработан ряд специальных приборов, применялись новые методы исследований. Важным этапом при проведении работ явилось закрытие носовой части лодки, для чего были разработаны принципиально новые глубоководные технологии, никогда не применявшиеся ранее. Применение новой методики с использованием двух аппаратов «Мир» позволило осуществить зацеп всплывающей спасательной капсулы, которая лежала в 800 м от лодки. Это была уникальная методическая операция, не имеющая аналогов в мире, ибо для зацепа использовалось одно судно без динамического позиционирования, а наведение аппарата «Мир», который доставлял грузовой трос на капсулу, осуществлялось по данным гидроакустической навигации с донными маяками.

В сентябре 2000 г. НИС «Академик Мстислав Келдыш» с двумя ГОА «Мир» на борту пришло в Баренцево море для проведения исследований на атомном подводном крейсере «Курск», затонувшем на глубине 108 м. В августе судно проводило исследования в Северной Атлантике вблизи Канады. Работы были прерваны, и по просьбе Российского правительства судно с аппаратами «Мир» на борту направилось в район аварии АПКр «Курск». По прибытии в район работ было сделано 10 погружений ГОА «Мир-1» и «Мир-2» (5 парных) в течение 5 дней при неблагоприятных погодных условиях. Каждый аппарат ежедневно проводил под водой по 12–14 часов. Во время погружений проводились



радиационные измерения, детальные обследования корпуса, рубки и других частей крейсера для выявления разрушений; было сделано более 20 часов высококачественных видеозаписей; было поднято на поверхность более 30 фрагментов крейсера, которые лежали вокруг него на осадках. На базе полученных результатов были приняты решения о мерах по ликвидации последствий аварии АПКр «Курск».

Одним из важнейших этапов в работе ГОА «Мир» является экспедиция на Северный полюс, во время которой были сделаны исторические погружения под лед на дно Северного Ледовитого океана на глубину 4 300 м (рис. 4). Эти погружения открыли новую эру в исследованиях Арктики, ибо впервые человек погрузился на реальный Северный полюс, увидел дно и установил флаг России [5]. Это событие всколыхнуло весь мир и заставило ведущие страны задуматься об освоении Арктики, следствием чего явились организация ряда международных экспедиций, начало строительства новых ледоколов, создание других технических средств.

На базе результатов, полученных с помощью ГОА «Мир» в многочисленных экспедициях, были организованы экспозиции в различных музеях мира: Музее Мирового океана (Калининград), Государственном историческом музее (Москва), Музее российского Военно-морского флота (Санкт-Петербург), Смитсоновском музее (Вашингтон, США), Музее глубоководных исследований (Гамильтон, Бермудские острова), Музее «Титаника» во Флориде (Орlando, США), на острове Ньюфаундленд (Сент Джонс, Канада) и других. В апреле открывается Музей глубоководных исследований в Шербурге (Франция), где «Мирам» будет посвящен специальный павильон и где модель ГОА «Мир» сделана в натуральную величину.

На базе результатов, полученных с помощью «Миров», опубликовано 18 научных и технических книг и более 1 тыс. статей в российских и зарубежных изданиях.



Рис. 4. Подъем аппарата «Мир-2»



Несомненно, ГОА «Мир» создали эпоху в области глубоководных исследований океана в мире, оставив заметный след в виде публикаций, кино- и видеофильмов, альбомов фотографий, экспозиций в крупнейших музеях мира.

Список литературы

1. Богданов Ю.А., Лисицын А.П., Сагалевич А.М., Гурвич Е.Г. Гидротермальный рудогенез океанского дна. М.: Наука, 2006. 527 с.
2. Виноградов М.Е., Сагалевич А.М., Хетагуров С.В. Океанологические исследования и подводно-технические работы на месте гибели атомной подводной лодки «Комсомолец». М.: Наука, 1996. 362 с.
3. Сагалевич А.М. Глубина. М.: Научный мир, 2002. 320 с.
4. Сагалевич А.М. Океанология и подводные обитаемые аппараты. М.: Наука, 1987. 256 с.
5. Сагалевич А.М. Репортаж из-под ледового купола // Природа. 2007 № 10. С. 50–57.
6. Sagalevich A. The Deep. Botanical Press California, 2009. 295 p.

Подводные археологические объекты в российском секторе строительства Североевропейского газопровода

П. Е. Сорокин, А. В. Степанов

Underwater Archeological Objects in the Russian Building Sector of North-European Gas Pipeline

P. Sorokin, A. Stepanov

In the water areas of the seas, lakes and rivers of the Russian Federation there are thousands of wrecks related to different periods of time, sank stands and settlements, port and hydrotechnical constructions. However, in contrast to surface archeological monuments they are significantly less studied and that is why most of them are not secured by the state and it leads to their unimpeded destruction and plunder. From 1998 works on their registration for state protection of sank ships in the Gulf of Finland were started on initiative of Saint-Petersburg archeological expedition NW R1 for Heritage, IHMC RAS, in cooperation with Department for Protection of Cultural Heritage Objects of Leningrad region. In the recent decades large-scale projects are carried out in the Gulf of Finland: building and modernization of ports and laying of underwater communications. During preparation works for North-European gas pipeline building a number of activities were carried out which provided for preservation of cultural heritage objects including protective archeological research. As a result of a large-scale observation of bottom during projecting of gas pipeline in the Russian part of the Gulf of Finland there were revealed 18 immovable objects of history and culture which are highly significant both historically and culturally in accordance with specialists' conclusion. All of them are historical and technical monuments and naval ships are monuments of naval history as well.

П. Е. Сорокин [P. Sorokin] (✉)
СЗ НИИ природного и культурного наследия, Россия [NW Research Institute for
Cultural and Natural Heritage, Russia]
e-mail: szi.nasledie@yandex.ru
А. В. Степанов [A. Stepanov] (✉)
Подводно-исследовательская экспедиция «Нептун», Россия [“Neptun” Under-
water Research Expedition, Russia]
e-mail: diver@mail.natm.ru



В акваториях морей, озер и рек Российской Федерации имеются тысячи затонувших судов различного времени, затопленных стоянок и поселений, портовых и гидротехнических сооружений. Все эти объекты являются потенциальными памятниками историко-культурного наследия. Однако, в отличие от наземных памятников археологии, они изучены в значительно меньшей степени и поэтому в большинстве своем не стоят на государственной охране.

Так, в странах Балтийского региона в настоящее время значительная часть затонувших судов включена в государственные реестры в качестве памятников археологии. К примеру, в Швеции и Дании их число составляет около 10 тыс. При этом по возможности ведется систематическое изучение и осуществляется частичная или полная музеефикация наиболее ценных из них. Отсутствие охранного статуса затонувших судов в водах Российской Федерации приводит к их беспрепятственному разрушению и разграблению. Работы по постановке на государственную охрану затонувших судов в акватории Финского залива были начаты по инициативе Санкт-Петербургской археологической экспедиции СЗНИИ Наследия, ИИМК РАН начиная с 1998 г. в сотрудничестве с департаментом по охране объектов культурного наследия Ленинградской области. К 2003 г. на государственный учет было поставлено 14 затонувших судов в акватории Финского залива.

В последние десятилетия в Финском заливе осуществляются крупномасштабные проекты по строительству и модернизации портов и прокладке подводных коммуникаций. Учитывая, что большинство этих работ проводилось без предварительного подводно-археологического обследования акваторий, это могло привести к ущербу объектам культурного наследия. В процессе работ по подготовке к строительству Северо-европейского газопровода был проведен комплекс мероприятий, обеспечивающий сохранение объектов культурного наследия, включающий охраняемые археологические исследования. С 2006 по 2009 г. в процессе работ по изучению дна Финского залива подрядные компании «Nord Stream» организации ЗАО «Петергаз», ЗАО «Сварог», ЗАО «Искатель», ЗАО «Нептун» и другие в процессе работ выявили кроме множества техногенных и взрывоопасных объектов 17 затонувших судов и три старинных якоря (рис. 1).

Первое выявление объектов связано с гидроакустической съемкой дна в районе прокладки проектируемого газопровода гидролокаторами бокового обзора и многолучевыми эхолотами. Последующие исследования проводились телеуправляемыми аппаратами (ROV) с судов оснащенных системой динамического позиционирования.

Полученных данных оказалось достаточно для предварительной идентификации объектов. Изучение и обработка предоставленной информации по затонувшим судам была проведена ИИМК РАН, СЗНИИ наследия в 2007–2009 гг. Итогом их стало экспертное заключение о том, что обнаруженные объекты являются затонувшими судами XVII–XX вв., обладающими признаками объектов культурного наследия¹.

¹ Экспертное заключение ИИМК РАН, СЗНИИ Наследия, авт. П. Е. Сорокин, А. В. Степанов.



На основании экспертного заключения департамент охраны памятников комитета по культуре правительства Ленинградской области поставил выявленные объекты на государственный учет до включения их в Единый Государственный реестр объектов культурного наследия. Анализ сонограмм (гидроакустических изображений), фото- и видеоматериалов позволил получить общее представление об объектах, выявленных на дне Финского залива, установить их приблизительные размеры и возраст. Установлено, что два затонувших судна, имеющие признаки судовой архитектуры XVII–XVIII вв., находятся внутри 50-метровой зоны. По рекомендации специалистов компании «Nord Stream» было предписано провести максимально полную графическую, фото- и видеофиксацию выявленных объектов подводного культурного наследия, находящихся ближе 50 м от трассы строящегося газопровода. Также необходимо было поднять и обеспечить консервацию двух старых якорей, находящихся непосредственно на трассе проектируемого газопровода.

Наибольшая концентрация затонувших судов приходится на район к северу-северо-востоку от острова Гогланд — это место самых массовых крушений судов XVIII–XX вв. в Восточной Балтике.

Три объекта, принадлежат к XX в. — это железная беспалубная баржа «Гогланд-7» и два советских торпедных катера, погибшие во время десантной операции на острове Соммерс в июле 1943 г. «Соммерс-7» — катер типа Г-5, корпус почти полностью сохранился, желобные торпедные аппараты имеют настил под размещение в них десанта, вероятно это ТКА № 31, погибший 08.07.42 г. [1, 116]. «Соммерс-8» — корпус почти полностью разрушен взрывом, имеет признаки катера типа Ш-4, вероятно — ТКА № 83, погибший 10.07.1942 г. [1, 129]

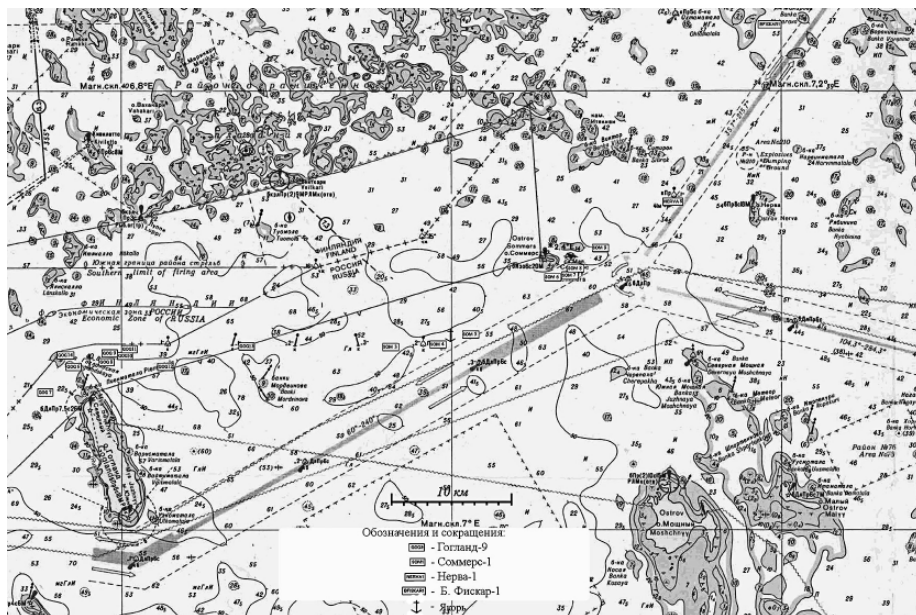


Рис. 1. Схема положения вновь выявленных затонувших судов на дне Финского залива



Большинство выявленных объектов подводного культурного наследия являются парусными грузовыми судами. Признаками судов XIX — начала XX в. обладают 8 объектов: «Гогланд-8», «Гогланд-9», «Гогланд-10», «Гогланд-12», «Соммерс-4», «Соммерс-5», «Соммерс-6» (металлический корпус), «Соммерс-9». К периоду XVII–XVIII вв. относятся 4 объекта: «Гогланд-6», «Гогланд-11», «Гогланд-13», «Соммерс-3». «Нерва-8» — неклассифицированное судно. Обследование телеуправляемым аппаратом не производилось. «Б. Фискари-1» — деревянная лодка.

Целенаправленные подводно-археологические работы проводились по выявленным объектам двумя профессиональными подводно-археологическими командами в два этапа, дистанционными и водолазными методами. Экспедиции «Нептун» под научным руководством Северо-западного научно-исследовательского института культурного и природного наследия изучала «Гогланд-13», «Гогланд-11», «Соммерс-4» и самостоятельно найденное на склоне Гогландской банки деревянное парусное судно «Гогланд-14». Затонувшие суда «Гогланд-6» и «Гогланд-9» изучались экспедицией проекта «Подводное наследие России» (ЗАО «Балтийское морское общество»).

Работы по фиксации затонувших судов «Гогланд-6» и «Гогланд-13» в 2010 г. проводились с целью мониторинга их сохранности при строительстве трубопровода. Компания «Nord Stream» выделило судно — носитель телеуправляемого аппарата (ROV) «Neptun» для фиксации дистанционными методами — высокочастотным гидроакустическим сканированием и видеосъемкой телеуправляемым аппаратом.

Гидроакустическое сканирование выполнялось высокочастотным гидролокатором бокового обзора С-MAX — СМ-2 в продольном и поперечном направлении относительно диаметральной плоскости судна. Частота съемки 760 кГц.

Видеосъемка выполнялась телеуправляемым аппаратом (ROV) «SUB-fighter 4500». Работу телеуправляемого аппарата затрудняла мутная вода, видимость в которой составляла около 1,5 м, в результате чего было признано нецелесообразным использование лазерных масштабных линеек, лучи которых в мутной воде закрывали бы значительную часть изображения. Для получения изображения удовлетворительного качества оператору пришлось приближать аппарат близко к объекту, что, в свою очередь, уменьшало поле зрения камеры и увеличивало перспективные искажения по краям.

Всего было сделано 47 галсов с гидролокатором бокового обзора. В стационарном режиме снято 19 часов подводной видеосъемки ТПА. Для получения такого объема видеоматериала водолазам потребовалось бы около 60 спусков.

«Гогланд-6». Корпус деревянного судна обнаружен в 2,8 км к северу-северо-западу от северной оконечности острова Гогланд на глубине 54 м. Корпус судна сохранился на 3/4. В 2008–2010 гг. изучался экспедицией проекта «Подводное наследие России» (ЗАО «Балтийское морское общество»), в 2010 г. — сотрудниками Северо-западного научно-исследовательского института культурного и природного наследия. Вероятно, это галиот, построенный во второй половине XVII в. в северной Германии, с грузом колес.



«Гогланд-11». Трехмачтовое деревянное торговое судно, находится в 4,7 км к северо-востоку от северной оконечности острова Гогланд, лежит на ровном киле курсом 210°. Глубина — 48 м. Корпус судна длиной 26 м, шириной 7 м сохранился на 70 %. В разваленном состоянии находятся носовая и кормовая оконечности. На палубе сохранилось основание камбузной надстройки с развалом печи, деревянные цилиндры водоотливных помп. С судна поднята коллекция керамической, фаянсовой и стеклянной посуды, глиняных курительных трубок, а также серебряных монет Нидерландов и России. Основной груз — мешки с пшеницей мягких сортов, бочки с животным жиром. По грунту разбросан рангоут и такелаж, якоря с деревянными штоками и руль с румпелем.

Судя по коллекции вещей, особенностям судовой архитектуры и рангоута, затонувшее судно — трехмачтовый торговый галиот голландского происхождения, погибший в последней четверти XVIII в. Аналогами являются описанный *Кристианом Альстрёмом* затонувший корабль середины XVIII в. у острова Борсто (Финляндия) [2, 180–197] и адмиралтейская модель трехмачтового галиота «Фридрих Вильгельм II» 1789 г., экспонирующаяся в Технологическом музее в Берлине [3, 76–85].

«Гогланд-13». Двухмачтовое грузовое судно, находится в 13 км к востоку-северо-востоку от северной оконечности острова Гогланд. Судно стоит с небольшим креном на левый борт на глубине 61 м. Длина 21 м, ширина 5,5 м, высота 4 м. Корпус судна практически целый, на палубе сохранились брашпиль, цилиндры водоотливных помп, тамбур входа в каюту и нактоуз. На грунте лежат два якоря с деревянными штоками, руль с румпелем, элементы рангоута и такелажа (рис. 2).

О национальной принадлежности и времени гибели этого судна пока выводы делать сложно. По некоторым архитектурным признакам

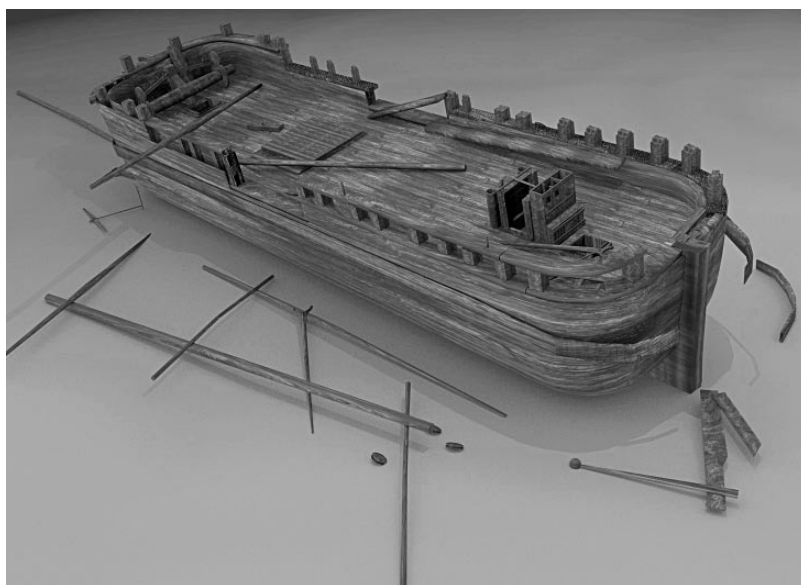


Рис. 2. «Гогланд-13» трехмерная реконструкция (С.А. Луций)



(эзельгофту, имеющему прямоугольные сечения) его можно отнести к английской судостроительной традиции XVIII в. С судна подняты стеклянный бокал, песочные часы, деревянные компасы и блок, проходящие в настоящее время консервацию. На поднятых предметах идентификационных признаков не найдено, но типологически, как и по конструктивным особенностям судна, они относятся к XVIII в. Требуются дополнительные исследования.

«Гогланд-14». Не входит в состав затонувших судов, обнаруженных в зоне газопровода «Северный поток», обнаружено при гидроакустическом обследовании Гогландской банки подводно-исследовательской экспедицией «Нептун» в 4,2 км к северу-северо-западу от северной оконечности острова Гогланд. Развал деревянного судна лежит у основания каменистого склона банки на глубине 38 м на песчаном грунте с креном на правый борт. По склону разбросан рангоут и такелаж, мелкие обломки, якорная цепь. Южнее, около 8–10 м от носового развала, лежит шпиль. В развале корпуса, в носовой части, обнаружены два якоря с деревянными штоками. Деревянный брашпиль с намотанной сильно корродированной цепью и крамбол с тремя шкивами в прорезях лежат в развале носовой части по левому борту. С правого борта вперед лежит мачта. Эзельгофт, находящийся в развале носовой части по левому борту, имеет форму плоского прямоугольного блока с двумя круглыми отверстиями. От шкафута и далее в сторону кормы корпус сохранился крупными фрагментами. Правый борт лежит на грунте, левый нависает над провалившейся палубой. В сохранившейся целостности части палубы расположен большой грузовой люк с комингсом. Ближе к корме, за отверстием в палубе от мачты торчат завалившиеся на правый борт два деревянных цилиндра водоотливных помп. В кормовой части находится завал из досок и кирпичей, фаянсовой, металлической и стеклянной посуды, разломанной мебели. Кормовая оконечность частично сохранила свою форму, в нижней ее части левый борт пришит к ахтерштевню, правый оторвался от него.

Из развала кормовой части поднято 27 предметов: фаянсовая, стеклянная и глиняная посуда, обувь. Посуда и курительные трубки имеют маркировку. Они произведены в Великобритании. Время производства находок приходится на конец XVIII — начало XIX вв. Конструктивные элементы судна тоже позволяют предполагать его английское происхождение.

«Соммерс-4». Двухмачтовое грузовое судно XIX в., находится в 11 км к юго-западу от острова Соммерс. Корпус практически целый, стоит на ровном киле на глубине 63,4 м. Длина 28 м, ширина 6,9 м, высота по палубе — 5 м. Палуба заилена и частично затянута сетями. Корпус целый. Носовая оконечность в плане округлая, кормовая — транцевая, ее фальшборт частично разрушен и лишен обшивки. Нижняя часть корпуса и перо руля обшиты окислившимся цветным металлом. На носу, между надгедсами — обломанный бушприт. На скулах трехшкивные крамболы. Деревянный брашпиль с восьмигранным барабаном и кофель-нагельными планками между стойками стоит на палубе в носовой части. На барабан брашпиля намотана сильно корродированная якорная цепь. На шкафуте находится железная, сильно корродирован-



ная квадратная печь с обломком трубы. На палубе лежит шлюпочный кильблок. Интересную конструкцию представляет деревянный роульс с двумя валами и кофель-нагельными планками. В плане конструкция П-образная, вероятно, в ее центре располагалось основание грот-мачты. За грот-мачтой — развал деревянной надстройки, среди досок видны канаты и швабры. За развалинами надстройки — деревянный тамбур или ящик с рейками в боковых окнах и закрытой, откидывающейся на петлях крышкой люка. За ним расположен большой тамбур с открытой крышкой во внутренние помещения по правому борту. Виден верх трапа, внутри ил по уровень палубы. На юте находится рулевой механизм со штурвалом, закрепленном на оси, на которую намотан приводной канат, соединенный через блоки по бортам с коротким румпелем.

О национальной принадлежности и времени гибели этого судна пока выводы делать сложно. Требуются дополнительные исследования.

В июне 2010 г. на трассе строящегося газопровода «Северный поток» были исследованы, документированы и подняты на поверхность два старинных якоря.

Якорь 1 обнаружен в 3,6 км к северу-северо-востоку от северной оконечности острова Гогланд на глубине 52 м. Якорь находился в штатном, удерживающем судно положении, одна из лап была зарыта в грунт, а шток лежал на грунте плашмя. Объект относится к якорям старого образца, так называемым «Old Fashioned Anchors» XVII–XIX вв., с характерным соотношением длин веретена и рога 1 : 3,5, деревянным штоком, близким по длине с веретеном, угловатым трендом. Длина от тренда до оконечности веретена — 343 см, размах рогов — 195 см. Веретено имеет прямоугольное, со скругленными углами сечение, сужающееся у шейки. Рым оклетневан растительным тросом, его внешний диаметр 60 см. Тренд угловатый, был обмотан обрывком растительного троса. Рога имеют два, особенно выраженных в нижней кромке, угла: первый — у основания лапы, а второй — в носке, по ее окончанию. Лапа треугольная в плане с округлыми сторонами и углами, ее длина — 55 см, ширина — 40 см. Деревянный шток прямоугольного сечения длиной 352 см собран из двух брусьев, соединенных десятью деревянными нагелями и четырьмя металлическими бугелями. Нагели расположены в шахматном порядке по пять с каждой стороны. Верхняя кромка штока слегка седловатая.

Якорь 2 обнаружен в 30,3 км к северу-востоку-востоку от северной оконечности острова Гогланд и 10 км к юго-западу от острова Соммерс, на глубине 62 м. Якорь находился в штатном, удерживающем судно положении, одна из лап зарыта в грунт, а шток лежит на грунте плашмя, веретено в направлении 270°. Якорь имеет признаки адмиралтейского типа, так называемого «Admiralty Pattern Anchor», (вторая половина XIX в.) с характерным соотношением длин веретена и рога 1 : 2, округлой формой рогов. Длина от тренда до оконечности веретена — 205 см, размах рогов — 157 см. Веретено имеет округлое сечение, сужающееся к шейке. Рым не оклетневан, его внешний диаметр 40 см. С рымом соединена такелажная скоба. Рога сходятся в тренде по дуге. Лапа треугольная в плане с округлыми сторонами и углами, ее длина — 53 см, ширина — 35 см. Деревянный шток длиной 275 см имеет

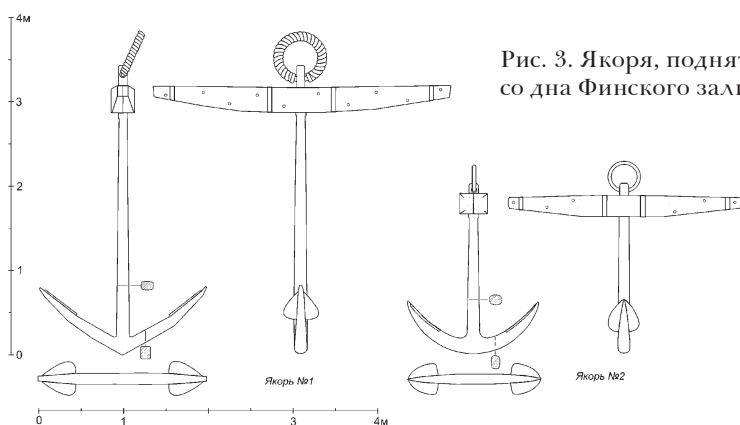


Рис. 3. Якоря, поднятые со дна Финского залива

прямоугольное сечение по центру и округлое по краям, собран из двух брусьев, соединенных шестью деревянными нагелями и четырьмя металлическими бугелями. Нагели располагаются в шахматном порядке по три с каждой стороны (рис. 3).

В процессе крупномасштабных работ по обследованию дна при проектировании газопровода «Северный поток» в российской акватории Финского залива выявлено 18 недвижимых подводных объектов истории и культуры, которые по заключению специалистов обладают высокой историко-культурной ценностью. Все они представляют собой исторические памятники науки и техники своего времени, а военные суда являются и памятниками военной истории. Учитывая, что подъем и сохранение затонувших кораблей представляет собой очень длительный, трудоемкий и дорогостоящий цикл работ, было принято решение о том, что обнаруженные суда должны сохраняться на месте их обнаружения (*in situ*). Компания «Nord Stream», учитывая мнение специалистов в области охраны культурного наследия, гарантировала осуществление безопасных методов укладки трубопровода в зоне, приближенной к объектам культурного наследия. Был проведен комплекс работ по детальному документированию затонувших судов, расположенных в опасной близости к проектируемой трассе газопровода, с тем чтобы в дальнейшем осуществлять мониторинговые мероприятия по контролю за их сохранностью.

Движимые объекты наследия — старинные корабельные якоря, попадавшие в зону прокладки газопровода, были подняты на поверхность и переданы в музей, проводится их консервация.

Таким образом, был получен позитивный опыт сохранения объектов культурного наследия в процессе осуществления крупномасштабного строительного проекта в водной среде.

Список литературы

1. Шифокорад А. Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939–45 гг. Мн., 2002.
2. Christian Ahlstrom Looking for Leads: Shipwrecks of the Past Revealed by Contemporary Documents and the Archaeological Record. Helsinki Finnish Academy of Science and Letters, 1997.
3. *Schriftenreihe* des Museums für Verkehr und Technik. Berlin. 1996. Bd. 15.

Проблемы сохранения морского наследия: опыт Хорватии

Т. А. Титова

Issues of Maritime Heritage Preservation: Experience of Croatia

T. Titova

The article gives information on geographical position of the Adriatic Sea and its general characteristics with adjacent territories and maritime heritage as large and various one and of great interest for researchers in different fields of science. The main topic in the article is dedicated to preservation of the Adriatic Sea maritime heritage by example of Croatia. The main preconditions and results of negative factors are examined for they affect maritime heritage of the Adriatic Sea. In the conclusion the author gives examples of activities taken in Croatia to solve the problems in the field of maritime heritage of the Adriatic Sea.

Общая характеристика Адриатического моря и его морского наследия

Адриатическое море — полузамкнутое море, часть Средиземного моря между Апеннинским и Балканским полуостровами, омывающее берега Италии (около 1 тыс. км), Словении (47 км), Хорватии (1 777,3 км), Боснии и Герцеговины (20 км), Черногории (200 км), Албании (472 км). В южной части соединено с Ионическим морем проливом Отранто. Ширина моря от 93 до 222 км, площадь — 144 тыс. км², глубина — от 20 м в северной части до 1 230 м — в юго-восточной. Длина морского побережья Хорватии, включая острова (69 % от общей протяженности),

Т.А. Титова [T. Titova] (✉)
Директор d.o.o.«Tehnologija Novog Vala», Хорватия [Director d.o.o. «Tehnologija
Novog Vala», Croatia]
e-mail: tehnologianv@gmail.com



составляет 5 835,3 км [11]. Максимальная глубина 1,324 м [13]. Название этому морю дал древний порт Адрия, который располагался на побережье в дельте рек По и Адидже. За 2 000 лет местоположение дельт рек По и Адидже изменилось, и сейчас Адрия отстоит от моря на 38 км¹ [1; 9; 10]. Вблизи восточного побережья находятся Далматинские острова, являющиеся вершинами береговых хребтов Динарского нагорья, межгорные долины которых были затоплены при опускании западной части Балканского полуострова. Наиболее крупные прибрежные острова — Крк (405 км²), Црес (405 км²), Брач (395 км²), Хвар (300 км²), Паг (285 км²) и Корчула (276 км).

Наследие Адриатического моря обширно, многообразно и представляет огромных интерес для исследователей в самых различных сферах науки. Каждый из островов Адриатики — хранитель собственной многовековой истории. Например, на территории островов Бриюнско-го национального парка археологами обнаружены следы древних поселенцев, этническое происхождение которых до сих пор остается загадкой для ученых, там сохранились остатки римского дворца с термами I–II вв. н. э., храма Венеры, базилика Св. Марии V–VI вв., церковь Св. Германа XV в. и др.

Климат Далмации отличается от типичного климата Средиземного моря. Характерны местные ветры (бора, мистраль, сирокко), влияющие на температуру воздуха и течения. Температура воды с севера на юг изменяется от 24 до 26 °С в августе и от 7 до 13 °С в феврале. Соленость воды колеблется от 35 до 38 ‰. Лето с ярко выраженными бризами и большим количеством ясных солнечных дней, а зима облачная и дождливая (до 70 % годового количества осадков). Например, в 2009 г. количество ясных солнечных дней составило 120 дней в Дубровнике, 115 дней на Хваре и Плоче, 114 — в Комиже, 109 — в Шибенике [11]. Эти особенности не могли не отразиться на уникальном растительном и животном мире Адриатического моря. В Адриатическом море произрастают более 750 видов водорослей. Прибрежная зона богата различными видами брюхоногих и двустворчатых моллюсков, иглокожих и ракообразных. Встречаются медузы и светящиеся в ночи гидроидные полипы. На мелководье обитают устрицы, мидии, морские блюдечки, морские ежи, морские огурцы, коньки, крабы. Море богато и крупными ракообразными — омарами, крабами, осьминогами, каракатицами, морскими звездами, стаями сардин, пузырьной макрели и макрели-фрегата, пелагиды и тунца, встречаются угри и мурены. Из акул наиболее распространены карликовая, колючая, голубая акулы, а также морская лисица и дельфины. Обитают гигантская акула и тюлень-монах, находящиеся под угрозой исчезновения.

Благодаря комфортному климату и редкой красоте природы Адриатическое побережье сотнями лет славится своими оздоровительными курортами, древнейшими из которых являются хорватские Дубровник, Сплит, Каштела, Брела, Шибеник, Макарская Ривьера, Опатия,

¹ В современной Encyclopaedia Britannica указано расстояние 25 км, однако по последним научным исследованиям эта величина по состоянию на 2009 г. составляет уже 38 км.



Пула. В Черногории это Будванская Ривьера, в Словении — Копер, Изола, Пиран и Порторож, у Боснии и Герцеговины — Неум. Албанские курорты располагаются в районе Дурреса и на «Берегу цветов» (побережье от Влёры до Саранды), в Италии на побережье — курорты Римини, Беллария, Иджеа Марина, Каттолика, Пескара, Галлиполи, Венецианская Ривьера, Пальмовая Ривьера.

Проблемы сохранения морского наследия Адриатического моря

Глобальные проблемы, такие, как изменение климата, загрязнение окружающей среды, исчезновение видов, урбанизация и другое не могли не затронуть и этот регион. Биологическое разнообразие Адриатического моря очень уязвимо. Рост численности населения, городов, свалок, развитие судоходства, энергетики, промышленности, загрязнение воды и почвы сточными водами, интенсивное рыболовство и массовый туризм, нарушения природоохранного законодательства, частые затопления, лесные пожары и т. п. оказывают крайне негативное воздействие на живой и неживой мир Адриатического побережья. Рыбные запасы Адриатического моря, по оценке многих хорватских экологов [7], в значительной степени исчерпаны. Загрязнение и физическое разрушение мест обитания угрожает выживанию многих видов растений и животных.

По данным государственного бюро статистики Республики Хорватии [11], Хорватию в 2007 г. посетили 11 162 тыс., в 2008 г. — 11 261 тыс., в 2009 г. — 10 934 тыс. туристов, большая часть которых выбирает для отдыха побережье Адриатического моря. Для отдыха, непосредственно связанного с мореплаванием, страну посетили в 2007 г. — 811 тыс., в 2008 г. — 808 тыс., в 2009 г. — 664 тыс. человек. При этом численность всего населения Хорватии, по данным 2008 г., составляет 4 434 тыс. человек, из них собственного населения прибрежных районов — 1 750 тыс. человек. Пассажирский трафик в морских портах составил в 2007 г. 26 296 тыс. человек, в 2008 г. — 28 282 тыс. человек, в 2009 г. — 28 257 тыс. человек. Трафик товаров: в 2007 г. 30 097 тыс. т, в 2008 г. — 29 223 тыс. т, в 2009 г. — 23 377 тыс. т.

Промышленное рыболовство является значимой составляющей экономической реальности Хорватии, и объемы его с каждым годом увеличиваются [14, 16]. Только по официальным данным государственного бюро статистики Республики Хорватии [11], улов² морской рыбы и моллюсков составил в 2006 г. 52 037 т, в 2007 г. — 51 819 т, в 2009 г. — 60 187 т. При этом условия воспроизводства природных ресурсов неуклонно ухудшаются. По оценке экспертов, при сохранении таких темпов использования морских ресурсов уже к 2050 г. некоторые виды рыб и моллюсков могут полностью исчезнуть. Уже сейчас отмечают наличие «мертвых зон» в северной части моря, где морская вода обеднена кислородом. Совершенно очевидно, что это повлечет за собой и

² Данные по улову в природных водах только для частных независимых рыбаков, занимающихся профессиональной рыбной ловлей.



негативные изменения других компонентов окружающей среды. Экологическая проблема северной части Адриатического моря усугубляется также и наличием нерешенных территориальных споров между Хорватией, Словенией и Италией [6, 177] и связанным с этим нежеланием названных государств полноценно финансировать природоохранные программы в этой зоне, а также отсутствием взаимосогласованных концепций национальной стратегии и регионального сотрудничества и охраны окружающей среды в этом регионе.

Подготовка к вступлению Хорватии в ЕС требует широкого спектра изменений, в том числе связанных с изменением законодательства об охране окружающей среды, являющейся, согласно Декларации о защите Адриатики, одним из государственных приоритетов, что отражено в законодательстве Хорватии. В соответствии со ст. ст. 2, 69 Устава Республики Хорватии от 16 июня 2010 г., государство обеспечивает условия для здоровой окружающей среды. Важное место в правовом регулировании рассматриваемого вопроса занимает и закон «О водах» № 153/09 от 11 декабря 2009 г. Согласно ст. 7, вода (в том числе и морская) является всеобщим благом и имеет особую защиту Республики Хорватии. Всего насчитывается около 200 правовых актов, охватывающих вопросы загрязнения воздуха и воды, охраны природы, регулирования обращения с отходами, химическими веществами, биотехнологии и т. п. [23].

В качестве основных проблем сохранения морского наследия Адриатического моря можно перечислить истощение природных ресурсов, интенсивный массовый туризм, интенсивное рыболовство в промышленных масштабах, загрязнение окружающей среды, ННН³ промысел, браконьерство [3, 34], ущерб инфраструктуре морской индустрии, обеспечение безопасности в портах, терроризм на море, пиратство [5, 256].

Защите морского наследия, исследованиям, направленным на сохранение морского наследия Адриатического моря, в Хорватии уделяется большое внимание. За последние несколько лет Хорватией было принято более 200 нормативно-правовых актов, направленных на защиту окружающей среды, в том числе и ресурсов Адриатического моря. Идет активная работа по подготовке высококвалифицированных специализированных кадров международного класса для работы в этой сфере (например, в Сплитском государственном университете ведется обучение по специальности «Морское право и право моря») [22]. Хорватия является участницей ряда международных конвенций, например, Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и др. Хорватия также участвует в IMPEL — The European Union Network for Implementation and Enforcement of Environmental Law [15].

В процессе подготовки к вступлению Хорватии в ЕС и соответствующему изменению законодательства учитываются такие документы, как ст. 2, 3, 6, 174–176 Договора о ЕС 1957 г., 1992 г., ст. 130 (г-т) Единого европейского акта 1986 г., Амстердамский договор 1999 г., Ниццкий договор 2001 г., Декларация РИО об окружающей среде и развитии от 14 июня 1992 г., Конвенция о запрещении военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на окружающую среду от

³ ННН — незаконный, несообщаемый, нерегулируемый.



18 мая 1977 г., Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов от 29 декабря 1972 г., Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов от 2 ноября 1973 г. с Протоколами, Конвенция о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения от 3 марта 1973 г., Договор о запрещении размещения на дне морей и океанов и в его недрах ядерного оружия и других видов оружия массового уничтожения от 11 февраля 1971 г., программы действий ЕС в отношении окружающей среды «В направлении устойчивости», Монреальский протокол, регламенты и директивы ЕС, направленные на защиту охраны окружающей среды, сохранения морских ресурсов, обеспечения безопасности на море и т. п. Сохранение морского наследия Адриатического моря относится к проблемам, решение которых возможно лишь в случае консолидированных усилий различных государств и не может быть эффективным в рамках только одного государства. Поэтому Хорватия является инициатором и участницей ряда международных программ по защите окружающей среды, например, Программы REReP — региональной экологической программе реконструкции в странах Юго-Восточной Европы, стартовавшей в 2000 г. в рамках Пакта стабильности для Юго-Восточной Европы и направленной на поддержку регионального и приграничного сотрудничества и реализацию конкретных природовосстановительных проектов.

Государственными органами, в чьей компетенции находятся различные вопросы сохранения морского наследия в Хорватии, являются Министерство моря, туризма, транспорта и развития, Министерства защиты окружающей среды и строительства, Министерство туризма, Министерство сельского, лесного и водного хозяйства, Министерство рыболовства [17; 23]. Сведения о компетенции каждого из названных министерств содержатся в ст. ст. 5, 10, 11, 16 Закона Республики Хорватии «Об организации и компетенции органов государственного управления» от 11 января 2008 г.

В целях решения существующих проблем в сфере сохранения морского наследия Адриатического моря Хорватией предпринимаются различные действия, которые можно условно разделить на:

1. Участие в международных программах, направленных на сохранение морского наследия (Программы REReP, IMPEL и др.).
2. Государственные программы Республики Хорватии (Проект «Адриатика» и др.), региональные программы (программы жупаней) и общественные инициативы [20].

В последнее время разрабатываются и начинают реализовываться различные программы по обновлению портов, приведению их в соответствие с современными требованиями безопасности, в т. ч. экологической (например, программа по обновлению и переустройству порта Вуковар — Нова Лука Исток). Реализуется проект «Ответственный туризм и экозащита Средней и Южной Далмации» при содействии экологического партнерства «Солнце» и Всемирного Фонда Охраны Дикой Природы (WWF), проводятся международные конференции серии «Морское право и право моря — интересы Хорватии», организуемые HAZU и Адриатическим институтом, семинары и дискуссии с участием



экспертов по Морским делам и морскому праву из норвежского Института Фритьофа Нансена, при поддержке государства проведена Международная Конференция о пиратстве и обеспечении безопасности на море и в портах и др.

Несмотря на экономический кризис и прошедшие в 2009 г. выборы Президента, активно осуществляется финансирование природоохранных программ как из бюджетных, так и из внебюджетных источников и добровольных пожертвований физических и юридических лиц. Так, по данным государственного бюджета Республики Хорватии, в Фонд охраны окружающей среды Хорватии было перечислено: в 2006 г. — 659 840 тыс. HRK, в 2007 г. — 1 102 946 тыс. HRK, в 2008 г. — 1 221 187 тыс. HRK. Расходы на эти цели составили в 2006 г. — 734 764 тыс. HRK, в 2007 г. — 1 083 268 тыс. HRK, в 2008 г. — 1 106 720 тыс. HRK [11].

3. Совершенствование законодательства, приведение законодательства в соответствие с законодательством ЕС. Негосударственные инициативы, влияющие на государственную политику в сфере сохранения морского наследия Адриатического моря.

Учитывая, что защита окружающей среды и морских ресурсов является государственным приоритетом как Хорватии, так и государств-членов ЕС, что отражено и в международных документах (например, в Конвенции по морскому праву 1982 г.), и в законодательстве Хорватии, соответствующая нормативная база постоянно обновляется. Вместе с тем, Хорватия не идет по пути слепого копирования норм ЕС. Так, учитывая опыт Мальты, активно обсуждаются 77 исключений из общих правил ЕС, направленных на защиту внутреннего рыболовства. Вносятся изменения в законодательство, поощряющие развитие внегосударственных инициатив по охране природной среды и защите морских ресурсов. Активно обсуждаются инициативы, связанные с обозначением Международной морской организацией Адриатического моря как особо уязвимого морского района, ведется активная разработка и принятие изменений, связанных с правилами ЕС о наказаниях за загрязнение моря, принятых в апреле 2007 г., анализируются результаты Международной Конференции о пиратстве и обеспечении безопасности на море и в портах и др.

4. Меры по контролю за надлежащим использованием морских ресурсов субъектами.

Правоотношения, связанные с реализацией контрольных мер в сфере использования морских ресурсов в Хорватии регулируются Законом о государственном инспекторате от 26 сентября 2008 г., содержащим нормы инспекционной деятельности, прав, обязанностей и полномочий государственных инспекторов и иные вопросы, имеющие важное значение при правоприменении.

Согласно ст. 27 названного Закона государственный инспектор имеет право беспрепятственного доступа на любой проверяемый объект, вправе фотографировать и документировать все этапы проверки, истребовать любые документы и сведения и осуществлять любые иные необходимые в процессе проверки действия. В настоящий момент в Хорватии развернута обширная программа борьбы с коррупцией, частью которой стало введение запрета взыскивать штрафы на месте.



Инспектор обязан составить и выдать письменный документ о факте и результатах проверки (ст. 29). Кроме того, любые решения государственного инспектора могут быть обжалованы в вышестоящем органе и в суде (ст. 11 Закона). Введенную систему государственного инспектора можно назвать достаточно эффективной, что подтверждается данными государственной статистики, с которыми можно ознакомиться на сайте государственного статистического бюро Хорватии [11]. Нельзя также не упомянуть и о Законе о доступе к информации от 15 октября 2003 г., определяющем порядок предоставления информации (в том числе о состоянии окружающей среды) государственными органами. Отмечается также тенденция по усилению контроля за соблюдением законодательства о пользовании морскими ресурсами и правилами поведения на море, а также надлежащим использованием плавсредств как на коммерческих, так и на частных судах (в т. ч. туристами). Так, летом 2009 и 2010 гг. проводилась операция «Осьминог» (Hobotnica), целью которой стал контроль за надлежащим оформлением документации и оснащением морских судов, в том числе маломерных [12].

5. Воспитательные меры.

С юных лет хорваты-далматинцы воспитываются в духе бережного отношения и любви к природе, к морю. Не будет преувеличением отметить высокую эффективность предпринимаемых в Хорватии воспитательных мер. Например, по результатам упомянутой выше операции «Осьминог» основными нарушителями законодательства на море являются не местное население, а туристы, преимущественно итальянские [12]. Значительную часть в теле- и радиопередачах в Хорватии и особенно в местных СМИ составляют передачи информационно-образовательного характера о природе и необходимости бережного к ней отношения. Забота о чистоте моря приравнивается к заботе о доме, о душе, близких, является важной составной частью патриотического воспитания населения⁴. Организуются и поддерживаются общественные инициативы, деятельность активистов и волонтеров, направленные на защиту морского наследия. Например, активное участие граждан и организаций в уничтожении свалок и недопущении образования новых, очистка побережья и вывоз мусора (в том числе крупногабаритного) за свой счет [15]; меры, направленные на защиту береговой линии от разрушения и загрязнения (посадка деревьев, укрепление берега и др.).

6. Научные исследования, в т. ч. международные.

Основные принципы правового режима морских научных исследований закреплены в конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Хорватией проводится значительная исследовательская работа как на внутригосударственном, так и на международном уровне в соответствии с имеющимися договоренностями и сложившимися отношениями различных стран [2, 352; 8, 455].

⁴ Вывод сделан на основе анализа значительного количества текстов современных и традиционных далматинских песен, радио и телепередач за 2007–2010 гг.



7. Информационное воздействие.

Информирование через СМИ о текущем состоянии природной среды, необходимости бережного к ней обращения и защиты. Подчеркивание тесной связи природы (в частности, моря) с национальным суверенитетом, национальной самоидентификацией народа, душой и/или домом нации через песни, стихи, кинофильмы, формирование глубокой убежденности в том, что загрязнение и порча природных богатств, моря является самоуничтожением. В соответствии с Законом о доступе к информации от 15 октября 2003 г., Законе о водах от 11 декабря 2009 г. и другие граждане имеют право на достоверную информацию о состоянии окружающей среды. На практике это реализуется в широкой доступности данных государственного экологического мониторинга, с которыми можно ознакомиться в СМИ (ТВ, радио, интернет-ресурсы, печатные издания).

Список литературы

1. *Адриатическое море*. Википедия. URL: ru.wikipedia.org
2. *Бекяшев К.А.* Морское рыболовное право. М., 2007.
3. *Бекяшев К.А., Бекяшев Д.К.* Международно-правовые вопросы борьбы с ННН промыслом и развитие сотрудничества Российской Федерации в этой области // Ежегодник морского права 2008. Юбилейное издание к 40-летию ассоциации международного морского права. М., 2009.
4. *Конвенция ООН по морскому праву 1982 года*. URL: www.un.org/ru/documents/
5. *Коростелев С.В., Шипилов Ю.Г.* Правовые средства предупреждения ущерба инфраструктуре морской индустрии // Ежегодник морского права 2008. Юбилейное издание к 40-летию ассоциации международного морского права. М., 2009.
6. *Титова Т.А.* К вопросу о некоторых проблемах применения Конвенции ООН по морскому праву // Законность и правопорядок в современном обществе. Сборник материалов I международной научно-практической конференции. Новосибирск, 2010.
7. Хорватский аналитический экологический портал. URL: www.ekologija.com.hr/otpad/zagadenje-vode
8. *Чичаев А.В.* Старая проблема определения термина «Морские научные исследования» в новых условиях // Ежегодник морского права 2008. Юбилейное издание к 40-летию ассоциации международного морского права. М., 2009.
9. *Adria*. *Encyclopædia Britannica Online*. Encyclopædia Britannica, 2011. URL: www.britannica.com/EBchecked/topic/6485/Adria (дата обращения 08.01.2011).
10. *Adriatic Sea*. *Encyclopædia Britannica Online*. Encyclopædia Britannica, 2011. URL: www.britannica.com/EBchecked/topic/6550/Adriatic-Sea (дата обращения 08.01.2011).
11. *Drzavni zavod za statistiku*. URL: www.dzs.hr
12. *Hobotnica 2010. Najviše kazni platili Talijani* // Slobodna Dalmacija, 16.08.10. URL: www.slobodnadalmacija.hr
13. *Jadransko more*, 11 prosinac 2009. URL: www.ekologija.com.hr/turizam/jadransko-more/
14. *Republika Hrvatska u brojkaма, 2010* // Drzavni zavod za statistiku. URL: www.dzs.hr



15. *Tehnomobil* besplatno odvozi otpad za Splitsko-dalmatinsku i dubrovacko-neretvansku zupanju. Ekologija: kuda sa starim televizorima, kompjutorima, perilicama? // Slobodna Dalmacija, 8.11.10. URL: www.slobodnadalmacija.hr
16. URL: www.impel.eu
17. URL: www.mmpi.hr/
18. URL: <http://okolis.mzopu.hr/default.asp>
19. URL: www.pomorac.net
20. URL: www.poslovni.hr/vijesti/hrvatske-vode-o-zastiti-jadranskog-mora-73637.aspx
21. URL: www.pravnik.hr
22. URL: www.pravst.hr
23. URL: www.zakon.hr

Подходы к управлению подводным культурным наследием

С. М. Фазлуллин

Approach for the underwater cultural heritage management

S. Fazlullin

Underwater cultural heritage—this is evidence of how long ago one or other country has reached the specific technical progress and how has this development affected the motion of the world civilization as a whole. Naturally, the approach to the historical cultural heritage becomes very important regarding the national development and no state representative can disregard its importance. The first reflection of that importance is the urge to protect such objects and reveal their role in the historical cultural revolution. The state protection of historical cultural objects (monuments of history and culture) includes the system of legal, organizational, financial, informational and other state measures, for developing, calculating, studying, conducting historical cultural examination and establishing the boundaries of territories and zones of the protection of such objects, and control their retention and use.

In the article is done the analysis of concept “underwater cultural heritage”, is evaluated the state of underwater cultural heritage at Russia and is given the enumeration of the measures, which, in the opinion the author, soon could become basis on the retention of underwater cultural heritage in the Russian Federation.

Введение

Культурным наследием являются памятники истории и культуры, связанные с историческими событиями, развитием общества и государства, произведения материальной и духовной деятельности людей, представляющие историческую, научную, художественную или иную

С. М. Фазлуллин [S. Fazlullin] (✉)

Институт океанологии им. П. П. Ширшова РАН, Москва; Музей Мирового океана, Москва — Калининград, Россия [P. P. Shirshov's Institute of oceanology RAS, Moscow; Museum of the World Ocean, Moscow—Kaliningrad, Russia]

e-mail: sh1703@yandex.ru



ценность. Наследие включает места, ценности, традиции, события и переживания, которые дают нам понимание наших корней, сегодняшнего состояния и направлений развития нашего общества. Характеризуя прошлое, наследие определяет наше будущее.

Современное понимание культурного наследия тесно связано с деятельностью ЮНЕСКО. Работа в этом направлении приобрела системный характер особенно после принятия ЮНЕСКО в 1972 г. Конвенции об охране всемирного культурного и природного наследия [8]. Уже около тысячи объектов природы и культуры составляют сокровищницу Всемирного наследия.

Человеческая цивилизация выросла на берегах рек, озер и морей. Вода была источником пищи и возможностью осваивать мир. На водных акваториях совершались географические открытия, формировалась мировая торговля и, к сожалению, разыгрывались военные трагедии. Природные катаклизмы, несчастные случаи и войны разрушали то, что люди строили, будь то города или корабли. Вода поглощала их, как порой казалось, навсегда. Однако современная цивилизация научилась проникать под воду и находить там материальные свидетельства исторических событий. Общая гуманизация жизни привела к пониманию того, что культурное наследие, как наземное, так и подводное, является важной составной частью потенциала развития человечества. Это понимание в конечном счете было оформлено принятием в 2001 г. ЮНЕСКО Конвенции об охране подводного культурного наследия [9].

В отечественной науке термин «подводное культурное наследие» устойчиво вошел в научный оборот в конце 90-х гг. XX в. Это произошло, в первую очередь, в связи с началом работы над текстом Конвенции об охране подводного культурного наследия экспертов из разных стран. Однако юридического и научного определения этого термина в отечественной специальной литературе нет до сих пор. Вероятно, именно это обстоятельство стало причиной того, что в Федеральном Законе «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» ничего не говорится о подводном культурном наследии [6]. В связи с этим огромное количество памятников истории и культуры выпало из-под контроля отечественных государственных надзорных органов. Для них этих объектов юридически не существует. В ФЗ–73 есть упоминание об объектах археологического наследия: «...частично или полностью скрытые в земле **или под водой** следы существования человека, включая все движимые предметы, имеющие к ним отношение, основным или одним из основных источников информации о которых являются археологические раскопки или находки...» Однако точного определения временных или иных критериев возникновения объекта археологического наследия в Законе не дается. Нет этого и в документах Росохранкультуры, в том числе и в приказе № 15 от 3 февраля 2009 г. «Об утверждении положения о порядке выдачи разрешений (открытых листов) на проведение работ по выявлению и изучению объектов археологического наследия» [7]. Эта ситуация привела к тому, что в настоящее время требуется теоретическая проработка понятия **подводное культурное наследие** и его официальное введение в юридический и научный оборот.



Объект и предмет исследований

Нет никакого сомнения в том, что исследование подводного культурного наследия за последние десять-пятнадцать лет начало оформляться как новое научное направление. Свидетельством тому служит устойчивый рост интереса научной общественности к вопросам, связанным с проведением многочисленных научных конференций по этому направлению, как под эгидой ЮНЕСКО [10], так и внутри России [1–5], в которых термин **подводное культурное наследие** получил признание специалистов в области гидроархеологии, культурологии, туризма, экологии, подводных исследований и т. д.

Конвенция ЮНЕСКО 2001 г. дает следующее определение подводному культурному наследию: объекты, сооружения, здания, артефакты и человеческие останки вместе с их археологическим и природным окружением; суда, летательные аппараты, другие транспортные средства или любые их части, их груз или иное содержимое, вместе с их археологическим и природным окружением; оказавшиеся под водой архитектурные ансамбли, а также скалы или пещеры с наскальными росписями.

В то же время трубопроводы и кабели, а также иные установки, которые проложены на дне моря и продолжают использоваться, культурным наследием не считаются. Трудно отнести к этой категории и технические конструкции, не имеющие исторического контекста, а также содержащие детальные чертежи или описания.

Как видно по приведенной выше цитате, Конвенция только перечисляет различные виды объектов, а не дает их универсальное описание и не описывает свойства и признаки.

По нашему мнению, **подводное культурное наследие** — это междисциплинарное научное направление культурологии, изучающее **подводные историко-культурные комплексы** в их развитии (эволюции) и исследующее закономерности их пространственного положения, а также определяющее направление практической деятельности по их вовлечению в культурологический оборот.

Объект исследования подводного культурного наследия — это подводный историко-культурный комплекс во взаимодействии с окружающей природной средой.

Предметом исследования подводного культурного наследия являются структурный, функциональный и временной аспекты изучения подводных историко-культурных комплексов, позволяющие раскрыть (проявить) их сущность.

Целью научного направления «изучение подводного историко-культурного наследия» является вовлечение в культурологический оборот новой информации о становлении и развитии цивилизации в связи с освоением человечеством водного и подводного пространства, водных объектов.

Четкий временной критерий, определяющий момент возникновения объектов культурного наследия, отсутствует. ЮНЕСКО в своей Конвенции о подводном культурном наследии относит к этим объектам те, чей возраст более ста лет. Есть государства, в которых эта план-



ка составляет пятьдесят лет. Для Российской Федерации в качестве объектов подводного культурного наследия, по-видимому, нужно рассматривать все объекты, образовавшиеся до 1946 г. К другим, более поздним, объектам необходимо относиться исходя из контекста их возникновения.

Текущие проблемы

Объекты культурного наследия, находящиеся в водной среде, составляют значительную часть историко-культурного наследия России, однако до настоящего времени почти не представлены в едином государственном реестре объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации и списках выявленных объектов.

Существенно осложняют ситуацию отсутствие государственной политики в области изучения, сохранения и использования подводного археологического наследия; отсутствие развитой законодательной базы по сохранению и использованию объектов культурного наследия, находящихся под водой; отсутствие государственных специализированных научных организаций, занимающихся изучением объектов подводного археологического наследия, и финансирования работ по их выявлению и учету.

В постсоветский период, когда регулирующая роль государства в подводной деятельности неоправданно ослабла, наметились серьезные проблемы в сохранении отечественного подводного историко-культурного наследия. За последние 10–15 лет несравнимо выросли технические возможности в проведении подводных исследований с помощью морской поисковой аппаратуры и водолазной техники. Массово стали выявляться историко-культурные ценности на дне. При этом регулирующие функции государства в этой области практически не работают. Отсутствует какой бы то ни было контроль за извлечением из-под воды предметов, имеющих историческую ценность. Часто предметы, требующие серьезных затрат на консервации и реставрации, разрушаются на воздухе из-за отсутствия квалифицированной обработки. В стране нет не только специализированного методического центра, занимающегося подводной археологией, но и профильных музеев. Даже в морских музеях за редким исключением, отсутствует налаженный учет, организованное хранение, консервация и контроль поднятых из-под воды предметов. Если ситуация в ближайшее время существенно не изменится, Россия может утратить большую часть своего подводного историко-культурного наследия, как это уже случилось во многих странах.

Пути решения проблем

Подводное культурное наследие — это свидетельство того, как давно та или иная страна достигла определенного технического прогресса, насколько это развитие повлияло на ход мировой цивилизации. Естественно, такой подход к культурному наследию должен быть интересен государству, в функции которого входит организация охраны



объектов наследия и их вовлечение в историко-культурный оборот. Государственная система охраны памятников истории и культуры должна включать комплекс правовых, организационных, финансовых, информационных и иных принимаемых государством мер, направленных на выявление, учет, изучение, проведение историко-культурной экспертизы, установление границ территорий и зон охраны таких объектов, контроль за их сохранением и использованием. Для сохранения объектов подводного культурного наследия в водах Российской Федерации и их вовлечения в историко-культурный оборот необходимо сформулировать и реализовать принципы управления ими, определить направления практической деятельности.

Можно предложить следующие направления деятельности, которые будут служить основой управления подводным культурным наследием.

- ✓ Разработка концепции и стратегического плана изучения и сохранения подводного культурного наследия в форме Федеральной целевой программы или ее части.
- ✓ Юридическое (законодательное) оформление вопросов, связанных с подводным культурным наследием.
- ✓ Утверждение Росохранкультуры правил организации исследований объектов подводного культурного наследия, их паспортизации и постановки на государственный учет. Создание механизма гарантированной сохранности поднятых из-под воды артефактов.
- ✓ Организация учебы и аттестации руководителей подводно-исторических экспедиций по программе, утвержденной Минкультуры РФ.
- ✓ Утверждение Минобрнауки РФ ВУЗовской программы по гидроархеологии и организация подготовки магистров и кандидатов наук по этому направлению в одном или нескольких классических университетах.
- ✓ Введение института волонтеров для любителей подводного плавания, имеющих желание участвовать в подводно-исторических экспедициях. Определение прав, обязанностей и минимальной квалификации волонтеров.
- ✓ Организация специализированной научной лаборатории по консервации и реставрации поднятых из-под воды предметов и разработка методов сохранения и охраны объектов подводного культурного наследия *in situ*.
- ✓ Организация учебы специалистов подводно-исторических экспедиций и музейных работников методам полевой и лабораторной консервации предметов, поднятых из-под воды.
- ✓ Организация специализированных музеев и экспозиций по теме подводного культурного наследия.
- ✓ Решение вопроса о правилах экспонирования предметов из государственного музейного фонда в негосударственных музеях и экспозициях.
- ✓ Определение критериев получения права на организацию профильных музейных экспозиций после проведения подготовительных работ и обучения музейных работников.
- ✓ Создание сети подводных тематических парков, государственных и негосударственных, с возможностью их массового посещения.



✓ Формирование в среде любителей подводного плавания нетерпимого отношения к «черным археологам». Организация всесторонней пропаганды в СМИ задач по сохранению подводного культурного наследия. Подписание добровольной декларации об охране национального подводного культурного наследия ведущими водолазными, дайверскими и промышленными организациями.

Каждое из вышеперечисленных направлений требует детальной проработки. В настоящей статье мы только намечаем направления последующих непростых шагов.

Выводы

Сегодня можно констатировать, что после принятия конвенции ЮНЕСКО «Об охране подводного культурного наследия» в мире сложилась благотворная научная атмосфера для изучения подводного культурного наследия и эффективного управления им. Наш долг — сохранить его максимально полно и правильно воспользоваться связанным с ним огромным информационным богатством. В Российской Федерации необходимо неотложно:

1. Разработать государственную программу по учету подводного культурного наследия, предусматривающую выявление, паспортизацию и постановку на государственную охрану выявленных объектов путем их включения в единый государственный реестр. Ответственность за выполнение программы должна лежать на государственных и региональных органах охраны объектов культурного наследия (Росохранкультура, региональные комитеты и департаменты по охране памятников), специализированными научными учреждениями (РАН, Минкультуры РФ) с привлечением подводных клубов и любительских организаций.

2. Разработать отдельный закон об археологическом наследии с разделом об объектах культурного наследия, находящихся в водной среде, или внести поправки в действующий закон «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» по регламентации вопросов, связанных с выявлением, изучением, сохранением и использованием объектов культурного наследия, находящихся под водой.

3. Создать специализированное научно-исследовательское учреждение в системе РАН, Министерства культуры РФ или подразделений в существующих учреждениях, которые будут заниматься вопросами подводного культурного наследия.

4. Начать подготовку научных кадров в области подводной археологии путем включения специализированных курсов в университетские программы и подготовку волонтеров.

5. Продолжить популяризацию усилий по охране и сохранению объектов подводного культурного наследия путем издания книг, создания фильмов, организации выставок и подводных музейных экспозиций, проведения конференций, развития подводного туризма.

6. Развивать международное сотрудничество в области изучения подводного культурного наследия в целях привлечения передового опыта и инвестиций в российскую науку и культуру.



Список литературы

1. *Подводная археология: прошлое, настоящее, будущее*. Сб. науч. трудов / под науч. ред. А.В. Огорокова и С.М. Фазлуллина. М.: Конфедерация подводной деятельности России, 2008. 328 с.
2. *Подводное культурное наследие: изучение, сохранение, трансляция*. Тезисы докладов секции. V Межд. науч. конф. «Человек, культура и общество в контексте глобализации», 1–2 декабря 2006 г. 20 с.
3. *Подводное культурное наследие: перспективы изучения и сохранения*: Сб. материалов межд. конф., Великий Новгород, 4–6 декабря 2007. 70 с.
4. *Проблемы изучения и сохранения морского наследия России*: Тезисы докладов I-й межд. науч.-практ. конф. (Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г.). Калининград: Терра Балтика, 2010. 276 с.
5. *Развитие подводной деятельности в СССР и России*: материалы международной научно-практической конференции / авт.-сост. В.Г. Сташевский, С.М. Фазлуллин. Москва, 2006. 252 с.
6. *Федеральный закон Российской Федерации от 25 июня 2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации»* // Российская газета. 29 июня 2002 г. № 116–117 (2985–2985).
7. URL: <http://rosohrancult.ru/activity/vydacha/>
8. URL: http://www.un.org/russian/document/convents/cultural_heritage.pdf
9. URL: http://www.un.org/russian/document/convents/underwater_heritage.pdf
10. URL: <http://www.unesco.org/new/en/unesco/themes/underwater-cultural-heritage/>

ГЛАВА 3

Историческое и традиционное судостроение и судоходство



CHAPTER 3

Historical and Traditional Shipbuilding and Navigation

«Адмиралтейское дело». Программа изучения и популяризации Морского наследия Петра I

М. Г. Вадейша

The Admiralty Affair: Program for studying and popularization of Peter the Great maritime heritage

M. Vadeysha

Peter I considered creating strong navy to be a top priority state task and related shipbuilding to the most important economic sectors. The success of the young Russian navy on the Baltic ensured the victory of Russia in the North war, guaranteed access to the maritime trade, promoted transformation of the country into the respected European power. Peter I invited best naval architects and shipwrights from the West, but he also paid great attention on training Russian specialists. Dozens of trainees were sent to Europe, and Moscow school of Mathematics and navigation was the first professional educational institution in Russia. The needs of shipbuilding and war industry promoted quick rise of the Russian economics, what was the reason of the return influence of the new technologies on the development of the naval architecture theory. The number of Russian and European cities, towns and settlements involved in the process of creating the Russian navy is really impressive. The “Admiralty affair” program is focused on consolidation of these centers of boatbuilding and seafaring for their cultural integration in the fields of studying and popularization of the Petrine shipbuilding history. The Program is devoted to development of tourism, local history, geography and culture, further growth of maritime education and professional training.

Адмиралтейские города

Петр I считал создание мощного военного флота первоочередной государственной задачей, а кораблестроение относил к важнейшим отраслям производства. Успехи русского флота предопределили победу России в Северной войне, обеспечили выход к морским торговым путям, способствовали превращению страны в авторитетную европейскую

М. Г. Вадейша [M. Vadeysha] (✉)

Институт Петра Великого, Санкт-Петербург, Россия [Institute of Peter the Great, St. Petersburg, Russia]

e-mail: petrovskaya-epokha@yandex.ru



державу. В великое дело корабельного строительства была вовлечена практически вся страна. Потребности морского и военного дела способствовали более глубокой интеграции между различными регионами империи, включению в процессы промышленного развития даже самых отдаленных территорий, быстрому росту российской экономики (горнодобывающей, металлургической отраслей, машиностроения). По всей стране на морях, озерах и реках были заложены новые или расширены и по-новому оборудованы действующие верфи, для успешного судоходства прорывались каналы, укреплялись уже существующие и основывались новые порты.

Создание кораблей шло быстрыми темпами и в России, и за границей. В период Великого посольства были заложены основы для дальнейшего сотрудничества с Европой. Его развивали русские послы и агенты, осуществлявшие поиск специалистов для работы в России, им серьезно был озабочен и сам Петр во время второго европейского путешествия. В области кораблестроения и морского дела сотрудничество было особенно плодотворно. Порты и верфи многих стран были не только местами строительства, оснащения и вооружения кораблей для русского флота, но и школами корабельного и морского дела для десятков русских стажеров, впоследствии внесших свой вклад в формирование русской судостроительной школы. Приглашенные из-за границы в Россию специалисты брали обязательство за время контрактной службы подготовить известное число русских мастеров-корабелов.

Всего же за годы правления Петра I в строительстве кораблей для российского флота участвовали 238 государственных, общественных и частных верфей России и Европы.

Вся эта деятельность Петра и его соратников рисует впечатляющую картину страны, живущей бурной, устремленной в будущее жизнью.

Идеология программы

В начале XXI в., в эпоху больших перемен, обращение к наследию Петра I как никогда своевременно и актуально. Грандиозная фигура государя-преобразователя, создателя одного из сильнейших флотов своего времени, может стать главным идеологическим символом государственных морских реформ. Россия, которую привыкли считать континентальной державой, обладает колоссальной внутренней водной системой, протяженным морским побережьем, и роль Петра Великого в развитии отечественного судоходства и завоевании морских просторов невозможно переоценить.

Цели и задачи

Цели программы «Адмиралтейское дело»¹ — содействие интеграции российских городов (далее — «адмиралтейские города»), чье возникновение или развитие так или иначе связаны с созданием российского регулярного флота и судоходства, изучение и популяризация морского

¹ Программа принята 29 мая 2009 г. на заседании секции судостроения и судоходства Конгресса петровских городов.



наследия Петра I, содействие развитию морского образования и просвещения.

Задачи программы «Адмиралтейское дело»:

- ✓ налаживание партнерских связей между администрациями, вузами, библиотеками, музеями, общественными организациями, учреждениями культуры и образования адмиралтейских городов;
- ✓ развитие краеведения в адмиралтейских городах, изучение судостроения и судоходства петровской эпохи, сохранение и современное использование петровских памятников;
- ✓ воспитание патриотизма, любви и уважения к своему городу и России;
- ✓ утверждение в общественном сознании образа России как великой морской державы со славными традициями.

Направления реализации программы

Программа «Адмиралтейское дело» носит комплексный характер и включает в себя совокупность мероприятий, адресованных разным социальным и профессиональным группам — администрации, музейным и библиотечным работникам, местным предпринимателям, историкам, краеведам, школьникам и молодежи, участникам общественных объединений. Их взаимодействие в рамках одного проекта создаст особую социальную атмосферу.

Реализация программы осуществляется по следующим направлениям:

- ✓ проведение региональных конференций, семинаров и круглых столов, посвященных вкладу каждого региона в государственное дело создания флота;
- ✓ разработка и создание в местных музеях выставок и экспозиций, отражающих участие региона в развитии корабельного строительства и судоходства;
- ✓ разработка в каждом городе-участнике подпрограммы плана популяризации морской истории России и истории региона как участника общегосударственного дела;
- ✓ составление «Адмиралтейского списка» объектов и городов, связанных с судостроительной и судоходной историей России, в качестве дополнения к Своду петровских историко-мемориальных памятников и реликвий в России и Европе;
- ✓ содействие публикации научных исследований и популярных книг, посвященных изучению морской истории России, пропаганде петровского морского и военно-морского наследия;
- ✓ создание библиографического каталога материалов по истории отечественного судостроения, популяризация этой литературы в адмиралтейских городах;
- ✓ содействие переизданию редких классических и изданию новых исследований, посвященных истории русского флота (особое внимание уделяется краеведческим проектам);
- ✓ создание аннотированного каталога корабельных моделей петровского времени, находящихся в музейных собраниях России и Европы;
- ✓ развитие культурного диалога с европейскими городами, связанными с историей отечественного кораблестроения и морского образования;



- ✓ поддержка мероприятий подводной археологии, связанных с розыском, подъемом и консервацией останков кораблей петровской эпохи; содействие публикации материалов по подводной археологии, открытию музеев подводной археологии и соответствующих отделов в морских музеях страны.

Одной из важнейших задач программы «Адмиралтейское дело», как и программы «Путь Петра Великого», является воспитание патриотизма, любви и уважения к своему городу и России, поэтому основной адресной аудиторией проекта является молодежь.

В сфере молодежной политики программа «Адмиралтейское дело» предполагает:

- ✓ поощрять учащуюся молодежь к изучению местного края, провести соответствующие мероприятия в сфере образования (конкурсы школьных сочинений и творческих работ, викторины, студенческие исследования и т. п.); учредить в вузах государственные или благотворительные целевые стипендии и гранты для изучения морской истории и краеведения;
- ✓ разработать в адмиралтейских городах план мероприятий, пропагандирующих морские профессии и морское высшее образование и обращенных непосредственно к школьникам выпускных классов и средних учебных заведений;
- ✓ содействовать созданию в петровских городах детских и молодежных секций исторического судомоделизма;
- ✓ изыскать возможность пополнения региональных публичных, вузовских и школьных библиотек литературой по истории российского судостроения. Это могут быть ксерокопии или электронные версии редких и антикварных изданий, малотиражных книг или журнальных статей;
- ✓ в ходе развития проекта желательна и возможна, особенно при поддержке местной администрации и/или бизнеса, организация клубов-верфей, на которых будут строиться небольшие гребные парусные суда, или иных клубов-мастерских, где участники, наряду с изучением истории родного края, могут приобщиться к освоению старинных русских ремесел. Такие клубы, как показывает опыт нашей страны и зарубежья, служат не только отличной базой для социализации и ориентации молодежи в области морских профессий, но и воспитывают активную жизненную позицию, расширяют кругозор, способствуют укреплению патриотизма, формированию положительного имиджа родного края. Вновь построенные суда (или другие объекты, например, отреставрированные или воссозданные старинные мельницы, доки, шлюзы и т. п.), как в петровские времена, станут непременно «участниками» городских праздников, дополнительно работая на дело популяризации культурного исторического наследия и патриотического воспитания;
- ✓ организовать в адмиралтейских городах строительство по единому проекту исторических парусно-гребных лодок и использование этих лодок в дальнейшем для соревнований между городами;
- ✓ организовать участие адмиралтейских городов в едином общероссийском проекте, например, строительстве копии петровского кора-



бля, когда каждый город внесет в общее дело вклад, напоминающий об историческом участии региона. Сам парусник в дальнейшем может стать передвижной площадкой, участвующей в реализации культурной просветительской программы, а также базой для реализации образовательных и профориентационных программ для молодежи (конкурсы по морской практике, российской морской истории, за право занять место в команде судна и т. п.).

В Санкт-Петербурге для программы «Адмиралтейское дело» разрабатывается городская план изучения истории судостроения и морского образования, в которую войдут следующие мероприятия:

- ✓ открытие в Санкт-Петербурге Морского дома молодежи для морской просветительской, профориентационной и культурно-массовой работы;
- ✓ открытие учебной верфи исторического судостроения для строительства маломерных деревянных судов и лодок;
- ✓ создание музея подводной археологии в Кронштадте: проект «Мемориал “Флот Петра Великого”» — воссоздание утраченного музея подлинных кораблей Петра I;
- ✓ создание музея-верфи «Корабельный двор» для изучения отечественной судостроительной истории, реконструкции и строительства копий исторических судов.

Прогнозируемые результаты программы

Программа «Адмиралтейское дело» укрепит культурные связи между адмиралтейскими городами. Популяризация местной истории в предложенном ключе позволит горожанам не только представить себе масштаб и направление петровских реформ в целом, но и узнать, какую роль играл их регион в грандиозных преобразованиях, охвативших всю страну.

Материалы программы станут идеологической и методологической основой для формирования исторической самоидентификации больших и малых адмиралтейских городов, для создания региональных культурно-просветительских и образовательных программ. Реализация программы может стать дополнительным стимулом для развития регионального и общероссийского туризма.

Программа «Адмиралтейское дело» способна охватить реальной, истинной патриотической, краеведческой, образовательной и воспитательной работой десятки российских городов, привлечь к культурному диалогу многие города Европы. Изучение истории русского регулярного флота, как никакой другой сферы деятельности Петра Первого, способно продемонстрировать и грандиозность петровских планов и свершений, и просветительский характер реформ, и многогранность личности Петра.

Становление флота можно назвать душой и символом петровских реформ. Недаром Пушкин писал: «Россия вошла в Европу, как спущенный корабль, при стуке топора и при громе пушек». Программа «Адмиралтейское дело» включает в себя все упомянутые компоненты: Россию и Европу, корабль, стук топора и пушечный салют.



Приложение. Петровские города — возможные участники проекта «Адмиралтейское дело»

Не все города в этом списке были строителями кораблей молодого российского флота. Часть из них поставляла корабельный лес, другие — оборудование, вооружение и обмундирование для флота и армии; в «адмиралтейское дело» были вовлечены старые и новые порты, старинные волоки и новые каналы. В Европе одни города были центрами строительства кораблей для России, в других корабли получали оснастку и вооружение, в третьих обучались русские стажеры.

Список, конечно, неполный. Какие еще из городов могли бы туда войти, покажут будущие исследования в рамках Программы.

1. Санкт-Петербург: одновременно с крепостью на Заячьем острове Кронверкская верфь (сначала строительство, затем судоремонт); Адмиралтейская верфь; Галерная верфь; Охтинская верфь; Партикулярная верфь; Кронштадт: верфь для ремонта и постройки различных кораблей и судов.

Ленинградская область

2. Выборг: после 1702 г. государственная верфь.
3. Ивангород: крепость, пристань.
4. Лодейное Поле: 1703–1830 гг. Олонецкая верфь. Первый фрегат Балтийского флота «Штандарт»; всего построено свыше 400 судов.
5. Новая Ладога: в 1702 г. построена верфь. Боты, галеры, вспомогательный флот. 1719–1731 гг. — строительство обводного канала.
6. Реки: Ижора, Луга: галерное строительство; Паша, верфь с 1703 г.; Пчевжа, Сермакс на Свири: после 1712 г. — государственная верфь, мелкие гребно-парусные суда.
7. Селицкий Рядок (близ Киришей): верфь 1704–1707 гг. 12 шняв, тартана, вспомогательные грузовые суда «по образцам» — 18 шкутов и осташковки и др.
8. Старая Ладога: после 1702 г. государственная верфь, мелкие суда.
9. Сясьстрой: Сясьская верфь 1702–1706 гг. Около 50 кораблей и судов. Шнявы, боты, галеры, вспомогательный флот, отличившийся при взятии Ниеншанца. Позднее — линейные корабли и фрегаты.
10. Тосно: после 1712 г. государственная верфь. Мелкие гребно-парусные суда.
11. Шлиссельбург: после 1702 г. государственная верфь, мелкие суда.

Россия

Архангельская область

12. Архангельск: в конце XVII в. — главный торговый порт России; 1693 г. — закладка второй государственной Соломбальской верфи (первая — при Борисе Годунове), Адмиралтейства.
13. Вавчуга на Сев. Двине: после 1702 г. государственная верфь.
14. Мезень: после 1712 г. государственная верфь.
15. Ровдогорск на Сев. Двине: после 1712 г. государственная верфь.
16. Соловки: после 1712 г. верфь.
17. Холмогоры: лесопильный завод и верфь братьев Бажениных.



18. **Астрахань:** в 1722 г. заложен порт. Государственная верфь — эверсы, романовки, насады, коломенки.

19. **Брянск:** между 1693 и 1696 г. Мелкие военные и торговые суда, лодки, струги.

20. **Великий Новгород:** с 1703 г. Яхты, боты, галеры, др. мелкие суда.

Волгоградская область

21. **Пятиизбянский на Волге:** верфь между 1693 и 1696 г. Мелкие военные и торговые суда, лодки, струги.

Воронежская область

22. **Белозерск Воронежский:** с 1703 г. Яхты, боты, галеры, др. мелкие суда.

23. **Белоколодск Воронежской губ.:** после 1702 г. государственная верфь.

24. **Битюг, река в Воронежской области:** после 1702 г. государственная верфь.

25. **Воронеж:** в 1696 г. заложена верфь, построен Азовский флот.

26. **Икорец под Воронежем:** между 1693 и 1696 г. Мелкие военные и торговые суда, лодки, струги.

27. **Доброе, село Лебедянского уезда Тамбовской губернии, при реке Воронеже:** между 1693 и 1696 г. Мелкие военные и торговые суда, лодки, струги.

28. **Коротояк, село в Воронежской области:** кумпанство в 1697–1701 гг.

29. **Новохоперск:** в 1711 г. заложена деревянная крепость и судовой верфь.

30. **Осередь, река:** после 1702 г. государственная верфь.

31. **Павловск:** 1709 г. Строительство крепости и верфи; литейный и артиллерийский заводы, канатная фабрика и проч.

32. **Рамонь Воронежской области:** кумпанство в 1697–1701 гг.

33. **Таврово, район Воронежа:** 1705–1740 гг. Заложена крепость-верфь (один док сохранился). Доки, галерный двор, с 1713 г. — Адмиралтейство, деревянный дворец.

34. **Чертовицы Воронежской области:** кумпанство в 1697–1701 гг.

35. **Чижевка Воронежской области:** кумпанство в 1697–1701 гг.

Карелия

36. **Олонец:** с 1703 г. Яхты, боты, галеры, др. мелкие суда.

37. **Повенец:** суда яхтового, ботового и галерного типов; после 1702 г. государственная верфь, мелкие суда. Флотилия повенецких сойм в походе на Нотебург; 1703–1736 гг. — чугунолитейный завод.

38. **Пудож:** после 1712 г. государственная верфь.

Курская область

39. **Обоянск Курской области:** с 1697 г. государственная верфь.

Москва и Московская область

40. **Дединово:** «Орел» — первый российский корабль; 1718 г. — корабельная верфь по постройке речных судов — коломенок и орловок.

41. **Москва:** дворцовое село Преображенское. Суда для двух Азовских флотилий. Школа математических и навигацких наук. 1722 г. — струг «Москворецкий» для путешествия по Волге.

42. **Ступино, город:** с 1697 г. государственная верфь.

Нижегородская область

43. **Балахна:** после 1721 г. верфь для торгового флота.

44. **Вышний Волочок:** с 1702 г. государственная верфь.



45. Керженец: после 1721 г. верфь для торгового флота.
46. Нижний Новгород: с кон. XVII в. государственная верфь. Эверсы, гекботы, галиоты, романовки, насады, шлюпки, баркасы и т. п.
47. **Псков**: после 1702 г. государственная верфь, мелкие суда.

Ростовская область

48. Азов: 1697–1711 гг. Судоремонт, позднее строительство судов.
49. Таганрог: 1696 г. Крепость и гавань.
50. Троицк Азовский: с 1687 г. верфь.

Тамбовская область

51. Козлов, уездный город Тамбовской губернии, при реке Лесном Воронеже: между 1693 и 1696 г. Мелкие военные и торговые суда, лодки, струги.

Татарстан

52. Казань: 1718 г. Строительство Адмиралтейства; корабли, шлюпки, обтесанный по лекалам корабельный лес, кожи и многое другое. 1712–1714 гг. — более 40 стругов. Шкуты, шмаки, каперы, гекботы.
53. Совито, село под Казанью: государственная верфь с 1697 г. Баркалоны, шлюпки, струги.
54. Услонь близ Казани: государственная верфь с кон. XVII в. Шмаки.

Тверская область

55. Кашин в Тверской губ.: после 1712 г. государственная верфь.
56. Тверь: после 1712 г. государственная верфь.

Ярославская область

57. Переславль-Залесский: 1688 г. Строительство кораблей потешной флотилии. Потешный дворец, верфь, деловой двор, кузницы, походная церковь. Первый корабельный музей России.
58. Тутаев (Романов-Борисоглебск): после 1712 г. государственная верфь.
59. Углич: после 1712 г. государственная верфь.
60. Ярославль: после 1712 г. государственная верфь.

Европа

Корабли для России строились в Англии, Дании, Голландии, Латвии, Польше, Пруссии, Украине, Франции, Эстонии.

Великобритания

61. Лондон: 2,5-месячная стажировка Петра на дептсфордских верфях; вооружение «Портсмута» и «Девоншира»; строительство кораблей для России.

Голландия

62. Амстердам: 1697–1698 гг. Работа Петра и волонтеров на верфях, получение лицензии корабельного мастера; строительство «Портсмута» и «Девоншира» по чертежу «Полтавы».

Дания

63. Копенгаген: оснащение «Портсмута» и «Девоншира».

Италия

64. Венеция: 1697–1698 гг. Обучение волонтеров галерному делу и мореходству.

Латвия

65. Либава (Лиепая): после 1712 г. государственная верфь.
66. Рига: после 1712 г. государственная верфь.



Украина

67. Каменный Затон на Днепре: с 1797 г. государственная верфь.
68. Киев: между 1693 и 1696 г. Мелкие военные и торговые суда, лодки, струги.
69. Кизи-Кермен, крепость в низовьях Днепра: государственная верфь.
70. Кодак, крепость у Днепровских порогов: с 1693 г. Мелкие военные и торговые суда, лодки, струги.
71. Новобогородицк близ Екатеринослава (Днепропетровска): с 1693 г. Мелкие военные и торговые суда, лодки, струги.
72. Переволочна, город Полтавской губ., на Днепре: между 1693 и 1696 гг. Мелкие военные и торговые суда, лодки, струги.
73. Сеча Запорожская: с 1693 г. Мелкие военные и торговые суда, лодки, струги.

Франция

74. Гавр: постройка гукора «Кроншлот».

Эстония

75. Нарва: верфь с 1704 г.
76. Пернов (Пярну): после 1712 г. государственная верфь.
77. Таллинн: судостроение и судоремонт.
78. Тарту: верфь с 1704 г.

Металлургические заводы, работавшие для нужд флота

79. Липецк: железодельные заводы для флота и армии.
80. Невьянск: чугуноплавильный, железодельный заводы, производство пушек и ядер.
81. Нижний Тагил: демидовские заводы.
82. Олонец: 1702 г. Олонецкие горные заводы.
83. Олонецкий уезд, сев. Берег Онежского озера: заводы Бутенанта (Бутмана), Устьрецкий, Фоймогубский.
84. Петрозаводск: 1703 г. Петровские железодельный и пушечно-литейный заводы; путевой дворец.
85. Тула: частные и казенные оружейные заводы.
86. Устюжна-Железопольская: Ижицкий железодельный завод, пушки и ружья, ядра, якоря.
87. Каменск-Уральский: 1700 г. Каменский завод, «пушки, гранаты, всякое ружье».

Обеспечение строящегося флота

88. Лосино-Петровский: 1708 г. Кожаная мануфактура для армии и флота, пороховые заводы.
89. Старая Русса: поставки корабельного леса.

Всего в годы правления Петра I в строительстве российского флота участвовало 238 государственных, общественных (кумпанства) и частных русских и европейских верфей.

**Русское судоходство на Крайнем Севере
Сибири в XVII–XVIII веках по материалам
новых археологических исследований
(проблемы исследования и сохранения)**

Г. П. Визгалов

**Russian Navigation in the Siberian Far North
in the 17–18 Centuries by Materials of New Archeological
Research (Issues of Research and Preservation)**

G. Vizgalov

The article considers new archeological research of settlements and sites related to exploration of the Siberian Far North by Russians in 17–18 centuries—Man-gazeya, Old Turukhansk, Beryozovo, Nizhnekolymsk, Obdoriya and Nadymское ancient settlement. During exploration of these monuments the author together with his colleagues collected lots of material related to culture of the first Russian settlers including ship parts, rigging and equipment remains which are the only material source for study of Russian navigation in Siberia. Simultaneously with archeological works it is needed to solve a problem of preservation (conservation and restoration) of large ship parts for museum storage. The author points to absolute small number of objects related to maritime heritage on the territory of the Siberian Arctic. A question concerning revelation of new objects is stated as well as organizing of search-and-rescue archeological excavations at the unique memorial of discoveries in the Arctic—Kh. Laptev's base camp of the Great Expedition along the river Khatanga.

В освоении огромной территории Крайнего Севера Сибири решающую роль сыграл водный речной и морской транспорт, что хорошо известно по письменным источникам. Именно вдоль побережья Арктических морей, по низовьям северных рек, через водоразделы по волокам прокладывались первые пути и обеспечивались всем необходимым

Г. П. Визгалов [G. Vizgalov] (✉)

НПО «Северная археология-1», Нефтеюганск, Россия [Scientific Production Association “North Archeology-1”, Nefteyugansk, Russia]

e-mail: chistory@rambler.ru



новые населенные пункты — промысловые поселения и административные центры. Даже в современных условиях достаточное снабжение поселков Крайнего Севера — сложная государственная проблема. А в то время за короткий навигационный период перевозилось огромное количество грузов — продовольствие, снаряжение, одежда, оружие, боеприпасы, металл, ткани, кожи, инструменты и многое другое. Археологические раскопки, проведенные нами в Березове, Обдорске, Мангазее, Старо-Туруханске, Нижнеколымском остроге, показали, что на Крайний Север завозились не только необходимое для биологического существования, но и предметы роскоши — дорогие одежда, посуда, оружие, продукты (например, орехи, сухофрукты) и даже фураж.

Однако у нас до сих пор нет четких представлений, какими судами осуществлялись перевозки, так как имеющиеся письменные источники не дают подробного описания конструкции морских и речных судов, не содержат они, к сожалению, и информативных изображений, в них используется устаревшая терминология, которая во многом еще непонятна исследователям.

В документах XVI–XVII вв. упоминается много названий речных судов: учаны, барки, насады, струги, дощаники, ботники, паузки, коломенки, устюжны, ржевки, романовки, белозерки и т. д. [3, 79]. В чем были их принципиальные различия, сегодня трудно выяснить, тем более что разные названия могли применяться, в зависимости от региона, к одному и тому же типу судна. Пока можно утверждать, что морским судном на севере являлся только коч. Также можно отметить, что с началом колонизации Сибири основным речным судном становится дощаник, реконструкцией которого, как ни странно, исследователи занимались еще меньше, чем воссозданием коча. В связи с этим важнейшим источником в изучении конструкции и типологии древних судов являются археологические объекты. Перспективность археологических исследований особенно высока на Крайнем Севере, где благодаря мерзлым почвам отлично сохраняются деревянные детали судов и остатки оснастки — канаты, веревки, вицы, рогожа, что показали уже первые раскопки Мангазеи в 1968–1970 и 1973 гг. [2, 10, 123].

Сегодня на всем протяжении Крайнего Севера Сибири археологами выявлено не более двух десятков русских поселений XVII–XVIII вв.: городов, острогов, ясачных и промысловых зимовий, стоянок экспедиций. Из них в прошлом столетии только на пяти проводились археологические раскопки. Это городище Мангазея (р. Таз), стоянка в заливе Симса (п-ов Таймыр), Стадухинское поселение (р. Колыма), Алазейский острог (р. Алазея) и Зашиверский острог (р. Индигирка). В 90-е гг. XX в. археологические исследования этих памятников на Крайнем Севере Сибири были свернуты.

С рубежа 2000-х гг. исследования возобновляются, в 1999 и 2002 гг. Институтом археологии РАН под руководством В.Ф. Старкова проводятся раскопки зимовья в низовьях реки Оленек, основанного в 1633 г. полярным мореходом Иваном Ребровым [9, 258–259]. С 2000 по 2010 г. экспедициями научно-производственного объединения «Северная археология-1» под руководством Г.П. Визгалова, С.Г. Пархимовича и О.В. Кардаша ведутся раскопки Мангазеи, Обдорска (современный



Салехард), Надымского городка, Березова, Новой Мангазеи (Старо-Туруханска), Стадухинского поселения (Нижнеколымского острога).

Новые исследования Мангазеи возобновились в связи с продолжающимся разрушением памятника, на котором, как выяснилось, культурный слой до материка не был исследован. Всего раскопано до материка более 600 кв. м, выявлено 30 построек, собрано 26 290 единиц находок. Это изделия из кожи, дерева, стекла, тканей и шерстяной пряжи, керамики и фарфора, кости, железа, цветных металлов, бересты, лыка и коры, камня и воска [4, 5–6].

Культурный слой Мангазеи оказался удивительно богат находками судовых деталей. Еще при первых раскопках конца 1960 — начала 1970-х гг. было найдено несколько сотен судовых деталей, по разной информации их было 300. Большинство из них — доски. Кроме того, упоминается несколько фрагментов килей, форштевень, ахтерштевень, части шпангоутов, руля, кница или курица. Однако зарисовано и опубликовано было менее 10 единиц [2, 123–125, гр. прил. XXXIV]. Новые раскопки дали более 350 единиц судовых деталей от всех частей коча, большинство из них относилось к двум судам. Часть кочей, приходивших в Мангазею, разбиралась на строительный материал, который очень ценился в бедной качественным лесом местности. Этому способствовала и существенная разница в объеме привозимого и вывозимого груза. Привозились многочисленные товары для жизнеобеспечения, а вывозились только пушнина и кость. Подобная практика бытует в Сибири вплоть до XIX — начала XX в., так, в Салехарде в усадьбе по ул. Ламбиных, 1 сохранился амбар села Обдорского, построенный из досок бортового набора барки.

Все найденные судовые детали были сфотографированы и большей частью зачерчены. С большим трудом судовое дерево общей массой около 30 т было вывезено по реке, а потом перевезено более чем за 1 тыс. км на хранение в музей реки Оби в Нефтеюганск. В настоящее время стоит большая проблема сохранения этой самой большой коллекции судовых деталей допетровского времени, которой угрожает естественное разрушение. Для консервации необходимы значительные денежные средства для изготовления спецоборудования, покупки химикатов и аренды помещения для реставрационной мастерской.

Новые находки позволили кардинально пересмотреть все предшествующие реконструкции и разработать более детально новую реконструкцию этого судна. Стали понятны некоторые вышедшие из употребления судовые термины, упоминавшиеся в источниках, такие, как перешва, коряник, копыга, шарки и другие. Более подробно вопрос о реконструкции коча изложен в статье С. А. Кухтерина «Поморский коч. Проблемы изучения и реконструкции» в настоящем сборнике.

Кроме собственно судовых деталей были найдены многочисленные сопутствующие предметы из корабельного снаряжения и оборудования: шарки — ракс-клоты для скольжения рея по мачте, вант-путенсы, лопасти рулевого и гребного весел, шкивы, блоки, обрывки канатов из грубых волокон, железные скобы в количестве 4 тыс. штук, костяные и деревянные пластинки солнечных часов, 15 футляров от компасов или солнечных часов. Кроме того, найдены детали маломерных судов — до-



ски, прошитые вицей, более тонкие, чем кочевые, с отверстиями около 1 см, два румпеля, лопасть руля. Также найдены инструменты, которые использовались при строительстве кочей. Это двусторонние желобчатые сверла-перки, вставляющиеся в деревянные катушки, работающие по принципу лучкового сверла. Они использовались для сверления отверстий под вицу и под нагели. Я. В. Станкевич, анализируя находку лучкового сверла из материалов раскопок стоянки мореходов в заливе Симса, ошибочно назвал этот предмет местным (местных народов) инструментом, так как он сохранился только у народов Севера Сибири — хантов, манси, ненцев, селькупов, нганасан и других [8, 168]. Сейчас стало известно, что в Средневековье подобное сверло применялось при кораблестроении и было завезено в Сибирь русскими. В Мангазее найдено два десятка таких катушек и множество перок. При раскопках Надымского городка, заселенного в конце XVI — начале XVII в. ненцами и хантами, эти перки-сверла примитивно вставлялись в роговые рукояти [6, 164].

Коллекция Мангазеи демонстрирует широчайшие торговые связи с европейской Россией и Европой. Завозилось очень многое — не только вещи, но и сырье, и полуфабрикаты. Из них на месте мастера изготавливали ювелирные изделия, железные орудия, обувь, одежду, снаряжение и т. д. Все эти изделия продавались не только русским промысловикам, но и аборигенному населению за пушнину. Обеспечить транспортировку такого количества товаров могли только кочи. В Мангазее и далее на восток в Туруханское зимовье был завезен крупный рогатый скот, свиньи, курицы. Эти животные в отличие от собак и лошадей могли быть завезены только водным путем на кочах. Мангазее — пока единственный археологический памятник, где найдены детали, неоспоримо принадлежавшие кочам.

Кроме Мангазеи экспедициями НПО «Северная археология-1» в 2007–2010 гг. исследуется Старо-Туруханское городище, поселение, которое началось с ясачного Туруханского зимовья, с 1672 г. стало Новой Мангазеей, Туруханском — центром Мангазейского уезда, позднее Туруханского края. Сейчас это деревня Старо-Туруханск, расположенная в Красноярском крае вблизи впадения реки Турухан в Енисей. Памятник интересен тем, что в это место некогда переехало всё население Мангазеи. Туруханск был центром освоения полуострова Таймыр, отсюда совершались плавания по Енисею, Пясине, Хатанге и далее в Якутию на Анабар, Оленек и Лену. Туруханск был опорной базой Великой Северной Экспедиции, отсюда совершались поездки Челюскина, Стерлигова, Минина.

В 2008–2010 гг. было раскопано 100 м² на посадской части городища, разобран культурный слой мощностью до 2,5 м, в котором найдены остатки 11 построек. Пока достоверных деталей кочей не найдено, обнаружено только 20 фрагментов, относящихся к судовым деталям. Стоит отметить, что их число в слоях XVII в. в сравнении с XVIII в. стало больше. Найдены доски бортового набора толщиной 2,5 см, тоже шитые вицей диаметром около 1 см, принадлежащие маломерному судну типа каюка или коломенки. Найдена одна кокора — часть составного шпангоута от плоскодонного судна, два фрагмента от порубня —



крепления вдоль корпуса большого судна (коча или дощаника), представлявшего собой расколотое вдоль бревно с отверстиями под нагели. Также найдены толстые 13–17 см доски-брусья с отверстиями под нагели, которые могли быть или деталями палубной конструкции (бимсами), или что вероятнее, частью бортового набора вгладь от судна типа дощаника. Также в слое собраны вицы, обрывки канатов из растительных волокон, скобы в малом количестве, нагели, выточенные на токарном станке. Отверстия под нагели все одного размера — 36 мм.

Отсутствие достоверных деталей кочей на Новой Мангазее в отличие от Старой объясняется несколькими причинами: площадь раскопок небольшая, менее 100 м²; город находится далеко от реки, соответственно и находок судовых деталей на памятнике меньше; Мангазее была конечным пунктом пути кочей, а Туруханск — отправным пунктом пути вниз по Енисею; в Туруханск с Таза по волокам могли пройти лишь небольшие суда; вниз по Енисею из Красноярска и Енисейска до Туруханска легко доплыть речным дощаником. Тем не менее, потенциал Старо-Туруханского городища огромен, оно содержит отлично сохранившийся культурный слой большого по северным меркам уездного города.

В 2009–2010 гг. были возобновлены археологические раскопки Нижнеколымского острога на северо-востоке Якутии. Зимовье и острог были основаны в 1644 г. первопроходцем и мореходом Михаилом Стадухиным. В 1648 г. отсюда отправился на кочах Семен Дежнев в свой знаменитый поход вокруг Чукотки. Нижнеколымский острог был базой Великой Северной Экспедиции Д. Я. Лаптева, Н. Киндякова. В 1772 г. острог был перенесен на другое место, в современное село Нижнеколымское, а место старого острога было заброшено и именовалось «Старый город». В 1989–1990 гг. памятник Стадухинское поселение раскапывался экспедицией Якутского университета под руководством Н. А. Алексеева [1, 29–32]. Новые раскопки возобновлены в связи с аварийным состоянием памятника, который интенсивно разрушается протокой Колымы. Интересно, что предыдущими исследованиями (они раскопали преимущественно слой XVIII в.) судовые детали найдены не были. Ниже, в слоях конца XVII в., нами были найдены фрагменты бортовых досок, прошитых вицей от маломерных судов типа каюка. На берегу в обрыве села Нижнеколымского, основанного в середине XVIII в., был найден киль прошитого маломерного судна длиной 9 м. Возможно, судно было промысловое, так как один из основных промыслов русского населения здесь — добыча нерпы и сбор мамонтового бивня, который на Колыме отличается самым высоким качеством. На подобных судах могли ходить в Колымский залив за нерпой и мамонтовой костью. Среди находок в остроге много привозных предметов, в том числе лесной орех, ткани, китайский и японский фарфор, украшения, китайские монеты и европейские счетные жетоны. Найдены кости крупного рогатого скота и лошади. В XVII в. якутов на Нижней Колыме еще не было, и скот также мог быть привезен только на судах через море, а морскими судами в то время в Сибири были только кочи.

С 2006 г. экспедицией НПО «Северная археология-1» ведутся раскопки в пос. Березово, который в прошлом был городом (основан в 1593 г.)



и административным центром всего Обского Севера. Около города находились плотбища — верфи, на которых в 1600 г. были построены кочи для похода на р. Таз и основания Мангазеи. Березов также был базой отряда Великой Северной Экспедиции под руководством Д. Л. Овцына, С. Г. Малыгина, А. Скуратова. После революции город Березов получил статус поселка. Нами были произведены археологические раскопки культурного слоя двумя раскопами на месте кремля и на посаде. Общая площадь раскопок составила 500 м². К сожалению, слой в кремле был частично снесен бульдозером, поэтому дерево и другие органические материалы не сохранились. В слое конца XVI и XVII вв. сохранились только железные скобы от судов. В раскопе 2 на территории посада, где культурный слой остался неповрежденным, было раскопано 170 см слоя до начала XVIII в. Ниже начинается мерзлый слой XVII в., в котором прекрасно сохранились изделия из органических материалов. В слое середины XVIII в. обнаружен шестиметровый фрагмент киль с отверстиями под нагели. Киль сделан очень грубо, принадлежал большому речному судну типа дощаника. Вероятно, как в Старо-Турханске и Нижнеколымске, основные находки судового дерева окажутся в слоях XVII в. Возможно, это связано с тем, что в XVIII в. большее значение приобрел сухопутный транспорт, были разведаны и обустроены пути, создана регулярная транспортная служба, стало безопаснее. Изменились и суда, они стали более долговременными, чем в XVII в. Так же как и в Мангазее, в Березове процветали торговля и ремесло, найдено очень много привозных товаров, в том числе китайская деревянная чашка, покрытая черным лаком, с изображением лотоса, а в слое XVII в. в кремле найдены длинные фарфоровые голландские курительные трубки [4, 166–178].

Кроме русских поселений, фрагменты судовых деталей были найдены на памятниках, оставленных аборигенным населением Севера Сибири. Одним из таких памятников является Надымский городок, расположенный при впадении р. Надым в Обскую губу. Памятник раскапывается экспедицией НПО «Северная археология-1» в течение 12 лет. Это многослойное поселение, просуществовавшее не менее 500 лет, в XVII в. было резиденцией вождя территориальной общины ненцев и хантов. В слое этого времени были найдены корабельные детали от коча, а также корабельные скобы, предметы русского и европейского импорта. Надымский городок находился на пути по Обской губе в Мангазею, и население городка активно участвовало как в торговле, так и в грабежах на Мангазейском ходу. В частности, по письменным источникам известно, что отряды племенного объединения Большая Карачея нападали на потерпевшие кораблекрушение кочи в Обской губе [6, 289]. В раскопе найдена русская керамика, замки, ткани, украшения, накладки на сундуки, железное оружие и т. д.

Другое поселение северных аборигенов, Полуйский, или Обдорский, городок раскапывался в 2004 и 2005 гг. в городе Салехарде под строящиеся объекты. Предполагалось, что в этом месте Салехарда находятся остатки русского Обдорского острога, но оказалось, что здесь в XVII в. существовало поселение хантов, один из центров Обдорского княжества. При раскопках обнаружено много предметов русской



культуры того времени — шахматы, кубик и стаканчик для игры в зернь и т. д. Самое интересное, что при строительстве дома вождя были использованы доски бортового набора кочей и дощаников [7, 17–20]. Вероятно, это был престижный строительный материал. Городок находился вблизи Обдорской таможенной заставы, мимо него проходил путь по Оби в Обскую и Тазовскую губу и далее в Мангазею. Население городка не только участвовало в торговле с русскими, но и обслуживало сухопутный и водный пути в Мангазею.

Как известно, в 1940 г. на самом северном участке Евразии, полуострове Таймыр, были найдены следы потерпевших кораблекрушение в начале XVII в. русских мореплавателей. Здесь в 1946–1947 гг. на берегу залива Симса и острове Фаддея Л. П. Окладниковым были произведены раскопки двух стоянок, которые дали интереснейший материал о первых мореплавателей в море Лаптевых, в том числе и остатки древнего судна [11, 81–82]. С тех пор профессиональные археологи больше не изучали этот памятник. Вполне возможно, что полностью культурный слой на этих стоянках не исследован и имеет смысл продолжить изучение этих уникальных стоянок.

Вторым важным объектом для истории отечественного мореплавания в Арктике на Таймыре является базовый лагерь Х. П. Лаптева, найденный в 1974 г. и обследованный в 1976 г. экспедицией В. А. Троицкого [10, 47–49]. Летом 2010 г. разведочная группа НПО «Северная археология-1» с помощью Норильского экспедиционного клуба обследовала место лагеря Х. П. Лаптева. В ходе работ была сделана тахеометрическая съемка, собран подъемный материал, обследовано состояние культурного слоя памятника. Выяснилось, что объект культурного наследия периода географических открытий в Арктике подвергается естественному разрушению. Остатки самой большой постройки (по мнению В. А. Троицкого, казарма) уже разрушены весенним льдом. Остатки другой постройки (№ 3) оползают и в ближайшие годы могут быть смыты рекой Хатангой. Необходимо срочно произвести аварийные археологические раскопки этой разрушаемой части лагеря. Кроме этого, в 2006 и 2008 гг. на восточном побережье Таймыра Норильским экспедиционным клубом были найдены остатки промысловых зимовий XVII–XVIII вв., в том числе и зимовье Конечное, упоминаемое в записках Х. П. Лаптева, которое находится в крайне аварийном состоянии из-за эрозии берега.

Все эти объекты непосредственно связаны с историей освоения побережья Таймыра и содержат предметы, относящиеся к судовым деталям и к оснастке и снаряжению кораблей. Необходимо срочно предпринять меры к постановке на учет и охрану этих объектов, для чего необходимо профессиональное археологическое обследование, установление границ, а на зимовье Конечном и в лагере Х. П. Лаптева, находящихся в аварийном состоянии, необходимо проведение археологических раскопок. При этом надо заранее решить проблемы с вывозом, хранением и реставрацией судового дерева.

Как это ни удивительно, но на всем побережье четырех морей — Карского, Лаптевых, Восточносибирского и Чукотского — выявлено всего лишь несколько объектов, которые можно отнести к морскому



наследию. Поэтому сегодня на Крайнем Севере Сибири прежде всего необходимы исследования по выявлению объектов культурного наследия, связанных с освоением человеком Арктики и с первыми арктическими экспедициями. Парадоксально, но сегодня в этом стратегически важном для России регионе археологические исследования ведутся частной научной организацией на собственные средства. И если исследования городища Мангазеи и Надымского городка частично поддерживаются администрацией Ямало-Ненецкого автономного округа, то на федеральном уровне изучение и сохранение памятников, связанных с освоением русскими Крайнего Севера Сибири и открытиями в Сибирской Арктике, не включено ни в одну программу.

Как показали описанные выше археологические исследования, объекты культурного наследия на Крайнем Севере Сибири содержат ценнейший материал для изучения русского судоходства в XVII–XVIII вв. и формирования музейных экспозиций по периоду освоения русскими сибирской части Арктики.

Список литературы

1. *Алексеев А. Н.* Первые русские поселения XVII–XVIII вв. на северо-востоке Якутии. Новосибирск: Изд-во института археологии и этнографии СО РАН, 1996. 151 с.
2. *Белов М. И., Овсянников О. В., Старков В. Ф.* Мангазея. Мангазейский морской ход. Л.: Гидрометеиздат, 1980. Ч. 1. 164 с.
3. *Вершинин Е. В.* Коч и русское освоение Западной Сибири (конец XVI–XVII вв.) // Полярный архив / под общ. ред. П. В. Боярского. М., 2003. Т. 1. 500 с.
4. *Визгалов Г. П., Пархимович С. Г.* Археологические исследования Березовского городища // Культура русских в археологических исследованиях. Омск, 2008. С. 166–178.
5. *Визгалов Г. П., Пархимович С. Г.* Мангазея: новые археологические исследования (материалы 2001–2004 гг.). Екатеринбург; Нефтеюганск: Магеллан, 2008. 296 с.
6. *Кардаш О. В.* Надымский городок в конце XVI — первой трети XVII веков. История и материальная культура. Екатеринбург; Нефтеюганск: Магеллан, 2009. 360 с.
7. *Кардаш О. В.* Раскопки стоянки Салехард 1 в 1946 и 2004 гг. Проблемы историко-культурного развития древних и традиционных обществ Западной Сибири и сопредельных территорий // Материалы XIII Западно-Сибирской археолого-этнографической конференции. Томск: изд-во ТГУ, 2005. С. 17–20.
8. *Станкевич Я. В.* Бытовой инвентарь // Исторический памятник русского арктического мореплавания XVII века. Л.; М.: Главсевморпуть, 1951. С. 167–171.
9. *Старков В. Ф.* Оленёкское зимовье — русское поселение в Заполярной Сибири // Культура Сибири и сопредельных территорий в прошлом и настоящем. Материалы 43-й Всероссийской (с международным участием) конференции молодых ученых. Томск: изд-во Томского государственного университета, 2003. С. 258–259.
10. *Троицкий В. А.* Поселок Харитона Лаптева на реке Хатанге // Наука и жизнь. 1980. № 1. С. 45–49.
11. *Шедлинг Ф. М.* Остатки судна // Исторический памятник русского арктического мореплавания XVII века. Л.; М.: Главсевморпуть, 1951. С. 81–82.

The Isolation of Russian America: Searching for Traditional Russian Seagoing Behaviors

Timothy (Ty) L. Dilliplane

Изоляция русской Америки: в поисках традиционных российских особенностей мореплавания

Т.Л. Диллиплайн

В докладе, представленном мной в 2007 г. в Иркутске на Третьей Международной Конференции по русской Америке, я озвучил начальные результаты исследования темы, долгое время игнорируемой, малоизвестной, но являющейся очень яркой частью истории США. Впоследствии опубликованный доклад рассматривает «капсулу времени», связанную с небольшими российскими колониями, основанными в XVIII и XIX вв. на Аляске и в Калифорнии. Возникшие с экспедициями Витуса Беринга в 1741 г., данные поселения были сильно изолированы от Российской Метрополии из-за обширных расстояний, плохо развитых транспортных путей, опасной окружающей среды, а иногда и из-за враждебно настроенных коренных жителей. Миссией доклада являлась подготовка последующих стадий изучения: исследование влияния и последствий изоляции двух общин в российской Аляске на характер поведения, принесенный из «старой страны». Сообщества, находящиеся под вопросом — столица колонии Новоархангельск, в свое время небольшое прибрежное поселение на юго-востоке Аляски (известное сегодня как Ситка), и еще более отдаленный Колмаковский редут. Для выполнения миссии в докладе должна быть представлена база данных традиционных российских моделей поведения, замеченных в Российской Метрополии во времена существования русской Америки. Однажды зафиксированные, эти модели затем отмечались в повседневной жизни поселенцев в отдаленных Калифорнии и

Timothy (Ty) L. Dilliplane [Т.Л. Диллиплайн] (✉)
Social Science Department, Massachusetts Maritime Academy, USA [кафедра социологии, Морская Академия штата Массачусетс, США]



российской Аляске, искались объяснения их постоянному присутствию, абсолютному отсутствию или видоизменениям ввиду удаленности от культурной родины. Существовала надежда, что такой подход принесет результаты, позволит лучше понять разнообразие культурных черт ввиду значительного отдаления от культурных источников.

Доклад, представленный на этой конференции, рассказывает о современной фазе исследований, впервые представленных в прошлом году на «Морской конференции и гуманитарных науках: литература, история и культура-2009», проводимой колледжем США при Массачусетской Морской Академии. Там повторяется информация (изученная в 2009 г.) о традиционном российском мореплавании, информация эта не была включена в оригинальную базу данных. Внимание будет уделяться тезисам о традиционном российском мореплавании (перевозки), имеющем три различные «модификации»: первая из них появилась в результате иностранного влияния, доминирующих морских путей «туда-обратно» и в колонии, другие две, возможно, являются доморощенными — они не были известны, не были значимы для русской Америки. Также подчеркивается, что четвертая общая категория, используемая российскими колонистами в мореплавании, считается частью национальной культуры Аляски.

Introduction

In a paper given in 2007 at the *Third International Scientific Conference on Russian America*, held in Irkutsk, Russia, I detailed the initial results of a major study into a long ignored, little known, and highly colorful facet of United States history. Subsequently published [6], the paper concerns the historical time capsule associated with the small to tiny Russian colonies founded in the 18th and 19th centuries in Alaska and California. Ultimately deriving from the Vitus Bering expedition of 1741, these settlements were highly isolated from Metropolitan Russia (the contiguous land mass of that country), being separated from it by immense distances, poor travel routes, dangerous environmental conditions, and sometimes hostile Native groups. The mission of the paper was to *prepare* for subsequent stages of the study: an examination of the effects of such isolation, at two communities in Russian Alaska, on traditional Russian behavioral patterns imported from the “old country”. The communities in question are the colonial capital of New Archangel, at the time a small coastal settlement in Southeastern Alaska (known today as Sitka), and the much more isolated and considerably smaller interior outpost of Kolmakovskiy Redoubt. To accomplish the mission, the paper sought to establish a database of traditional Russian behaviors found in Metropolitan Russia during the timeframe of Russian America. Once identified, these behaviors would then be sought among the lifeways of the settlers in far-removed Russian Alaska and California, and explanations sought for their robust presence, complete absence, or modified appearance in the face of such isolation from the cultural homeland. It was hoped that such an approach would have several benefits, to include allowing a better understanding of the viability of cultural traits in the face of *significant separation* from culturally sustaining resources [6, 115].

This paper reports on the most recent phase of the research, concentrating on traditional Russian waterborne behaviors. Not included in the original



database, time considerations will restrict the latter to seagoing activities. Discussion will examine a new thesis from that originally proposed in the Abstract: that traditional Russian behaviors concerning sea transportation were of three different natures; that one of these, derived from foreign influences, dominated ocean lanes to and from, and in, the colonies; and that the other two—perhaps “homegrown” in nature—had no known, or no significant, impact in Russian America at all. A fourth overall category used by the Russian colonists for seafaring needs had no relationship to Mother Russia whatsoever. A brief look at each of these options will now follow.

Reflections of the West

The vessel type which provided the only viable ocean transport between Russian America and the motherland reflected the shipbuilding techniques of seagoing nations in Western Europe. These techniques had deliberately been sought out by the young Tsar Peter I (Peter the Great), who personally studied and worked with them as an incognito visitor during the early years of his reign. As is well known, it was Peter I who first opened up previously isolated and inland-contained Russia to the West, establishing a foothold on the Gulf of Finland (Baltic Sea). Other than the arctic seas which were ice-bound most of the year, Russia had had no access to ocean lanes accessing Western Europe until this time. Indeed, the country’s only other ocean “experience” had just been introduced as well—the arrival, in the mid-1600s, of Russian *promyshenniki* (fur trappers, traders, and hunters) and Cossacks on the Pacific Ocean [2, 8]. Because of these circumstances, Russia did not have a grand seafaring tradition anywhere near that of Spain, Portugal, France, or England. The Western European shipbuilding methods endorsed by Peter I, as well as by his successors, *became the traditional Russian way of building long-voyage ocean vessels*. As a result, the Imperial Russian Navy (IRN) assembled over the succeeding centuries a line of the great-masted and beautiful vessels we’ve come to know as “tall ships”. This type of vessel was also in demand by merchant enterprises wishing to do trade around the globe. A major firm in this category was the Russian American Company (RAC), a royally-proclaimed (1799) fur-trading monopoly springing from smaller businesses initially involved in the hunt for valuable sea otter and fur seal furs along Aleutian and mainland Alaskan coasts. These companies, in turn, had been inspired by Vitus Bering’s second voyage of exploration in these same waters, a voyage which cost his life and which originally discovered the fur-bearing animals just mentioned [2, 47–49].

Reflections on Mother Russia: The Koch

Another type of traditional vessel found in Russia was the *Koch*. This was a stoutly built craft designed for navigation in ice-clogged waters [2, 18; 8, 161–164].

Given the historically land-locked nature of Russia (again, with the exception of the northern arctic seas) up until the latter part of the 1600s, the *koch* may be one of the oldest traditional transportation elements anchoring Russian culture. We know that it was used by Russians along the coastline of the



Arctic Ocean east of the Lena River in Siberia, as well as on the Lena itself [8, 161]. Its construction is interesting and different from the traditional craft of Western Europe, as is made clear by Raymond Fisher [8, 162]:

The hull form of the *koch* was a Russian contribution to marine architecture, developed since the 15th century by those mariners living on the Arctic seaboard of northern Russia between the White Sea and Yamal Peninsula, the maritime region known to the Russians as Pomorye. One Soviet student of Russian vessels and shipbuilding considers it the first special type of vessel for navigating in icy waters. This particular contribution and its superiority in this respect over western vessels should not be surprising when one calls to mind the fact that the only people living in the Arctic region and possessing a technology more advanced than and resources superior to those of the aborigines were the Russians.

The *koch* designed for ocean voyages was a one-masted, maneuverable and relatively light vessel that had a curving flank, a flat or keeled bottom, a structure held together by “wooden trenails as well as iron nails, spikes, and bolts”, a single deck, and a significant ability to survive in the face of ice floes. Apparently the dimensions of the largest *koches* were 60 feet long, 20 feet wide, and a five to six foot draft. It seems to have had a massive area of canvas sail, probably square in shape, with some sails being 100 to 110 square meters in size [8, 162–164]. There is reason to believe that there were several varieties of *koches* in terms of their sophistication, with a highly evolved form being produced in the Yakutsk, Siberia, region. *Koches* built by the government were less sturdy than those made for merchant use [8, 163, 164].

It is most interesting to note that, as a specialist on the North American Russian colonies, I do not recall having seen in the documentary sources any mention of the *koch*. Nor do I know of any evidence of this vessel type having been uncovered via archaeological excavations. However, I have been apprised by a colleague that another colleague had come across one or more references to the *koch* in Russian America. I have since made a follow-up inquiry, and look forward to examining these references at a future date.

Reflections on Mother Russia: The *Shitik*

The *Shitik* was a third form of traditional sailing craft found in Russian culture, albeit one that apparently was relatively short-lived. Following the return of the survivors of Bering’s Second Kamchatka Expedition in 1742, there was keen interest by enterprising merchants to exploit the rich fur-bearing areas that the expedition had discovered. A base of operations to accomplish this was established at what is now the village of Okhotsk along the Siberian Pacific Coast, with one of the critical activities being ship construction. However, this was much more easily said than done, given a massive shortage of traditional materials, and expertise, needed for shipbuilding [4, 6]. As a result, a different type of vessel was conceived, one which would fit the frontier circumstances of the moment. Referred to as a *shitik*, and described as “fragile” by Makarova, the vessel acquired its name because “parts of the vessels were bound not with nails, but ‘sewn’ with willow, whale bone or thongs” [12, 38, 234]. According to Tikhmenev [14, 506], a *shitik* did not have any nails or pegs at all, and was



held together completely by strips of willow. Gibson [9, 63–64] notes that a *shitik* had a flat bottom, was short and wide, was equipped with one mast, a hide sail, one deck, and a wooden anchor, and would use moss as caulking. Bancroft [1, 332] advises that some *shitki* were built with only a half deck. A description by Golder [10, 84] is particularly descriptive:

Few of these Siberians understood either the building or the navigating of a ship. Either at Okhotsk, Bolshaya Reka, or Lower Kamchatka timber was cut, and out of this unseasoned material, ships were made. Since no iron nails were to be had, or only at a very great expense, wooden pegs were generally used, at least until about 1760, and the frame was “sewed” together with rope or leather. From this last operation the boats received the name “shitki”, sewed.

Golder goes on to tell us that a *shitik* usually had a 40–50 foot length, a long rudder (10 feet), narrow sails, and a standard speed of two to three miles per hour in good weather, five mph being the optimum. It’s interesting to note that the prevailing theory at the time was that the longer the rudder was, the faster the ship would be [10, 84].

The *shitik* was eventually abandoned at Okhotsk as the primary ocean-going vessel, and other ship types replaced it there. These included galiots and brigs. Fifty to 100 ton galiots were constructed; the brigs were in the category of 150 to 200 tons [9, 64]. Although apparently more “regular” in construction, these vessels were sometimes viewed as poor in quality. One of the reasons for this was the opinion that the needed expertise was simply not there. Davydov, a Russian naval officer, wrote in 1802 that the ships were being made by *promyshlenniki* or shipbuilder apprentices who had no, or insufficient, knowledge of what they should be doing [3, 88].

Reflections on the New World: Native Craft

As the Russian *promyshlenniki* began to hunt for furs along Alaskan coasts, they very quickly became acquainted with various ethnic groups indigenous to those areas. Although these intersections could be quite rocky, resulting in violence, the Russians commonly adopted some of the Native lifestyles, to include clothing, types of housing, foods, and methods of sea mammal fur hunting. Many married Native women, with their children being termed *Creoles* and forming a separate category of colonial citizen. The Russian newcomers soon realized that the Native way of sea mammal hunting was superbly efficient, and just as quickly adopted those methods for themselves. Indeed, once subdued, the Natives (Aleuts, Koniag Eskimo, Chugach Eskimo, etc.) would be made to hunt for the Russians, with the latter serving as overseers. One of the tools used by the various Aleut and Eskimo groups was the skin boat, and this consisted of two general types—the *baidara* and *baidarka* [2, Plate 4; 12, 56–57].

The *baidara*, made of skins and wood, was quite large and obviously flexible, and served as the Native answer for the needed long-distance ocean voyage. It could hold a hunting party, or passengers wishing to travel from village to village. Although appearing unwieldy, it had its own rudder for control, with the crew using paddles [2, Plate 4]. On the other hand, the *baidarka* was



traditionally constructed for one or two people. This was a lightly-framed vessel having one hatch (or two) on its topside and a rudder as well. A two-ended paddle was used for propulsion. This form of craft was durable, was quite adept in maneuvering, and could be used with hunting effectiveness in both inland coastal waters or the open sea. Given its effectiveness against the very agile sea otter, Russian hunters decided to employ these small vessels in large hunting fleets.

Searching for Traditional Russian Shipbuilding / Use Activities in Russian America

A previous review of actual shipbuilding endeavors in the Russian colonies in Alaska and California makes it clear that this was both an important colonial industry, and that only one of the three traditional forms of Russian seagoing vessels—the tall-masted sailing ships originally copied from Western Europe—seems to have received significant use by the settlers. This has thus far been generally surmised by a study of the four definitely known shipyards in the colonies.

The first of these, named Voskresenskoe and built at what is now the modern-day town of Seward, Alaska, was under construction no later than 1793, and had possibly been abandoned in 1818 [15, 31; 7, 136]. Here was built the first ship to be produced in the colonies, the *Phoenix*. Also, Voskeresenskoe may or may not have been the location for the construction of two others, the *St. Olga*, a one deck / one masted vessel described as a “cutter” [14, 74], and the *Delfin*, called a “small cutter” [15, 65].

Despite large-scale difficulties, including employees who were mutinous, the 180-ton *Phoenix* was finished in 1794, consisted of two decks and three masts, and had a length and width of 73 and 23 feet, respectively. The depth is given in one source as 12.5 feet, and in another as 13.5 [14, 33; 15, 87]. The upper deck actually extended for 79 feet [15, 87]. The building effort was faced with material shortages, and the vessel was completed only with ingenuity [4, 14].

A good look at the drawings of the *Phoenix* indicate that the ship was clearly not a traditional *koch* or *shitik*, but was of the West European tradition. Although the sparse details given about the *St. Olga* and the *Delfin* cannot be so confidently assessed, the term “cutter” used for both of them may imply—speedwise—a different category than the *koch* or *shitik* variety.

A second shipyard was built at the colony of New Russia, near Yakutat, Alaska. Wiped out by Tlingit Indian attack in 1805, this settlement provided the manpower for the creation of the c. 85-ton / 41-foot *St. Rostislav* and 100-ton plus / 51-foot *Ermak* [14, 74], two ships designed to participate in a Russian counterattack against the Tlingits for destroying the first Russian settlement of New Archangel (present-day Sitka, Alaska [4, 16–17]). Both may have been built without the direction of a professional shipwright, and both were seen to be of good quality [15, 171, 224–225]. More specific details about these ships were not found textually, but a close look at an 1805 drawing of the newly founded second settlement of New Archangel (soon to be the capital of Russian America) shows both the *Ermak* and *St. Rostislav* as being two-masted.



A third shipbuilding site was established at the California colony of Ft. Ross, with construction starting in 1816 [7, 191]. Here a total of six ships were built, two on order for the Spaniards of the region, and four for the Russian American Company. The four Company ships, per Federova, were three brigs and one galiot [7, 191]; data from Klebnikov differs somewhat with this—here all four are described as brigs: *Rumiantsev*, *Buldakov*, *Volga*, and *Kiakhta* [11, 116–117]. Apparently Spanish missionaries were responsible for ordering the two other vessels [11, 116]. Other than interesting details as to why the vessels built at Ft. Ross were unsatisfactory, no measurements for any of the six vessels were found.

A fourth shipyard was put up at New Archangel c. 1805, and this would eventually become the center of colonial ship production in 1834 [14, 95; 1, 691]. Between 1806–1809, at least four vessels were completed there, one being a tender named *Avos* which went to sea in June, 1806. The three other vessels, to include the “beautiful” brig *Sitka*, were built with the guidance of a shipwright from the U.S. named Lincoln. Although no mention is made of the size or types of the other two vessels, there is reason to believe they were the same size or larger than the *Sitka* [11, 9].

Concluding Remarks

The results of this study indicate that two traditional Russian seagoing behaviors, the *koch* and *shitik*, may have been entirely or largely abandoned in the far reaches and isolation of Russian America. The study also indicates that one other, the adopted tall-ship from Western Europe—a much more viable / durable ocean transport option—survived.

Interestingly, the Aleut and Eskimo traditional *baidarka* / *baidara* combination seems to have replaced the *koch* and *shitik*. Perhaps the disappearance of the latter can be explained due to its makeshift and untrustworthy construction. On the other hand, the *koch* may have faded from view given its relatively complex blueprint, and production materials that may have been difficult, and expensive, to find. The *baidarka* and *baidara* would have been less difficult to make, would have involved materials readily available in the Alaskan wilderness, and were sufficiently maneuverable.

Finally, I am excited about the potential of this work! It is this type of research into the continuance or extinction of traditional Russian behavioral patterns that may give us critically important data about how humankind survives in areas of remote isolation from the mother country.

References

1. Bancroft Hubert H. History of Alaska, 1730–1885. Connecticut: Haffner Publishing Company, 1970.
2. Black Lydia T. Russians in Alaska, 1732–1867. Fairbanks: University of Alaska Press, 2004.
3. Davydov G. I. Two Voyages to Russian America, 1802–1807 // Materials for the Study of Alaska History / ed. by Richard A. Pierce. Ontario: The Limestone Press, 1977. № 10.
4. Dilliplane Timothy (Ty) L. Shipbuilding in Russian America: A Sampling of the Literature. In Transportation in Alaska's Past // Office of History and Archaeology Pub-



- lication No. 30, Division of Parks, Alaska Department of Natural Resources / ed. by Michael S. Kennedy. Alaska Historical Society, Anchorage, 1982.
5. *Dilliplane Timothy (Ty) L.* Industries in Russian America // Russian America: The Forgotten Frontier / ed. by Barbara Sweetland Smith and Redmond J. Barnett / jointly produced by the Washington State Historical Society and the Anchorage Museum of History and Art. Tacoma: Washington State Historical Society, 1990.
6. *Dilliplane Timothy (Ty) L.* Investigating Russian Cultural Change and Stability in Russian America: Initial Results // Russian America: Materials of the III International Scientific Conference “Russian America” (Irkutsk, 8–12 August 2007) / Federal Agency of Culture and Cinematography; Department of Culture and Archives of the Irkutsk Region; State Culture Institution; and the Talci Architectural and Ethnographic Museum. Irkutsk, 2007.
7. *Fedorova Svetlana G.* The Russian Population in Alaska and California: Late 18th Century—1867 // Materials for the Study of Alaska History / transl. and ed. by Richard A. Pierce and Alton S. Donnelly. Ontario: The Limestone Press, 1973. No. 4.
8. *Fisher Raymond H.* The Voyage of Semen Deshnev in 1648: Bering’s Precursor. London: The Hakluyt Society, 1981.
9. *Gibson James.* Imperial Russia in Frontier America. New York: Oxford University Press, 1976.
10. *Golder Frank A.* A Survey of Alaska, 1743–1799 // The Washington Historical Quarterly. 1913. Vol. 4, № 2. P. 83–95.
11. *Khlebnikov Kyrill T.* Colonial Russian America: Kyrill T. Khlebnikov’s Reports, 1817–1832 / transl. with introduction and notes by Basil Dmytryshyn and E.A.P. Crownhart-Vaughan. Portland: Oregon Historical Society, 1976.
12. *Makarova Raisa V.* Russians on the Pacific, 1743–1799 // Materials for the Study of Alaska History / transl. and ed. by Richard A. Pierce and Alton S. Donnelly. Ontario: The Limestone Press, 1975. № 6.
13. *Polithkovsky* illustration and caption // Russian America: The Forgotten Frontier / ed. by Smith Barbara Sweetland, Redmond J. Barnett / jointly produced by the Washington State Historical Society and the Anchorage Museum of History and Art. Tacoma: Washington State Historical Society, 1990.
14. *Tikhmenev P.A.* A History of the Russian American Company / transl. and eds. by Richard A. Pierce, Alton S. Donnelly. Seattle and London: University of Washington Press, 1978.
15. *Tikhmenev P.A.* A History of the Russian American Company. Vol. II // Materials for the Study of Alaska History / transl. by Dmitri Krenov; ed. by Richard A. Pierce, Alton S. Donnelly. Ontario: The Limestone Press, 1979. № 13.

Нужен ли России яхтинг — народный флот

В.Л. Дмитриев

Does Russia Need Yachting as National Fleet?

V. Dmitriev

From the history of the Russian Fleet: On April 12, 1718, emperor Peter I founded so called “Nevski Poteshny Fleet” in Saint-Petersburg, in fact it was the first yacht club in the world. In accordance with a special decree Peter ordered not only admirals, shipbuilders and doctors but also dignitaries, monks and even bishops to go in for yachting. For this purpose he granted them 141 ships for hereditary life-long use and prohibited to use these ships for cargo and many other purposes “since these ships are granted for such use as carriages and barouches are used on land and not like dung telegas (carts)”.

That was the essence of Petrine reform—raising maritime culture among Russians. The Great tsar-reformer understood that the Russian power with access to the three world oceans can not be left without a great fleet and a fleet can not exist without its first level—so called *potheshny* fleet, but in fact national one.

In this article we are trying to analyze the situation formed along with development of yachting in the Russian Federation—tourist industry, sport and water-based recreation and first of all this significant and probably main factor of maritime culture development in our country.

Из истории Флота Российского: 12 апреля 1718 г. император Петр I основал в Санкт-Петербурге «Невский потешный флот», по сути первый в мире яхт-клуб. Петр повелел своим специальным указом заниматься парусным спортом не только адмиралам, корабельным мастерам, врачам, но и сановникам, монахам и даже архиереям. Для этого он жаловал им в потомственное и вечное пользование 141 судно, запретив использовать их для перевозки грузов и каких-либо иных надобностей,

В.Л. Дмитриев [V. Dmitriev] (✉)

Карельский морской историко-культурный центр «Полярный Одиссей», Россия [Karelian Maritime, Historical and Cultural Centre “Polar Odyssey”, Russia]

e-mail: clubpo@karelia.ru

тел./факс: (8142) 73-32-77



«ибо сии суда даны, дабы их употребляли так, как на сухом пути кареты и коляски, а не навозные телеги». В этом была суть Петровской реформы — воспитание у россиян морской культуры. Великий царь-реформатор понимал, что Российская держава, имеющая выход в три океана не может быть без великого флота, а флота не может быть без его первой ступени — «потешного» — на самом деле народного — флота.

В этой статье мы попытаемся проанализировать ситуацию, сложившуюся с развитием в Российской Федерации яхтинга — индустрии туризма, спорта и отдыха на воде, и прежде всего, немаловажного, если не основного, фактора развития морской культуры в нашей стране.

Двести с лишним лет спустя, уже в советской России был популярен лозунг: «От модели — к планеру, от планера — к самолету». Примерно такая же концепция существовала и для подготовки моряков. Повсеместно развивались судомодельные кружки, морские клубы ДОСААФ, где культивировались все водные виды спорта, от гребли на ялах до парусного и водномоторного спорта. Даже в нашем сравнительно маленьком Петрозаводске такой клуб дал торговому и военному флоту десятки, если не сотни, уже с детства преданных морю людей. Это тоже была попытка возрождения мечты Петра сделать нашу страну морской державой.

С развалом СССР о преемственности флотских поколений, необходимых для подготовки будущих моряков, о ступенях обучения просто забыли. Это привело на грань краха едва сложившуюся российскую морскую культуру. Многие абитуриенты военных и гражданских морских учебных заведений ни разу до поступления не видели моря, не говоря о том, чтобы отличить беседочный узел от прямого, а клотик от кия. Да что говорить! Президент Ельцин, глава нашей морской державы, находясь на борту лодьи «Святитель Николай», признался: «Впервые побывал на борту парусного судна». Ну, совсем не Петр Алексеевич...

Термин «яхтинг» обязан своим появлением двум некогда ведущим морским державам, в коих и Петр изучал морскую культуру. Это Великобритания и Голландия. Голландцы ввели в обиход слово *jaegie* — яхта, а британцы, как им свойственно, стали талантливыми популяризаторами яхтинга. Еще в 1670 г. в английском городе Вулвиче прошло первое соревнование между британской и голландской яхтами. А в 1720 г., (на два года позже, чем в России!) в ирландском Корке был организован Водный клуб — прообраз современного яхт-клуба.

Начиная с XIX в. яхтинг пленил все континенты. Он стал не просто видом спорта, но образом жизни многих тысяч людей. У нас, в России, это слово, не столь давно вошедшее в лексикон, имеет довольно узкое значение: как в бытовом, так и в юридическом смыслах. Не вдаваясь в детали, приведем лишь такой пример. На Западе многие обеспеченные люди живут на «баржах» — комфортабельных домах на воде. Другие — «морские бродяги» — путешествуют в них по побережью Европы, где в летний сезон проводится масса праздников — морских фестивалей. Они доставляют удовольствие себе и радость посетителям. Причем в большинстве своем это не классические яхты, а самые экзотические суда — от оригинальных построек прошлого, а то и позапрошлого, веков до новоделов — копий старинных кораблей. Все эти разношерстные



флотилии и подразумеваются под названием «яхтинг». К сожалению, в такой общепринятой интерпретации это слово у нас еще не воспринимается в силу нашей «совковой» инерции.

За тридцать с лишним лет существования клуба «Полярный Одиссей» и Морского центра на основе исторических исследований был накоплен беспрецедентный опыт воссоздания традиционных русских деревянных судов, построено более 20 копий кораблей: коча, лодей XV–XVI вв., фрегатов Петровской эпохи, которые обошли всю Европу, достигли Святой земли и Канарских островов, а коч «Помор» побывал даже на Шпицбергене и на Аляске. Таким образом исторические корабли клуба «Полярный Одиссей», являющиеся одной из составляющих частей российского яхтинга, вышли в Мировой океан и познакомили мир с российской морской культурой.

Стоило это, как говорится, «большой крови». В 1980-х гг. судно «Полярного Одиссея» в безлюдных водах возле Кольского полуострова без предупреждения было обстреляно пограничниками. Но, выйдя в норвежские воды, экипаж впервые увидел, что такое настоящий яхтинг: масса разноцветных суденышек, веселые люди, радостно машущие руками первому советскому частному кораблю. И никаких пограничников в море. Примерно то же было и в водах Финляндии, Швеции, Германии, Англии, Франции и других стран, куда заходили наши суда. Доброжелательность, помощь, минимальные сборы за стоянку и обслуживание. Это и есть яхтинг — культура и индустрия жизни на воде, что является фундаментом всех флотов морских держав.

В середине 1990-х гг. Карельский морской центр и клуб «Полярный Одиссей» провели два международных фестиваля «Голубое Онего». В первом участвовали более десятка самых экзотических норвежских и голландских судов, в основном — рыболовные боты начала XX в. Хозяева берегут их и лелеют, как действующие экспонаты морской культуры своей страны. Но на следующий год судов на фестиваль пришло уже меньше. Почему? Ответ прост: непомерные оброки морских и береговых служб. Ни в одной стране мира нет таких поборов за право прохождения по внутренним водам, как в России. Нигде не требуют за немалые деньги нанимать лоцмана, чтобы дойти, к примеру, от Питера до Петрозаводска. Мы обошли всю Европу, но подобной принудилочки не видели. Для автотуристов — и западных, и наших — пересечение границы давно упрощено. Но на воде всё остается по-прежнему.

Обещание президента Ельцина, сделанное публично на борту лодки «Святитель Николай», упростить режим прохода по внутренним водным путям страны для привлечения иностранных туристов, так и не было выполнено из-за сопротивления чиновников. В результате страна теряет миллионы долларов в сфере туристического бизнеса.

Нестыковка статей Кодекса торгового мореплавания с принятым в 2001 г. Кодексом внутреннего водного транспорта РФ нанесла немалый урон яхтингу России и привела к тому, что практически невозможно определить, к какому типу судов относится парусно-моторная яхта или просто лодка с парусом и подвесным мотором. Приведем пример:

«... государственной регистрации в ГИМС МЧС России подлежат... прогулочные суда пассажироместимостью не более 12 человек, неза-



висимо от мощности главного двигателя и вместимости». Далее идет их перечисление, включая даже гидроциклы. И далее: «Кроме пассажирских, наливных, прогулочных и спортивных судов». Вот и нестыковочка: каждый современный парусник имеет «главный двигатель», так кто должен заниматься его регистрацией: Речной регистр или ГИМС? В результате даже известная питерская копия императорского фрегата «Штадарт» до сих пор не имеет официальной регистрации.

На Западе понятия удостоверения на право управления маломерным судном, если оно, конечно, не занимается коммерческими перевозками, не существует. Нет также ограничений по конструкции судна, мощности двигателя и площади парусного вооружения. Всю ответственность за судно и людей на его борту (не путать с платными пассажирами) несет сам владелец. Кстати, кто спрашивал у Тура Хейердала документы на плавание на бревнах, именуемых «Кон-Тики», или соломе, известной в мире как папирусный «Ра»? У нас бы точно всё истребовали и запретили только потому, что эта запретительная система советских времен до сих пор существует и кормит чиновников, хотя на сухопутной территории России уже давно существует система разрешительная. Рудименты советской запретительной системы «держат и не пущать» в крови у наших чиновников.

Сейчас официально считается, что наш флот зиждется «на семи китах»: гражданском, пассажирском, торговом, научно-исследовательском, пограничном, судостроении и венчает эту пирамиду Военно-морской флот, как вершина достижений всех ее составляющих. С этим нельзя не согласиться. Однако есть одно «но». У каждой пирамиды должно быть прочное основание. Этим основанием является самый многочисленный народный флот — яхтинг, где судовладельцем может быть каждый россиянин. У развивающегося в стране яхтинга уже много сторонников — от олигархов и градоначальников до рядовых граждан. На чем бы ни плавали энтузиасты: на современных пластиковых судах или на неказистых, но оригинальных плавучих конструкциях, главное — дайте им возможность, а гостям из-за рубежа «зеленый свет», беспрепятственно путешествовать по водным артериям России. Тогда вдоль внутренних водных путей вырастет туристская сервисная инфраструктура, как это сейчас происходит на реке Свирь в Лодейном Поле при участии Карельского морского центра. Прибрежные регионы смогут получать немалые доходы.

Необходимо систематизировать работу по развитию яхтинга в России — школы морской культуры, без которой не может быть сформировано общественное морское сознание нации, а следовательно, не может строиться полноценный профессиональный гражданский и военный флот — это одно из направлений работы Ассоциации «Морское наследие России». В целях устранения существующих в настоящее время бюрократических препон на пути развития российского яхтинга следует организовать структуру, регистрирующую все виды судов, предназначенных для спорта, туризма и отдыха на воде, основанную не на традиционных для России принципах запретов, а на демократической основе по примеру морских держав с развитым яхтингом.

Актуальность поддержки российского судомоделизма на государственном уровне

А. А. Добренко

Actuality of Boat Model Making Support at the State Level

A. Dobrenko

One of the main problems in Russian maritime activity field is a lack of qualified staff. In perspective this problem will be getting more urgent for the state is approaching to a “demographic gap” caused by sharp reduction of birth rate in the 1990-s. In connection with this staff involvement in nautical field is highly important task of maritime activity and a key mechanism of its solution is youth policy represented by support of marine clubs and hobby groups including boat model making ones.

Постановка проблемы

Одной из основных проблем России в сфере морской деятельности является дефицит квалифицированных кадров. В перспективе данная проблема будет только нарастать, поскольку страна входит в «демографическую яму», вызванную резким сокращением рождаемости в 1990-х гг. В связи с этим, привлечение кадров в морские отрасли представляется важнейшей задачей морской деятельности, а ключевым механизмом ее решения является молодежная политика, выражающаяся в поддержке морских клубов и кружков, в том числе судомодельных.

А. А. Добренко [A. Dobrenko] (✉)

Гильдия судомodelистов Санкт-Петербурга, Россия [Boat model making guild of Saint-Petersburg, Russia]

Интернет-ресурс: <http://modelshipworld.com>; <http://forum.modelsworld.ru>;

<http://forums.airbase.ru/viewforum.php?id=91&p=1>;

<http://www.shipmodeling.ru>



Судомоделизм как синтез науки и искусства

Судомоделизм — это вид технического творчества, представляющий собой синтез науки и искусства, где требуются глубочайшие познания в сфере судостроения и незаурядные способности мастера-художника. При идеальном сочетании этих двух начал рождаются шедевры. Недооценка научного или художественного начала в судомоделизме ведет к его профанации. Именно поэтому судомоделизм обладает огромным образовательным потенциалом, полностью погружающим человека в атмосферу, связанную с «морской деятельностью». Кроме того, судомоделизм как искусство способен глубоко воздействовать на эмоциональную сферу, формируя и закрепляя «морское сознание» ребенка и не только.

В наши дни судомоделизм состоит из элитного моделизма, представляющего собой синтез глубокого научного познания и талантливого художественного воплощения, а также — спортивного, коммерческого, сувенирного, любительского, прикладного и т. д. Элитный судомоделизм сегодня не имеет официального идеологического и организационного центра в России и, кстати, в мире. Создание таких центров в национальном и международном аспектах — актуальная задача современности.

Судомоделизм может также рассматриваться как элитное хобби, своеобразный спорт, средство самовыражения личности. Вот что говорит о моделях судов директор известнейшей в мире модельной галереи Майкл Уолл: «Прекрасные модели судов — декоративная художественная форма, которая может обогащать жизнь, переживать поколения и создавать постоянные впечатления. Они отражают тихую элегантность, престиж, красоту, которые дополняют интерьер наиболее престижных комнат в доме, яхте или офисе».

Важно отметить, что судомоделизм — это явление, которым занимаются люди всех возрастов. К примеру, французы по выходе на пенсию, получив возможность полностью посвятить себя какому-нибудь занятию, часто увлекаются именно постройкой моделей судов французского флота. У них есть четыре или пять специалистов, выпускающих монографии о том или ином французском корабле с огромным количеством чертежей. Всего с 1974 г. вышло около сорока монографий. Начал этому положил Жан Будрио, по профессии авиационный инженер, на пенсии ставший писать книги о французском флоте. Примерно с середины 1980-х гг. у него появились последователи и спонсоры. Возникло Общество друзей морских музеев (Association des Amis du Musée de la Marine — ААММ)¹, состоящее из пенсионеров, которые решили посвятить судомоделизму остаток жизни. Члены Общества имеют льготы на покупку монографий. Приблизительно раз в месяц ААММ проводит конференции, а три-четыре раза в год — крупные выставки. Интересно, что администрации французских городов соперничают друг с другом — приглашают ААММ проводить выставки именно у них. Пример такого мероприятия — судомодельная выставка, прошедшая в 2006 г.

¹ URL: <http://www.aamm.fr>



в городе Сен-Мало. По приглашению вице-президента ААММ Пьера Гранье в ней участвовал А. А. Добренко, старшина Гильдии судомоделюв Санкт-Петербурга. Администрация Сен-Мало выделила 35 тыс. евро на организацию выставки. Судомоделюв оплатили расходы на проезд, доставку и страховку моделей. Выставка проходила всё лето в не используемой по прямому назначению церкви — памятнике истории — и пользовалась очень большим успехом. Подобные выставки проходят постоянно в разных городах Франции. Объявления о них появляются на форуме, который содержит Жерар Делакрыа (Gerard Delacroix)². Аналогичные организации и их форумы есть и в других морских державах Европы.

Ситуация в России

Два года назад в России родилась ассоциация «Морское наследие России» (МНР) и появилась надежда на объединение всех судомоделюв клубов страны. Есть Федерация судомоделюв спорта, общественная организация «Молодежный морской совет». В него входит Гильдия судомоделюв Санкт-Петербурга, которая уже десятый год подряд проводит на средства спонсоров всероссийские конкурсы по стендовому судомоделювизму.

В 2002 г. два энтузиаста учредили Кубок Университетов (КУ) — переходящий кубок, который ежегодно вручается за лучшую стендовую модель корабля в Санкт-Петербурге. Вместе с Кубком вручаются три большие медали — I, II, III степеней. Первый Кубок проходил только для петербургских судомоделюв, и моделей тогда было всего двадцать пять. Второе мероприятие решили расширить до чемпионата России и пригласили моделюв из других городов. Количество моделей зашкалило за сотню! С 2006 г. генеральным спонсором КУ стало ОАО «Совкомфлот». Благодаря «Совкомфлоту» Гильдия судомоделюв Санкт-Петербурга ежегодно может поддерживать призовым фондом сорок два участника в четырнадцати номинациях за первое, второе и третье места. На эти же средства приобретаются германские станочки для судомоделюв. У моделюв появляется стимул: поучаствовать в Кубке и получить приз. С 2005 г. КУ стал международным. В нем принимают участие моделюв из стран не только СНГ, но и дальнего зарубежья. Правда, пока их меньше, чем могло бы быть, из-за проблем с таможней при перевозке моделей. Кроме взрослых, в КУ принимают участие юноши. Их везут руководители судомоделюв кружков из Оренбурга и области, Калининграда, Липецка, Башкортостана, Волгограда, Ленинградской области, Архангельска, Северодвинска.

Во времена ДОСААФ судомоделювизм рассматривался как вид технического творчества, культивируемый государством в рамках военно-патриотического воспитания. Поэтому, в отличие от судомоделюв движения в Европе, в России есть развитая сеть судомоделюв кружков, доставшаяся в наследство от Советского Союза. Это уникальное явление в мировом судомоделюв движении. Таким образом, суще-

² URL: <http://5500.forumactif.net>



ствуется ценная возможность развивать в стране с самого детства будущие кадры морского комплекса России. Бывшие кружковцы не теряются: поступают в систему морского образования и становятся специалистами российского флота. В то же время налицо кризис российских судомодельных кружков. Они закрываются по естественным причинам: старики-энтузиасты умирают, а на смену им никто не приходит. Не обновляется техническая составляющая, клубы оказываются бессильны перед рейдерскими захватами помещений, о зарплате и говорить нечего.

Парадоксы отечественного судомоделизма

Большинство судомоделистов-любителей сегодня строят нацистский линкор «Бисмарк». В каждом киоске «Роспечати» можно увидеть очередной номер еженедельной подшивки на эту модель. Это ловкий ход европейских бизнесменов, на который клюнули россияне. Во власти чиновников сделать так, чтобы вместо него в киосках продавалась подшивка модели, к примеру, героического советского лидера «Ташкент», прошедшего короткий, но яркий боевой путь в Великую Отечественную войну. Заодно любители смогут узнать историю российского корабля, полюбить море и флот и задуматься о поступлении в морские учебные заведения России. Чем больше российских изданий будет рассказывать об истории российского флота и тиражировать чертежи для постройки моделей российских кораблей, чем чаще в СМИ будут вспоминать о славных датах из истории нашего флота, тем глубже в умы подрастающего поколения будет проникать гордость за Российский морской комплекс.

Нынешнее парадоксальное положение таково: российский судомоделист японскими ножами, германскими станками, швейцарскими напильниками строит модели французских кораблей и за свой счет возит их на Чемпионаты Мира и Европы. Хочется надеяться, что эта ситуация временная!

В 1999 г. специалистов по искусству стендового судомоделизма лишили званий мастеров спорта и других спортивных званий из-за конфликта между руководством Федерации и председателем Ассоциации стендового судомоделизма. В результате стендовый судомоделизм перестал субсидироваться даже из скромных средств Федерации. Ответственным чиновникам стоит подумать о возрождении спортивных званий стендовикам.

Рекомендации

1. Для поддержки судомодельного движения в России нужно найти возможность оплачивать дорожные расходы участникам конкурсов судомоделизма, что существенно повысит активность региональных судомодельных кружков. Где найти 20–30 тыс. рублей на дорогу и перевозку модели? А. А. Добренко дважды из своего кармана оплачивал поездки детей из интерната для детей-сирот города Невинномысска, где судомодельный кружок ведет капитан 1-го ранга в отставке В. Степанов за 7 тыс. рублей в месяц. Если судомоделисты будут знать, что их



участие в конкурсах судомоделизма будет оплачено — это будет мощнейшим стимулом для развития отечественного судомоделизма. Для выхода российского судомодельного движения на новый уровень необходимо привлечь к нему внимание министерств образования, культуры, спорта, обороны. Детское творчество нужно не менее одного раза в год показывать на всероссийских конкурсах и 2–3 раза в год — в родных стенах. Министерством стоит обдумать возможность командировок взрослых и детей, финансирования их проживания в других городах. Это будет реальным и очень эффективным вкладом в развитие сети судомодельных кружков России, что будет играть существенную роль в воспитании будущих кадров морского комплекса России.

2. Государство должно содействовать участию лучших российских модельеров в крупнейших международных конкурсах.

3. Для нормального функционирования судомодельных кружков необходимо помнить о «четырех китах», на которых держится их деятельность:

- ✓ современная документация;
- ✓ современное оборудование;
- ✓ современные материалы;
- ✓ современные технологии.

Таким образом, необходимо оборудовать заново открывающиеся кружки: не только укомплектовать их штатом достойно оплачиваемых преподавателей, но и снабдить в соответствии с современными стандартами. Только системный подход к организации деятельности и может дать качественный результат.

4. Должен быть хотя бы один судомодельный кружок с двумя-тремя преподавателями на один район города.

5. Морские державы Европы гордятся своим морским наследием и выкладывают в интернет архивные чертежи своих кораблей³. Если мы считаем, что не хуже относимся к своему морскому наследию, то нужно на высоком уровне решить вопрос о доступе всех желающих к архивным документам. Для этого фонды российских архивов и, прежде всего, чертежи кораблей, хранящиеся в Российском государственном архиве военно-морского флота (РГА ФМФ), должны быть доступны каждому. Сейчас судомоделисты располагают крайне ограниченным числом чертежей отечественных судов. Остальные хранятся в архивах, и их копирование для судомоделистов зачастую оказывается непосильной задачей в связи с очень высокой стоимостью копировальных работ и тяжеловесностью самой процедуры их поиска и заказа. Таким образом, насущная задача — оцифровка российских архивов и широкое издание материалов. Необходимо выделение специального государствен-

³ Пример Великобритании: <http://www.nmm.ac.uk/collections/search/listResults.cfm/live/1/category/90352>;

Голландии: <http://www.maritiemdigitaal.nl>;

Дании: <http://www.orlogsbasen.dk/virtueleng.htm>;

Франции: <http://cartanciennes.free.fr>

<http://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/02fonds-collections/banquedocuments/planbato/atlas/rec.php>;



ного гранта на работу по цифровой обработке чертежей прославленных исторических российских кораблей. Все чертежи российских кораблей в цифровом виде должны быть выложены в Интернет для скачивания их всеми желающими и дальнейшей постройке моделей.

6. Российским моделистам нужен государственный заказ — как для пополнения морских музеев, так и для украшения морских учебных заведений, а также кабинетов президента России и чиновников.

7. В России нет ни одного профессионального судомоделиста-реставратора, и модели в музеях не реставрируются профессионалами. При Санкт-Петербургском Государственном Университете необходимо открыть отделение на Факультете Искусств, готовящее специалистов с высшим образованием по специальности «судомоделист-реставратор». Учебные планы уже проработаны.

Создание моделей российских кораблей должно стать национальной идеей, а их постройка — перспективный способ донести эту идею до населения, сформировать «морское сознание нации». Конкретный результат судомодельной деятельности России, поддерживаемый на государственном уровне: за границей звучит гимн России, когда россиянин занимает призовое место. Имеет смысл награждать победителей международных судомодельных конкурсов в Кремле, как это делается в случае с футболистами, хоккеистами, теннисистами. Для развития отечественного судомоделизма нужно внимание к нему правительства. Известно, что премьер любит горные лыжи и дзюдо — в итоге мы видим развитие этих спортивных направлений. Если ключевые персоны государства будут обращаться к судомоделизму, если это слово будет регулярно появляться в СМИ, это сослужит хорошую службу и самому искусству судомоделизма, и населению, у которого появится возможность приобщиться к прекрасному, интересному занятию, и морскому комплексу России, который благодаря судомоделизму сможет привлечь новые кадры.

Серьезные модели и серьезные моделисты могут оставить заметный след в истории культуры своего государства и своим творчеством повлиять на развитие судомоделизма на международном уровне.

Дединовские челны

С. А. Кочетков

“Cheln” Dugout Boats From Dedinovo Village

S. Kochetkov

The paper speaks about the unusual type of traditional boats built in Dedinovo village (Lukhovitsky district of the Moscow region). These boats have the local name “Cheln” and they’re used for fishing purposes. One of the peculiarities of the boat is the technology of the hull making. The hull is made of 3 main parts—two separated part of the one dugout with the plank between them to expand the width of the boat. The usual length of the boat is approximately 6 m.

Дединово, находящее сегодня в Луховицком районе Московской области, — старинное русское село, впервые упоминаемое в 1498 г. Его населяли дворцовые рыбаки, поставлявшие окскую рыбу к царскому двору (первая великокняжеская жалованная грамота, установившая повинности местных рыбаков, датируется 1536 г.). Известным в России Дединово стало в середине XVII в., когда царем Алексеем Михайловичем здесь была основана первая в России государственная кораблестроительная верфь, а дединовские крестьяне стали самыми активными участниками окской хлебной торговли. Позднее, в 1718 г., уже Петр I организовал в Дединове верфь для строительства новоманерных речных судов. Царь прислал в Дединово переделанную при его личном участии окскую коломенку, указав по этому образцу строить все суда для средней Оки.

За долгую историю в Дединове строили самые разные суда (коломенки, ладьи, барки и др.), но основное внимание ученых привлекала построенная здесь в XVII в. флотилия морских судов. Подобное обращение исследователей российского судостроения к изучению крупных судов и верфей вполне понятно, ибо именно они определяют состояние, характер и тенденции развития отрасли. Маломерные суда кустарного производства считаются объектом изучения, скорее, краеведов и

С. А. Кочетков [S. Kochetkov] (✉)

Дединовская средняя школа, Московская обл., Россия [Dedinovo village school, Moscow region, Russia]

e-mail: bvafe@mail.ru



этнографов, выступая в качестве явлений этнокультуры местных сообществ. Однако, будучи таковыми, они не могут не представлять интереса и как воплощение элементов востребованного и сохраненного на данном уровне регионального и макрорегионального судостроительного опыта разных эпох, определенной судостроительной традиции, как проявление новаторства их конкретных создателей.

К числу подобного рода судов по праву можно отнести челны, которые до сих пор пока делают и используют для собственных нужд жители некоторых приокских сел юго-восточного Подмосковья, прежде всего Дединова и Любичей. Их изделия без преувеличения следует признать настоящим шедевром плотницкого мастерства. Эти лодки обладают превосходными гидродинамическими качествами: грузоподъемны, необыкновенно устойчивы, в умелых руках легко управляемы, даже будучи заполненными водой, они не идут ко дну, оставаясь на плаву, а при правильной эксплуатации и должном уходе служат по несколько десятилетий. Перечисленные специфические качества, а также обусловленная конструкционными особенностями местных челнов идеальная приспособленность их к рыболовному промыслу (для чего они и использовались изначально) позволяют выделить подобные суда в особый тип плавсредств данной категории.

Принято считать, что долбленки, к которым обычно относят челны, строились и строятся путем вырубания или выдалбливания ладьеобразной колоды без расширения бортов с оставлением внутренних переборок или же с последующим нагреванием и расширением бортов, укрепляемых шпангоутами. Одним из способов изготовления монокилов признается также метод расклинивания в течение нескольких лет растущего дерева, после порубки которого заготовке придается соответствующая форма, внутренность колоды вырубается или выдалбливается, затем производится разведение бортов после их размачивания и нагревания и установка шпангоутов¹.

В приокских дворцовых селах Подмосковья вышеназванные технологии либо не использовались вообще, либо не прижились и на определенном этапе были заменены другими. Жители этих сел издавна мастерят и используют составной челн, собранный из нескольких деталей, которые отдельно выдалбливаются, вытесываются и выстругиваются при помощи топоров и тесел, а затем соединяются между собой гладью (в стык друг к другу) без применения шпангоутов.

Данный подход к изготовлению судна позволил решить важнейшую задачу увеличения поперечного сечения челна². Искомых результатов

¹ Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской Руси. Казань, 1910; Шмелев К.В. Долбленные суда на северо-западе России // Материалы IV межведомственной научной конференции аспирантов и студентов «Этнографическое изучение северо-запада России (итоги полевых исследований 1999 г. в Ленинградской, Псковской и Новгородской областях)». СПбГУ, 1999.

² По мнению специалистов, изучающих данный вопрос, суда, на которых путем различных конструктивных усовершенствований добились увеличения поперечного сечения, представляют существенный научный интерес. К их числу относят пирогу, челн-однодеревку с прилаженными по бокам досками, «ростокский челн».



удалось добиться, разделив его на две отдельно производимые половинки и вставив между половинками широкую доску. Эта технология дала возможность обеспечить массовое производство широких и достаточно больших лодок из сравнительно нетолстых древесных стволов. В результате отказа от использования массивных заготовок процесс изготовления данных судов стал нетруден для кустарей-одиночек и небольших семей. Отсутствие шпангоутов, применяемых в однодеревках, способствовало приданию внутренней поверхности челнов гладкости, облегчавшей работу рыбаков с сетями. И, наконец, увеличение поперечного сечения челнов значительно повысило их грузоподъемность и остойчивость, отсутствием которой отличаются однодеревки.

Основными элементами составного челна являются:

1. Доска — центральная часть днища.
2. Правая и левая половинки — бортовые части челна, переходящие в боковые части днища.
3. Передний шип — носовой центральный вставыш между половинками, щеками и доской, расположенный на месте форштевня, внешняя сторона этого шипа имеет слегка выдающуюся кромку — волнорез.
4. Задний шип — кормовой вставыш, аналогичный переднему шипу.
5. Четыре щеки — закругления от бортов к корме и носу, расположенные над половинками в передней и задней частях челна.
6. Набойки — доски, предназначенные для наращивания бортов.

Размер челнов и выбор материала обуславливался характером рыболовного промысла их владельцев. Любичане, чередовавшие озерную, лесную и луговую (в разлив) рыбалку с речной и в основном пользовавшиеся мелкими снастями, заказывали или изготавливали небольшие (до 4 м в длину) лодки, которые можно было переносить с места на место. Они, а также другие рыбаки, промышлявшие прибрежным промыслом, считали лучшим материалом для такого строительства липу, из которой получались челны легкие, маневренные, быстро просыхающие. По окончании конкретного периода ловли любичане доставали челны из воды и просушивали.

Дединовцы, рыбачившие на большой воде и на значительных окских угодьях неводами и длинными сетями, сооружали массивные челны, в длину достигавшие порой 9–10 м. В нынешнем обиходе жителей села распространены обыкновенно челны величиной до 6 м, хотя в сараях промысловиков середины прошлого века еще можно обнаружить артельные составные лодки значительных размеров. При этом дединовцы предпочитали делать суда из ветлы: они получались тяжелее и существенно прочнее липовых, лучше противостояли течению и надежнее вели себя при сильном ветре. Весь сезон челны находились в воде и лишь поздней осенью извлекались на берег. Кроме ветлы и липы, конструкционным материалом служила и служит также древесина ольхи, осины и тополя. Известны попытки использования сосновых стволов, но они признаются местным общественным мнением не вполне удачными.

При этом, определяя параметры челнов, мастера-дединовцы обращают главное внимание не на длину, а на ширину и конфигурацию судов, главным образом выпуклость бортов. Рыбаки-любичане, ценившие на промысле «маневр», не так ревностно относились к вышеуказанным



свойствам лодок, поэтому их челны и не столь широки и не так одутловаты, как дединовские.

Строительство челнов начиналось и начинается сейчас с заготовки тюпок — бревен диаметром не менее 0,5 м, пригодных для изготовления деталей судна, в первую очередь половинок. Мастер или заказчик должен был заранее присмотреть в лесу подходящие деревья, которые валяли и вывозили ко дворам в прежние времена обыкновенно зимой, когда замерзали топи и можно было проложить достаточно надежные дороги в лесу и на подступах к селам. Лучшим временем для изготовления деталей челнов с последующей их сборкой считается поздняя осень или конец зимы — начало весны до разлива. В эти периоды день достаточно долог, нет сильных холодов и не жарит солнце, под прямыми лучами которого детали растрескиваются. Зимой, несмотря на наличие у крестьян большего, чем в иные сезоны, свободного времени, строительством челнов не занимаются из-за того, что закостеневшая на морозе сырая древесина плохо поддается топорам и теслам.

Детали, изготовленные впрок, а также незавершенные челны тщательно укрываются от солнца во избежание порчи. У многих они хранились и ныне хранятся по нескольку лет в сараях, во дворах под разного рода кровлей. Раньше их зачастую размещали в подклетах или просто под полами. Неиспользованные тюпки оставляют в коре, смазывая торцы бревен солидолом или другими подходящими веществами во избежание растрескивания.

Соображения, которыми руководствуются нынешние мастера, помогают понять некоторые моменты, связанные с выбором конца зимы — начала весны в качестве времени строительства стругов и дощаников в XVII в., когда в дело шел сырой материал, доски вытесывались топором, а работы носили сезонно-эпизодический характер. К тому же наступавший разлив тогда помогал спустить на воду стоявшие на клетках, а не на стапелях суда. Указ Петра I о новоманерных судах коренным образом изменил всю организацию производственного процесса. Его реализация потребовала постоянно действующих верфей с круглогодичной распиловкой и просушкой материала, с поставками леса не только гужом, но и сплавом.

Самой трудоемкой операцией при строительстве челнов является изготовление ключевых деталей — половинок, от которых во многом зависят их размеры и качество. Процесс начинается с того, что тюпку отторцовывают с двух сторон. Затем оттесывают донную часть половинки. От донной части наискосок к краям заготовки отпиливают куски бревна, делая носовой и кормовой подъемы. После этого выбирают внутреннюю часть половинки. Сейчас для таких целей часто используются бензопилы и электроинструменты, а в прежние времена всё выдалбливалось, вырубалось топором. Полученную форму доводят до нужной степени готовности теслами и топором. Законченная половинка должна иметь толщину не более 50–60 мм, обтекаемые гладкие поверхности и округло-выпуклую внешнюю сторону борта, которая придает лодке остойчивость.

Другим сложным элементом является щека. И хотя работа по ее изготовлению не так трудоемка из-за меньших размеров, но тонка и



ответственна, так как щека подгоняется сразу под 3 детали (половинку, шип и набойку) и исполняется с изгибами в 3 плоскостях, чтобы обеспечить нужную конфигурацию верхней части челна.

При сборке челна доска и половинки вывешиваются на специальные подставки: бревна с широкими выемками, низкие козлы, клетки или иные приспособления. Подгонка деталей друг к другу производится методом многократного пропиливания стыков. Другой необходимой операцией является стягивание элементов. Для его осуществления половинки изнутри раскрепляются распорами, снаружи по бокам будущего челна забиваются ломы или какие-либо другие прочные стойки, верхняя часть которых сводится к центру веревками путем скручивания. Сплоченные таким образом детали сшиваются длинными гвоздями впопай, для чего в корпусе челна выбираются небольшие гнезда. Это делается для того, чтобы рыболовные снасти не цеплялись за корпус судна. Затем в полученную конструкцию вставляют шипы, подгоняют и закрепляют щеки и устанавливают набойки.

Весьма интересной представляется процедура заделки швов в изготовленном челне, так как дединовцы и жители других приокских сел сохранили технологические приемы допетровского времени. Известно, что Петр I учредил новые способы подготовки речных судов к плаванию. При нем более широкие швы стали конопатить скрученными просмоленными веревками — ровницами. Построенное из сухого материала судно, спущенное на воду, забухало, плотно зажимая пеньку в швах.

Здесь же, как еще когда-то в XVII в., проконопаченные просмоленной пенькой швы заделывают черемуховой лозой, чтобы пенька не выскакивали из пазов, и пробивают металлическими скобами. Черемуховой лозе отдается предпочтение по причине ее водостойкости, из черемухи также обычно мастерят дуги к снастям, потому что, по мнению рыбаков, они «не гремят» и не пугают рыбу. Скобы удерживают лозу в пазах и к тому же дополнительно скрепляют детали судна.

При пробивке челна, чтобы швы не расходились, его вновь стягивают боковыми стойками, вставляя вовнутрь распоры. Конопатят челны по-разному: одни мастера — с внешней стороны, другие — и с внешней, и с внутренней. «Пробитый челн» в заключение раньше всегда смолили. По рассказам рыбаков, лучшую смолу в старину готовили из корней. Сейчас это делают креозотом или аналогичными веществами. Применение древесных корней в речном судостроении было широко распространено в России. Кроме получения смолы, корни использовались для «сшивания» под нагели деталей допетровских стругов и дощаников.

Замечательным свойством составных челнов является то, что они при ремонте легко разбираются в обратном порядке, а владельцы судов получают возможность без особых проблем заменить износившиеся или поврежденные части, гвозди, которые, кстати, приходят в негодность быстрее деревянных элементов, или поставить надежные заплаты.

Во времена промышленного лова профессиональные рыбаки в носовом секторе своих челнов сооружали палубы, с которых было удобно выметывать сети. Над палубами часто делали навесы, под ними в свободное время отдыхали или спали, а палуба тогда спасала от воды, неминуемо попадавшей в челн при подъеме снастей.



Интересной особенностью эксплуатации челна является то, что он управляется одним кормовым веслом. Весла делаются из дуба, поскольку они должны обладать особой прочностью, необходимой при плавании в период ледохода, на сильном течении, а также в чрезвычайных ситуациях, нередко случающихся на реке. Их вытесывают топором из цельного ствола — из одного бревна получается 1–2 весла. Длина весла может достигать 3–3,5 м. На конце весла делается стальной заостренный наконечник — копье, которым можно отталкиваться от льдин, деревьев, плывущих предметов. При необходимости такое весло вполне пригодно для обороны как оружие. Техника гребли также своеобразна. Умелые рыбаки способны вести челн одной рукой, придавать ему движение вперед, гребя только с одного борта, а также грести стоя, что является признаком великолепной остойчивости судна.

Следует отметить, что применяемые здесь кормовые весла, деревянные черпаки для откачивания воды из челнов, нагели являются аналогом тех, которые использовались в средневековье в Новгородской земле³. В самой местной практике сооружения лодок несложно отыскать элементы, похожие на проявления канонов северо-западной судостроительной школы. Однако при этом со всей определенностью можно констатировать, что и данная разновидность челнов, и технология их производства сегодня обойдены вниманием исследователей и не отражены при характеристике отечественных судостроительных традиций прошлого.

Современные классификаторы выделяют два типа старинных и старых плавсредств России: южнорусской и севернорусской традиции⁴. По их мнению, на юге и для речного, и для морского плавания использовались суда, сделанные на основе простых однодеревки. Северный вариант представлен судами с обшивкой в клинкер, паромообразными плоскодонными судами с обшивкой встык и однодеревных конструкций (челн, ладья, набойная ладья).

Челн в предлагаемых классификационных системах рассматривается как древнейшая начальная форма, переход от которой к более сложным конструкциям выглядит достаточно одновекторно: при всех новоманерных устройствах и пристройках сохранялась долбленая однодеревная основа корпуса судна («корыто», «труба», «днищевая доска»). Разделение долбленой основы на части как вариант усовершенствования самого челна или способ создания новых типов судов в этих системах отражения не нашел.

В описаниях современных модернизаций челнов преобладают сведения о распространении плоской (транцевой) кормы в связи с применением лодочных моторов, переоборудовании челнов под применение распашных весел фабричного производства и т. п. Сомнению не

³ Колчин Б. А. Новгородские древности: Деревянные изделия // Свод археологических источников. Вып. Е1–55. М., 1968.

⁴ Сорокин П. Е. Судостроительная традиция в Древней Руси // Труды VI Международного конгресса славянской археологии. Т. 5: История и культура древних и средневековых славян. М., 1999. С. 99–110; *Он же*. Судостроительная традиция северо-западной Руси в средневековье // Материалы научной конференции «Новгород и Новгородская Земля».



подвергается одно — обязательность существования долбленной одно-деревной основы.

Не добавляют ясности в вопрос о типологизации и видовой принадлежности производимых в приокских подмосковных селах челнов известные письменные источники и археологические изыскания.

Упоминания о челнах нередко встречаются в различного рода документах, касающихся жителей данного региона, но ни составители документов, ни авторы современных исследовательских работ подробно не останавливались на конструктивных особенностях упоминаемых судов и подробностях их изготовления. Дединовские челны не схожи и с теми долбленными судами, которые были обнаружены на Оке археологами. Всего известно 9 найденных здесь старинных долбленных лодок, часть из которых, к сожалению, была утрачена.

Рассмотрение особенностей технологии изготовления этих судов показывает, что обычно они делались из дуба известным классическим путем: сначала срубалось огромное дерево и изготавливалась колода — основа корпуса будущего судна, далее в зависимости от избранного типа лодки колоду использовали целиком или же раскалывали клиньями вдоль на 2 части, каждая из которых становилась самостоятельной заготовкой, потом методом выдалбливания выбирались отсеки и полость будущего судна⁵. Составных челнов, подобных дединовским и любическим, по результатам обследований пока обнаружено не было.

Суммируя и обобщая имеющуюся информацию, можно, конечно, предположить, что составные челны, сооружаемые жителями подмосковных приокских сел, — уникальные изделия, характерные лишь для этого малого региона. Действительно, не вызывает сомнений, что данные суда созданы как инструмент рыболовного промысла, посему их появление в именно таком варианте в ловецких дворцовых волостях и нынешнее существование там вполне оправданны. Они и сегодня, по рассказам современных мастеров, встречаются в основном в пределах старинных дединовских рыболовецких угодий: на реке Цне Егорьевского района (Никиткино и др.), на Москве-реке (в районе Воскресенска). Весьма примечательно то, что в соседних с Дединовом Ловцах, которые были также ловецким дворцовым селом, но не Коломенского, а Рязанского уезда, составные челны практически не используются, там предпочтение отдается дощатым лодкам.

Не исключено также, что когда-то в данном регионе имел место переход от однодеревки к долбленным составным судам, причины которого можно вывести лишь гипотетически, связав их с истощением запасов огромных деревьев, ростом потребности увеличивающегося населения в плавсредствах (из-за ежегодного затопления в период весеннего половодья здесь каждый хозяин вынужден был при дворе держать лодку), возможными государственными запретами и т. п. С большей определенностью возможно уточнение времени его осуществления — не позд-

⁵ Журавлева Ю. Б., Чубур А. А. Средневековое судостроение в Юго-Восточной Руси (бассейны Десны и Оки) по археологическим источникам; Мельник А. Н. Окские челны // Археологические памятники среднего Поочья. Рязань, 1995. Вып. 4. С. 466–474.



нее XVII в., так как технология и порядок изготовления составных челнов включает немало элементов из допетровской эпохи, в том числе и тех, что были отвергнуты в начале XVIII в. и в региональном, и в общегосударственном масштабе. Иным реальным объяснением отсутствия научных оценок и описаний составных долбленых челнов как явления макрорегионального или общерусского может быть то, что они пока еще не введены в научный оборот, а сам подобный вариант усовершенствования речных судов попросту серьезно не рассматривался.

Такое, в частности, возможно из-за нынешнего состояния изучения данного вопроса. К сожалению, предметом исследования ученых (кроме мест, где ведутся планомерные археологические раскопки) становятся случайные находки. К их числу, например, относятся все учтенные старинные «окские челны». Актуальнейшими остаются проблемы анализа и пересмотра результатов археологических работ с целью выявления нераспознанных деталей древних и средневековых судов и правильной непредвзятой идентификации находок, в том числе и с учетом реальности существования долбленых составных челнов и соответствующих технологий. В этой связи нельзя не согласиться с мнением А. Н. Мельника⁶, мечтавшего о временах, когда произойдет переход «от изучения случайных находок древних плавсредств к планомерному их исследованию», а также выступившего с предложениями о систематизации исследований и широком привлечении сравнительных материалов: археологических из разных регионов страны, этнографических и краеведческих.

Реализация предложений о необходимости обращения к этнографо-краеведческим материалам не терпит отлагательств, так как с течением времени жизнь людей быстро и коренным образом меняется, и с уходом старых поколений безвозвратно теряется очень важная для исследователей информация. Так, еще лет 50 назад в том же Дединове было немало мастеров, славившихся изготовлением составных челнов. Вообще же в пору существования разрешенного лова на Оке звание «рыбака» носил лишь тот, кто и без улова никогда не оставался, и мог готовить любые снасти, и знал все возможные способы промысла, и умел мастерить, содержать и ремонтировать челны. В начале XXI в. специалистов по этой части осталось немного, но они есть и по-прежнему, следуя дедовским канонам, выполняют заказы односельчан. Их изделия часто можно встретить на реке.

Именно такие мастера — А. В. Шустов, С. С. Лисицын, В. А. Морозов, В. И. Щербаков, А. П. Шемякин и др. — поделились своим опытом и предоставили необходимые сведения и материалы для настоящей статьи. Особая ценность этих материалов заключается в том, что они не продукт исторической реконструкции, а пока еще явление реальной действительности, заслуживающее надлежащей научной оценки и изучения.

⁶ Мельник А. Н. Окские челны // Археологические памятники среднего Поочья. Рязань, 1995. Вып. 4. С. 474.

Поморский коч. Проблемы изучения и реконструкции

С. А. Кухтерин

Pomor Koch: Research and reconstruction

S. Kuhterin

The article deals with issues of research and reconstruction of the ancient traditional vessel of Northern Russia named *koch* (16–18 centuries). The main controversial and false ideas of vessel reconstruction (in 1951 and 1980) offered by historian M. Belov are stated. Moreover, a new stage reconstruction of a big *koch* based on findings at Mangazeya site in 2001–2009 is presented. In accordance with current materials studied, some key problems and ways to their solution are considered. The problems solved are supposed to lead to a complete reconstruction of the Pomor *koch*. It's absolutely necessary to continue studying archeological monuments of Russian pioneers in Siberia in 16–17 centuries, as well as searching and studying earlier unknown archive documents since the study of the Pomor *koch* has not been yet completed.

Construction of a full-scale vessel replica and its test in condition of polar cruise are offered as a way of the *koch* study.

Проблема изучения и реконструкции северорусского судна допетровской эпохи — коча в разные времена привлекала и по сей день привлекает внимание исследователей.

Из письменных источников известно, что одним из основных типов судов, на которых велись промыслы в Баренцевом и Карском морях и благодаря которым в конце XVI — первой половине XVII вв. были открыты и освоены территории Сибирского Севера, был именно поморский коч. Значимость этого типа поморского судна сложно перео-

С. А. Кухтерин [S. Kuhterin] (✉)

НПО «Северная археология-1», Нефтеюганск, Россия [Scientific Production Association “Northern Archeology-1”, Nefteyugansk, Russia]

e-mail: chistory@rambler.ru



ценить. Благодаря особенностям конструкции на кочах можно было ходить как по рекам, так и по морям Ледовитого Океана прибрежно или «в голомени», не боясь затирания льдами. Именно поэтому коч являл собой оптимальный вид водного транспорта для сообщения между удаленными государевыми вотчинами.

Первые упоминания о коче в письменных источниках относятся к концу XVI в. [5, 82], а в научной литературе — к XVIII в. Но вплоть до середины XX в. эти описания не давали возможности представить ни его внешнего облика, ни его конструктивных особенностей, создавая только общее впечатление как о судне утлом и крайне примитивном [4, 72; 8, 448–464; 9, 301–302].

Первая попытка опровергнуть устоявшееся мнение и воссоздать графический облик коча на основании архивных источников была предпринята историком М. И. Беловым в 1951 г. Эта реконструкция в целом носила описательно-предположительный характер [1, 70] (рис. 1).

Позднее, в 1980 г., вышел коллективный труд об археологических исследованиях на Мангазейском городище XVII в., в котором М. И. Беловым была предложена иная, более детальная реконструкция поморского коча, основанная на материалах раскопок и документальных источниках, с привлечением специалиста в области судостроения [3, 164, 122–126, приложение XXXV] (рис. 2).

Несомненной заслугой М. И. Белова является то, что он поднял тему традиционного судостроения Русского Севера, показал масштабы плаваний, мощности беломорских и сибирских судоверфей — плотбищ, ввел в научный оборот некоторые поморские судостроительные термины, а также обнаружил уникальный документ конца XVII в. о строительстве новоземельского коча, который и послужил основанием для создания первой и второй реконструкций судна.

Однако на фоне капитальных трудов М. И. Белова, посвященных истории Северного мореплавания, созданные им реконструкции вызывают множество вопросов, а порой и просто недоумение. Изображения кочей «кочуют» по научным и научно-

популярным изданиям, не подвергаясь авторами публикаций серьезному рассмотрению и критическому анализу предложенных М. И. Беловым реконструкций, принимая их как должное. Конечно, эти реконструкции далеко не завершен-

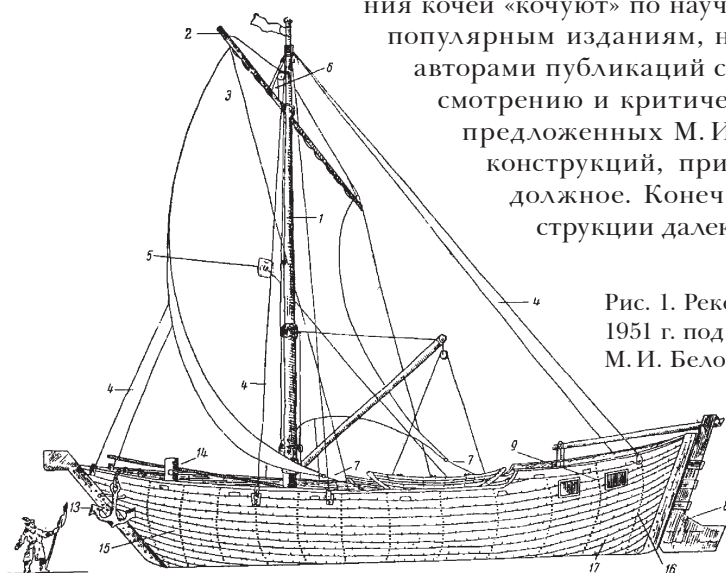
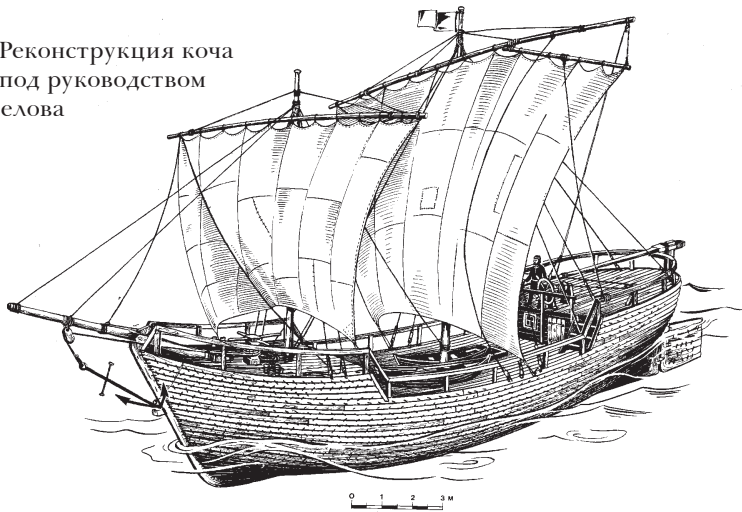


Рис. 1. Реконструкция коча 1951 г. под руководством М. И. Белова



Рис. 2. Реконструкция коча
1980 г. под руководством
М. И. Белова



ные и требуют продолжения исследований, но дело здесь не только в нехватке архивных и археологических материалов, но и в авторской интерпретации и обосновании утверждений по уже имевшимся в его распоряжении материалам.

Чтобы продолжать исследования, избегая по-возможности ошибок и заблуждений, всё же необходимо «перетряхнуть» багаж наших знаний, ведь мнения, даже авторитетных ученых вполне могут оказаться ошибочными. Задача этой статьи — обозначить проблемы, связанные с реконструкцией поморского коча и рассмотреть явные противоречия и, вероятно, ошибки в предшествующих исследованиях, с учетом которых можно продолжить работу над созданием более адекватной и обоснованной реконструкции.

Поморский коч в первой реконструкции М. И. Белова представлял собой одномачтовое судно с прямым парусным вооружением длиной 21,6 м, шириной 6,4 м, корпус которого состоял из сшитых в клинкер досок и имел «яйцеобразную» форму, на палубе находились карбасы, которые поднимались и опускались на воду кран-балкой, шпиль и жилая надстройка — казенка. Управлялся коч при помощи руля — сопца.

Во второй, доработанной, реконструкции коч представлен уже как двухмачтовое судно с бушпритом, высокими надстройками в носу и корме, имеющий вторую, дополнительную обшивку — «коцу». На палубе также располагались маломерные суда-карбасы, шпиль и появился штурвал, при помощи которого управлялось судно.

Коч, безусловно, имел один парус. Это подтверждают цитируемые М. И. Беловым документы. В своей монографии 1956 г. он писал: «достоверно, что коч ходил под одним парусом. Если на судне имелся второй парус, то он был запасным» [2, 210]. Вообще, судя, например, по гравюрам голландского путешественника Н. Витсена, на которых изображены различные поморские суда конца XVII в., на всех крупных судах в то время применялся один прямой парус [7].

Однако обнаруженная в ходе археологических раскопок Мангазеи доска с изображением двухмачтового (трехмачтового?) судна заставила



М. И. Белова пересмотреть прежнюю реконструкцию и создать новую, уже с двумя мачтами (рис. 3). Никаких серьезных документальных обоснований для этого автор не приводит, безоговорочно воспринимая изображение на доске как схему-чертеж, и именно коча. Не имея сведений о происхождении этой доски, мотивации рисования и авторстве строить какие-либо выводы весьма рискованно. Вырезать этот рисунок, кстати, напоминающий скорее европейское средневековое судно, мог кто угодно, например, русский мореплаватель, видевший где-то иностранный корабль, или военный служащий Речи Посполитой, захваченный русскими в плен и сосланный в Мангазею [5, 104]. Очевидно, что изображение на доске непонятного происхождения вряд ли может служить доказательством присутствия на коче второй мачты.

Коч имел обводы корпуса, способствующие его «выдавливанию» наверх при сжатии льдами. М. И. Белов называл такие обводы «яйцеобразными», ссылаясь на Н. Витсена, который в своем труде «Северная и Восточная Татария» называл кочи «круглыми» судами. Однако Витсен, по всей вероятности, имел в виду не форму подводной части коча (он ее, скорее, и не мог видеть), а внешний вид корпуса судна, стоящего на воде. При отношении длины к ширине у кочей 1 : 3 или менее и при невысоком надводном борте вполне могло сложиться впечатление о нем как о «круглом» судне. Вообще, Н. Витсен в составе нидерландского посольства посещал только Москву и на Белом море, тем более в Сибири, никогда не был. При написании своих книг о России пользовался собранными из различных источников данными и, возможно, это выражение позаимствовал у славянского ученого Ю. Крижанича, который в 1661–1676 гг. находился в ссылке в Тобольске и так называл русские суда в своих сочинениях, которыми Витсен пользовался впоследствии [5, 103]. Однако кочи действительно при сжатии не разрушало, и их можно было вытащить на лед. Об этом свидетельствует известная цитата из документа о строительстве кочей для Великой Северной Экспедиции кормщика Д. Откупщикова 1734 г.: «льдами суда затирает, то лутчее спасение судам получают тем, что вышед на лед и тягами судно вынимают...» Это, пожалуй, единственное свидетельство, характеризующее такое свойство корпуса коча. Но что представляли из себя обводы корпуса и насколько они были «яйцеобразны», пока остается всё же неясным.

В приведенных М. И. Беловым цитатах из архивных документов нет прямых указаний о наличии на коче шпиля и крановой балки для

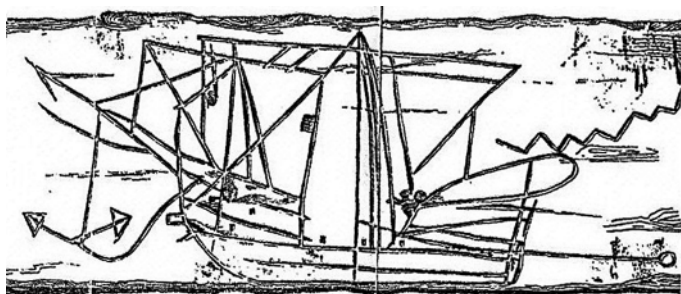


Рис. 3. Доска с изображением судна, обнаруженная при раскопках Мангазеи экспедицией ААНИИ



подъема-спуска карбасов, расположенных на палубе. Есть просто упоминания о том, что эти карбасы отрывало и уносило штормом. Но это не значит, что они были привязаны на палубе, скорее карбасы просто следовали за кочем на привязи по воде. Такой способ транспортировки, например, изображен в атласах П. Богославского или на гравюрах Н. Витсена, изображающих поморские корабли конца XVII в., где все маломерные суда стоят на воде и привязаны к корпусам судов [7].

Якорь, по всей видимости, вынимался вручную, так как сам М. И. Белов, цитируя отрывки документов, пишет, что якоря весом в 6–8 пудов (86–128 кг) на службы не годятся, так как тяжелые, и 7–10 человек экипажа этими якорями владеть не могут, поэтому применялись легкие якоря по 2–2,5 пуда (32–40 кг) [1, 78]. При использовании шпиля якорь в 128 кг легко могут поднять и 1–2 человека, а не то что 7–10. При снятии коча с мели, как цитирует фрагменты документа М. И. Белов, использовались шесты и завозни, т. е. шестами раскачивали судно, завозили на карбасе якорь с шеймой подальше от судна и стягивали с мели, выбирая шейму. Но как именно выбирали шейму (якорный канат), в цитате не оговаривается и более нигде по тексту не прослеживается. Вполне возможно, что шейму так же тянули всем экипажем, раскачивая судно шестами. Почему М. И. Белов решил, что на кочах в XVII в. использовался ворот — шпиль высотой 2,5 аршина — остается загадкой. Определения «кочки» (вертикальный брус в носу судна для крепления шеймы) и размеры шпиля в 2,5 аршина М. И. Белов взял из Словаря Областного Архангельского Наречия, изданного в конце XIX в. Эти два различных устройства (вертикальный брус и шпиль) М. И. Белов объединил в один — шпиль — и автоматически перенес его на исследуемый им коч середины XVII в., описывая применение шпиля на этом судне не как предположение, но уже как факт. Как бы там ни было, но прямых указаний на использование шпиля в процитированных документах не содержится и присутствие в реконструкции коча М. И. Белова кран-балки и шпиля является, конечно же, необоснованным утверждением.

Еще один прочно укрепившийся за кочем миф состоит в том, что коч имел вторую, дополнительную ледовую обшивку — «коцу», благодаря которой и получил свое название — «коч» [3, 116]. Это свое утверждение М. И. Белов основывает, ссылаясь на челобитную холмогорского промышленника Пантелея Орлова, который не представлял, как будет возвращаться с Новой Земли на Холмогоры без «коцы» — «ледяной шубы» — после ее разрушения. Этот единственный документ, в котором есть упоминание о «коце», и подтолкнул М. И. Белова к идее применения на кочах второй, ледовой обшивки. Однако с такой интерпретацией тоже сложно согласиться. В документах о строительстве кочей в Верхотурье и Тюмени, а также в опубликованных самим М. И. Беловым документах ничего о второй обшивке не говорится. Такой важный элемент корпуса судна, если бы он был, обязательно был бы как то отмечен в актах деловой переписки или челобитных о строительстве или крушении кочей. М. Ясински и О. Овсянников также считают, что в челобитной Пантелея Орлова речь идет просто о разрушении корки льда — «коцы», своеобразного ледяного «пластыря», на ранее повреж-



денном корпусе судна и, как следствие, потери им герметичности, а идея М. И. Белова о «второй ледовой обшивке» у кочей возникла просто как недоразумение, основанное на неверном понимании рассказа промышленника [11, 341]. Таким образом, на сегодняшний день всё же нет оснований считать, что коч имел дополнительную ледовую обшивку. Что касается этимологии слова «коч», то этот вопрос по-прежнему остается невыясненным.

Одним из самых смелых утверждений, выдвинутых М. И. Беловым при создании второй реконструкции, является использование на кочах штурвала. «Во всяком случае, — пишет М. И. Белов, — рулевое управление состояло из “колеса с железными веретенами” (очевидно, штурвала) и двух “сопцовых железных тяг”» [2, 207]. Автор, к сожалению, не указывает на источник приведенных им цитат, и мы не можем сказать наверняка, что подразумевалось под этими терминами. Для упрощения управления рулем, вполне возможно, использовались рулевые тяги (система талей с блоками), такой способ широко применялся, например, на европейских судах и, очевидно, мог применяться и на поморских судах, особенно с большим и тяжелым рулем. Однако в архивных документах не встречается ни одного упоминания о применении штурвала на традиционных поморских судах. Сам штурвал появился в Европе примерно в 1710–1720-х гг., а в России, по крайней мере до 1720 г., штурвал на судах не применялся. Об этом свидетельствует Морской Устав, написанный Петром I, где подробно рассмотрены и регламентированы все элементы управления и жизни на судне. Среди необходимых устройств и оснастки для управления рулем нет ни одного упоминания о штурвале [10]. Говоря короче, в XVII в. время штурвалов еще не пришло, и они никак не могли применяться на кочах или других судах.

Следует сказать несколько слов и об археологических исследованиях на Мангазейском городище 1968–1973 гг. экспедицией ААНИИ под руководством М. И. Белова. Помимо вышеупомянутой доски с изображением судна, на памятнике при раскопках было обнаружено несколько сотен (!) судовых деталей разного назначения [3, 123]. К сожалению, большая часть этих уникальных артефактов так и осталась неизвестной. Вообще, качество произведенных экспедицией ААНИИ на Мангазее работ оставляет желать лучшего, это подробно изложено исследователями, продолжившими раскопки на городище [6, 19–25]. Но что касается кочевых останков, конечно, вызывает досаду факт захоронения судового дерева на раскопе без проведения какой-либо фиксации этих деталей в описаниях, эскизах, чертежах или фотографиях. Из всего найденного судового дерева в чертежах зафиксированы только 7(!) фрагментов деталей, не описаны и места их залегания. В тексте монографии, посвященной этим раскопкам, помимо 7 чертежей только упоминаются шпангоуты, рей, мачта, около 300 кочевых досок, система крепления шпангоутов к килю и обшивке и т. д. [3, 123–125], но что они представляли собой, какие размеры и геометрию имели, какова их взаимная принадлежность или каким судам они принадлежали, какому хронологическому периоду Мангазее, так и осталось загадкой. Таким образом, «путь» М. И. Белова от обнаруженных при раскопках



судовых деталей до реконструкции коча остается неизвестным и непонятным.

Подводя итог далеко не полному обзору имеющихся на сегодняшний день реконструкций коча можно сказать, что в этом направлении еще очень много белых пятен, которые служат основой для спорных, порой ошибочных суждений и мифов. Тема изучения и создания реконструкции древнего северорусского судна коч остается по-прежнему открытой, и ясность в этот вопрос могут внести только новые исследования — как археологические, так и архивные — которые, несомненно, следует продолжать.

В 2000–2009 гг. комплексной экспедиций НПО «Северная археология-1» проводились новые археологические исследования г. Мангазея. В ходе раскопок памятника в культурном слое было обнаружено большое количество судовых деталей разного назначения, типоразмеров и различной степени сохранности. Следует отметить, что захороненные экспедицией ААНИИ в раскопе № 21 судовые детали расконсервированы не были, во-первых, из-за опасности повредить культурный слой памятника точечными шурфами во время поиска «схрона» и, во-вторых, что является определяющим, статус раскопок в Мангазее с 2001 г. является аварийно-спасательным, так как береговая линия городища ежегодно подвергается обрушению весенними паводками.

Обнаруженные в 2000–2009 гг. детали большей частью использовались вторично, в качестве строительного материала для жилых и хозяйственных построек города. На сегодняшний день обнаружено и зафиксировано в фотографиях, описаниях и большей частью в векторных чертежах около 350 единиц судового дерева: фрагменты килей, штевней, бортовых досок и бортов, шпангоутов, перешвов, рангоута, весел, дельных вещей.

Кроме чертежей и фотографий самих судовых деталей, фиксировался их уровень залегания в слое, расположение деталей в конструкциях построек и прилегающих к ним участков и их взаимное расположение

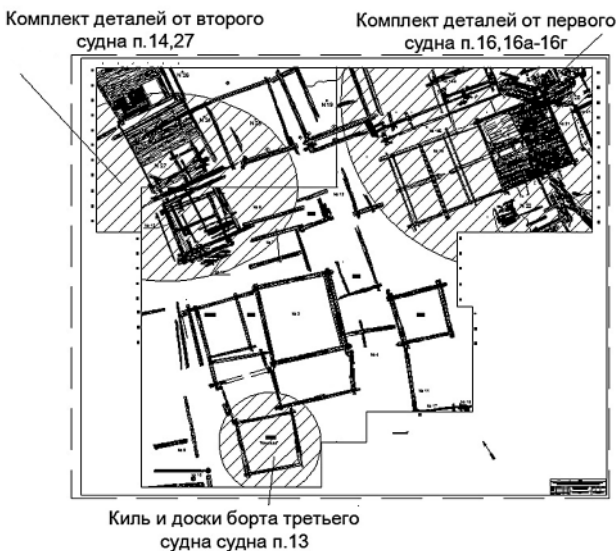


Рис. 4. «Ареаль» залегания судовых деталей в общем плане раскопа Мангазеи. Экспедиция НПО «Северная археология-1»



относительно друг друга в общем плане раскопа. Эти данные позволяют определить принадлежность судовых деталей к одному или нескольким наборам корпуса судна (рис. 4).

Из-за вторичной обработки судовые детали не сохранились в своем первоначальном виде, но при внимательном анализе вполне возможно воссоздать первоначальный облик некоторых из них. Таким образом, уже восстановленные, реконструированные детали стали основой для создания реконструкции непосредственно самого судна. На сегодняшний день мангазейская коллекция судового дерева составляет комплекты деталей от двух судов, одного типоразмера, одного способа постройки, датированных первой четвертью XVII в.

Ввиду очевидной идентичности рассматриваемых судов и составляющих их деталей при создании реконструкции недостаток деталей в одном наборе судна компенсировался наличием в другом. Тот же принцип взаимозаменяемости и соответствия фрагментов по возможности применялся и при реконструировании самих деталей.

Такой метод в конечном итоге, на наш взгляд, дал возможность получить более полное и более адекватное представление об устройстве и внешнем облике коча. Расстановка деталей в наборе корпуса (рис. 5) и их анализ в нем позволили создать теоретический чертеж корпуса коча (рис. 6) и его 3D-каркас (рис. 7) с целью теоретического вычисления всех основных характеристик корпуса судна, работа над которыми пока не завершена и здесь не представлена.

Проведенные в 2000–2009 гг. исследования Мангазеи дали богатый, детальный научный материал для продолжения работы по воссозданию и разработке более обоснованного и конструктивного облика

Рис. 5. Расстановка найденных судовых деталей в корпусе коча

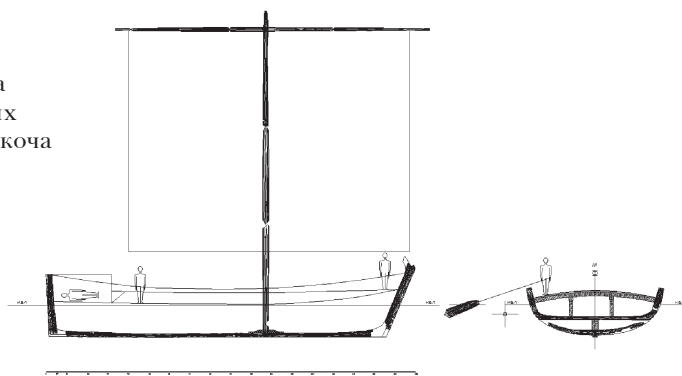
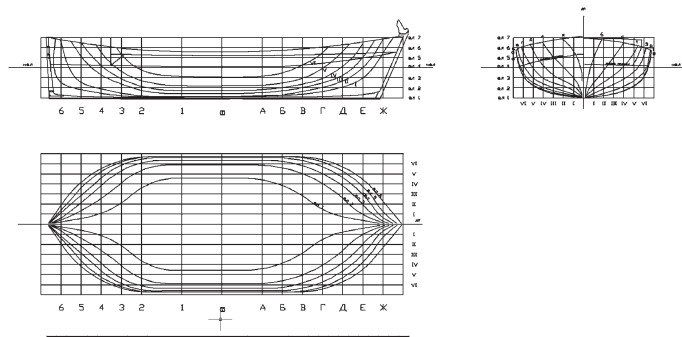


Рис. 6. Теоретический чертеж коча



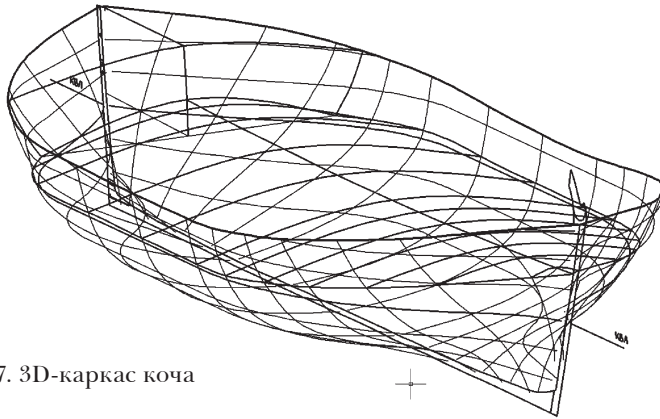


Рис. 7. 3D-каркас коча

древнего северорусского судна — коч. В настоящий момент готовится публикация по итогам работ.

Однако для полной, завершенной реконструкции коча материала, как археологического, так и архивного, на сегодняшний день явно недостаточно. До конца не выяснены устройство и внешний вид многих деталей в наборе корпуса, различных дельных вещей и приспособлений, оснастки, способы строительства, способы управления парусом и судном, до конца не ясна поморская судостроительная терминология.

Для создания полностью законченной реконструкции памятника традиционного северорусского судостроения — поморского коча — и строительства полномасштабной реплики с соблюдением традиционных технологий, крайне необходимо, совместно с архивными исследованиями, продолжать археологические раскопки Мангазеи, а также остатков других поселений, становищ, острогов русских первопроходцев в Сибири, которые хранят уникальный фактический материал о допетровском судостроении на Севере Руси.

Архивные документы, археологические находки, редкие сохранившиеся описания и изображения современников — те источники, которые имеются в нашем распоряжении, опираясь на которые мы можем воссоздать облик коча.

Строительство полномасштабной реплики коча на основе научного материала — это, безусловно, важнейший этап в изучении поморского судостроения. Это и еще один способ изучения, позволяющий убедиться на практике в правомерности теоретических построений и предположений, который можно разделить на два этапа.

Первый этап — непосредственно само строительство судна, дающее возможность эмпирически понять утраченные технологии и способы строительства судов, применяемые в поморской судостроительной традиции в XVII в.

Второй этап — испытание судна в условиях арктического плавания. Это позволит ответить на многие спорные вопросы по различным характеристикам коча, например, о возможности ходить по рекам под одним прямым парусом, способности корпуса коча, совместно с усилиями экипажа, «выжиматься» наверх при ледовом сжатии, маневренности



судна на реке и на море в ледовой обстановке, герметичности и прочности шитого в клинкер корпуса в таких условиях и т. д.

Строительство экспериментальной реплики коча и проведение испытаний является еще одним обособленным важным информационным источником, дающим уникальные практические данные, которые нельзя получить из архивных и археологических источников. Получив опыт испытания на примере реплики коча в «родных» условиях его эксплуатации, можно гораздо яснее и четче рассмотреть и понять принципы и специфику традиционного северорусского судостроения вообще, имевшего внушительную номенклатуру уже малоизвестных сегодня плавсредств. Такое полномасштабное исследование в нашей стране еще не проводилось.

Поэтапная реализация предлагаемой программы позволит заполнить научный, музейный и даже политический вакуум, касающийся незаслуженно забытого памятника традиционного российского морского наследия.

Список литературы

1. Белов М. И. Арктические мореплавания и устройство русских морских судов в XVII в. Исторический памятник русского арктического мореплавания XVII века. Л. — М., 1951.
2. Белов М. И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX в. М.: Морской транспорт, 1956. 592 с.
3. Белов М. И., Овсянников О. В., Старков В. Ф. Мангазея. Мангазейский морской ход. Л.: Гидрометеиздат, 1980. Ч. 1. 164 с.
4. Буцинский П. Н. Сочинения в 2-х т. Тюмень: Изд-во Ю. Мандрики, 1999. Т. 2. Мангазея. Сургут, Нарым и Кетск. 328 с.
5. Вершинин Е. В. Коч и русское освоение Западной Сибири (конец XVI—XVII веков) // Полярный архив / под общ. ред. П. В. Боярского. М., 2003. Т. 1. 500 с.
6. Визгалов Г. П., Пархимович С. Г. Мангазея: новые археологические исследования (материалы 2001–2004 гг.) Екатеринбург; Нефтеюганск: Магеллан, 2008. 296 с.
7. Витсен Н. Старинное и современное судостроение и судовождение. 1690 г. // Альманах «Соловецкое море». 2007. № 6. URL: SOLOVKI.INFO
8. Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. Казань, 1909.
9. Миллер Г. Ф. Описание Сибирского царства и всех происшедших в нем дел от начала, а особливо от покорения его Российской державе по сии времена. М.: Либерия, 1998. Кн. 1-я. 416 с.
10. Уставъ Морской 1720 г. М.: Новатор, 1993.
11. Ясински М., Овсянников О. Взгляд на Европейскую Арктику. СПб.: Петербургское Востоковедение, 1998. Т. 1: Архангельский Север: Проблемы и источники.

Традиционные микронезийские каноэ: по материалам русских мореплавателей XIX века

А. А. Лебедева

Traditional Micronesian canoes according to the materials of the 19 century Russian explorers

A. Lebedeva

The Russian exploration within Oceania during the first round-the-world voyages formed a large corps of dates in different subject areas. The main part of this scientific heritage is ethnographic collections and materials. The paper deal with the tradition canoes of Micronesian people. Excellent descriptions and drawing by members of expeditions of O. E. Kotzebu (1815–1819, 1823–1826) and F. P. Litke (1826–1829) are value sources on unique seafaring culture of the region. Study of them helps us not only image original Micronesian canoe, but also through light to the ethnic history and the Pacific settling problem.

Едва ли можно недооценивать значение всех без исключения материалов, собранных первыми русскими кругосветными путешественниками. Важной составляющей этого научного наследия являются данные, знакомящие с культурой других народов. Несмотря на то, что, в отличие от многих европейских держав, Россия впервые появилась на Тихом океане только в начале XIX в., сведения, собранные русскими по ряду его регионов, являются уникальным этнографическим источником. К таким регионам относится и Микронезия, которая наряду с Полинезией и Меланезией является частью огромного островного мира — Океании.

Исследования в Микронезии связаны с именами двух капитанов — О. Е. Коцебу, дважды посетившего Маршалловы острова (1815–1819, 1823–1826, плавания на «Рюрик» и «Предприятия»), и Ф. П. Литке,

А. А. Лебедева [A. Lebedeva] (✉)

РМАЭ (Кунсткамера) РАН, Россия [Peter the Great's Museum of Anthropology and
Ethnography (Kunstkamera) Russian Academy of Sciences, Russia]

e-mail: Sheremet@kunstkamera.ru



обошедшего значительную часть Каролинского архипелага (1826–1829, плавание на «Сенявине»). Стоит особо подчеркнуть, что перед русскими путешественниками ставились именно исследовательские задачи. Так, в «Инструкции Его Императорского Величества из Государственного Адмиралтейского Департамента, Капитану Лейтенанту Литке, командиру шлюпа «Сенявин» содержится перечень земель и берегов, изучение которых составляло задачу плавания. Кроме прочего здесь значится: «...надлежит вам исследовать подробно всё пространство, в котором находится Архипелаг Каролинских островов» [2, 4].

Результатом экспедиций О.Е. Коцебу и Ф.П. Литке стало открытие новых островов и островных групп, были получены богатейшие материалы в различных областях естественных наук. Привезенные этнографические коллекции на сегодняшний день считаются одними из наиболее ценных в мире собраний по Микронезии. Помимо коллекций, капитаны и участники путешествий оставили замечательные описания быта и обычаев островитян, в которых чувствуется неподдельный интерес к их самобытной культуре.

По сравнению с соседними регионами, условия жизни в Микронезии наиболее экстремальны с точки зрения соотношения океана и пригодной для обитания суши. В четырех архипелагах (Марианские острова, Каролинские острова, острова Гилберта и Маршалловы острова) и двух островных группах (Науру и Палау) Микронезии насчитывается не много островов вулканического происхождения, но и они не превышают несколько десятков километров в поперечнике. Остальные же микронезийские земли — это крошечные коралловые атоллы, едва поднимающиеся над уровнем моря. Люди, заселившие их, преодолели по океану сотни и тысячи миль и научились выживать в этих условиях.

Согласно археологическим данным, первоначально были заселены западные районы Микронезии (Марианские и западная часть Каролинских островов) — около 3 500 тыс. лет назад сюда перебрались выходцы из Юго-Восточной Азии. На полторы тысячи лет позднее человек появился на восточно-микронезийских архипелагах, и эти переселенцы восходят, по всей вероятности, к единой протообщности с населением северо-восточных регионов Меланезии. В последующее время культура различных островных групп формировалась под воздействием, надо полагать, неоднократных миграций более локального характера, направление и число которых практически невозможно определить. Таким образом, этническая история народов Микронезии (как и история расселения по Тихому океану других народов Океании) всё еще имеет множество вопросов без ответов. Пролить свет хотя бы на некоторые из них может изучение традиционной культуры мореплавания и традиционных судов, поскольку несомненно, что уже само по себе освоение данной природной ниши стало возможным только тогда, когда было создано судно, пригодное для плавания в открытом океане.

Неудивительно, что русские мореплаватели, которых также интересовал вопрос о возможных путях проникновения человека на микронезийские архипелаги, обращали особое внимание на каноэ островитян. Их материалы помогают составить «портрет» микронезийского каноэ, а наблюдения и замечания имеют огромную ценность и как достаточно



ранние источники, и как оценки профессиональных и высококлассных моряков. Так, Литке подробно рассматривает устройство и оснастку каноэ, деликатно используя европейскую морскую терминологию в соответствии с функцией той или иной снасти; анализирует мореходные качества лодок и детально описывает особенности их маневрирования и управления ими. «Оба конца лодки одинаковы. Бока ее, почти плоские, сходятся клином к основанию... Одна из важнейших частей этих судов есть коромысло... Мачта... утверждается двумя вантами с каждой стороны, и еще одною, крепящеюся у самого поплавка. К носу и корме идут еще по две снасти, кои можно уподобить штагам и фардунам... Треугольный парус... привязывается к двум рейкам, соединенным свободно в галсовом угле, подымается фалом... проходящим в отверстие или вилочку в верху мачты. ...Лодки ходят обоими концами вперед, именно так, что поплавок остается всегда на ветре» и т. д. [3, 52–55]. Эти описания помогают разобраться в непривычной европейскому глазу конструкции каноэ и представляют огромный интерес не только для этнографов, но и для всех, кто интересуется парусным судостроением. Более того, тексты дополнены иллюстративными материалами. К экспедиции Литке относятся альбом и серия карандашных рисунков Постельса; великолепный альбом Луиса Хориса из экспедиции Коцебу содержит, пожалуй, одни из лучших изображений микронезийских каноэ [4, табл. XI]. Всё это вместе дает вполне законченное представление об удивительных судах, созданных мореплавателями Микронезии.

Яркая черта судостроительной традиции австронезийских народов (к которым относятся и народы Микронезии) — оригинальное решение проблемы остойчивости путем добавления второго корпуса (катамаран) или балансира («коромысло» у Литке). Это изобретение стало альтернативой широкому, тяжелому и обладающему значительной осадкой корпусу, встречающемуся у большинства судов Европы и Азии, и, обеспечивая каноэ одним из основных мореходных качеств, имело, пожалуй, ключевое значение в ходе заселения сложных и опасных в мореходном отношении областей.

В рамках названных конструктивных особенностей каноэ разных регионов Океании несколько различались, в частности, на каноэ с аутригером последний использовался по-разному. Так, каноэ с аутригером, которые существовали практически повсеместно в Полинезии (за исключением самых западных архипелагов Тонга и Самоа), были второстепенными судами по отношению к катамаранам. По этой причине, роль аутригера в их конструкции была недифференцированной, т. е. в зависимости от галса судна аутригер мог находиться с подветренного или наветренного борта. Как следствие — его работа была основана попеременно на силе тяжести и на силе выталкивания.

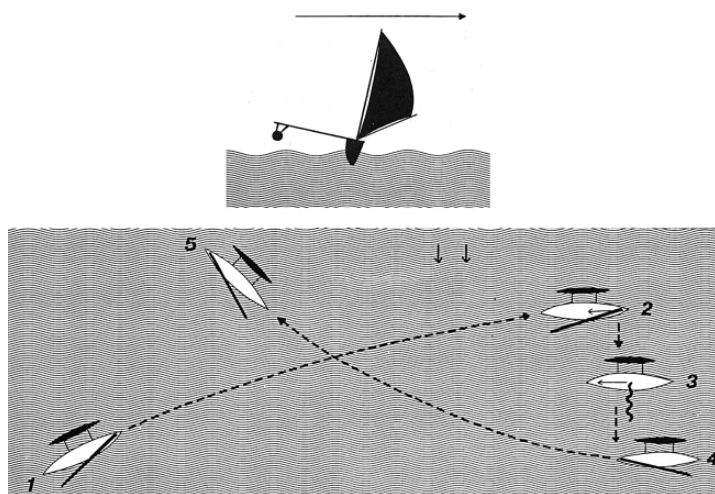
Вероятно, именно мореходами, которые двигались от границ островной Юго-Восточной Азии и Меланезии на северо-восток в направлении микронезийских архипелагов, нередко лавируя против встречных ветров, разработан и полностью реализован принцип взаимозаменяемости носа и кормы. Этот принцип позволяет каноэ осуществлять поворот относительно ветра не через нос или корму (как это делают парусные суда повсюду в мире), а через борт или аутригер, который



таким образом всегда остается с наветренного борта. «Для поворота на другой галс отдается во первых шхоть, чтобы остановить ход лодки; потом галсовый угол паруса снимается с банки, в которую упирался, и несется под ветром мачты к такой же банке в другом конце лодки, в которую сторону наклоняется и мачта... опустя легонько угол паруса на банку, натягают шхоть, и лодка пошла вперед другим галсом» [2, 55] (см. рис. [6, 13, 29]). Из всех локальных вариантов океанийских каноэ с аутригером именно этот наиболее эффективен с точки зрения достижения остойчивости. Узкий, удлиненный, глубокосидящий корпус с клинообразным, нередко ассиметричным в сечении днищем обеспечивал достаточное сопротивление дрейфу, что, вкупе с большой площадью парусности, способствовало высоким скоростным и маневренным качествам микронезийского каноэ. Выполненные из растительного волокна соединения деталей корпуса и аутригера амортизировали нагрузки, возникающие вследствие действия ветра и волн. Вот основные, но далеко не все характеристики, которые делали это удивительное судно вполне жизнеспособным в условиях открытого океана, а также среди опасностей коралловых рифов.

Существует некоторая интрига в том, было ли подобное каноэ изобретено в самой Микронезии или его основные характеристики сформировались уже к моменту ее заселения. В пользу первого говорит то, что появление такого каноэ (в конструктивном и технологическом плане) могло быть следствием адаптации к чрезвычайно ограниченной ресурсами природной среде региона. В этой связи можно подчеркнуть, что основные из перечисленных конструктивных характеристик каноэ являются едиными по всей Микронезии. В пользу второго — тот факт, что, как уже было замечено, для того чтобы добраться до разбросанных в океане микронезийских архипелагов, необходимо было располагать вполне мореходным судном.

В связи с тем, что речь идет о материальном объекте бесписьменной культуры, сформировавшемся давно и, скорее всего, достаточно быстро, трудно ответить на этот вопрос однозначно. Можно только предполагать, что конструктивный «базис» был заложен именно в момент, когда





мореплаватели по тем или иным причинам вышли в открытый океан. Это косвенно подтверждается тем, что каноэ, близкие по типу к микронезийскому, зафиксированы кое-где по северо-восточным границам Меланезии. Что же касается отдельных технологических деталей, то они могли формироваться уже «на местах» с учетом конкретных реалий.

История изучения заселения Океании насчитывает некоторое число различных гипотез, как относительно путей проникновения человека в Тихий океан, так и относительно самой возможности этого проникновения. В частности, в 60-е гг. прошлого века возникла так называемая теория «случайного заселения». Ее автор, Эндрю Шарп, утверждал, что ни мореходные возможности каноэ островитян, ни их навигационные знания не могли позволить целенаправленно освоить Пацифику. То, что она все-таки оказалась населена, — результат случайных дрейфов, сбившихся с дороги рыболовных каноэ, множество из которых так и не достигло суши. При этом Шарп опирается на вырванные из контекста факты и цитаты, а также на сведения только о неудачных плаваниях. Сторонники теории случайного заселения незаслуженно забыли или просто проигнорировали материалы тех исследователей и путешественников, которые давали аргументированно-высокую оценку судостроительному мастерству и мореходным знаниям островитян.

К величайшему сожалению, эти знания были в значительной степени утрачены за время европейской колонизации. Только несколько десятилетий назад в Океании началось движение по возрождению традиционного мореплавания как основы самобытной культуры тихоокеанских народов. В настоящее время существует несколько центров, в том числе и в Микронезии, где строятся каноэ традиционного типа, изучаются методы традиционной навигации, осуществляются плавания по предполагаемым историческим маршрутам. Но и в этих обстоятельствах материалы, собранные в XIX в. русскими путешественниками, в частности Ф. П. Литке и О. Е. Коцебу, не теряют своей ценности и актуальности. Без привлечения данных источников исследования в области культуры тихоокеанских народов, их мореходных достижений, в том числе и в контексте проблемы освоения Пацифики, не могут претендовать на полноту и корректность.

Список литературы

1. *Коцебу О. Е.* Путешествие вокруг света. М., 1948. 333 с.
2. *Литке Ф. П.* Путешествие вокруг света, совершенное по повелению государя и императора Николая I на военном шлюпе Сенявине в 1826, 1827, 1828 и 1829 годах Флота Капитаном Федором Литке. СПб., 1834–1835. Ч. I — 1834. 294 с.
3. *Литке Ф. П.* Путешествие вокруг света, совершенное по повелению государя и императора Николая I на военном шлюпе Сенявине в 1826, 1827, 1828 и 1829 годах Флота Капитаном Федором Литке. СПб., 1834–1835. Ч. II — 1835. 282 с.: ил.
4. *Choris Louis.* Voyage pittoresque autour du monde avec des portraits de sauvages d'Amérique, d'Asie, d'Afrique et de rites du Grand ocean; des paysages, tes, vues maritimes, et plusieurs objets d'histoire naturelle. Paris, 1822. 49 p.
5. *Haddon A. C., Hornell J.* Canoes of Oceania. Honolulu, 1936. Vol. 1: Canoes of Polynesia, Fiji and Micronesia. 534 p.
6. *Koch G.* Boote aus alter Welt: Katalog zur Sonderausstellung. Berlin, 1984. 328 p.
7. *Sharp A.* Ancient voyagers in Polynesia. Los Angeles, 1964. 164 p.

Russian Maritime Heritage in Alaska

J. David McMahan

Морское наследие России на Аляске

Дж. Дэвид МакМахан

Русские исследователи побережья Аляски в XVIII–XIX вв. и поселенцы оставили после себя богатое морское наследие, включая затонувшие корабли, верфи, поселения и пристани. Лишь малая часть этих объектов, расположенных вдоль 71 620-километрового побережья, достаточно изучена. Они постепенно разрушаются из-за повышения уровня моря и изменений розы ветров, обусловленных глобальным потеплением. Введение удаленных систем наблюдения, судоходства и подводного оборудования повысило возможности изучения подводного культурного наследия, но в то же время послужило росту случаев вандализма. Как владелец большей части прибрежных территорий, штат Аляска начал сотрудничество с другими организациями, чтобы собрать информацию о подводном наследии. Первым объектом изучения стал барк «Кадьяк», принадлежавший русско-американской компании и затонувший в 1860 г. Несмотря на то, что изучение наследия русской Аляски только началось, перспективы его самые радужные.

Introduction:

The early exploration of Alaska's coast by Russian fur-hunters, and their subsequent establishment of settlements during the 18th and 19th centuries, has left a rich legacy of tangible maritime heritage. Remnants of Russian commercial and industrial activities include pier foundations, the sites of shipyards, eroding settlements, and shipwrecks. Given the size and remoteness of Alaska, few of these sites have been investigated by archaeologists. Put in

J. David McMahan [Дж. Дэвид МакМахан] (✉)
State Archaeologist Office of History and Archaeology, Alaska Department of Natural Resources, USA [Археологическое общество по истории и археологии, отдел полезных ископаемых, Аляска, США]



perspective, Alaska boasts around 44,500 miles (71,620 km) of coastline or more than all the other U.S. states combined. It is estimated that as many as 3,000 shipwrecks and an untold number of inundated terrestrial sites may be located within her waters. Heritage sites within the dynamic coastal zone are especially vulnerable to damage or loss through human and natural forces. Subsidence of lands around the Gulf of Alaska as a result of the 1964 Good Friday Earthquake, as with previous seismic events, placed many coastal sites within the reach of storm waves. We now anticipate that the rising sea level predicted for the next few decades from global climate change will further alter the shape of coastline, speeding erosion and submerging or destroying many cultural sites. The effects of climate change on underwater sites is largely unknown, although it is expected that negative impacts will occur from changing currents, ocean acidification, and expanding ranges of boring marine organisms. Human impacts include increasing infrastructure for oil extraction, the laying of subsea communications cables, and bottom trawling. Concurrent with these impacts, the recent diffusion of new and inexpensive remote sensing, navigation, and diving technologies has removed many of the barriers that previously prevented site discovery and exploration. This has resulted in new discoveries and knowledge, but also an increase in incidents involving the disturbance of protected heritage sites by vandals, salvers and treasure hunters.

The State of Alaska owns and manages the vast majority of lands between mean high tide and three miles (4.8 km) from shore. While this management responsibility includes the inventory and protection of archaeological and historic sites (administered by the Alaska Office of History and Archaeology / OHA), the state has limited resources and no management program specific to submerged heritage. To overcome this limitation, the state has begun to partner with federal agencies and academic institutions outside Alaska to begin generating the baseline data needed to identify, manage, and interpret maritime heritage resources. This paper endeavors to describe a few of the known Russian maritime sites in Alaska, current investigations, and the potential for future work. It supplements a broader discussion of Alaska's maritime heritage by the author in the context of cultural resource management and law [11].

Intertidal and Coastal Sites:

By its very nature, the Russian-American Company (RAC) and its predecessors were linked to the marine environment through transportation and commerce. All of the 22 major Russian settlements in Alaska were located on the coast or major river systems [3, 122]. This is also true of the innumerable *odinochkas* and smaller sites in Alaska. Examples of obvious intertidal features related to Russian America include stone pier foundations at Ozerskoi Redoubt near Sitka and the Coal Village site in Kachemak Bay. Both are associated with sites listed on the National Register of Historic Places. At Ozerskoi, which was well established prior to 1818 (and probably concurrent with the founding of New Archangel in 1804–1805) for fish procurement, archaeologists have reported at least two pier or dock foundations and three fish weirs [8; 6]. Following Russian style, the foundations are comprised of



intertidal stacks of boulders. These most likely would have been contained in log cribs that would have supported wooden deck spans, although today only the stones remain. To date, there has been no underwater investigation of the areas seaward of the Ozerskoi piers where ships would have been moored.

At Coal Village, which operated as a Russian coal mining settlement between 1855 and 1865, a long linear pavement of boulders in the intertidal zone evidences the former dock location (Fig. 1). As at Ozerskoi, the stones probably were contained within a log cribbing that supported a wooden deck. At Coal Village, however, the stone-filled cribbing was continuous along the full length of the dock rather than in smaller non-linear arrangements that supported open spans. A 19th century artist's illustration of Coal Village, which shows the seaward end of the dock, seems to confirm the presence of cribbing. Based on reports of the number of Russian colonists sent to work at Coal Village [9, 158], this was one of the largest settlements in Russian America during its short lifespan. In 2008, the author and underwater archaeologist Jason Rogers conducted a cursory SCUBA reconnaissance of the area seaward of the dock. Only pieces of coal and a piece of heavily corroded nondescript iron were noted, but the area warrants intensive investigation. This opportunistic survey was in conjunction with the investigation of the shipwreck site of the American barque *TORRENT* about a half-mile offshore from Coal Village. The *TORRENT*, while carrying U.S. Army troops to establish a fort in the area shortly after the Alaska purchase, wrecked in 1868. All survived the wreck and awaited rescue in buildings at the then-abandoned Coal Village settlement. A team of state and federal underwater archaeologists, along with the recreational divers who discovered the wreck, mapped the *TORRENT* site and selectively recovered artifacts for museum exhibition.

There is great potential for the discovery and investigation of other intertidal and coastal features and artifacts relating to Russian America. For



Fig. 1. The stone foundation of a Russian pier at the Coal Village Settlement (1855–1865), Kachemak Bay, Alaska

Photo by D. McMahan, 2008, Alaska Office of History and Archaeology



example, recent years have seen interest in investigating the 1741 landing sites of the Bering-Cherikov Expedition. The two ships, ST. PETER and ST. PAUL, had become separated, with crew members making landfalls at Prince William Sound and Southeast Alaska, respectively. On July 20, 1741 (Julian calendar) Bering sent naturalist and surgeon Georg Wilhelm Steller ashore with a party on what is now known as Kayak Island in Prince William Sound, Alaska. While his landing site is well established through written accounts, modern archaeological survey efforts have so far revealed no material evidence [10, 90]. This is not unusual, given the brief nature of the party's visit and the dynamic shoreline. The exact landing site of the Cherikov party has not been confirmed, but is believed to be somewhere in the vicinity of Lisianski Strait which separates Yakobi and Chichagof Islands of Southeast Alaska. In July 1741, Cherikov sent 15 crew members to shore in his ship's two boats. They were never seen again, and their fate is unknown. In recent years, two groups of researchers have investigated several potential landing sites in this area and have come to different conclusions. If the landing site can be identified, researchers are optimistic that material evidence will be detectible archaeologically. The best hope for finding such materials is either in the intertidal zone (if the boats were lost in the surf) or in nearby native village sites (if the shore parties were killed or taken captive).

Shipwrecks:

The Russian-American Company (RAC), including Gregorii Shelikhov's predecessor enterprise, owned 80 vessels during its 75 years of operation in the North Pacific [1, 105]. More than two-thirds of them (58 vessels) were constructed in the company's five shipyards in Siberia and America, while the other vessels (about one-third) were purchased either from Americans and other counterparts in the New World or made for the RAC in Europe for "round-the-world" voyages [1, 66–67]. Of the ships known to have been in the service of the RAC (as inventoried by Anichtchenko [1, 119–165], around 15 are known to have wrecked in Alaska waters. Another 19 vessels are reported to have finished their careers as company storage sheds or for other stationary purposes, mostly in Sitka. Another seven vessels are known to have been burned or otherwise disassembled for their materials (*ibid*). Other of the vessels wrecked off the coast of Siberia, while the fates of some are simply unknown. In addition to the approximately 15 RAC vessels firmly documented to have wrecked in Alaska, there are likely many others that were either unrecorded because they were too small or inconsequential for prominence in the remaining official records.

Kad'yak

To date, the only wreck of a Russian-American Company ship to have been discovered in Alaska waters is that of the *Kad'yak* [7; 2]. It is also the oldest discovered shipwreck in Alaska, and the first to have undergone substantive investigation by professional archaeologists. A wooden three-masted barque of 477 tons, the *Kad'yak* was constructed for the RAC in Lübeck, Germany in 1851. She left the port of Kronshtadt in August 1851, sailed around the Horn, and arrived at Novo-Archangelsk (Sitka) the following May to supplement



the company's existing fleet of ten ocean-going vessels. She made regular trips between the Alaska settlements, as well as to Hawaii and California, at an average speed of about 4.5 knots. After 1857, the *Kad'yak* was used primarily in the lucrative ice trade. Alaska ice, cut from lakes in either Sitka or Woody Island (near Kodiak) depending on seasonal temperatures, were packed in sawdust and shipped to San Francisco. She made six trips to San Francisco between 1857–1859 with ice, furs, timber, salted fish and tallow candles. On her return, she hauled flour, corned beef and other much needed provisions to the Russian settlements. The *Kad'yak* made her final voyage in March 1860 under the command of the Creole captain, Illarion Arkhimandritov. After taking on a load of ice at Kodiak, the vessel hit an uncharted rock in the vicinity of nearby Woody Island and filled with water. All on board were able to escape in the ship's boats. The ship itself, kept afloat by the ice cargo, drifted for three days before finally coming to rest in Icon Bay off Spruce Island. The bay is locally known as Monk's Lagoon, after Father Herman (now St. Herman), who had a chapel there. An interesting twist to the story, passed down through oral history, is that Captain Arkhimandritov failed to fulfill his promise to venerate relics of the deceased monk in Kodiak's cathedral prior to setting sail (Fig. 2). According to the legend, the sinking *Kad'yak* came to rest in front of Father Herman's chapel with the mainmast protruding from the water in the sign of the cross. Arkhimandritov's belief in the story seems to have been substantiated by Anichtchenko's discovery of documentation that he donated in icon of St. Nicholas to the church on Spruce Island in 1869 [2, 29].

As fortune would have it for modern researchers, the RAC manager tasked Arkhimandritov with charting the coast of Spruce Island a few months after the wrecking. As part of his survey, which incorporated three baidarkas with six Aleuts, the captain recorded compass bearings between the protruding mast and points on shore. This was the last time the *Kad'yak* was mentioned in RAC records, but proved instrumental in the eventual discovery of the shipwreck by archaeologists. Michael Yarborough, an Anchorage archaeologist who had read RAC accounts of the wreck, searched unsuccessfully for it during the 1970s and 1980s. He later solicited assis-

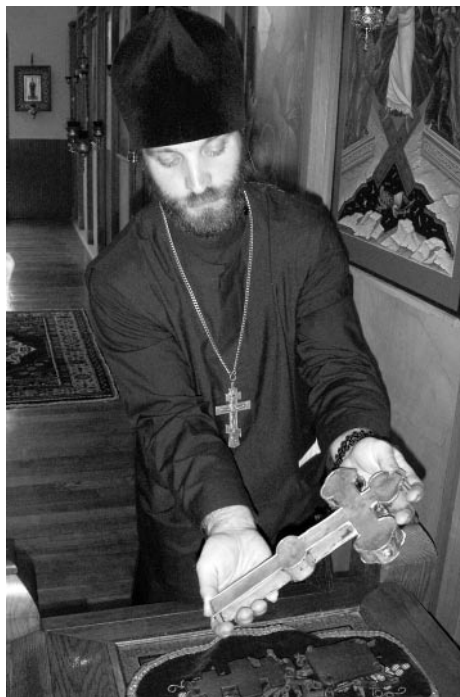


Fig. 2. Father Innocent Dresdow at Holy Resurrection Russian Orthodox church, Kodiak, displays relics of St. Herman

Oral history says that the *Kad'yak* wrecked because Captain Illarion Arkhimandritov did not fulfill a promise to venerate Father Herman's relics before setting sail in 1860. Photo by D. McMahan, 2006, Alaska Office of History and Archaeology



tance from a Kodiak crab biologist, Dr. Brad Stevens, who became obsessed with locating the wreck. The author, whose agency is tasked with managing cultural resources on state submerged lands, became aware of the wreck through conversations with Yarborough during the 1980s–90s. At a 2002 workshop in California, the author approached Dr. Tim Runyan, Chair of the East Carolina University (ECU) Maritime Studies Program, about the need for underwater archaeology in Alaska. The *Kad'yak* was mentioned as one of the best candidates. Staff at ECU, along with Russian graduate student Evguenia Anichtchenko, became intensely interested in locating the wreck. In collaboration with Dr. Stevens and the author (representing the State), the team applied unsuccessfully for an exploration grant in 2003. In the absence of grant funding, however, Dr. Stevens, the author, and a team of recreational divers assembled a small expedition to locate the wreck with support from the Kodiak's Baranov Museum. On the second day of the search in Icon Bay, copper sheathing and fasteners believed to be from the *Kad'yak* were discovered in 80 feet (24 m) of water. Her cannons and anchors were later discovered. Prior to the search, Dr. Stevens had resolved some map issues that had thwarted previous attempts at discovery. With assistance from the late Dr. Lydia Black (Professor Emeritus, University of Alaska Fairbanks), who had retired to Kodiak, it was ascertained that the name of a geographic landmark on Arkhimandritov's original map had been transposed with another landmark on modern maps. Thanks to Drs. Blacks and Stevens' efforts, the wreck was discovered within 300 feet (91 m) of the position logged by Arkhimandritov in the summer of 1860.

The next chapter of the *Kad'yak* story began in 2004, when ECU received grants from the National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) and the National Science Foundation (NSF) to conduct a more thorough investigation of the recently discovered wreck site. In partnership with the state, the Baranof Museum, NOAA, and the local dive community, a team mapped and documented the site under the direction of ECU Principal Investigator Frank Cantelas. On the second day of the project, archaeologists mapped and removed a cylindrical object from its half-buried position in the sea floor. It turned out to be a brass hub from the center of the ship's wheel engraved "КОДЯКЪ" (Kodiak / *Kad'yak*) in Russian lettering (Fig. 3). This put to rest any doubts regarding the identity of the wreck. From a baseline established roughly along the center axis of the wreck scatter, archaeologists mapped the ballast stones, mast step, anchors, cannons, bilge pump, drift fasteners, a few



Fig. 3. The center hub of the *Kad'yak's* ships wheel was discovered by archaeologists in 2004, confirming the suspected identity of the wreck

Photo by Tane Casserley, NOAA



remaining hull timbers and other artifacts that helped to define the nature and orientation of the wreck (Figs. 4 and 5). Gudgeons and pintles from the massive rudder assembly were discovered adjacent to a rocky pinnacle formation a short distance from the main wreck scatter. It appears that the hardware and rudder were lost as the ship grounded on the rocks prior to being pushed into deeper water by wind and waves [2, 45].

The importance of the *Kad'yak* wreck site was affirmed by its nomination and placement on the U.S. Department of the Interior's National Register of Historic Places. It is the only known wreck of a Russian-American Company ship, and the oldest wreck yet discovered in Alaska. Despite the deteriorated condition of the vessel, it represents a unique archaeological record [7, 74] that may provide insights on her daily operations and crew. The coarse gravel substrate around the wreck is not optimal for good preservation, but unexplored sand deposits near the bow potentially may contain a significant collection of artifacts (ibid). No excavations were attempted as part of the 2004 investigation. A small representative assemblage of artifacts was collected based on their interpretive value and ease of conservation. These included the inscribed wheel hub, the pump tube, a pintle, two gudgeons, a barrel stave, a barrel spigot, drift fasteners, and some small hardware items. The wheel hub was conserved under contract to the Texas A&M Center for Maritime Archaeology and Conservation, while other items were conserved in the OHA laboratory in Anchorage. This small collection, under curatorial management of the Alaska State Museum, is a tangible reminder of this important chapter of Alaska's and Russia's shared history. The author, in collaboration with Evguenia Anichtchenko and Dr. Jason Rogers, was awarded a U.S. National Park Service (NPS) Beringian Heritage grant in 2005 for the publication of a popular version of the *Kad'yak* story in English and Russian [2]. Copies have been distributed to libraries and colleagues in Russia

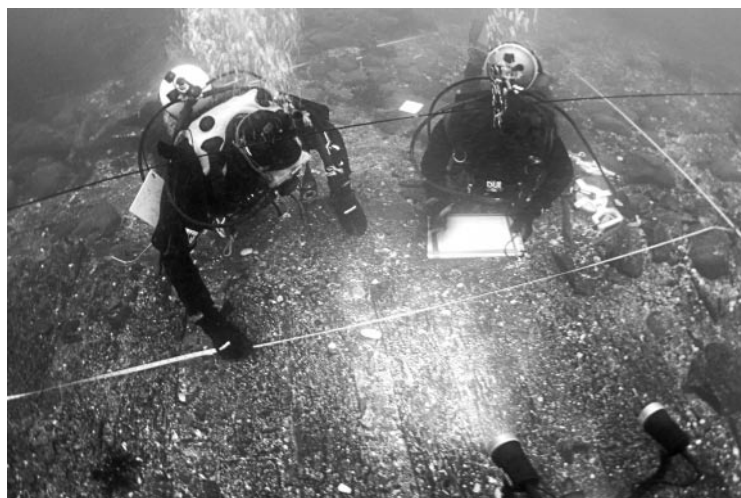


Fig. 4. A team of archaeologists from East Carolina University and the National Oceanic and Atmospheric Association map the remaining hull timbers of the *Kad'yak* in 2004

Photo by Tane Casserley, NOAA



and the U.S., and are available on request from OHA. The community of Kodiak, including representatives of its museums and historical societies, are interested in the eventual continuation of work on the *Kad'yak* site and the establishment of a dedicated museum exhibit. Any further work, however, will require significant time and funding for scientific recovery and conservation. The wreck site is protected against disturbance under state law, but is difficult to monitor in its remote location.

Politkofsky

The *Politkofsky* was constructed in 1863 by the Russian-American Company in the Sitka shipyard. She was used both as a warship to protect the Russian settlements, and as a commercial vessel [4, 27]. When Russia sold its Alaska interests to the U.S., the *Politkofsky* was sold with the territory. The vessel, popularly known as the “Polly” was used by the Americans as a tug and passenger ship, and was a well-known fixture in Alaska waters during territorial days. In 1997, she was converted to a barge and eight years later wrecked on the beach at St. Michael (near Nome) (ibid). If the Polly can be re-located, she would be the only remaining example of Russian-American ship architecture remaining in the North America. Anchorage writer and anthropologist Michael Burwell has long been researching the former RAC steamer *Politkofsky*. His efforts culminated in a side-scan sonar search for the Polly, as well as later gold rush era vessels, during the summers of 2009 and 2010 in St. Michael. While tangible remains of the *Politkofsky* have not yet been found, Burwell and his colleagues have identified sonar targets that appear promising for future work.

The Future of Maritime Archaeology in Alaska:

In recent years, concurrent with technological innovations and the growth of academic programs in maritime archaeology worldwide, there has been increasing interest in the exploration of Alaska waters. The state, as land and resource manager, has partnered with outside agencies and organizations to conduct several important investigations in addition to those already described. For example, in 2006 and 2007 collaborative field investigations focused on several historic gold rush era shipwrecks near Juneau [11; 12]. For future work, the maritime sites of Russian America are of particular interest to the author and others. These sites may potentially yield collections that not only represent the first Euroamerican contact with Natives, but materials that may provide insights on daily life in the colonial Russian settlements. Shipwrecks are especially intriguing in that their artifact assemblages encapsulate a brief period of time and often include artifacts not found on terrestrial sites. For this reason, they are frequently described in the literature as “time capsules”.

There are presently several, as yet unfunded, initiatives for future projects. The state has partnered with federal and private colleagues in a proposal to conduct exploratory dives in Redoubt Lake, at the site of the colonial Russian Ozerskoi settlement near Sitka. In the mid-1980s, a state fisheries biologist diving in the lake reported two large Admiralty style anchors that potentially may date to the Russian occupation of the settlement. A recent examination of the biologist’s underwater photos revealed that a small wooden vessel is also

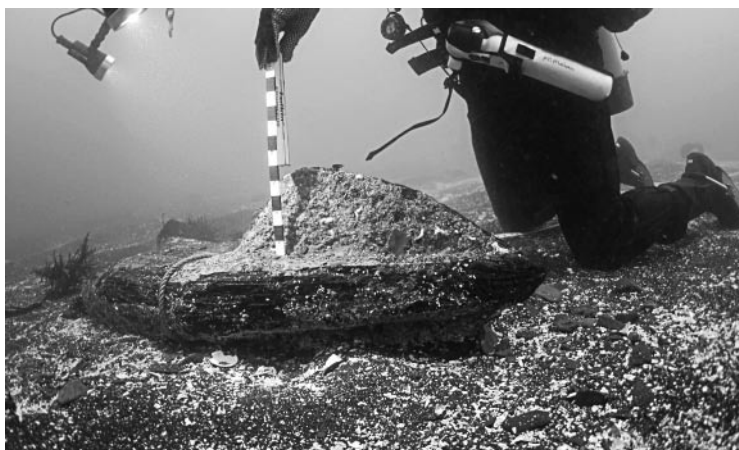


Fig. 5. Alaska State Archaeologist Dave McMahan measures one of the *Kad'yak's* anchor flukes in 2004

Photo by Tane Casserley, NOAA

present in the lake. To date, little is known of the anchors or the boat. Because the rich history of daily life in Russian America is still poorly understood, cultural materials preserved by the fresh or brackish waters of the lake and outlet could potentially provide important insights. The investigation proposes to assess the feasibility of conducting more intensive survey and mapping at the site. In addition to the Redoubt Investigation, the team proposes to conduct an opportunistic field investigation around Cape Edgecumbe on Kruzof Island, also near Sitka. It was in this vicinity that the important Russian ship *NEVA* wrecked in January 1813, although no wreckage has ever been discovered. The team plans to search for an anchor reported by local fishermen, as well as other evidence of the wreck. This will be accomplished by examining the shore during an extremely low tide, then following up with dives. In collaboration with the upland land owner, the *USDA Forest Service*, the team will also examine the shoreline for evidence of a camp occupied by survivors.

Other initiatives, including some that are good candidates for American-Russian partnerships, are also being explored by government and academic collaborators. For example, the Confederate cruiser *Shenandoah* is credited for sinking or bonding (holding for ransom) thirty-eight U.S. commercial ships (mostly whaling ships) during 1864–65 with no loss of life. Twenty-six of the vessels were in the Bering Straits, between Alaska and Siberia (i. e., within both U.S. and Russian waters). Interestingly, the final shot of the U.S. Civil War was fired by the *Shenandoah* in the Bering Sea. Dr. John Bockstoe [5, 118–121], from an examination of ship's logs, has developed a list of the general areas where the ships were intercepted by the *Shenandoah*. He lists eleven off East Cape (Siberia), seven northwest of St. Lawrence Island (Alaska), six off Cape Navarin (Russia), and two at Kotzebue Sound and Cape Lisburne (Alaska). None of the ships sank by the *Shenandoah* have yet been discovered, although there has been an unsuccessful proposal for exploratory sonar and ROV work off Little Diomed Island in U.S. Waters. In the cold waters of the Bering Sea, there is better potential for preservation of wood and organics



than in more southern regions of Alaska. This is a logical location for future partnerships between American and Russian scientists.

Another large-scale initiative that has been recently proposed is the exploratory investigation of the wrecks of vessels and aircraft that sank during combat between U.S. and Japanese troops in the WWII Aleutian campaign. The majority of these WWII wrecks are now contained within a National Historic Landmark. While they are historically important as material reminders of the battle, there is also concern for hazardous materials leakage from the corroding vessels. NOAA, along with federal and state partners, is developing a proposal for an interdisciplinary investigation to collect baseline information from areas of wreck concentrations. This may lead to the establishment of “safe zones” for vessel moorings, protecting both historic values and the environment.

Finally, it is unrealistic to expect that regulation and enforcement alone can protect our fragile maritime resources. Along with the gradual compilation of baseline information, the most important step in resource protection is the development of public education and diver outreach programs. In September 2010, the State of Alaska partnered with NOAA to offer no-cost three-day training workshops for recreational divers and the interested public under the Nautical Archaeological Society (NAS) program. Through education and outreach, the energies of participants were directed toward meaningful data collection, ethics, and good stewardship. Already, several wrecks have been identified and added to the statewide inventory by workshop participants. In follow up, the Alaska State Museum has proposed additional workshops to discuss appropriate conservation of marine artifacts and the value of leaving items undisturbed. Eventually, the State of Alaska may work with recreational scuba organizations to secure grants for developing underwater heritage trails. Such trails, which have proven successful in other states, might include monuments and/or plasticized maps and interpretive literature to help promote good stewardship practices. The study of Alaska’s maritime heritage is still in its infancy, with an outlook for productive national and international collaborations.

References

1. *Anichtchenko Evguenia V.* Ships of the Russian-American Company, 1799–1867. M.A. Thesis, Maritime Studies Program. North Carolina, Greenville: East Carolina University, 2004.
2. *Anichtchenko Evguenia, Rogers Jason.* Alaska’s Submerged History: The Wreck of the Kad’yak / Alaska Department of Natural Resources, Division of Parks and Outdoor Recreation, Office of History and Archaeology. Anchorage, 2007.
3. *Antonson Joan M., Hanable William S.* Alaska’s Heritage // Alaska Historical Commission Studies in History. Anchorage: Alaska Historical Society, 1985. № 13.
4. *Benson Richard M.* Steamships and Motorships of the West Coast. New York: Bonanza Books, 1968.
5. *Bockstoe John.* *Whales, Ice and Men: the History of Whaling in the Western Arctic.* Seattle: University of Washington Press, 1986.
6. *Brown Katharine.* Cultural Resource Inventory Report for the Redoubt Lake Fertilizer Project (Project 92–006) // USDA Forest Service / Tongass National Forest, docu-



ment on file at the Alaska Department of Natural Resources, Division of Parks and Outdoor Recreation, Office of History and Archaeology. Anchorage. 1994

7. *Cantelas Frank J., Runyan Timothy J., Anichtchenko Evguenia, Rogers Jason.* Exploring the Russian-American Company Shipwreck Kad'yak. Report prepared by East Carolina University for the National Oceanic and Atmospheric Administration in fulfillment of Grant Number NA04OAR4600043. 2005

8. *Davis Stanley D., Autry John T.* Determination of Eligibility for the Historic Ozerskoi Redoubt Site, XPA-049. Prepared by the USDA Forest Service for the Alaska State Historic Preservation Office, document on file at the Alaska Department of Natural Resources, Division of Parks and Outdoor Recreation, Office of History and Archaeology. Anchorage, 1982.

9. *Fedorova Svetlana G.* The Russian Population in Alaska and California: Late 18th Century—1867 / transl. and ed. by Richard A. Pierce and Alton S. Donnelly. Ontario: The Limestone Press, 1973.

10. *Mattson John L., Clark Gerald, Moss Madonna.* Cultural Resources Overview of the Chugach National Forest. USDA Forest Service / Chugach National Forest, document on file at the Alaska Department of Natural Resources, Division of Parks and Outdoor Recreation, Office of History and Archaeology. Anchorage, 1979.

11. *McMahan J. David.* Management of Alaska's Submerged Cultural Resources: A Current Assessment // *Alaska Journal of Anthropology*. 2007. Vol. 5, No. 2.

12. *McMahan J. David, Jensen John O., Jewett Stephen, Kelley John, Naidu Sathy, Van Tilburg Hans, Burwell Michael.* Submerged Cultural Resource Management on the Last Frontier: Reconnaissance, GIS Mapping, and Biotic/Geochemical Characterization of Threatened Shipwreck Sites in Southeast Alaska // *Diving for Science 2007: Proceedings of the American Academy of Underwater Sciences 26th Symposium Dauphin Island, AL* / ed. by N. W. Pollock and J. M. Godfrey. 2007.

**Исторические суда и их копии в России:
возможности для морского воспитания
молодежи vs. проблемы эксплуатации**

В. В. Мартусь, О. А. Преображенская

**Operation of historical ships and replicas
in Russia: different aspects in relation
to regulations and youth education**

V. Martus, O. Preobrazhenskaia

It is not easy to run a historical or replica ship these days in Russia. There are no regulations, dedicated to traditional types of ships. Certification authorities pushing hard, requiring full compliance with acting regulations: made for modern steel vessels, these present regulations do not take into account that some ships of the past time just had no chance to comply in full. Although, traditional ships can provide good level of safety by different way, other then automatic systems or usage of ultra-modern materials. Traditional ships provide better safety by using the crew, organizing all people on board in a way which gives adequate level of control in all “areas of concern”.

The article describes the experience, obtained by replica of Peter the Great's frigate SHTANDART. Build in 1994–1999, the ship had sailed more than 80,000 miles, providing good training for young people. In fact this make a lot of young people think about future sailing carrier.

Сохранение культурного и морского наследия России нужно, прежде всего, для формирования патриотического сознания людей, в первую очередь молодежи. Привлечение внимания к великому прошлому нашей морской державы должно осуществляться по ходу образовательного процесса, а также в режиме живого, практического использования объектов морской культуры. К объектам морской культуры относятся и

В. В. Мартусь, О. А. Преображенская [V. Martus, O. Preobrazhenskaia] (✉)
Некоммерческое партнерство «Проект “Штандарт”», Россия [NP “Shtandart Project”, Russia]

e-mail: vm@shtandart.ru

тел./факс: +7 (812) 235-73-98



музеи, и фольклор, и даже архитектурные ансамбли. Но наиболее эффективным и действенным оказывается привлечение молодого поколения к изучению истории флота через строительство копий (реплик) парусных кораблей и лодок и учебные плавания на таких судах. Примером эффективной работы по привлечению молодежи и студентов к плаваниям на исторических судах и шлюпках уже 17 лет является некоммерческая организация «Проект “Штандарт”». С 1994 по 1999 г. в этой организации было построено несколько исторических судов: копия Ботика Петра I, копия капитанской гички XVIII в., точная копия петровского фрегата «Штандарт». Более 10 лет фрегат «Штандарт» представляет Россию на международных фестивалях и регатах, собирая в экипаж самых заинтересованных, активных молодых людей и обучая их морскому делу. Однако эксплуатация исторического корабля в России порождает огромное количество проблем, в основном вызванных неопределенностями в морском законодательстве. Попытка разобраться в ситуации и наметить пути решения проблемы предлагается Вашему вниманию.

Экскурс в историю

При изучении морского наследия нашей страны мы обращаемся, прежде всего, к свершениям Петра I и к созданию им боеспособного флота. Развитие флота определило победу России в Северной войне и открытие «окна в Европу».

Опыта строительства военных кораблей у России не было. Царь Петр отправил в Европу «Великое Посольство», одной из задач которого было перенять умения голландских и английских корабелов. Применение вновь полученным знаниям нашлось довольно скоро. В 1702–1703 гг. началось строительство кораблей для Балтики; строили их на реках Сясь и Свирь. На Олонецкой верфи под руководством голландских мастеров всего за пять месяцев были построены первые 10 судов. Самым большим был 28-пушечный фрегат «Штандарт», который и стал флагманом нового Балтийского флота. Название «Штандарт» символизировало обретение Россией нового торгового пути через Балтийское море: в 1703 г. царь Петр изменил свой штандарт, добавив к картам трех российских морей четвертую — карту Балтики. Был сделан новый штандарт и в его честь назван первый военный корабль Балтийского флота.

Петр лично участвовал в проектировании и строительстве «первенца флота», применяя все полученные в Европе знания и сочетая голландские и английские традиции судостроения с новыми и смелыми идеями. «Штандарт» стал одним из первых кораблей, имеющих штурвал (что позволяло отлично маневрировать при военных действиях) и более мощное артиллерийское вооружение, чем голландские и английские корабли того времени. Фрегат «Штандарт» был призван защищать новую, основанную в год строительства фрегата в устье Невы крепость Санкт-Петербург, появление которой определило всю дальнейшую историю России. Именно поэтому силуэт «Штандарта» на протяжении многих лет озаряет город Санкт-Петербург блеском со шпигеля Адмиралтейства.



Воссоздание петровского фрегата

В 1994 г. группа петербургских энтузиастов решила воссоздать петровский корабль, чтобы привлечь интерес молодежи к славной морской истории страны, вернув на берега Невы символ петровских побед — фрегат «Штандарт». Целью проекта, кроме того, стало воспитание поколения молодых людей, умеющих добиваться поставленных целей; патриотов, обладающих лидерскими качествами, неравнодушных к судьбе России.

Петровские чертежи «Штандарта», к сожалению, не сохранились, поэтому началу строительства корабля предшествовала кропотливая работа историков, судомodelистов и профессионалов-кораблестроителей. При проектировании необходимо было выдержать историческую достоверность, соблюдая при этом современные требования к технологии и конструкции судна. По плану «Штандарт» должен был принимать участие в мероприятиях во многих портах Европы, для чего требовалась достаточная мореходность.

Собранная историками Виктором Крайнюковым и Геннадием Атавиным информация о конструкции судна достаточно хорошо сочеталась с требованиями последнего из разработанных для деревянных судов документа — Правил Морского Регистра СССР издания 1944 г. Исторические толщины элементов конструкции и связей судового набора были на 10–15 % больше, чем предписывалось Морским Регистром.

Из архивных документов было известно, что исторический «Штандарт» обладал недостаточной остойчивостью. Поэтому при строительстве копии было принято решение, что в таких важных вопросах, как обеспечение будущей безопасности судна возможно отступить от исторической достоверности. Проектом была предусмотрена замена исторического каменного балласта на современный чугунный, а также запланирована установка дополнительного балластного кия. Это позволило вывести остойчивость судна на уровень требований современных правил. Также было принято решение об установке водонепроницаемых переборок с целью обеспечения непотопляемости судна. Внешний облик исторического «Штандарта» не подвергался никаким изменениям. Управление двигателями, навигационные средства и антенны были хитроумно спрятаны и закамуфлированы историческими элементами декора.

Строительство было начато инициативной группой кораблестроителей на собственные скромные средства. Увлеченность и энергия энтузиастов, их целеустремленность привлекали к строительству «Штандарта» сторонников и меценатов. В первую очередь, как и во времена Петра I, помощь оказали голландские и английские компании. По мере продвижения строительства всё больше и больше организаций оказывало поддержку проекту «Штандарт».

Фрегат строился с соблюдением технологий петровских времен; в процессе строительства корабельщики изучали исторические способы обработки материалов, искусство работы в кузне, премудрости парусного и такелажного дела. Возрождались забытые ремесла и технологии. Даже лес, который использовался при создании «Штандарта», взят из



посаженной по указу Петра Линдуловской корабельной рощи. Основу команды строителей составляли молодые люди, привлеченные романтикой кораблестроения, шансом принять участие в серьезном большом деле, возможностью отправиться в море на настоящем корабле. Для осуществления мечты им пришлось не только работать рубанками и топорами, но и провести немало времени в архивах и библиотеках, изучая методы строительства парусников в XVIII–XIX вв. Строительство «Штандарта» с каждым годом привлекало всё больше молодежи, создавая альтернативу «уличным» интересам подростков 1990-х гг. За 6 лет строительства в проекте приняли участие и получили первоначальные навыки работы руками около 2 тыс. молодых юношей и девушек.

В 1999 г. «Штандарт» был спущен на воду. Церемония спуска превратилась в настоящий городской праздник. Около 40 тыс. человек собралось, чтобы посмотреть, как сойдет на воду возрожденный символ Петербурга — кораблик со шпилья Адмиралтейства.

Несколько месяцев заняли работы по дооснащению «Штандарта» современными средствами — двигателями, связью, навигацией, спасательными плотами, системой осушения и водоснабжения. В 2000 г. корабль отправился в свое первое плавание по пути Великого Посольства Петра I. С тех пор, каждый год отправляясь в зарубежное плавание, фрегат «Штандарт» несет флаги Петербурга и России, формируя в европейских странах образ могущественной морской державы.

Вопросы современной эксплуатации исторических парусников

К сожалению, парусные корабли, построенные за многолетнюю историю флота России, не сохранились до наших времен. Век деревянного парусника относительно недолог, и вопросам сохранения корпуса судна не уделялось достаточно внимания. В то время было проще построить новый корабль, чем сохранить старый. Ударом по сохранению русской морской истории были и пожары (например, уничтоживший уникальную галерею петровских времен), и равнодушие системы в советское время.

Российские парусные корабли много раз являли собой образец морской отваги и мужества, участвуя в важнейших для страны исторических событиях. Многие из таких событий неизвестны современной молодежи, живущей в постоянно растущем потоке новой информации. Единственным способом возрождения этой части морской истории страны является строительство копий (реплик) исторических судов.

Интерес к теме в последнее время растет, в разных городах России начинаются проекты по возрождению исторических парусников. Например, в Воронеже готовится строительство копии 58-пушечного корабля «Гото Предестинация», в Севастополе планируется воссоздание брига «Меркурий», под Петербургом предполагается возродить линейный корабль «Полтава», на севере страны готовятся строить поморские кочи, группы энтузиастов по всей России создают лодки викингов. Очень часто инициаторами таких проектов выступают энтузиасты, любители истории, настоящие патриоты своего края. Перед



ними встает непростая задача — собрать коллектив, найти профессионалов, привлечь средства. И без того трудная задача осложняется отсутствием какой-либо нормативной базы по техническому состоянию судов-копий. Существующая практика показывает, что российские органы сертификации и надзора весьма неохотно занимаются такими «нестандартными» судами, опасаясь, что их эксплуатация небезопасна. Применяемый при этом подход «вот существующие правила, ваше судно должно им соответствовать» проводится настолько жестко, что даже малейшее несоответствие влечет отказ от сертификации и, как следствие, запрет на эксплуатацию судна. В то же время исторические суда, их копии (если построены достаточно достоверно), по многим позициям физически не могут соответствовать нормам, разработанным для современных стальных судов.

За последние 100 лет полностью изменилась философия мореходства: большими судами управляют минимальные экипажи. Вероятность человеческой ошибки возрастает, и всё оборудование и технические нормы призваны уменьшить шанс возникновения человеческой ошибки.

На историческом парусном флоте подход к обеспечению безопасности был иной: экипажи насчитывали сотни человек, всегда было обеспечено трех-, а то и четырехкратное дублирование функций (несколько впередсмотрящих, несколько офицеров на вахте и т. п.). Совместная работа требовала очень четкой координации, командных навыков, привычки помогать друг другу. Безопасность плавания была обеспечена постоянным вниманием к потенциальным «опасностям», будь то опасность столкновения, возгорания или опасность встретить шквальный ветер.

Современная автоматика заменяет необходимость иметь большие экипажи. Судоводитель всё больше доверяет приборам. Зачастую утрачивается понимание того, насколько море может быть непредсказуемым. Работа судоводителя уже больше похожа на компьютерную игру. Внимание уделяется контролю над показаниями приборов. Готовность встретить внештатную ситуацию и быстро реагировать на нее уменьшается.

Совсем другая ситуация на паруснике: наблюдение за ветром, волнами, за погодой, взаимодействие с экипажем — эти навыки необходимы ежеминутно. В привычку судоводителя входит быть постоянно начеку, в состоянии готовности к любым неожиданностям. На это и на эффективное преодоление таких ситуаций направлена вся организация экипажа.

Еще один пример противоречия современных норм и самого принципа судна-копии: по современным требованиям, количество горючих материалов на судне не должно превышать 50 кг на кв. м палубы. Это требование принципиально невыполнимо в случае деревянного судна. Пожарная безопасность на исторических судах обеспечивалась за счет несения вахт во всех помещениях и отсеках, где в случае возгорания экипаж был готов приступить к тушению пожара немедленно. Время начала борьбы с пожаром в этом случае гораздо короче, чем у современных технических систем оповещения и пожаротушения.



Другой пример: действующие сегодня нормы расчетов остойчивости судна не рассматривают возможность изменения конфигурации парусов, в расчет берется их максимальная площадь, причем «развернутая» на диаметрально плоскость судна. Фактически на паруснике с прямым парусным вооружением проекция парусов на диаметрально плоскость всегда будет гораздо меньше (реи просто невозможно поставить «вдоль» судна). При грамотном управлении парусным судном также возможно уменьшение площади парусов в зависимости от силы ветра, от прогноза погоды, возможность разворота реев и т. п., что существенно снижает вероятность опасных углов крена судна. Качественного способа расчета остойчивости парусных судов до сих пор не разработано, а показатели остойчивости парусников, рассчитанные по нормам для обычных грузовых судов, оказываются ниже допустимых. Без учета опыта экипажа и командного состава исторических парусных судов требования, предъявляемые к эксплуатации таких судов, оказываются невыполнимыми.

Кстати, самые известные российские парусники — «Седов», «Крузенштерн», «Мир», «Надежда» и «Паллада» — по документам проходят просто как суда специального назначения. Оценку их остойчивости при плавании под парусами Регистр не проводит. Паруса просто не фигурируют в судовых документах.

Необходимые меры

Чтобы эксплуатация парусных судов стала возможной, необходимо введение понятия «исторический парусник» в правовое поле и создание нормативных документов, позволяющих существующим парусным кораблям совершать плавания в определенных для них районах. Целесообразно при этом было бы опираться на опыт зарубежных стран. В государствах, являющихся крупными морскими державами (Германия, Голландия, Великобритания, Норвегия и т. д.), сохранение исторических парусников является одной из приоритетных задач в сохранении морского наследия. Разработаны правила и нормы; учтено требование сохранить внешний вид и функциональные особенности исторического судна. Учтена возможность привлечения большого экипажа к выполнению судовых задач. Таким образом, сохранившиеся до наших дней оригиналы тщательно оберегаются, а построенные копии принимают активное участие в международных фестивалях и регатах, представляя каждый свою страну как морскую державу.

Таким образом, возможность использования учебных парусных судов и копий исторических кораблей в нашей стране сильно затруднена. Интерес молодого поколения к морской истории России постепенно утрачивается, теряют свою популярность книги и фильмы о морях и морских сражениях, фамилии многих выдающихся людей оказываются незаслуженно забытыми. Для развития правильного отношения к своей стране, для того, чтобы молодые люди знали историю России и гордились ей, необходимо включать морскую тему в образовательный процесс, используя все имеющиеся для этого возможности. Особую роль здесь играет вовлечение молодежи в практическую деятельность



по изучению морской истории, строительству настоящих кораблей и открывающаяся возможность выйти в море на историческом паруснике, почувствовав на себе все трудности такого выбора и научившись их преодолевать.

Особенностями мореплавания прошлых веков являлся многочисленный экипаж и отсутствие современных технических систем навигации и управления кораблем. В эпоху расцвета парусного флота безопасность плавания обеспечивалась не технологиями, а организацией и дисциплиной в экипаже; обучением моряков и четким распределением обязанностей. При разработке новых законов эксплуатации парусников необходимо детальное изучение и дальнейшее применение опыта организации плавания на парусных судах прошлых веков. В случае, если при строительстве выполнение современных требований нарушает историческую достоверность, нужно находить баланс между сохранением особенностей исторического судна и установкой современных технических средств, так, чтобы не «выплеснуть с водой и ребенка». Копия исторического судна должна иметь право остаться «историческим судном» как конструктивно, так и по способу организации его экипажа.

Реконструкция исторического мореплавания

И. Мельник

Reconstruction of historical navigation

I. Melnik

The Center of researches of history of navigation since 1988 till the present time works on reconstruction of historical navigation. In 1988 the project Roman birema "Ivlia" which constructed in 1989 and have made six unique expeditions in the Black, Mediterranean seas and Atlantic Ocean. In 1992 the project "Ginestra" recreating shape of a medieval galley, similar to the ships which were trading and at war in Black sea in structures of fleet of the Italian cities-states, Ottoman empire, and then and Russia is developed. In 1993 the center has developed the project of the Greek Mediterranean trading vessel-poleakr. The project from a working out stage has been finished by building of a copy of the poleakr which received a name "Odessa" and has made a number of voyages in Black sea and system of the rivers Danube-Mains-Rhine. Since 1997 the Center had been developed and carried out the project of reconstruction of the trading Phoenician ship of I century BC the modern replica, named a name of the patron of Phoenician navigation of a godhead of Melkart, is constructed in 2000 and has begun the travel by ways of ancient seafarers in Atlantic. In 2000–2004 of "Melkart" has passed under sails and oars from the French city of Brest to the Portuguese city of Aveiro, having rounded the western part of the European continent. Since 2004 the Center conducted reconstruction of archaic floating means with use of nonconventional materials in modern shipbuilding: rods, barks of trees, leather, a cane. On ancient technologies have been reconstructed dugouts of "Persey" and "Odysseus", frame (bind by a bass a rod with a covering with lagging) a boat "Meotyda", frame (bind a bass a rod with a covering a leather tire cover) a boat "Tiger", a cane ladya "Fera", bind from a rod and the pitched basket and others. For more than 20-ty years of history of work of our Center the main problem was impossibility of creation of a museum for preservation of the ships-reconstruction constructed and passed thousand miles by sea.

И. Мельник [I. Melnik] (✉)

Общественная организация «Центр исследования истории мореплавания»,
Одесса, Украина [Public organization "The center of research of history of navigation",
Odessa, Ukraine]

e-mail: i_melnik61@mail.ru



В глубину тысячелетий уходят корни морских традиций. Мореплавание стало неотъемлемой частью человеческого быта с незапамятных времен. Археологи считают, что острова Эгейского моря, Канарские острова, Полинезия, Микронезия начали заселяться человеком с 7-го тысячелетия до н. э. Используя поваленные ураганом деревья, связывая их гибкими прутьями, древнейшие люди мастерили примитивные плоты. Плоты сменились однодеревыми челнами, на смену которым пришли суда, имевшие продольный и поперечный набор. Для создания простейших судов годился любой материал: древесина, тростник, папирус, кора деревьев, шкуры животных. Плоты строились из сушеных тыкв, плотно закупоренных глиняных горшков, полых бамбуковых стволов. Каждый регион древнего мира выдвигал свой вид плавающего средства. Накапливая опыт и знания, древний человек создавал всё более сложные мореходные суда. Уже в 3-м тысячелетии до н. э. корабли Шумера и Египта вели обширную торговлю в Персидском заливе и Индийском океане, Красном и Средиземном морях. Древнейшее судно-ладья фараона Хеопса было найдено в склепе, который был вырублен недалеко от его пирамиды в известняковом плато. Находке более 4,5 тыс. лет. Удивительная ладья была реконструирована и экспонируется в специально построенном музее. На смену шумерам и египтянам пришли мореходы острова Крит и группы Кикладских островов, строивших удивительные быстроходные многovesельные суда. Их сменили торговые флотилии финикийцев и греков, за которыми пришли римляне, византийцы и арабы...

Не существует в мире народа, который не хотел бы иметь выход к морю, не хотел бы торговать и повелевать морской стихией. Столетиями оспаривали власть над морем и новыми землями средневековые морские державы — Португалия, Испания, итальянские города-государства: Генуя, Венеция, Амальфи, Пиза. Позже за господство над новым миром вступили Англия, Франция, Голландия. Не осталась в стороне и Россия, стараниями Петра Великого вышедшая на морской простор.

Каждый народ бережно сохраняет свою морскую традицию, создавая музеи, выставки, реконструируя древние суда, проводя морские фестивали. Работают такие группы энтузиастов и в Украине: в Львове, Запорожье, Одессе. Наша группа, как общественная организация «Центр исследования истории мореплавания» объединилась в 1992 г., хотя начало работы по изучению истории мореплавания было положено еще в 1986 г. с любительского объединения «Арго», переросшего в 1989 г. в Черноморский научно-исследовательский центр «Понт Эвксинский». С 1988 г. был выполнен ряд исторических исследований в разделах древнего и средневекового мореплавания.

Были разработаны проекты судов, посещавших Черноморский регион с торговыми и военными целями. В 1988 г. проект римской диеры «Ивлия», построенной в 1989 г. и совершившей шесть уникальных экспедиций в Черном, Средиземном морях и Атлантическом океане. В 1992 г. разработан проект «Джинестра», воссоздающий облик средневековой галеры, подобной кораблям, торговавшим и воевавшим в Черном море в составах флотов итальянских городов-государств, Османской империи, а затем и России. В 1993 г. центр разработал проект



греческого средиземноморского торгового судна-полакра. Проект из стадии разработки был завершен строительством копии полакра, получившего имя «Одесса» и совершившего ряд плаваний в Черном море и системе рек Дунай-Майн-Рейн. С 1997 г. центром был разработан и осуществлен проект реконструкции торгового финикийского корабля 1-го тысячелетия до н. э. Новодел, нареченный именем покровителя финикийского мореплавания божества Мелькарт, построен в 2000 г. и начал свое путешествие маршрутами древних мореходов в Атлантике. В 2000–2004 гг. «Мелькарт» прошел под парусами и веслами от французского города Брест в португальский город Авейро, обогнув западную часть европейского континента. С 2004 г. Центром велась реконструкция архаичных плавающих средств с использованием нетрадиционных в современном судостроении материалов: лозы, коры деревьев, кожи, камыша. По древним технологиям были реконструированы однодеревянные челны «Персей» и «Одиссей», каркасная (вязанная лубом лоза с покрытием обаполом) лодка «Меотида», каркасная (вязанная лубом лоза с покрытием кожаной крышкой) лодка «Тигр», камышовая ладья «Фера», вязанная из лозы и осмоленная корзина и другие [1].

Построенные плавающие средства испытывались в Черноморских лиманах и Черном море, а челн «Одиссей», реконструкция кораблей «народов моря», совершил ряд плаваний по Дунаю и Черному морю.

Хотелось бы более подробно остановиться на основных проектах, разработанных и осуществленных Центром.

Диера «Ивлия»

В 2011 г. исполняется 22 года с того момента, как морской глади коснулся киль реконструкции римской диеры. Корабль был построен на Кавказском побережье Черного моря, в городе Лазаревское руками замечательных мастеров судостроения военно-морского флота под руководством Дамира Шхалахова. На диере было совершено шесть удивительных плаваний в Черном и Средиземном морях, Бискайском заливе, проливе Ла-Манш, по рекам и каналам Франции. Корабль прошел трудный путь из Одессы до Парижа: 1988 г. — проектирование и закладка судна; 1989 г. — окончание строительства и первая экспедиция в соответствии с одной из древнейших лоций — периплом Ариана по



Диера «Ивлия»



маршруту г. Одесса — г. Констанца — г. Мангалия — г. Варна — г. Бургас — г. Стамбул; 1990 г. — г. Стамбул — г. Чанак-Кале — о. Лемнос — п-ов Афон — о. Скиатос — г. Воло — п-ов Халкидики — г. Пирей — о. Порос; 1991 г. — о. Порос — г. Пирей — Коринфский пролив — г. Мессалон — Геон на о. Итака — г. Реджи ди Калабрия — Мессинский пролив — о. Стромболи — г. Неаполь — г. Амальфи — г. Сорренто — г. Чивитавеккия — о. Эльба; 1992 г. — о. Эльба — г. Генуя — г. Сан-Ремо — г. Монако — г. Сен-Тропе — г. Марсель — г. Сэт — канал Дю-Миди — г. Бордо — г. Брест — г. Дуарноне; 1993 г. — г. Дуарноне — г. Морбиян — г. Сен-Мало — г. Гавр — р. Сена — г. Париж; 1994 г. — г. Париж — р. Сена — г. Гавр — г. Брест — г. Дуарненез — г. Ла-Рошель.

Всего на «Ивлии» за годы плаваний под парусами и веслами пройдено более 4 500 миль. «Ивлия» представляла наш город и его морскую традицию на праздновании 500-летия Америки «Колумб-500» в городе Генуя, на фестивале «Все корабли к берегам Франции» в городе Бресте. Экипаж был принят мэром Парижа, будущим президентом Французской республики Жаком Шираком. За время путешествия в составе экипажа «Ивлии» работали более 200 человек: рабочих, студентов, ученых, военных из Одессы и других городов Украины и России.

Размеры «Ивлии»: длина — 25 м, ширина — 5,5 м, осадка — 0,7 м, водоизмещение — 40 т, парусное вооружение — прямой парус 55 м², количество гребных мест — 48, экипаж в разные годы — от 20 до 64 человек. Максимальная скорость, достигнутая при работе 24 гребцов — 3,8 узла, под парусом — 5,8 узлов. За время плаваний корабль увидели в шести странах Европы. За время фестивалей в Генуе и Бресте его посетили десятки тысяч гостей. Основным достижением экспедиционной работы на «Ивлии» стало представление молодого Украинского государства, чье прошлое неразрывно связано с историей северо-западного Причерноморья. В организационную группу, осуществившую проект «Ивлия» входили И. Мельник, П. Гончарук, М. Агбунов, С. Бабакин, В. Никулин, В. Котов. [2].

Полакр «Одесса»

Так уж сложилось исторически, что северо-западное Причерноморье неразрывно связано с Грецией. В архаические и античные времена греки были первооткрывателями, а затем и строителями больших и малых городов на этих землях. На их место пришли римляне, за ними частью черноморских берегов владела Византия. Захват турками Константинополя и падение Византии привели к тому, что северо-западное Причерноморье было отрезано от остального христианского мира, однако торговые отношения между христианским и мусульманским миром были необходимы, и морским посредником, через которого осуществлялись торговые операции стали греческие мореходы. Используя опыт кораблестроения Средиземноморья, греки осуществляли транспортные перевозки на типе судов, получивших общее наименование «полакры».

Накопленные сведения о малоизученном средиземноморском греческом торговом мореплавании подтолкнули нас к более подробному



Полакр «Одесса»

изучению сохранившихся материалов. В 1993 г. организационная группа в составе И. Мельника, В. Котова, В. Милованова, О. Кравцова, Э. Плешко, А. Иванова, В. Никулина и других членов Центра исследования истории мореплавания приступила к осуществлению проекта, получившего название «Маршруты средневековых мореходов». Воссоздавалась копия средиземноморского средневекового парусника — полакра. Корабль строился как музей. На его борту был расположен большой музей, рассказывающий об истории мореплавания в Черноморском регионе.

Одиссея «Одессы» прошла в Черном море, на реках Дунай, Майн, Рейн. Расположенный на корабле музей увидели жители городов Австрии, Германии и Голландии. Парусник принимал город-партнер Одессы — Регенсбург, он участвовал в праздновании 1200-летнего юбилея Франкфурта-на-Майне, 750-летия Харлема, морском фестивале «Парус-95» в Амстердаме. Кульминацией походов «Одессы» стало участие в праздновании 300-летнего юбилея Российского флота, отмечавшегося не только в России, но и в Голландии, куда Петр I неоднократно приезжал и присылал своих мастеров учиться кораблестроению. Голландцы с уважением вспоминают о русском царе, «прорубившем окно в Европу», и бережно охраняют те места, где он жил. Так, в городе Заандаме сохранен домик царя Петра, вокруг которого и происходил организованный праздник. Наш корабль-музей и его экипаж участвовали в праздновании, приняв тысячи желающих познакомиться с историей Черного моря.

Нужно не забывать и то, что «Одесса» на тот период была первой реконструкцией, прошедшей из Черного в Северное море по открытому в 1993 г. суперсовременному каналу, соединившему реки Дунай и Майн.

Размеры полакра «Одесса»: длина — 36 м, ширина — 7,5 м, высота борта в кормовой части — 7 м, в носовой части — 4,5 м, на миделе — 3,5 м, грузоподъемность — 180 т, парусное вооружение смешанное: на грот-мачте два прямых паруса площадью 80 м², на фок-мачте косой парус — 45 м², экипаж — 16 человек [4].



Финикийский торговый парусник «Мелькарт»

Читатель, знакомый с работой нашего центра до 1997 г., мог задать себе вопрос: почему новый проект был связан с Финикией и ее мореходами? Какое отношение финикийские мореплаватели имеют к северо-западному Причерноморью? И в самом деле: почему мы заинтересовались финикийским периодом в истории мореплавания? Удивительно, но фактом остается то, что самые сведущие мореходы древности и их суда остаются малоизученными. Происходит это, в первую очередь, из-за того, что Финикия как государство уже почти две тысячи лет не существует, а ее территорию занимают три, а вскоре их станет и четыре, государства: Сирия, Ливан, Израиль, Палестина.

Со времен Финикии восточное Средиземноморье прошли огнем и мечом десятки народов, столкнувшихся не только в территориальных притязаниях, но и в религиозных догматах. Иудаизм, христианство и мусульманство боролись в регионе, на протяжении столетий пытаясь доказать свое преимущество. Важным фактором, сыгравшим отрицательную роль в изучении финикийского мореплавания, было то, что на территории самого восточного Средиземноморья обнаружено очень мало следов (барельефы, росписи, модели) судостроения. О финикийских мореходах судят по косвенным данным, сохранившимся в Египте, Ассирии, Греции. Но и эти подчас разрозненные данные дают интересные сведения о финикийских походах. Доподлинно известно, что в начале 1-го тысячелетия до н. э. финикийцы освоили маршруты не только в Средиземном, Черном и Красном морях, но и в Индийском и Атлантическом океанах. Кажется, что это невозможно, но это факт. Уже в конце 2-го тысячелетия до н. э. финикийцами основаны колонии на западном побережье Африки — Ликс, и западном побережье Испании — Гадес, открыта дорога к Канарским островам. Еще раньше финикийцы по приказу египетских фараонов осуществляли плаванья на побережье африканского Сомали, в страну благовоний и золота — Пунт, а в VIII–VII вв. до н. э. строят большие флоты для Ассирии, которые направляются к берегам Индии и Аравии. Кульминацией морской и торговой деятельности финикийских мореходов становится экспедиция, направленная фараоном Нехо вокруг Африки. Начав плавание в Красном море около 600 г. до н. э., финикийцы за три года обогнули Африканский континент и пришли в Средиземное море. Дороги в Черное море финикийцами были открыты еще до похода аргонавтов, но задержаться в этом регионе им не пришлось: их постоянные маршруты были экономически более выгодными и более безопасными.

Начиная подготовку и проработку проекта реконструкции финикийского корабля, мы в большей степени интересовались плаваньями в Атлантическом океане. Для такого плаванья и строился наш корабль, получивший название «Мелькарт». Изображение, в соответствии с которым строился «Мелькарт», найдено в гробнице ассирийского царя Саргона II. На барельефе небольшой корабль украшен в носу головой, а в корме стилизованным хвостом морского конька. На судах, подобных «Мелькарту», торговцы в период расцвета финикийских факторий перевозили из Испании в Египет металлы, из Египта на родину — зер-



Финикийский торговый парусник «Мелькарт»

но и масло, а в обратном направлении — лес и ткани. Из Греции во все направления финикийские торговцы доставляли керамические изделия и мрамор. Длина «морских коньков» достигала 25 м при ширине 5,5 м и водоизмещении от 40 до 80 т. Наш новодел мы спроектировали меньших размеров: длина — 12 м, ширина — 2,8 м, водоизмещение — 12 т. В движение судно приводилось 10 гребцами и прямым парусом на семиметровой мачте, площадью 32 м², экипаж 16 человек. После ходовых испытаний в Черном море «Мелькарт» был доставлен во Францию, где на фестивале «Брест-2000» представлен морскому международному собранию и 29 июля начал свое плавание в Бискае. Первая одиссея экипажа прошла у берегов Франции и Испании по маршруту: Дуарноне — о. Бель-Иль — г. Аркашен — г. Льянес (Испания). Путешествия проходили в соответствии с периплом карфагенского морехода Гимилькона, плававшего из Испании в Британь за оловом. В дальнейшем корабль обогнул Пиренейский полуостров, пройдя из г. Льянеса в г. Кангас (бухта Виго). Третья экспедиция в 2004 г. прошла из бухты Виго в португальский город Авейро. Всего под парусами и веслами «Мелькарт» прошел более 2 000 миль. В организационную группу проекта «Мелькарт» входили: И. Мельник, А. Павленко, В. Котов, С. Карпович, С. Замбриборщ, И. Иванов [3].

Набойный челн «Одиссей»

В 2004 г. Центром была осуществлена реконструкция набойного челна «Одиссей», продолжающего серию однодеревых челнов. В основу реконструкции были положены барельефы, изображающие битву египетского флота фараона Рамзеса III с флотом племен, получивших в истории общее наименование «народов моря». Эта битва произошла недалеко от берегов современной Палестины около 1200 г до н. э.

Фараону Рамзесу III и его армиям удалось приостановить разрушительное вторжение пришельцев, до этого опустошивших Малую Азию. Свое движение часть племен начала из глубин Балканского полуострова, продвинувшись вниз по течению Дуная к Черноморскому



побережью. Преодолев часть пути по морю, пришельцы напали на ослабленное Хеттское царство и разрушили его столицу Хаттусу. Вслед за этим были покорены Сирия и финикийские города на побережье. «Народы моря» двигались двумя волнами, большая часть вместе с женщинами и детьми по суше, меньшая на небольших и достаточно быстросходных кораблях — по морю. Остановив продвижение «морских народов» Рамзес III не одержал над ними полной победы, о чем свидетельствует хотя бы тот факт, что одному из племен, носившему название «Пелиштим», было позволено поселиться на границах Египта. Племя это дало название земле, которая сегодня известна как Палестина.

Предположительно, уцелевшие после сражений с египетскими армиями пришельцы двинулись на Запад, осев в южной Италии, Сицилии, Сардинии и Корсике. Разрабатывая проект воссоздания корабля «народов моря», мы учитывали тот факт, что массовое переселение народов из глубин Балканского полуострова на Юг и время, когда это происходило, не могло не оставить в стороне легендарную Троянскую эпопею. Нет сомнения в том, что нападение ахейцев на Трою — один из фрагментов грандиозного переселения племен и народов, который для эпохи бронзы стал невероятным событием, разрушившим устои древнего мира. Коллапс бронзового века стер с лица земли не только Хеттское государство: сами ахейцы, разрушив Трою, вернулись в свои земли не победителями, а побежденными, застав в своих домах дорян, пришедших с «народами моря». На долгих 300 лет Эгейский регион и Малая Азия погрузились во тьму.

Воссоздаваемый корабль мы решили назвать «Одиссей» в честь царя Итаки, воина и скитальца, а вот маршрут новодела был проложен из центра Европы по реке Дунай и Черному морю и вслед за этим в Мраморное море и Эгейский регион.

«Одиссей» был построен в 2004 г. на базе реликтового ствола дуба. Его размеры: длина — 11 м, ширина — 2 м, высота борта в носу и корме — 1,5 м, высота борта по миделю — 1,2 м, 10 весел, прямой парус — 22 м², экипаж — 12 человек. Нос и корму украшают, как и на египетском барельефе, резные скульптуры аистов. В организационную группу и экипаж проекта вошли: И. Мельник, В. Воропаев, С. Рябоконт, В. Рябоконт, А. Ерес, А. Поляков, В. Ерес, П. Симоненко.

В 2005 и 2007 гг. «Одиссей» совершил два экспериментальных похода в Черном море и дельте Дуная [5], а с 2008 по 2010 г. прошла экспедиция из Регенсбурга (Германия) до Варны (Болгария). Корабль прошел по Дунаю территории Германии, Австрии, Венгрии, Словакии, Хорватии, Сербии, Болгарии и Румынии и в 2010 г. вышел в Черное море и пришел в Варну, из которой на 2011 г. намечена экспедиция к берегам Трои.

За более чем 20-летнюю историю работы нашего Центра главной проблемой явилась невозможность сохранить и музеефицировать построенные и прошедшие тысячи морских миль корабли. Так, в 1996 г. во Франции в Ля-Рошели окончила свое существование диера «Ивлия». В 1998 г. полакр «Одесса» был передан партнерам из Голландии, а в 2008 г. после длительной стоянки в Португалии пришел в негодность парусник «Мелькарт». Руководство Центра неоднократно пыталось при-



Набойный челн «Одиссей»

влечь внимание городских властей к проблеме сохранения уникальных объектов, которые и после окончания плаваний могут привлекать к себе тысячи и тысячи посетителей. Однако городские власти и городские собрания разных созывов не откликнулись на просьбу выделить земельный участок для создания музея морских реконструкций. С подобным явлением сталкиваются любители морской истории и морских традиций не только в Одессе, но и других городах и странах. Местные власти не заинтересованы в передаче земли для некоммерческих проектов, хотя сохранение исторического прошлого входит в их прямую обязанность. На наш взгляд, решение подобных проблем, и не только в области мореплавания, должно решаться на уровне государственных и региональных программ со смешанным финансированием. Как, например, это делается во Франции (провинция Бретань), Голландии (Амстердам, Лилештадт), Германии (Гамбург и Бремерхафен) [6].

В настоящее время Центром ведется разработка двух проектов, рассказывающих о древнейшем и средневековом этапе развития мореплавания. Реконструируется ладья Киевской Руси «Княжна Анна Ярославна» и неф, торговое судно времен крестовых походов. Разрабатывая проекты древних судов, мы собираем исторический материал, на базе которого проводится моделирование того или иного типа судна. Путь от идеи до спуска новодела на воду тернист и долог. Поэтому мы с радостью принимаем любую помощь от энтузиастов, тех, кто любит морскую историю, дорожит ее традициями. Мы, сотрудники центра, — люди разных профессий, объединяет нас любовь к морю и его историческому прошлому. Мы будем рады познакомиться и сотрудничать с такими же энтузиастами, как и мы сами. В заключение хотел бы отметить, что



за годы работы были изданы двадцать книг, рассказывающих о реконструкциях и проведенных экспедициях. Снято четыре документальных фильма и создана выставка «История древнейшего мореплавания. Опыт реконструкции» [7].

Более подробно с нашей работой вы можете ознакомиться на сайтах: www.nauticalpark.org и <http://history.marin.net.ua>

Список литературы

1. Мельник И. К. Зарождение и эволюция транспортных средств и путей сообщения. Опыт реконструкции. Киев; Одесса, 2010. 624 с.: ил.
2. Мельник И. К. Путешествие в прошлое. «Ивлия». Одесса, 2005. 288 с.: ил.
3. Мельник И. К. Путешествие в прошлое. «Мелькарт». Одесса, 2005. 224 с.: ил.
4. Мельник И. К. Путешествие в прошлое. «Одесса». Одесса, 2005. 208 с.: ил.
5. Мельник И. К. Путешествие в прошлое. «Персей и Одиссей». Одесса, 2008. 236 с.: ил.
6. Мельник И. К. Очерки по истории мореплавания. Земля погибших кораблей. 2-е изд. Одесса, 2007. 342 с.: ил.
7. Мельник И. К., Боделан И. В. Историческое мореплавание в моделях и реконструкциях. Киев; Одесса, 2010. 112 с.: ил.

**Результаты работы музея-заповедника «Кижь»
в 2000–2010 годах по изучению истории
и современного состояния традиционного
народного судостроения и судоходства**

Ю. Н. Наумов

**Results of Work of Kizhi Culture Preserve
in 2000–2010 on Study of History and Present
Conditions of Traditional Shipbuilding and Navigation**

Yu. Naumov

The article considers issues related to study of history and present conditions of traditional shipbuilding and navigation in Karelia. Basis was made during study of continued traditions in the Kizhi skerries—the first experience of museum work at complex description and museufication of local shipbuilding and navigation. The author made a “Programme of Scientific Research”, the aim is to complex study the history and present conditions of traditional shipbuilding and navigation, to develop methods of its study and museufication.

According to results of comparative analysis of materials collected during 19 expeditions large cluster of information about shipbuilding in several areas in different periods was formed; it can lead to conclusion regarding development of shipbuilding and navigation traditions in each separate area.

The article shows that best practice of Kizhi Museum can solve the key problems of research and museufication of national shipbuilding and navigation that will enable to restore an image and fill in the gaps in research and preservation of this traditional material culture of Russian peoples.

The necessity and perspectives for continuation of complex study of national shipbuilding are mentioned as well as popularization of cultural and historical traditions of national shipbuilding and navigation for its preservation.

Ю. Н. Наумов [Yu. Naumov] (✉)

ГФУК «Музей-заповедник “Кижь”», Россия [Senior research officer, Department of History and Ethnography, Kizhi Culture Preserve, Russia]

e-mail: naumov@kizhi.karelia.ru



Описание и изучение традиционного судостроения и судоходства в России началось раньше, чем исследования народного деревянного зодчества. Уже в середине XIX в. вышли книги С. В. Максимова, П. А. Богославского, еще несколько работ появились в 1870–1900-е гг. Завершает исследования XIX в. труд Н. П. Загоскина «Русские водные пути и судовое дело в до-Петровской России». Некоторые из работ содержали подробное описание, чертежи и рисунки традиционных судов, выполненные на основе натуральных исследований. В основном это были купеческие и промысловые суда, которые строились у основных водных магистралей и районов промыслов. Но крестьянское судостроение для нужд хозяйства не изучалось специалистами, хотя в материалах статистических, историко-географических и этнографических экспедиций встречаются описания некоторых крестьянских лодок.

В 1999 г. музей-заповедник «Кижь» начал систематическую работу по изучению традиционного народного судостроения и судоходства в Кижских шхерах. За первый год были сформулированы основные направления исследований, собран большой материал по истории и современному состоянию судостроения в деревнях охранной зоны музея «Кижь». С целью привлечения внимания к важной для музея проблеме сохранения традиций была проведена первая гонка лодок, в которой приняло участие 19 лодок, в том числе 11 лодок-«кижанок».

В 2000 г. состоялись экспедиции в Заонежье и на озеро Сязозеро. Материалы экспедиций выявили существующие в этих районах различия судостроительных традиций русских и карел общие закономерности их развития и современного состояния. Проанализировав результаты двух лет работы, автор составил Программу научных исследований.

Цель Программы:

Комплексное изучение истории и современного состояния традиционного народного судостроения и судоходства.

Задачи Программы:

1. Разработка методики изучения и принципов музеефикации народного судостроения и судоходства. Подготовка предложений по развитию экспозиции музея.
2. Организация и проведение экспедиций по теме «История традиционного судостроения и судоходства». Сбор информации, натурные обследования и обмеры лодок;
3. Объединение усилий музея-заповедника «Кижь» с музеями, НИИ, ВУЗами и другими партнерами в изучении и сохранении традиционного судостроения;
4. Популяризация культурно-исторической традиции народного судостроения и судоходства с целью ее сохранения.

Работа в соответствии с целями и задачами

Главным в работе было соединение изучения истории по письменным источникам с полевыми натурными исследованиями. Основные информанты: оставшиеся судостроители, владельцы традиционных лодок, рыбаки и старожилы. Цель опросов по разработанной автором методике и анкете — получить максимальный объем информации о



судостроения района, его потенциале и связях с другими районами в разные периоды.

Сбор информации велся по разделам:

- ✓ особенности судоходства в районе, типы, размеры и назначение традиционных местных лодок;
- ✓ материалы и технология строительства местных лодок и лодок других районов;
- ✓ оснастка, виды использования и ходовые качества местных лодок различных типов и лодок других районов;
- ✓ местная терминология традиционного судостроения и судоходства;
- ✓ сведения о мастерах и мастерских, где строились лодки и о состоянии местного судостроения в советский период.

Состоялось 19 экспедиций: 13 в районы Карелии и 3 поездки в Архангельскую, Ленинградскую, Вологодскую, Новгородскую и Псковскую области. Проводились натурные исследования и опрос местных жителей по разработанной анкете, фотофиксация около 300 и обмеры 30 традиционных лодок. Изучались музейные коллекции Российского этнографического и ряда областных и районных краеведческих музеев и опыт работы по теме в России и за рубежом.

В Республике Карелия выявлены сохранившиеся центры традиционного судостроения и зафиксировано более 50 мастеров-лодочников, работающих с использованием местных традиций. Началась видеофиксация технологических процессов традиционного народного судостроения разных районов Карелии.

Предлагаемые разделы позволяют собрать и дать наиболее полную информацию о народном судостроении. На основании сравнительного анализа собранной информации и полевых материалов, систематизированных в соответствии с принятой структурой разделов, можно делать выводы о развитии традиций судостроения и судоходства в каждом конкретном районе.

Музеефикация народного судостроения и судоходства в музее «Кижский»

Приоритет водного транспорта является характерной составляющей жизнедеятельности населения деревень, расположенных в акватории Кижских шхер, что предполагает своеобразие традиционных прибрежных поселений.

Пользуясь письменными источниками, рассказами местных жителей, сведениями, собранными в экспедициях, архивными материалами и фотографиями, автор составил список построек и приспособлений, обеспечивающих все виды деятельности крестьян, связанные с водой и использованием водных транспортных средств, по которому можно реконструировать традиционное оборудование береговой линии у крестьянских домов в экспозиции музея «Кижский».

1. Отдельно стоящие постройки:

Артельные мастерские для строительства сойм и лодок, стапели для строительства судов на берегу водоемов, сараи на воде для хранения лодок, амбары на воде и рыбные амбары для хранения орудий лова и



рыбы, ледники и садки для рыбы, избушки на рыбных тонях, бани по черному, которые зимой использовались для сушки сетей.

2. Приспособления:

Причалы, «покати-салазки» для вытаскивания на берег и стоянки лодок, слипы-«склизы» для строительства судов, ворота для вытаскивания из воды лодок, бревен, приспособления для сборки и транспортировки плотов с лесом, «лавы» — мостки для набора воды, заколы для ставников, вешала для сушки сетей, тали, лаги, настилы для подъема больших грузов из судов, большие бочки — чаны для засолки рыбы, коптильные сараи и ящики, смолокурные ямы, помещения и приспособления для витья веревок, канатов, для плетения и ремонта сетей.

К сожалению, за небольшим исключением (лодки и приспособления для их вытаскивания и стоянки, мостки-причалы) в деревнях не сохранились вышеуказанные постройки, поэтому реконструировать крестьянские усадьбы предстоит макетами и новоделами с учетом истории района и деревни, рельефа, берега и глубин прилегающей акватории.

Результаты работы позволили сделать предложения по развитию Заонежского сектора музея-заповедника «Кижь» и дальнейшей музеефикации традиционного судостроения и судоходства в музее.

Первой работой в главной экспозиции музея на острове Кижь стала выставка «Строительство лодки-кижанки», которая экспонировалась в доме крестьянина Елизарова с 2000 по 2010 г. Разработаны предложения по оборудованию береговой линии у дома постройками, связанными с рыболовством.

Перед домом крестьянина-купца Ошевнева, который торговал рыбой, на «покатях» у «мостков» стоит старая лодка, построенная Н. В. Судьным. Она украшает берег и, вместе с развешенными сетями и воротом, завершает традиционную усадьбу кижского крестьянина. На сарае дома Ошевнева представлена классическая лодка-«кижанка» с оплотинной.



Рис. 1. Архитектурный эскиз предложений автора по музеефикации берега усадьбы д. Ошевнева на острове Кижь

Графика А. П. Скворцова

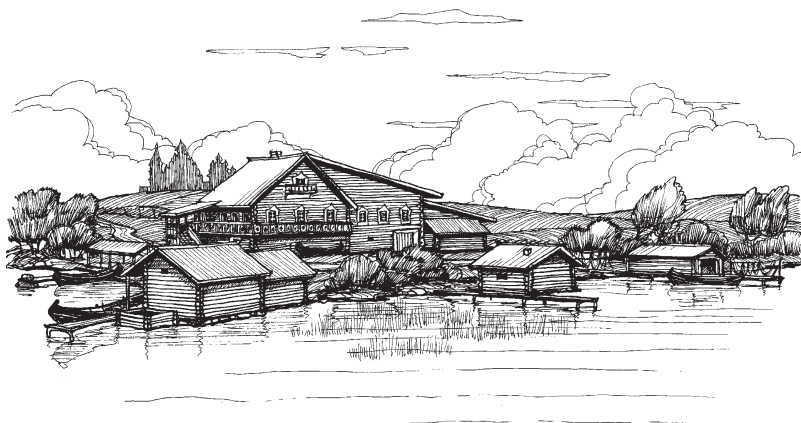


Рис. 2. Архитектурный эскиз предложений автора по музеефикации берега усадьбы д. Елизарова на острове Кижь
Графика А. П. Скворцова

Построил ее в 1960-х гг. В. Н. Бурков, житель д. Шуйно на Волкострове, который учился в 1945–1950-х гг. у своего отца и других мастеров верфи Промколхоза.

В 2007 г. лодка В. Н. Буркова была представлена в выставочном зале музея в г. Петрозаводске. Временная экспозиция «Кижанка — лодка острова Кижь», на которой, кроме лодки, были выставлены приспособления и инструмент И.Ф. Вересова, фотографии и графика, рассказали жителям и гостям города об истории и современном состоянии традиционного судостроения и судоходства Кижских шхер.

В начале 2008 г. Производственный совет музея принял решение о подготовке предложений по созданию выставочного комплекса зданий и сооружений для демонстрации традиционного судостроения и судоходства в главной экспозиции музея.

Предложения по формированию в музее такого комплекса на акватории и берегу залива у дома Сергеева из д. Логморучей были сделаны еще в 1970-е гг. главным хранителем музея А. Т. Беляевым. Организация постоянной экспозиции и временных выставок, демонстрация лодок из фондов музея и различных технологий традиционного судостроения позволят показать музейные коллекции и исчезающее ремесло.

В 2010 г. в доме Сергеева была открыта новая экспозиция, которая представляет первый этап выставочного комплекса «Народное судостроение и судоходство».

На сарае дома реконструирована мастерская заонежского лодочника и размещена выставка лодок различных типов из фондов музея «Кижь». У восточной стены представлен стапель, инструмент и приспособления для строительства лодок И. Ф. Вересова из д. Еглово, одного из последних мастеров-лодочников Кижских шхер. На «стелюжках» стапеля установлена лодка-кижанка в процессе строительства, выполненная мастером И. В. Судьным из д. Шуйна острова Волкостров. Вокруг строящейся лодки расположены приспособления и инструмент для обработки конструктивных элементов и заготовки «опруг»-шпангоутов



для лодки, а у окна — длинный верстак для острожки бортовых досок-набоев и других длинномерных элементов. У западной стены — столлярный верстак и полка для инструмента.

На настиле над хлевами стоят старая лодка-кижанка и долбленный челн-«ушкуй» из Заонежья, а рядом карельская лодка — «шоутоvene».

Внизу на настиле двора хозяйственной части дома располагается «ожившая экспозиция» по судостроению, где на стапеле строятся лодки и работает один из мастеров — С. В. Давыдов.

В небольшом заливе перед домом предполагается поставить у причалов лодки и разместить комплекс различных построек и приспособлений, связанных с традиционным судоходством Заонежья. Впоследствии береговой выставочный комплекс можно будет пополнять выставками приспособлений и построек крестьян различных районов Карелии, а на прилегающей акватории можно будет организовать новые туристические маршруты на лодках.

Кижская регата

Из седой древности лодка-кижанка «вплыла» в XXI в. и получила известность, благодаря «Кижской регате», которую с 1999 г. проводит историко-архитектурный и этнографический музей-заповедник «Кижь». «Кижская регата» — одно из самых ярких музейных событий на острове Кижь — ежегодно собирает в начале августа сотни людей — участников и зрителей необычного праздника. «Кижская регата» — это и конкурс мастеров малого деревянного судостроения «Народная лодка», и гонки на лодках. Только на острове Кижь можно увидеть в одной лодке гребцов трех поколений и экипажи детей и родителей, дедов и внуков, девушек и бабушек.

Задача музея «Кижь» — привлечь внимание к традиционному судостроению, популяризировать его с целью сохранения и передачи будущим поколениям. За 10 лет в «Кижской регате» на лодках приняли участие более 500 человек из деревень и разных городов Карелии, России и соседней Финляндии, многие люди и лодки участвовали несколько раз. Кроме «кижанок» можно было увидеть другие традиционные деревянные лодки — осиновою долбленку и берестяное каноэ, онежскую «сойму» и поморские карбасы, карельские «пряжинки» и вологодские «карбаски», морские шлюпки и капитанскую гичку.

Важным для популяризации и привлечения постоянного внимания к исчезающему культурному наследию традиционного судостроения является конкурс мастеров малого деревянного судостроения «Народная лодка», который проходит в рамках фестиваля «Кижская регата».

«Кижская регата» способствует сохранению и передаче будущим поколениям традиций народной культуры, что является одной из важнейших задач музея-заповедника «Кижь». Этот праздник народной гребли пользуется поддержкой местного сообщества, с большим интересом воспринимается зрителями и жителями Карелии и Северо-Запада России.

Таким образом, проведенные исследования показали, что в районе Кижских шхер Онежского озера исторически сложился крупный центр



с развитыми традициями судостроения и судоходства. Его формирование было обусловлено особенностями ландшафтной среды, хозяйственными потребностями жителей прибрежных деревень Онежского озера, а также расположением района на перекрестке водных транспортных путей. По сути, развитие судостроительных традиций явилось формой адаптации местного населения к воздействию внешних природных и социально-экономических условий.

Сложение центра, видимо, было связано с процессом первоначального освоения территории выходцами из Новгорода, которые привнесли в местную среду традиции судостроения. Дальнейшее развитие происходило на местной основе без внешнего этно-культурного влияния и было обусловлено, особенно в новое и новейшее время, социально-экономическими обстоятельствами.

Сформировавшийся на Онежском озере тип традиционной лодки, сохранившийся в Кижях и в XX в. получивший название «лодка-кижанка», идеально отвечал местным условиям навигации. Именно это обстоятельство и способствовало сохранению строительства этих лодок вплоть до начала XXI в.

Следует заметить, что промышленное судостроение новейшего времени, связанное с деятельностью Волкостровской верфи, основывалось на применении мастерами местных исторически сложившихся традиций народного судостроения и представляет собой их развитие в новых хозяйственно-экономических условиях.

Народное судостроение кижского района, наряду с земледелием, памятниками деревянного зодчества и записанными здесь произведениями эпического фольклора является частью местной традиционной культуры, определяющей ее своеобразие. Его сохранение и развитие — важное направление научно-экспозиционной работы историко-архитектурного и этнографического музея-заповедника «Кижь». История судостроения и судоходства Кижских шхер показывает роль локальных центров в освоении и развитии Русского Севера и помогает дополнить новой информацией работу по изучению материальной культуры народов России.



Рис. 3. Лодка-кижанка
Графика А. П. Скворцова

Результаты работы

1. Были опубликованы статья в монографии «Сямозерье» со сравнительным анализом традиций трех центров судостроения Карелии, ряд статей в научных сборниках музея «Кижь» и РЭМА и специальных журналах, подготовлен к печати исторический очерк «Кижанка — лодка Онежского озера» по судостроению и судоходству Кижских шхер.



2. Продолжается формирование научной базы истории и современного состояния традиционного судостроения и судоходства. Ведется анализ особенностей теории и технологии строительства, конструктивных элементов лодок и терминологии в локальных центрах, что позволит составить «Классификацию народного судостроения» для проведения инвентаризации.

3. Разработаны предложения по музеефикации народного судостроения и судоходства и развитию главной экспозиции музея, прошла выставка «Кижанка — лодка о. Кижы». Фонды музея пополнили несколько лодок из районов Карелии, идет поиск и приобретение новых лодок.

4. Ведется дальнейшая работа по оформлению береговой линии. Организована постоянная экспозиция «Мастерская лодочника» и началось строительство лодок на сарае крестьянского дома в главной экспозиции музея «Кижы».

5. Продолжается работа по развитию «Кижской регаты», с 2008 г. проходит Республиканский конкурс мастеров «Народная лодка» и лагерьный сбор участников регаты. Информация о результатах работы музея «Кижы» по изучению и сохранению традиционного судостроения и судоходства периодически появляется в российских СМИ.

Совместно с партнерами музей «Кижы» принял участие в создании Ассоциация «Морское наследие России».

Выводы, которые удалось сформулировать на данном этапе работы

- ✓ На больших и средних озерах сформировался свой судостроительный потенциал, обеспечивающий потребности населения, до наших дней сохранились местные традиции народного судостроения, типы лодок и терминология судостроения, что подтверждают архивные материалы, письменные и иконографические источники.
- ✓ В связи с быстрым уничтожением остатков культуры народного судостроения необходимо вести экспедиционную работу в регионах.
- ✓ Для успешной работы по фиксации сохранившегося морского наследия, выявления традиций и локальных особенностей народного судостроения и судоходства России необходимо, совместно с НИИ «Наследие» им. Д. С. Лихачёва определиться в подходах и методиках сбора и анализа получаемых материалов.
- ✓ Ассоциации «Морское наследие России» с помощью государства и заинтересованных партнеров необходимо координировать деятельность по изучению и сохранению исчезающего народного судостроения и судоходства как важной части морского наследия.

Актуальность дальнейших комплексных исследований народного судостроения и судоходства не вызывает сомнений, так как изучение истории и сохранившихся традиций, анализ архивных источников, этнографической и исторической литературы позволят народному судостроению стать самостоятельным разделом в изучении материальной культуры различных этносов. Результаты дальнейшей работы смогут пополнить знания о локальных особенностях формирования национальных культур России.



Сейчас очевидно, что изучать и сохранять народную судостроительную культуру можно и музейными методами, в том числе в специально создаваемых Центрах народного судостроения.

Результаты изучения и сохранения в музее «Кижь» истории и современного состояния одного из центров народного судостроения — Кижских шхер — подтверждают своевременность и перспективность этой работы.

Предложения

1. Подготовить и издать сборник по методикам исследования и классификации истории и современного состояния традиционного народного судостроения и судоходства.

2. На основе опыта, накопленного музеем-заповедником «Кижь», для распространения методов работы создать на острове Кижь и в охранной зоне музея Российский «Центр народного судостроения» и проводить ежегодный Фестиваль «Кижская регата» с привлечением судостроителей и молодежи других регионов.

3. Ассоциации «Морское наследие России» внести предложения о создании Центра и с помощью государства в сотрудничестве с НИИ «Наследие», Музеем Мирового Океана, СПб Академией судостроения, Карельским Морским Центром и другими партнерами начать работу по сохранению исчезающих традиций.

Исторические суда — памятники национального культурного наследия

А. К. Толмачёв

Historical Ships—Monuments of Cultural National Heritage

A. Tolmachev

Судно — единственное человеческое творение, которое удостоивается чести получить при рождении имя собственное. Кому присваивается имя собственное в этом мире? Только тому, кто имеет собственную историю жизни, существу с судьбой, имеющему характер, отличающемуся ото всего другого сущего

В. В. Конецкий. Лети, корабль!

The article provides an overview of the preservation of historic ships in Europe, U. S., Japan and Russia. Movement for the Protection of historic ships in the past 50 years have gone the way from public organizations to laws for the protection of maritime heritage. In Russia compared with the above-named countries, the situation is worse. Remained very small number of ships, the exact number is unknown. It can be argued that their number is greater than 30. And very approximately not more than 50. Three of them are legislatively protected only. Two ships are federal monuments and a one is regional monument. The article offers on measures on preservation of the Russian historical fleet are given.

Несмотря на то, что человечество уже несколько тысячелетий «одушевляет» корабли, давая им имена, подавляющее большинство кораблей и судов, построенных за сотни веков, были утрачены безвозвратно. Продолжительность жизни судна, из какого бы материала оно ни было построено, сопоставима с человеческой жизнью. Отслужившие

А. К. Толмачёв [A. Tolmachev] (✉)

Ассоциация «Морское наследие России», Россия [Association “Maritime Heritage of Russia”, Russia]

e-mail: altolm-spb@ya.ru



свой срок суда либо разрушались естественным путем, либо, каковы бы ни были их заслуги, бывали разобраны или затоплены, поскольку затраты на содержание судна всегда были значительными. Такова участь кораблей и судов во всех странах и во все времена.

Безусловно, корабль — наиболее яркий элемент материального морского наследия. Сохранение исторических судов — непростая сфера культурного наследия, в последние десятилетия привлекающая к себе всё больше и больше внимания в развитых странах. Задача этой статьи показать, как обстоят дела с сохранением исторических кораблей и судов в Европе, США и Японии и каково положение дел в России.

В понимании термина «историческое судно/корабль» нет полного единства, в разных странах критерии принадлежности к этой категории различны. Предметом статьи будут суда и корабли, отслужившие свой срок по основному назначению или функционирующие и имеющие потенциал памятника истории, культуры, науки или техники, находящиеся в эксплуатации, стоящие на приколе либо установленные на берегу. В данной статье не рассматриваются: суда-экспонаты, собранные из разрозненных фрагментов (например: ладья фараона Хуфу, «Васа», корабли викингов), корабли-монументы, установленные на суше и не являющиеся музеями, т. е. не имеющие внутренней экспозиции, и суда-новоделы (реплики).

Первым кораблем-памятником, по свидетельству Плутарха, был корабль Тесея, сохранявшийся в Афинах до IV в. до н. э. Таким образом, если верить сведениям Плутарха, можно прикинуть, что сохранение и эксплуатация судна длилась около семи веков. Это породило знаменитый философский парадокс Тесея: *Если заменить все части корабля на новые — будет это тот же корабль или новый?* За два с половиной тысячелетия парадокс не утратил актуальности. Каждый проект реставрации исторического судна начинается с того, что авторы проекта должны ответить себе и будущим поколениям на вопрос парадокса Тесея.

Первое документально подтвержденное сохранение судна как экспозиционного объекта датировано 1580 г. По указу королевы Елизаветы «Золотая Лань» Френсиса Дрейка сохранялась в качестве памятника, доступного для общественного обозрения, на протяжении почти 100 лет.

В России сбережением судов и кораблей — носителей морской славы — впервые озаботился Петр I. Ошибочно считается, что начало сохранению памятников отечественного кораблестроения было положено широко цитируемым петровским «указом воеводам переславским» об охране судов Переславль-Залесской потешной флотилии. Указ был записан царем в книге приказов воеводы Семена Барятинского 7 февраля 1722 г. Широкое цитирование с искажениями отчасти изменило смысл этого документа¹. О сохранении значимых для истории судов

¹ «Надлежит вамъ беречи остатки кораблей, яхтъ и галеры, а буде опустите, то взыскано будетъ на васъ и на потомкахъ вашихъ, яко пренебрегшихъ сей указъ. Петръ. Въ Переславль, въ 7 день февраля 1722 года». В указе упоминались конкретные корабли, яхты и галера (ед. ч.) — то, что оставалось от Переславской флотилии.



Петр начал заботиться несколькими годами раньше. В 1719 г. в Санкт-Петербурге в Кронверкской протоке уже стояли выведенные из эксплуатации первый фрегат Балтийского флота «Штандарт», шнява «Мункер», трофейные корабли — фрегат «Элефант» и шнява «Астрильд». В последующие годы число сохраняемых кораблей росло и к 1732 г. уже перевалило за два десятка, несмотря на убыль (сгнившие суда разбирались — методы сохранения были несовершенны). С 1742 г. вместо оригиналов решено было сохранять модели памятных кораблей [2].

В 1767 г. после окончания плавания императрицы Екатерины II по Волге было решено сохранить в Казани четыре из шести построенных в Твери специально для этого путешествия галер: «Тверь», «Волгу», «Ярославль» и «Казань». В 1804 г. «Волга», «Ярославль» и «Казань» были разобраны за ветхостью. «Тверь» по высочайшему повелению Александра I было велено *«хранить, не переменив того вида, какой она имела во время Высочайшего путешествия...»* Этот памятник дожил до середины XX в. И сгорел по небрежению в 1956 г. [4].

В Астрахани до 1919 г. сохранялись свидетели Персидского похода Петра I, его плезир-яхта и верейка, сходная с той, что экспонируется в Домике Петра I в Санкт-Петербурге. Уберечь их в революционные годы не удалось [5].

В советский период шанс на сохранение после окончания эксплуатации имели лишь суда и корабли, важные для политической истории. Только благодаря энтузиазму равнодушных людей выжили единицы из них. Когда мы говорим о российских исторических судах, первыми приходят на память корабли-музеи. Число кораблей-музеев в России не превышает трех десятков. Стоящие на приколе или установленные на суше, имеющие музейный статус или только дожидаящиеся его получения. При этом совершенно выпадают из поля зрения суда, находящиеся в эксплуатации. Их немного, но это настоящие плавучие памятники. Памятники, не имеющие охранного статуса, которые в любой момент могут пойти «на иголки».

Необходимость сохранения источников письменного наследия стала очевидной много веков назад. Для современного общественного сознания естественными кажутся усилия по сохранению памятников архитектуры. Потребность в сохранении судов и кораблей далеко не настолько очевидна для общества и для государства. Если костер из книг или разрушаемое историческое здание вызывают однозначно негативную общественную реакцию, то отправляемый на металлолом корабль не удостоивается акций протеста и всплесков общественного резонанса.

Причина — очевидная правовая лакуна: в Федеральном Законе «Об объектах культурного наследия» не упомянуты объекты, связанные с морским наследием. Закон весьма подробно, с дотошным перечислением, раскрывает все возможные виды памятников зодчества, ансамблей и ландшафтной архитектуры. Например, список культовых зданий содержит 10 наименований [3]. В то время как судно или корабль могут подпадать только в определение «объект науки и техники», что далеко не самоочевидно, а, следовательно — закон легко обойти. Ведь что не названо, то не существует для закона! Результат налицо:



разрушение и уничтожение кораблей и судов проходит тихо, почти без всплеска — нет памятника, нет проблемы. Статус федерального памятника имеют всего только два (!) объекта: крейсер «Аврора» и ледокол «Красин».

Итак, на сегодняшний день Россия не может похвастаться ни богатым флотом исторических судов, ни традициями их сохранения: они, как видим, были утрачены. (Счастливым исключением — Музей Мирового океана, но на всю Россию его явно недостаточно). Закономерно поэтому обращение к мировому опыту. Интересны не столько конкретные суда и их судьбы — о них немало доступной информации. Важно изучить подходы и отношение к сохранению исторических судов со стороны государства и общества. Важно рассмотреть не только общественные и государственные институты, направленные на сохранение морского наследия, но и историю их формирования, ведь наша страна находится на начальном этапе этого пути, и зарубежная практика сохранения исторических судов должна оказаться полезной.

Соединенные Штаты Америки

Эпизодические разовые мероприятия, связанные с сохранением исторических кораблей, в США известны с 30-х гг. XIX в. Показателен эпизод из истории фрегата USS Constitution. В 1900 г. Конгресс санкционировал восстановление фрегата, (на тот момент минуло 103 года с момента его постройки), но средств на эти работы выделено не было. В 1905 г. военное ведомство предложило использовать корпус в качестве мишени. Это вызвало волну общественного протеста, прокатившуюся по всей стране, и в 1906 г. Конгресс США выделил на реставрацию корабля 100 тыс. долларов. С 1907 г. USS Constitution открыт в качестве корабля-музея².

Однако системная работа по сохранению исторических памятников в США началась в 50-е гг. XX в. В 1960 г. был открыт реестр национальных исторических памятников (National Historic Landmarks (NHLs)), в него входят объекты, находящиеся под охраной федерального правительства. Первым кораблем, получившим статус NHL, стал фрегат USS Constitution (1960) В последующие семь лет статус NHL получили еще 7 кораблей и судов³.

Сегодня в этом реестре 133 морских объекта, в том числе 6 затонувших кораблей, 4 береговых сооружения (верфи, доки) и 1 природный объект. Суммарно это более 5 % от полного числа всех национальных

² USS Constitution 1797 г. постройки является старейшим в мире кораблем на плаву. Сегодня фрегат несет образовательно-информационную, пропагандистскую миссию, оставаясь в рядах ВМС США. Он открыт для доступа и играет активную роль в общественных мероприятиях. В экипаже 60 офицеров и матросов, служба на USS Constitution считается особо почетной.

³ 1961 г. — канонерская лодка Philadelphia (1776), 1963 г. — шлюп Constellation (1854), 1964 г. — озерный пароход Ticonderoga (1906) и крейсер Olympia (1888), 1966 г. — китобой Charles W. Morgan (1841) и барк Star of India (1864), 1967 г. — шоу-пароход Goldenrod (1924).



исторических памятников. Не все корабли из этого списка являются музеями, и не все корабли-музеи имеют статус памятника национальной истории (NHL). Вторым уровнем охранного статуса является статус Национального реестра исторических мест (National Register of Historic Places), созданный в 1966 г. [10]. В него входят еще 144 корабля/судна и 48 мест кораблекрушений. Таким образом, под государственной охраной находятся 277 судов и кораблей и 55 мест кораблекрушений. Помимо охранного статуса объекты, включенные в реестр, имеют право на получение государственных грантов и обладают налоговыми льготами. Законодательно прописаны четкие критерии, по которым объект может быть причислен к одному из реестров.

Основные критерии: «Событие» — причастность объекта к важному историческому событию, «Персона» — связь с жизнью и деятельностью исторического лица, «Конструкция / Дизайн / Стилль» — объект отражает характерные черты своего времени, «Идея» — объект является символом или воплощением идеи американского народа и «Информационный потенциал» [6].

Помимо этого, в США сильны общественные организации, заботящиеся о сохранении исторических судов/кораблей и активно взаимодействующие с государственными структурами. С 1966 г. «Ассоциация военных исторических кораблей» (Historic Naval Ships Association (HNSA) <http://www.hnsa.org/index.htm>). Сегодня организация стала международной, и помимо 121 корабля в США еще 53 корабля из 12 стран — члены HNSA, в том числе три в России.

С 1988 г. действует «Национальный морской альянс» (National Maritime Alliance), членами которого являются морские музеи, исторические корабли, маяки, каналы, верфи, парусные школы, общественные организации по сохранению морского наследия и физические лица. Благодаря успешному лоббированию со стороны NMA в 1994 г. был принят закон о морском наследии (National Maritime Heritage Act) [8].

Политика Евросоюза в отношении морского наследия

В течение последних 12 лет в целях содействия сохранению и эксплуатации исторических и традиционных судов были приняты следующие политические инициативы:

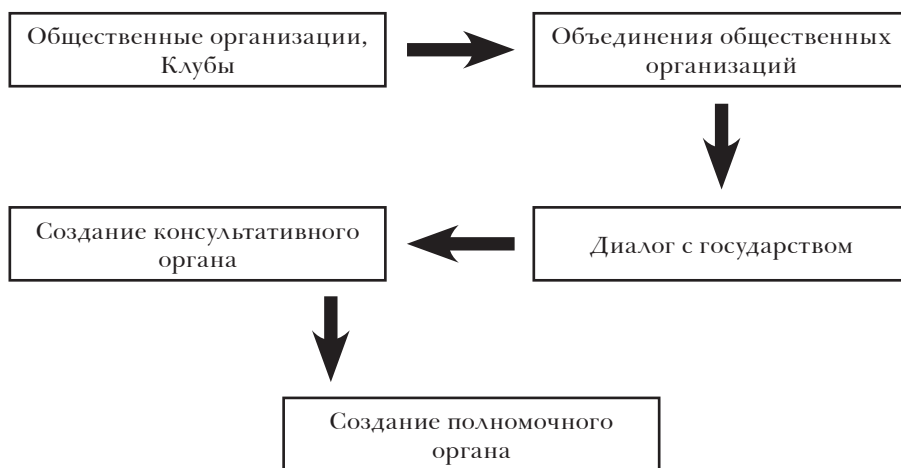
- ✓ В 2000 г. Парламентская Ассамблея Совета Европы (ПАСЕ) обратилась к правительствам Европы в своей рекомендации № 1468:
- ✓ Поддерживать и поощрять частные и общественные организации, занимающиеся сохранением исторических судов.
- ✓ Поощрять демонстрацию этих судов для широкой общественности.
- ✓ Развивать взаимоприемлемость национальных морских стандартов безопасной эксплуатации традиционных судов странами ЕС.
- ✓ В 2000 г. в Вилгельмсхафене Великобритания, Дания, Германия, Испания, Нидерланды, Финляндия, Норвегия подписали Меморандум о взаимопонимании (*Wilhelmshaven MoU*). Позднее этот документ подписали Эстония (2004) и Швеция (2005).
- ✓ Цель меморандума — стимулировать правительства и морские власти государств, подписавших его, содействовать дальнейшему разви-



тию системы взаимоприемлемости стандартов безопасной эксплуатации традиционных судов.

- ✓ В 2002 г. в Барселоне была принята Европейская (Барселонская) хартия (*Barcelona Charter*) о сохранении и поддержке исторических судов в эксплуатации, руководства по сохранению и восстановлению традиционных судов в эксплуатации.
- ✓ В 2007 г. — дискуссия в Совете Европы, вылившаяся в рекомендации по морской политике ЕС в отношении поддержки и сохранения морского наследия.
- ✓ В 2007 г. принята Роттердамская декларация на конгрессе Европейского морского наследия.
- ✓ В 2008 г. на конференции Baltic Sail принята Ростокская декларация.
- ✓ В 2010 г. на конгрессе в Португалии были приняты Сейксальские рекомендации, обращающие внимание на сферу молодежной политики и ее связи с морским наследием.

В Европе история сохранения судов и кораблей шла сходным с США путем. Можно проиллюстрировать его такой схемой:



Вся деятельность полномочных органов отличается полной прозрачностью и публичностью. Это обеспечивается высоким авторитетом участников, подконтрольностью со стороны общественных организаций и внятными, четко прописанными критериями. Безусловно, в каждой стране этот процесс проходит по-своему, в соответствии с национальными особенностями и традициями.

Норвегия

Именно по приведенной выше схеме шел процесс создания институтов сохранения морского наследия в Норвегии. Впервые вопрос о том, что охрана морского наследия напрямую связана с сохранением статуса Норвегии как морской державы, был поднят в 1960–1970 гг. морской общественностью, в первую очередь это касалось сохранения исторических судов. В 1964 г. общественная организация судов-ветеранов Norsk Veteranskibsklub — NVSK (<http://www.nvsk.no/ett-lite-dikt>) — становится



инициатором движения по сохранению исторических судов как объектов, демонстрирующих национальную морскую самобытность. В конце 1970-х гг. создается общенорвежская организация по сохранению и эксплуатации старинных судов и прибрежной среды — Ассоциация Побережье (*Forbundet KYSTEN* <http://www.kysten.no>), а в 1985 г. — Общенациональная ассоциация по охране исторических судов (*Norsk Forening for Fartøyvern* <http://www.norsk-fartoyvern.no>).

Роль государства: 1978 г. — создание при министерстве культуры отдельного подразделения по сохранению судов. С 1983 г. министерство культуры получает собственный бюджет на эти цели. С 1989 г. эти функции переходят к департаменту культурного наследия министерства охраны окружающей среды. С 1996 г. в стране действуют 3 национальных центра по сохранению исторических судов. В 2000 г. приняты поправки в закон о культурном наследии, касающиеся сохранения исторических судов. В список объектов, объявленных историческим наследием, входят 219 судов. В этот список не попадают суда, находящиеся в национальных музеях на суше («Ра-2», «Кон-Тики», «Фрам», суда викингов), нет в этом списке и военных кораблей.

Таблица 1

**Суда, сохраняемых как объекты культурного наследия.
Норвегия**

Годы постройки	1848– 1870	1871– 1890	1891– 1910	1911– 1930	1931– 1950	1951– 1970	1971– 1978
Количество судов	10	15	27	48	58	36	7

Великобритания

Вопросами сохранения исторических судов занимается вневедомственная организация «Национальные исторические суда» (*National Historic Ship* <http://www.nationalhistoricships.org.uk/>). Она получает средства от государства на изучение, ведение учета и, отчасти, на сохранение исторических судов. Организация подотчетна департаменту культуры, спорта и СМИ, имеет широкие полномочия в вопросах, касающихся принятия решений о сохранении, содержании исторических судов, а также в вопросах, связанных с поддержкой инфраструктуры для исторических судов и их использованием. В 1993 г. была создана общественная организация *Heritage Afloat* (<http://www.heritageafloat.org.uk/>), призванная объединить усилия всех, кто занимается сохранением судов и всех других аспектов морского прошлого Англии и лоббированию нового законодательства о морском наследии.

Национальный реестр исторических судов Великобритании (*National Register of Historic Vessels — NRHV*) насчитывает свыше 1 000 наименований, из них более 250 — плавающие. В Национальный архив исторических судов (*National Archive of Historic Vessels — NAHV*) включены еще более 400 судов. Суда, включенные в Архив, не отвечают всем критериям для включения в NRHV но, тем не менее, представ-



ляют исторический интерес (ранее состояли в NRHV, поврежденные или утраченные; не отвечают критерию возрастного ценза NRHV, но, тем не менее, обладают исторической значимостью). Эти регистры обеспечивают авторитетную оценку ценности исторических судов. Служат для определения приоритетности судов, которые должны быть сохранены, для принятия решений о выделении финансирования, а также для своевременного предупреждения рисков утраты судов. Критерии включения судна в NRHV: 1. Возраст не моложе 50 лет. 2. Значительный вклад в морскую историю страны. 3. Базируется в водах Великобритании. 4. Полная длина более 33 футов (10,07 м) 5. Высокая степень сохранности.

Помимо названных двух основных групп — NRHV и NAHV — есть две подгруппы: (1) Национальный исторический флот (National Historic Fleet), куда могут входить лодки (менее 33 футов). (2) Список наблюдения за британскими историческими судами, находящимися за рубежом (The Overseas Watch List).

Обилие судов неизбежно вызывает конкуренцию за ресурсы, что, в свою очередь, приводит к селективному отбору качественно сохраненных и наиболее ценных для страны и общества объектов.

Германия

В Германии вопросами взаимодействия с государством занимается зонтичная общественная организация «Совместная комиссия по историческим судам» (Die gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge <http://www.gshw.de/home.html>). Она объединяет владельцев исторических судов, ассоциации и общественные объединения, связанные с морской историей. В Германии историческими признано 277 судов и кораблей. Примечательно, что в этот список попадают и реплики исторических судов. Таким образом, институциональные и юридические вопросы, связанные с эксплуатацией реплик и исторических судов, решаются одновременно.

Таблица 2

Суда, сохраняемых как объекты культурного наследия.
Германия

Годы постройки	1830–1870	1871–1890	1891–1910	1911–1930	1931–1950	1951–1970	1971+
Количество судов	4	19	68	66	52	43	24

Нидерланды

В стране, где 1/5 территории покрыта водой, количество исторических судов составляет около 2 500, это примерно столько же, сколько во всех странах Европы, вместе взятых. Подавляющее большинство из них — действующие суда. Неудивительно, что непростая работа по сохранению этого наследия ведется уже давно. С 1995 г. сотрудничество между министерством образования, культуры и науки и Нидерландской федерацией старинных судов (Federatie Oud Nederlandse Vaartui-



gen — FONV <http://www.fonv.nl/>), в которую входят организации и общества владельцев старинных судов, привело к созданию Национального реестра плавающих памятников (Nationaal Register Varende Monumenten — NRVM <http://www.fonv.nl/NRVM/>). Каждый владелец исторического судна может заявить его для регистрации в реестре. Если корабль соответствует всем требованиям, он получает статус исторического судна и включается в реестр в качестве плавающего памятника (Varend Monument). По состоянию на 2007 г. было зарегистрировано более 1 тыс. таких судов. Еще около 1,5 тыс. не имеют статуса. Для исторических судов, не вошедших в NRVM, так же как и для плавающих памятников, федерация FONV лоббирует специальные места швартовки, дотации на ремонт и восстановление, освобождение от портовых сборов, скидки на дизельные акцизы, дотации на переоборудование для соответствия экологическим требованиям и кредиты по льготным ставкам.

Швеция

В Швеции существует понятие Культурной маркировки или К-маркировки (K-märkning). С 2001 г. К-марки начали присваивать судам и кораблям. Программа была разработана Национальными морскими музеями — органом министерства культуры — при сотрудничестве со Шведской ассоциацией парусников (Sveriges Segelfartygsförening, <http://www.ssf.h.se/>). Само по себе присвоение судну К-марки не дает юридических преференций, а только отмечает его ценность для государства и общества. Список получивших К-марку судов состоит из 101 названия. Критерии отнесения к этому списку: 1. Длина не менее 12 м, ширина не менее 4 м. 2. Возраст не менее 50 лет (допускаются исключения). 3. Построено в Швеции или продолжительное время плавало под шведским флагом. С 2006 г. критерии несколько расширены.

Другая категория — Традиционные суда (Traditionsfartyg) (смысл этого термина отличается от того, к которому мы привыкли, вероятно, правильнее было бы перевести как *классические*). Основные критерии для классификации в качестве традиционного судна: Судно должно 1. Иметь историческую ценность или являться копией исторически ценного судна. 2. Использоваться в качестве живого культурно-исторического объекта, иллюстрирующего традиционные технологии. 3. Являться доступным для общественности и демонстрировать традиционные приемы морской практики. 4. Иметь действительные сертификаты. К этой категории могут быть отнесены и реплики исторических судов. Всего 58 судов и кораблей.

В отдельную категорию К-маркировки выделены прогулочные, спортивные, рыболовные и другие малые суда, это список из еще 40 названий. Всего по состоянию на середину 2010 г. во всех категориях 199 судов и лодок.

Франция

Понятие морское наследие, как официальный термин, впервые появилось в 1980 г. объявленным годом Наследия. Концепция была уточнена и развита в декабре 1981 г. в результате встречи глав министерства культуры и морского министерства. С 1982 г. процедура классифика-



ции, установленная министерством культуры, применяется и к кораблям, признанным культурно-историческим наследием нации.

Существует три уровня охраны исторических судов.

Первый уровень: статус «памятника истории» (*Monument Historique*) присваивается министерством культуры. В официальном списке памятников истории Франции 118 названий судов, находящихся под защитой государства.

Сохранением судов, не вошедших в официальный список, занимается общественная организация Фонд морского и речного наследия (*Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvia — FPMF* <http://www.patrimoine-maritime-fluvial.org>), созданная в 1992 г. как ассоциация, с 1997 г. — фонд. Задачи, которые ставит перед собой FPMF: 1. Инвентаризация, защита, сохранение и помощь национальному морскому и речному наследию, не защищенному государством. 2. Мобилизация и объединение всех «источников», желающие вкладывать деньги в наследие. 3. Будучи признанной компетентной организацией в сфере морского наследия, FPMF является официальным представителем в отношении с гражданскими властями по вопросам, относящимся к сохранению морского и речного наследия. Управление средствами фонда абсолютно прозрачно. Дважды в год проводится независимый аудит, что позволяет обеспечивать частичное финансирование FPMF в течение всего года.

Фонд может присваивать второй уровень статуса «*Bateau D'intérêt Patrimonial*» (VIP) — «судно представляющее интерес» и достойное быть увековеченным. Статус VIP способствует получению налоговых льгот, а также субсидий, мест швартовки и т. д. Каждые 5 лет проводится пере-квалификация судов. На июль 2010 г. список включал 368 наименований судов.

Третий уровень охранного статуса внесен в систему французского права по требованию Евросоюза. Корабли, спроектированные до 1950 г. или их копии, являются объектами Особой административной регламентации (*Réglementation Administrative Particulière*).

Япония

Обычаи сохранения культурного наследия в Японии имеют очень глубокие исторические корни. Принятый в 1950 г. закон о защите культурного наследия лишь облек в юридическую форму уже имевшиеся традиции. Закон не называет среди объектов сохранения корабли и суда. Тем не менее, сохранение объектов морского наследия в Японии оказывается на высоте [9]. Охраняемых государством объектов, имеющих статус «значительное культурное наследие», лишь пять единиц: 1. *Meiji Maru* — трехмачтовый барк 1874 г. постройки. 2. *Unio Maru* — трехмачтовый барк 1909 г. постройки. 3. *Senzan Maru* — традиционное деревянное судно 1858 г. плюс две надстройки от домов-лодок (*yakatabune*).

Несмотря на столь скромное число объектов с охранным статусом, общее количество сохраняемых судов на 2002 г. составляло 44 единицы [7]. По неуточненным данным, на 2010 г. это число выросло до 58 судов. Сохраняемые суда открыты для публики.



Таблица 3

Количество исторических судов по странам

	Нидерланды	Великобритания	Германия	Норвегия	США	Франция	Швеция	Япония	Россия
Судов с высшим статусом охраны	>1 000	>1 000	277	219	122	118	58	3	2
Всего исторических судов	2 500	>1 400	277	219	266	486	157	~60	~30

Каким историческим флотом располагает на сегодняшний день Россия?

В таблице 4 приведены корабли и суда, построенные до 1941 г. Общее число 14. Среди них только два являются объектами охраны ФЗ-73.

Общее число кораблей-музеев — около двух десятков, многие суда в течение длительного времени не имеют определенного статуса, поэтому назвать точную их цифру невозможно [1].

Исторические суда в эксплуатации — огромная редкость в России. «Седов», «Крузенштерн», «Коммуна» и «Н. В. Гоголь» — очевидные памятники истории, науки и техники. Присвоение им статуса памятников в соответствии с ФЗ-73 — дело первоочередной важности.

Анализ сложившейся ситуации**Минусы « – »**

Налицо отставание
Слабость общественных институтов
Неясно состояние исторического флота, нуждающегося в охране

Плюсы « + »

Намечены направления работы
Возможность учиться на опыте других
Относительно невысокая потребность в ресурсах из-за малого числа исторических судов

Имеющиеся у нас уникальные суда и корабли в самом ближайшем будущем могут безвозвратно исчезнуть, если не будет срочных действий, направленных на их защиту.

Первоочередные действия по защите исторического флота России

1. Скорейшее придание статуса федеральных памятников судам «Седов», «Крузенштерн», «Коммуна» и «Н. В. Гоголь».
2. Определение критериев и создание реестра исторических судов.
3. Выявление останков судов и кораблей, еще подлежащих восстановлению, стоящих по берегам морей, рек и других водоемов нашей страны.



Таблица 4

№ п/п	Название	Год постройки	Тип	Место базирования	Статус	Охранный статус
Корабли и суда, построенные до 1917 г.						
1	«Аврора»	1900	крейсер 1-го ранга	Санкт-Петербург	музей.	памятник федерального уровня
2	«Ангара»	1900	паром-ледокол	Иркутск	музей	—
3	«Н. В. Гоголь»	1911	пассажирский пароход	Северодвинск	в эксплуатации	памятник регионального уровня
4	«Коммуна»	1915	спасательное судно	Севастополь	в эксплуатации	—
5	«Красин»	1916	ледокол	Санкт-Петербург	музей	памятник федерального уровня
6	«Красный вымпел»	1910	сторожевой корабль	Владивосток	музей	—
7	«Святитель Николай»	1886	речной пароход	Красноярск	музей	—
Корабли и суда, построенные до Великой Отечественной войны						
8	«Красноярский рабочий»	1930	буксир	Красноярск	учебная база Красноярского детского речного пароходства	—
9	С-56	1939	ПА	Владивосток	музей	—
10	К-21	1939	ПА	Североморск	музей	—
11	Д-2 «Народоволец»	1927	ПА	Санкт-Петербург	музей	—
12	«Витязь»	1939	НИС	Калининград	музей	—
13	«Седов»	1921	4-х мачтовый барк	Мурманск	в эксплуатации	—
14	«Крузенштерн»	1926	4-х мачтовый барк	Калининград	в эксплуатации	—



4. Проведение юридического анализа Федеральных Законов № 73 «Об объектах культурного наследия», № 54 «О музейном фонде и музеях» и № 150 «О вывозе и ввозе культурных ценностей» — на предмет возможной их актуализации применительно к охране исторических кораблей и судов. И/или разработка необходимых подзаконных актов, действующих в этом направлении.

5. Изучение зарубежного опыта сохранения морского наследия. Взаимодействие с организацией Европейское морское наследие.

Список литературы

1. *Арутюнов Г. Б.* Корабли-памятники (энциклопедический справочник). Владивосток, 2003. 333 с.
2. *Рогачев Г. М.* Хранить вечно // Судостроение. 2009. № 4. С. 78–80.
3. *Федеральный Закон № 73-ФЗ от 25.06.2002* «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации».
4. *Чепелев В. П.* Галера «Тверь» и ее печальная судьба // Катера и Яхты. 2007. № 1(205). С. 134–137.
5. *Чепелев В. П.* Плезир-яхта и верейка императора // Морской сборник. 1996. № 9. С. 89–91.
6. *How to Apply the National Register Criteria for Evaluation.* National register bulletin. Washington, 2005. 54 p.
7. *Kobori Noburyuki.* Conservation of Boats and Ships: Situation and Future Tasks // Conservation of Vessels. Tokyo, 2002. P. 17–29.
8. «National Maritime Heritage Act» of 1994 Public Law 103–451.
9. *Tarashima Satoshi.* Protection of Maritime Cultural Properties in Japan: Its Present Conditions and Future Tasks // Conservation of Vessels. Tokyo, 2002. P. 6–10.
10. URL: www.cr.nps.gov/local-law/nhpa1966.htm

**Реплики исторических судов — элемент
национального морского наследия,
многоаспектность использования.
Мировой опыт и российские проблемы**

А. К. Толмачев

**Replicas of historic vessels—the element
of national maritime heritage, multi-purpose use.
Global Experience and Russian problems**

A. Tolmachev

The paper reviews the global experience in building replicas of historic ships, starting from the first attempt to reconstruct the Roman trireme in 1861 in France and ending with modern times. The composition of the world fleet of replicas on a model basis as well as affiliation ships to various countries are analyzed.

The conclusions about the availability of replicas for the population of these countries are made. The author shows the reasons of backwardness of Russia in building historical ship replicas. The main reason he sees the imperfection of laws and rules for the registration of ships. No legislation on maritime heritage.

Conclusion: Russia needs legislative and legal work. Adoption of laws on maritime heritage and changes in the rules for registration of historic ships. Popularization of maritime history can not be based only on the book and cinematic material. Needed bright full-scale objects, what are the replicas of historic ships along with the museum ships.

А. К. Толмачёв [A. Tolmachev] (✉)

Ассоциация «Морское наследие России», Россия [Association “Maritime Heritage of Russia”, Russia]

e-mail: altolm-spb@ya.ru



Replica (англ.) — точная копия. Репликами также называют точные копии устройств или механизмов, способные выполнять все функции оригинала. По отношению к копиям исторических судов это слово прочно вошло в словари большинства европейских стран. В России этот термин известен лишь специалистам. Причина тому — отсутствие самих реплик под российским флагом, несмотря на то, что наша страна обладает признанными в мире мастерами и традициями строительства реплик исторических судов.

Само значение слова *реплика* подразумевает создание копии с оригинала. Но в случае строительства судов-реплик оригиналы либо отсутствуют, либо являются неполными, если оригинал — археологическая находка. Даже при наличии сохранного оригинала, практически недостижимо доскональное соблюдение исторических технологий постройки. Таким образом, строительство судна-реплики — это всегда, скорее, попытка реконструкции, воссоздание по неполным данным, и, строго говоря, называть их «точными копиями» нельзя. Правильнее было бы использовать термин «исторически достоверная копия», не забывая при этом, что степень достоверности может быть различной.

История создания первых реплик исторических судов

Первая документированная попытка воссоздания судна минувших эпох была осуществлена во Франции Наполеоном III. По его приказу для показа на Парижской выставке 1867 г. было построено судно, внешне походившее на римскую трирему. В 1861 г. она была спущена на воду. Поскольку сведения о практическом античном судостроении во времена Второй империи были крайне скудными, судно строили по нормам XIX в. Оно получилось невероятно тяжелым, управлялось с огромным трудом, для его эксплуатации требовалась команда из 130 гребцов. Некорректно было бы называть эту галеру репликой, это была именно «попытка реконструкции». На выставке судно так и не было показано и закончило свой век мишенью для учебных стрельб.

К 400-летию первой экспедиции Колумба в Испании были воссозданы корабли флотилии Христофора Колумба. Всемирная выставка 1893 г. в Чикаго подтолкнула и Норвегию к воссозданию памятника национальной морской истории. Была построена копия Гокстадского судна эпохи викингов, найденного в 1880 г. неподалеку от Осло. В 1893 г. «Санта-Мария», «Пинта», «Нинья» и норвежский «Викинг» своим ходом пересекли Атлантику и по внутренним водным путям прошли от Нью-Йорка до Чикаго. Это можно считать первыми опытами реконструкции исторических плаваний.

Спустя десятилетие — к торжествам по случаю 200-летия Санкт-Петербурга — была построена первая российская реплика. В мае 1903 г. петербургская газета «Новости дня» писала: «11-го мая последует спуск на воду построенной городским общественным управлением колоссальной, представляющей собой точную копию голландских галер, пришедших в Неву во времена Петра Великого. Галера эта будет составлять центр речной процессии с ботиком Петра Великого в день 16-го мая».



Почему строятся реплики

Как видим, первые попытки воссоздания судов прошлого несли под собой идеологическую подоплеку. Сначала имперский дух, а затем патриотические резоны и пропаганда своей страны на международной арене. Сегодня можно выделить три основных типа побудительных мотивов, заставляющих людей браться за строительство реплик: научные, идеологические и социальные.

Уже в 30–40-х гг. XX в. реплики начинают использоваться в научных целях. Океанские плавания на репликах судов аборигенных народов, сделанные Эриком де Бишопом и его оппонентом Туром Хейердалом, заложили основы экспериментальной археологии в судостроении и мореплавании. Несмотря на всю спорность гипотез и подходов Хейердала, предложенный им метод оказался востребован. Экспериментальная археология завоевала популярность и стала бесценным источником практических сведений о кораблях и мореплавателях древности.

Реконструкции плаваний, известных по древним литературным источникам, совершенные Тимом Северином, позволили по-другому прочесть известные мифы и легенды. Увиденные с борта реплик вояжи аргонавтов и Одиссея, сделанные на двадцативесельной галере; трансатлантический переход по маршруту ирландского монаха св. Брендана на кожаной лодке; плавание от Омана до Гонконга на арабском буме (самая крупная разновидность дау) — далеко не полный список экспедиций Т. Северина. Они позволили найти конкретные географические привязки описываемых в эпосе путешествий и дали объяснения многим явлениям и событиям, ранее считавшимися вымыслами древних авторов.

Среди многих других ярких научных проектов последних десятилетий стоит выделить следующие:

- ✓ Исследование мореходных качеств тростниковых судов — проекты Абора I, II и III.
- ✓ Опыт по реконструкции судна минойской эпохи — «Минос».
- ✓ Постройка и изучение ходовых свойств и эргономики древнегреческой триеры — «Олимпия», осуществленные по проекту Моррисона и Коуэтса.
- ✓ Древнегреческое торговое судно Кирения II.
- ✓ Реплики судов викингов, построенные в музее Роскильда.
- ✓ Воссозданные по археологическим находкам ганзейские коggi.
- ✓ Реконструкция Арго II — пентеконтера, пятидесятивесельного греческого судна архаической эпохи.
- ✓ Плавание вокруг Африки на реплике финикийского судна в 2009–2010 гг.

Каждый научный проект воссоздания исторического судна, будь то крупное судно или лодка, приносит ученым новые знания. Зачастую именно ошибки, допущенные при проектировании и строительстве научной реплики, вскрывающиеся в ходе эксплуатации, становятся ключами к пониманию технологий и особенностей морской практики прошлого.



Каждая реплика — уникальное явление, несущее мощный просветительский и идеологический заряд. Наряду с музейными функциями, реплики активно используются на официальных государственных и международных массовых мероприятиях, выполняют воспитательно-патриотические задачи, рассказывая вживую о морской истории и славе страны. Это наглядные уроки истории с живым прикосновением к осязаемому прошлому. Появление реплик на международных морских фестивалях и регатах всегда проходит с аншлагом. Многие корабли, составляющие предмет национальной гордости, копируются многократно. Бывает, что такие проекты частично финансируются из государственной или муниципальной казны. Ведь старинное судно, выступающее в качестве посланца доброй воли, — весьма эффективный инструмент пропаганды своей страны или города в портах других стран.

Социальные цели и задачи занимают также весомое место. Тут и создание рабочих мест, и социальная реабилитация, и воспитание с профориентацией, «оморячивание» молодежи, модные ныне тимбилдинги и просто городские праздники.

Коммерческие мотивы в строительстве реплик встречаются редко. С точки зрения бизнеса, вложения в исторически достоверные реплики не приносят прибыли. К таким можно отнести суда, построенные для съемок фильмов с серьезным бюджетом. Скорее исключением из общего правила является спущенная на воду в 2005 г. копия корабля Шведской Ост-Индской компании «Гетеборг». Он создавался для развития шведско-китайских бизнес-контактов. Получив сертификат Det Norske Veritas, судно совершило плавание в Китай и обратно с заходами в порты 12 стран. Возвращение корабля в Швецию послужило поводом для официального визита председателя КНР и шведско-китайской встречи на высшем уровне.

Зачастую цели создания исторических копий тесно переплетены и поддерживают друг друга, вызывая эффект синергизма. Вот лишь пара примеров. Тур Хейердал, путешествуя на бальсовом плоту и папирусных лодках, ставил перед собой в основном научные цели. Сегодня музеефицированные «Кон-Тики» и «Ра-2» — это национальная гордость норвежцев и инструмент воспитания подрастающего поколения. Строительство копии корабля Голландской Ост-Индской компании «Батавия» задумывалось, в первую очередь, как социальный проект с задачами создания рабочих мест для реабилитации вчерашних наркоманов и безработной молодежи. Сейчас верфь в Лелистаде — это музей и научный центр, а на стапеле строится уже второй корабль.

Мировой флот реплик

Сегодня в сорока странах мира насчитывается не менее 360 копий исторических судов. При подсчете учитывались только музеефицированные и ныне здравствующие, т. е. плавающие, реплики. Не принимались в расчет реплики лодок. Данные могут быть неполными, но общие тенденции видны отчетливо.

Почти вся история мирового судостроения проиллюстрирована в репликах. Более пятой части всего флота реплик составляют копии



одно-двухмачтовых судов XVIII — начала XX вв. (шхуны, кечи, люггеры и т. п.). Они лучше изучены, а кое-где даже еще не забыты, зачастую надежнее и проще в эксплуатации, чем их более древние предшественники. Обилие копий кораблей викингов и ганзейских коггов отражает именно относительную многочисленность археологических находок судов этих типов. В одном только Музее кораблей викингов в Роскильде построено семь таких реплик (и еще более двух десятков традиционных скандинавских лодок).

Значительное число копий судов эпохи великих географических открытий связано с различными проектами как в странах отправлявших экспедиции на поиски новых земель, так и в странах, открытых этими экспедициями. Наиболее популярны реплики судов Христофора Колумба, среди них «Санта-Мария», безусловно, абсолютный лидер, с 1892 г. ее воссоздавали не менее 14 раз.

Заметен большой интерес к традиционным судам Азиатско-Тихоокеанского региона. Вероятно, в ближайшем будущем можно ожидать всплеска строительства реплик в Китае, пропаганда великой истории Поднебесной на международной арене продолжает набирать обороты.

Бесспорным лидером являются Соединенные Штаты. Строят реплики даже Швейцария и Чехия. Горная Армения построила «Киликию» — реплику средневекового судна, обошедшую вокруг Европы. Россия в этом пестром разнообразии занимает 14 место. Украина и Финляндия уступают нам лишь по 1 судну (данные на 2010 г.).

Но абсолютные цифры мало что отражают. Каково истинное положение дел в стране с самой протяженной в мире береговой линией и великими мировыми реками, можно понять, посчитав распространенность копий исторических судов на душу населения. Этот показатель, рассчитанный для 16 стран, лидирующих по количеству судов, оказывается для России совсем мрачным: 1 судно на 20 млн человек населения!

Диаграмма 1. Типы судов в мировом флоте реплик



Диаграмма 2. Распределение реплик по странам

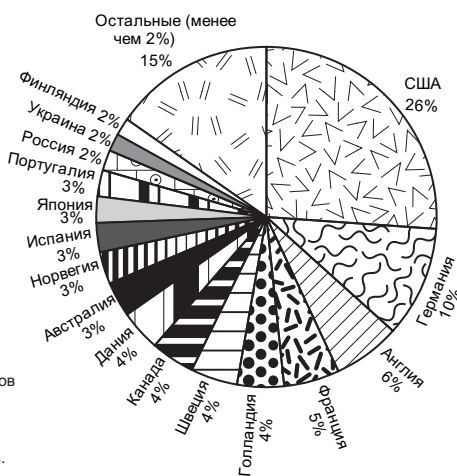
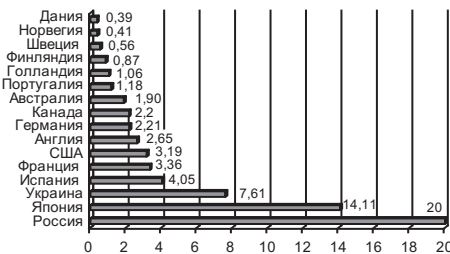




Диаграмма 3. Доступность реплик исторических судов для населения



В чем же причины? Ведь есть свои традиции, можно даже говорить о школе строительства исторических копий. В 2009 г. из Архангельска ушла в Норвегию реплика королевской яхты «Британия» — копия высочайшего уровня. В Петрозаводске репликами русских и поморских судов знаменит клуб «Полярный Одиссей», построенные там су-

да ходили на Святую Землю, на Шпицберген, вокруг Скандинавии. Поморскую лодью «Святитель Николай» прекрасно помнят в портах Европы до самого Бреста. Суда, построенные на верфи деревянного судостроения «Варяг» в том же Петрозаводске, ходят под флагами самых разных стран мира. Фрегат «Штандарт» — первый флагман Балтийского флота — знаменит теперь не только в Европе, но и у себя на Родине благодаря празднику выпускников питерских школ «Алые Паруса».

Но где же эти прекрасные образцы отечественной морской истории? Они столкнулись с бесстрастными льдинами юридического поля. «Штандарт» вынужден зимовать в европейских портах, сократив свои молодежные корабельные программы. «Святитель Николай» не выходит за пределы Онежского озера. Продукция «Варяга» уходит за рубеж. Испытывают серьезные затруднения с регистрацией московская лодья «Святитель Петр» и питерская «Славия» — реконструкция древнерусской ладьи, основанная на археологических, изобразительных и этнографических материалах. Неужели в стране с великой морской историей и самой протяженной береговой линией не берегут морских традиций и не хранят свое морское наследие?

Налицо системный кризис: отсутствие четких правил на пересечении поля, контролируемого Регистрами, и энтузиазмом людей, желающих прославлять отечественную морскую историю и культуру, воссоздавая лучшие ее образцы. Официальные органы регистрации то пытаются уложить уже готовые суда в прокрустово ложе Инспекции по маломерным судам, то определяют старинный парусник как спортивное судно. Конфликт между современными требованиями безопасности и приемами, по которым строили корабли наши деды и прадеды, может быть решен. Пример в этом показывают страны, занимающие лидирующие позиции в приведенных диаграммах.

Каким же образом этот вопрос разрешен на Западе, где требования к безопасности никак не ниже? Путем разумных компромиссов. В странах-лидерах существуют специальные правила, и/или специальные регистры (или их подразделения) для регистрации исторических судов. Во многих из них реплики законодательно приравнены к оригинальным историческим судам и подпадают под законы о морском наследии. Тщетные попытки решить вопрос о создании такого регистрирующего органа или подразделения в одном из уже существующих повторяются энтузиастами на протяжении последних лет. Результат пока скорее отрицательный. А между тем в стране зреют новые проек-



ты строительства реплик. Строители реплик либо вынуждены искать юридические лазейки, либо, как это происходит в Воронеже, прибегать к профанации. Решение построить копию «Гото Предестинации» вылилось в закладку стального судна, которое, несомненно, получится подрегистровым, но к петровскому кораблю отношения иметь не будет.

С точки зрения сухого прагматизма вопрос: Почему копии российских исторических судов чувствуют себя неуютно в своей стране? — может показаться надуманным. Но не одним трезвым расчетом жив человек, ему необходимо чувство корней, ощущение сопричастности к истории своей страны, гордость, наконец. Как тут могут помочь реплики?

Вот групповой портрет (см. рис. 1) в интерьере французского порта Брест, слева направо на нем: Фрегат «Штандарт» — первый флагман Балтийского флота 1703 г. Каракка «Мэтью», на такой Джон Кабот в 1497 г. открыл Ньюфаундленд. Ганзейский когг из Киля — копия археологической находки, датированной 1380 г. Далее виден английский «Гранд Тюрк», снимавшийся в сериале о Хорнблауре, прототипом ему послужил фрегат «Бландфорд» 1741 года постройки. Справа, дальше всего от зрителя, австралийский «Эндевор» — бывший угольщик из Витби, на таком Джеймс Кук совершил свое первое плавание. Это только небольшой фрагмент морского фестиваля 2004 г. Запоминающаяся картина. Чтобы взглянуть на нее, в Брест приезжают до 6 млн туристов. При правильной организации проведение таких событий может быть весьма выгодным.

Популяризация морской истории не может опираться лишь на книжный, кинематографический и музейный материал, необходимы яркие полномасштабные объекты, каковыми наряду с кораблями-музеями являются реплики исторических судов. Должно быть, пора расколоть паковый лед устаревших законов и дать «добро» на строительство и выход в море российскому морскому наследию. В России необходима законотворческая и юридическая работа, принятие законов о морском наследии и внесение изменений в правила регистрации исторических судов и их реплик.



Рис. 1. Парусный фестиваль Брест-2004



Список литературы

1. *Балаян К.* Воссоздание древнеармянского корабля // Изучение памятников морской археологии. СПб., 2004. Вып. 5. С. 134–140.
2. *Георги В. С., архимандрит Августин (Никитин).* К Святой Земле под парусом «Надежды». Петрозаводск, 1992. 243 с.
3. *Крайнюков В. Г., Мартусь В. В.* «Штандарт»: 28-пушечный фрегат. 1703. СПб., 1998. 128 с.
4. *Окороков А. В.* Проект «Кирения II»: мореплавание по-древнегречески // Нептун XXI век. 2009. № 2. С. 52–57.
5. *Северин Т.* По пути Синдбада; Острова пряностей; Золотые Антилы. М.; СПб, 2009. 816 с.
6. *Северин Т.* Путешествие на «Брендане»; По пути Ясона; Экспедиция «Улисс». М.; СПб, 2008. 672 с.
7. *Сенкевич Ю. А.* На «Ра» через Атлантику. М.; Л., 1973. 189 с.
8. *Сорокин П. Е.* Путешествие на ладье «Славия» вокруг Ладожского озера // Культурное наследие Российского государства. СПб., 2003. Вып. 4.
9. *Хейердал Тур.* Путешествие на «Кон-Тики». «Ра». М., 1977. 516 с.
10. *Coates John F.* The trireme sails again // Scientific American. 1989. 261(4). P. 68–75.
11. *Görlitz Dominique.* Schilfboot ABORA segelen gegen den Wind im Mittelmeer. Hamburg, 2000. P. 176.
12. *Morrison J. S., Coates John F.* Athenian. Trireme: the History and Reconstruction of an Ancient Greek Warship. Cambridge University Press, 1986.

ГЛАВА 4

Объекты историко-культурного и природного наследия



CHAPTER 4

Objects of Historical, Cultural and Natural Heritage

Форты Кронштадта — настоящее и будущее

Л. И. Амирханов

Forts of Kronstadt—Present and Future

L. Amirhanov

The article tells the dramatic story of the forts of Kronstadt. The complex of 19 forts is now disintegrated, some forts may be considered dead. Only the forts belonging to the Military do represent a lucky exception.

The main danger for the structures is corrosion of concrete. The forts are gradually but inexorably going to ruin. To save them, it is necessary to: (a) put the forts of Kronstadt on the list of historical objects; (b) inventory the forts making the appropriate cadastre documents; (c) organize the guarding of the forts; (d) begin conserving the most suffered objects; (e) elaborate the State conception of developing the forts as historical and cultural reserve; (f) annul the decision made by the Governor of St. Petersburg which makes it possible to transfer some forts to private-owners; (g) create a museum of fortress artillery on Ft. Todtleben, in cooperation with the Ministry of Emergencies, the Ministry of Culture, the Leningrad Naval Base, the Central Naval Museum, the Museum of Kronstadt's History; (h) incorporate Ft. Todtleben in the nautical practice programme which is made by the National Association of Sailing Training and supported by the State Centre of Military History and Culture associated with the Russian Government.

Основные этапы истории Кронштадтских фортов известны достаточно хорошо. Правда, «белых пятен» еще предостаточно. Работа в архивах, полевые исследования позволяют надеяться на то, что начатая нашим издательством серия книг о фортах¹ будет успешно продолжена. Однако есть серьезные опасения, что возможность проводить

Л. И. Амирханов [L. Amirhanov] (✉)

Издательство «Остров», Россия [The publishing house “Ostrov”, Russia]

¹ *Ткаченко В. Ф.* Форт «Красная Горка» СПб., 2007; *Амирханов Л. И., Голиков Ю. П. и др.* Форт «Император Александр I». СПб., 2008; *Ткаченко В. Ф.* Форт «Ино». СПб., 2009; *альманах «Цитадель»* № 14–18 и др.



исследования на месте скоро закончится. Судьба фортов — это большой вопрос, на который ответить сейчас вряд ли кто-нибудь сможет.

Один из основных факторов, отрицательно влияющих на будущее фортов, заключается в том, что крепость Кронштадт, состоящая из 19 фортов, строившаяся и развивавшаяся как единый комплекс, ныне разъединена. Каждый форт, если и живет, то своей, не связанной с другими, жизнью, часть фортов уже можно считать умершими. Некоторое исключение составляют форты, принадлежащие военным.

Остановимся, прежде всего, на них. Форт «Кроншлот» — как известно, первый форт Кронштадта (Южный фарватер) — как и все, принадлежащие военным, простым смертным недоступен. Здесь находится станция размагничивания кораблей, которая, правда, уже давно ничего не размагничивает, но отказаться от этого форта военные не хотят, и правильно делают, поддерживая форт в более-менее хорошем состоянии. То же самое касается форта «Император Петр I» — здесь располагаются разного рода склады.

А вот другой форт, принадлежащий военным, — «Риф» (западная оконечность острова Котлин) — подвергся некоторой перестройке. Причем строители сняли и выкинули подлинные оконные рамы казематов и установили современные стеклопакеты. Смотрится такое сочетание просто дико. Этот форт интересен, прежде всего, тем, что здесь проводились интереснейшие опыты. Обстрелу подвергались различного рода бетонные постройки, результаты опытов оказали существенное влияние на развитие фортификации. К сожалению, в металлолом была отправлена уникальная скрывающая артиллерийская установка калибра 57 мм.

Вернемся на Южный фарватер. Самый импозантный форт — «Император Александр I». Он находится в ведении Администрации президента России. И если в недавние бесхозные годы здесь устраивались «кислотные» дискотеки, то сейчас — корпоративные вечеринки для «креативных компаний». На мой взгляд, форт, на котором была Особая лаборатория КОМОЧУМ, форт, где погибли, заразившись чумой, два выдающихся врача, — не самое лучшее место для подобных мероприятий. Но руководство считает иначе. Правда, денег на реставрацию заработать всё равно не удастся, а администрация президента денег не выделяет. Превратить «Чумной» в копию «Баярда» пока не получается.

Этот форт ближе других расположен к фарватеру, на котором ведутся дноуглубительные работы. Несмотря на все протесты, гневные письма, власти Петербурга продолжают создавать новый фасад города. Кроме того, предполагается намыть территорию для элитного жилья на северном берегу Финского залива в районе Горской. Отметим лишь, что масштабное вмешательство в природу еще никому пользы не приносило. А «Чумной» уже начал наклоняться в сторону фарватера — об этом свидетельствуют поставленные два года назад «маяки»².

Остатки взорванного форта «Император Павел I», видимо, ждет новая жизнь. Правда, даже думать об этом страшно. Всерьез рассматри-

² Получить информацию об истинном положении дел на «Чумном» у сотрудников Дворца Конгрессов не удалось.



Рис. 1. Форт «Кроншлот». Фото 1989 г.

вается вариант установки здесь стометровой фигуры Андрея Первозванного. При всем моем уважении к покровителю русских моряков более идиотское решение трудно представить. И получается, что на новые памятники деньги есть, а на восстановление старых — нет. Печально выглядят и бесхозные номерные форты южнее фарватера.

Форт «Константин» — один из самых интересных фортов Кронштадта. Здесь сохранился уникальный броневой бруствер системы инженера Шведе и многие другие интересные сооружения. «Константин» взят в аренду автобусным предприятием «Третий Парк». Новый хозяин первым делом восстановил гидроизоляцию перекрытий, вычистил казематы. Можно только поблагодарить руководство «Третьего Парка», которое выделяет немалые деньги на реставрацию форта. Правда, эта реставрация (в некоторых случаях больше подходит слово реконструкция) вызывает несколько вопросов.

Например, на батарее Шведе ликвидирован подлинный пол, имеющий специальный наклон для установки поворотных рам орудийных станков. Все верхние бетонные конструкции б-дм батареи, как, впрочем, и фасад горжевой казармы, покрашены в серый цвет, не имеющий ничего общего с исторической достоверностью. Понятно желание заказчика получить некий единообразный цвет под «бетон», хотя рядом находятся бетонные поверхности, еще не затронутые «реставрацией» и имеющие совершенно другой цвет, подобрать оттенок которого не составляет никакой проблемы. Согласно архивным изысканиям и натурным обследованиям фортов крепости, фасад батареи должен иметь цвет «светлая охра». Так сейчас покрашен, к примеру, фасад здания Адмиралтейства.

Все орудийные основания забетонированы, и закладные детали орудийных лафетов исчезли. Узкоколейный путь в погребах боезапаса, как, впрочем, все полы, залит некой современной «мастикой», которая



Рис. 2. Форт «Император Александр I». Фото 1898 г.

уже не выдержала морозов зимы 2009/2010 гг., растрескалась и подлежит замене. Налицо факт нарушения элементарного правила реставратора — используй при работах тот материал, который применяли твои предки. В данном случае достаточно было использовать обычную стяжку (причем для ремонта только дефектных мест, оставив подлинные участки пола нетронутыми) на основе портландцемента (отношение цемент-песок — 1:2). После подобного ремонта на форту «Тотлебен» стяжка держится уже 20 лет. Закладные части для поворотных кругов в тех же погребах боезапаса также исчезли.

К сожалению, эта часть форта потеряла вид исторического памятника и напоминает современный павильон с претензией на старину. Однако остальные работы выполнены вполне достойно. Особенно это касается кирпичной казармы, находящейся в горже 6-дм батареи.

Наиболее печально обстоит дело на форте «Ино». Сейчас как такового форта практически нет — есть кое-какие остатки. Башенная батарея, засыпанная кусками бетона, кое-где фрагменты орудийных оснований. Взорванный и нами, и финнами форт, скорее всего, будет застроен коттеджами. Уж слишком это лакомый кусок — сосны, чистейший воздух, даже нельская грязь сюда не доходит. Одна надежда на Военный университет им. Комаровского (бывшее ВВИТКУ). Часть территории по-прежнему закреплена за ними, и есть энтузиасты, которые прилагают сейчас все усилия для создания музея. Их вдохновил успех «Красной Горки». Полтора года борьбы привели к тому, что флот согласился с местной властью и одобрил создание музея в «Красной Горке», взяв на себя охрану уникальных артиллерийских транспортеров ТМ-3-12 и ТМ-1-180.

За прошедший год члены военно-исторического общества «Форт «Красная Горка» и добровольцы очистили от мусора ряд объектов форта. Восстановили на братском захоронении мраморную плиту и установили уже вторую каску на месте сплеченной бронзовой бескозырки.



При финансовой помощи правительства Ленинградской области изготовлен памятный знак и мемориальная доска в память о взрыве на форту 19 августа 1918 г., а также отреставрирован фасад большого артиллерийского погреба. Внутри погреба расчищен каземат, в котором концентрируются экспонаты для музея форта «Красная Горка». Каземат обрел стальные двери и броневые крышки для окон. Восстановлены отопление и вентиляция.

Однако разминирование оставшихся на форту снарядов приостановлено. Оно изначально было разбито на три года. Программа двух лет была успешно выполнена, а в прошлом году работы не проводились. На запрос о перспективах министерство обороны до сегодняшнего дня не ответило. Мы начинаем подозревать худшее. А ведь если не будет разминирования, то не последует и передачи земли и объектов Минобороны правительству Ленинградской области для создания Государственного музея на форту Красная Горка. Общество «Форт «Красная Горка»» инициирует новую кампанию давления на Минобороны, ведь разминирование форта необходимо, в первую очередь, в целях безопасности жителей форта и его ближайших окрестностей.

Совсем недавно опять появились слухи о желании нового главкома отменить все решения, принятые по созданию музея. И здесь планируется застроить территорию форта коттеджами. Поэтому будущее большей части фортов пока в тумане. Дождемся ли мы свежего ветра, который этот туман разгонит?

Обратимся к фортам северного фарватера.

Семь номерных Северных фортов расположены как раз в районе дамбы. Мимо них ежедневно проезжают тысячи людей, но мало кто интересуется этими заброшенными островами:

1-й — хозяина нет, металл срезан, в том числе и ограждение, которое хорошо видно на обложке альманаха «Цитадель» № 14. Повсюду — заросли кустарника, разрушающие бетон. Этот форт соединен с островом Котлин дамбой и с точки зрения музеификации — один из самых интересных. Однако министерство обороны рассматривает проект переноса в Кронштадт всех военно-морских учебных заведений Петербурга, предполагая и здесь намыть огромную территорию. Тогда 1-й Северный просто исчезнет;

2-й — ситуация подобная — разруха;



Рис. 3. Так сегодня выглядит бывшее помещение церкви форта «Обручев». Фото 2008 г.



3-й — практически перестал существовать. Сначала его засыпали песком, а потом вместе с песком «увезли» половину форта;

4-й «Зверев» — после известных пожаров представляет собой страшное зрелище, особенно в казематах;

5-й — пристанище для рыбаков, состояние подобно первым двум;

6-й — принадлежит институту «Гидроприбор», но состояние форта не намного лучше остальных, и главное то, что, судя по всему, «Гидроприбору» этот форт не нужен, но использовать его в «мирных» целях руководство института не собирается;

7-й — взят в аренду на 49 лет и уже рекламируется как стоянка яхт и катеров.

Форты «Обручев» и «Тотлебен» расположены между Котлином и Сестрорецком. Они построены перед Первой мировой войной и имели на вооружении 6-дм и 10-дм орудия, в 1920-х гг. здесь были установлены 203-миллиметровые башенные установки крейсера «Рюрик», построенного в Англии. Усилиями туристов «Обручев» давно превратился в помойку. На «Тотлебене» героическим трудом В. Ф. Ткаченко и его друзей наведен хоть какой-то порядок, 20 лет по согласованию с КГИОП здесь существует охранный пост, который не только не позволяет мародерам срезать оставшиеся металлические конструкции (что давно сделано на остальных бесхозных фортах), но и проводит большую воспитательную работу. Каждый год здесь устраивает летний лагерь молодежная организация «Atlantic Challenge» (подготовка экипажа парусно-гребной лодки — «Капитанская гичка»). Проводятся бесплатные экскурсии, но тех, кто приходит на форт с водкой, мы не пускаем. Была красивая идея создать на «Тотлебене» международный экологический лагерь, но, не обеспеченная деньгами, она угасла сама собой. Впрочем, деньги, может, кто-то и получил, но до форта они не дошли.



Рис. 4. 45-миллиметровая батарея № 115 форта «Тотлебен»

Справа видна деструктурированная поверхность бетонного массива. Слева — растительность, разрушающая корнями бетонные основания орудийных двориков. Фото 2009 г.



Рис. 5. Ремонт гидроизоляционной стяжки на форте «Тотлебен». Фото 2002 г.

Весной 2008 г. на «Тотлебене» случилась беда. На форт проникли малолетние мародеры. Взрослого человека лед уже не держал, а 13-летнего мальчишку — запросто. Рыбаки их видели, но сделать, разумеется, ничего не могли, даже если бы очень хотели. Этим «продвинутым» юношам удалось сломать замки на дверях в жилой каземат. В нем они сожгли всё, что могло гореть: столы, стулья, матрасы, одежду, наши книги. Выбили все стекла. Нам понадобилось несколько месяцев на восстановление уничтоженного.

Тем не менее, охранный пост на «Тотлебене» существует, работы по сохранению форта хоть и медленно, но продолжаются. Так, с 10 мая по 31 августа 2010 г. охрану форта осуществляли два человека. Им помогли участники учебно-тренировочного лагеря МЧС (СЗР ПСО), которые, кроме того, выполнили ремонт памятника артиллеристам форта, погибшим в 1941–1944 гг.

С 31 августа по 10 ноября 2010 г. охрану форта осуществляли три человека. Они восстановили по историческим образцам булыжную вымостку проходов и площадок так называемых сквозняков на мортирной батарее с удалением самосеивной растительности и подроста. Проведена работа по восстановлению гидроизоляции технологических швов в бетонном массиве северного крыла форта (жилые помещения вахты).

На южном крыле форта произведены работы начального этапа по восстановлению элементов жилого каземата как дополнительного помещения для проживания вахты форта, что позволит в дальнейшем более успешно осуществлять охрану территории.

Отсутствие запасов провианта, дров и дизельного топлива, а также неблагоприятная погодная обстановка (начальный период образования льда) вынудили вахту форта покинуть объект до установления прочного ледового покрова.



Однако бороться с природой одиночкам не под силу. Дело в том, что на всех фортах, построенных из бетона, медленно, но неумолимо происходит его коррозия. Этот сложный химический процесс выражается в том, что под воздействием дождевой воды вымываются частицы цемента. Форты просто разрушаются. Таким образом, если не принять срочные меры, форты Кронштадта просто исчезнут. Для их спасения необходимо:

1. Внести форты Кронштадта в реестр исторических объектов.
2. Провести инвентаризацию фортов с оформлением соответствующих кадастровых документов.
3. Организовать охрану фортов.
4. Начать консервацию наиболее пострадавших объектов.
5. Разработать государственную концепцию развития фортов как историко-культурного заповедника.
6. Отменить решение губернатора Санкт-Петербурга о возможной передаче отдельных фортов в частные руки.
7. Совместно с МЧС, министерством культуры, Ленинградской Военно-Морской базой, Центральным Военно-Морским музеем, Музеем истории Кронштадта создать на форту «Тотлебен» музей крепостной артиллерии.
8. Включить форт «Тотлебен» в программу морской практики, организуемую Национальной ассоциацией парусной подготовки при поддержке Государственного военного историко-культурного центра при правительстве РФ.

Сайменский канал как объект культурного наследия

К. В. Бахметьев

Saimaa canal as object of cultural heritage

K. Bakhmetyev

The Saimaa Canal was built in 1845–1856. It connects Lake Saimaa and Baltic Sea. The Saimaa canal has current form after reconstruction in 1963–1968.

There are many historical sites, such as old locks and monuments, at the Saimaa Canal. Old locks, bridges and monuments are objects of cultural heritage. They may be interesting for tourism. Historical sites of the Saimaa Canal in Finland are fairly convenient for tourists. In Russia they are in much worse condition. Some old locks and monuments are in a thicket of bushes and trees and difficult to access. In the future, these objects may be adapted for tourism. As “minimum program” may clear old locks and monuments from the thicket of bushes and trees, make walkways, signs and information boards. As “maximum program” may restore the historic form of the old locks, which are not in use in hydraulic structures of new channel. There are museum areas and tourist sites may be made near restored locks.

Введение

Сайменский канал был построен в 1845–1856 гг. и соединил судоходным путем систему озер Сайма с Балтийским морем. Современный вид Сайменский канал приобрел в результате реконструкции 1963–1968 гг.

Помимо своего транспортного значения, Сайменский канал представляет собой памятник истории. На Сайменском канале сохранилось много исторических объектов, среди которых можно выделить, прежде всего, сами старые шлюзы, построенные в 1845–1856 гг. В ходе реконструкции 1963–1968 гг. новые шлюзы строились рядом со старыми. Благодаря этому многие старые шлюзы сохранились до наших дней. Кроме этого, вдоль Сайменского канала установлены многочисленные памятники.

К. В. Бахметьев [K. Bakhmetyev] (✉)
Интернет-ресурс: <http://saimaankanava.info>



Сооружения старого Сайменского канала

Старые шлюзы на Сайменском канале сложены из гранитных блоков. На канале имелись однокамерные, двухкамерные и трехкамерные шлюзы. На всех шлюзах были установлены деревянные двустворчатые шлюзовые ворота. Ворота открывались и закрывались вручную с помощью механизмов с зубчатыми рейками. Для впуска и выпуска воды на каждом воротах имелись затворы. Затворы открывались и закрывались вручную с помощью механизмов с зубчатыми рейками.

В ходе реконструкции Сайменского канала некоторые старые шлюзы были полностью разобраны, некоторые приспособлены для использования в гидроузлах нового канала, некоторые остались в стороне от нового русла и в настоящее время не используются. По состоянию на 2004–2010 гг. в том или ином виде сохранились шлюзы № 2–4 «Мялкия», № 5 «Малая Мустола», № 6–8 «Мустола», № 13–15 «Большой Пялли», № 16–18 «Лиетъярви», № 19–20 «Ряттиярви», № 21–22 «Сяркиярви», № 23–24 «Парвила», № 25–27 «Юстила» и № 28 «Лавола». Состояние шлюза № 11 «Ряйхя» остается неизвестным.

Старые шлюзы «Мялкия», «Малая Мустола» и «Мустола» в настоящее время находятся на территории Финляндии, старые шлюзы «Ряйхя», «Большой Пялли», «Лиетъярви», «Ряттиярви», «Сяркиярви», «Парвила», «Юстила» и «Лавола» находятся на территории России.

У большинства ныне существующих шлюзов старого Сайменского канала сохранились гранитные стенки, но отсутствуют шлюзовые ворота и механизмы. К таким объектам относятся шлюзы № 2–4 «Мялкия», № 6–8 «Мустола», № 13–15 «Большой Пялли», № 16–18 «Лиетъярви», № 19–20 «Ряттиярви», № 21–22 «Сяркиярви», № 25–27 «Юстила» и № 28 «Лавола». Шлюзы № 2–4 «Мялкия», № 6–8 «Мустола», № 16–18 «Лиетъярви», № 19–20 «Ряттиярви» и № 25–27 «Юстила» при реконструкции канала были приспособлены для использования в качестве водосливных каналов у новых шлюзов. Шлюзы № 13–15 «Большой Пялли» и № 19–20 «Ряттиярви» при реконструкции канала были частично погребены под насыпью автодороги.

Среди старых шлюзов следует особенно выделить шлюз № 5 «Малая Мустола» и шлюз № 23–24 «Парвила». У этих шлюзов помимо гранитных стенок частично сохранились шлюзовые ворота и механизмы.

У шлюза № 5 «Малая Мустола» по состоянию на 2004–2005 гг. сохранились нижние шлюзовые ворота с механизмами привода ворот и выпуска воды из шлюза. Верхние шлюзовые ворота не сохранились. На их месте была сооружена бетонная стенка, которая сдерживала уровень воды в верхнем бьефе шлюза. В 2008–2009 гг. на шлюзе была проведена реставрация. Были восстановлены верхние шлюзовые ворота с механизмами привода ворот и впуска воды в шлюз. Шлюз приобрел вид, наиболее близкий к тому, который он имел в годы своей работы.

У двухкамерного шлюза № 23–24 «Парвила» по состоянию на 2008 г. сохранились не только гранитные стенки, но также нижние и средние деревянные шлюзовые ворота и — частично — механизмы. Верхние шлюзовые ворота не сохранились. На их месте установлена бетонная стенка, которая сдерживает уровень воды в верхнем бьефе шлюза.



Памятники

Вдоль Сайменского канала установлены многочисленные памятники. Среди них следует особо выделить серию памятников строителям Сайменского канала, установленных по его берегам еще в XIX в. Эти памятники представляют собой гранитные камни на постаментах. На граните выбиты надписи, посвященные строителям канала.

В данной серии памятников выделяются памятники в честь генерал-губернаторов Финляндии князя Меншикова и графа Берга. Надписи на памятниках выбиты с двух сторон на двух языках: русском и финском. На остальных памятниках надписи выбиты только с одной стороны и только на финском языке.

У новых шлюзов «Мялкия» и «Брусничное» («Юстила») установлены памятники в честь реконструкции канала в 1963–1968 гг. У шлюза «Мялкия» также установлен памятник в честь 150-летия Сайменского канала.

Сайменский канал как туристический объект

Старые шлюзы, мосты, памятники и прочие сооружения старого Сайменского канала являются интересными достопримечательностями и могут представлять интерес как туристический объект. Сооружения старого Сайменского канала, находящиеся в настоящее время на территории Финляндии, достаточно удобны для посещения туристами.

Наиболее интересен участок канала с сохранившимися старыми шлюзами № 2–4 «Мялкия», № 5 «Малая Мустола» и № 6–8 «Мустола». Вдоль старого русла Сайменского канала проложены удобные пешеходные дорожки. На дорожках установлены информационные стенды с картами канала и описанием. Шлюз № 5 «Малая Мустола» в настоящее время отреставрирован и воссоздан в его историческом облике.

Рядом со шлюзом № 2–4 «Мялкия» расположен музей Сайменского канала. Вдоль финляндской части Сайменского канала проходит трасса национального велосипедного маршрута Финляндии № 13.



Рис. 1. Памятник в честь генерал-губернатора Финляндии графа Берга



Исторические объекты Сайменского канала, находящиеся на территории России, пребывают в гораздо худшем состоянии. Те шлюзы, которые не используются в современных гидроузлах, заросли лесом и кустами. Некоторые памятники также стоят в густых зарослях и труднодоступны для осмотра.

В перспективе данные объекты могли бы быть благоустроены для туризма. В качестве «программы минимум» по благоустройству исторических объектов Сайменского канала можно было бы осуществить расчистку старых шлюзов и памятников от зарослей кустов и деревьев, оборудование пешеходных дорожек для осмотра, указателей и информационных стендов. В качестве «программы максимум» можно рассмотреть вопрос о восстановлении исторического облика старых шлюзов, не используемых в настоящее время в качестве элементов современных гидроузлов, подобно шлюзу № 5 «Малая Мустола» в Финляндии. Рядом с восстановленными шлюзами можно организовать музейные зоны и объекты туристической инфраструктуры.

На территории, прилегающей к Сайменскому каналу, можно выделить несколько интересных ландшафтных зон, перспективных для организации туризма.

Территория, прилегающая к шлюзу № 28 «Лавола»

Старый шлюз № 28 «Лавола» расположен между Новинским заливом (озером Юстиланъярви) и бухтой Защитной (Суоменведенпохья). На этом участке трасса Сайменского канала была проложена по естественной протоке, соединявшей бухту Суоменведенпохья с озером Юстиланъярви. На протоке имелся порог, для обхода которого и был сооружен шлюз «Лавола».

При реконструкции канала с севера от шлюза «Лавола» параллельно двум уже существовавшим протокам была прорыта еще одна широкая протока. В результате уровень воды в верхнем бьефе шлюза сравнялся с нижним бьефом. Необходимость в шлюзе на этом месте отпала.



Рис. 2. Старый шлюз № 28 «Лавола»



По состоянию на 2007 г. у шлюза «Лавола» русло Сайменского канала разделяется на три протоки и образует два острова. С южной стороны от островов проходит старая естественная протока. С северной стороны — новая протока, по которой проходит современный судоходный фарватер. Между двумя островами находится протока, на которой расположен шлюз «Лавола». В результате шлюз оказался между двумя островами, что осложняет доступ к нему. Попасть на шлюз можно только на лодке или — зимой — по льду.

Старый шлюз № 28 «Лавола» в настоящее время не используется в качестве элемента современных гидроузлов. Поэтому в перспективе возможно воссоздание его исторического облика. На островах у шлюза возможна организация туристической инфраструктуры. Для удобства доступа к шлюзу было бы целесообразно построить мост между островами и восточным берегом Сайменского канала. На старом русле Сайменского канала можно обустроить гостевые причалы для туристов, прибывающих на катерах и яхтах.

***Территория, прилегающая к старым шлюзам
№ 21–22 «Сяркярви» и № 23–24 «Парвила»***

Эта территория интересна тем, что здесь старое и новое русло Сайменского канала расходятся. Там сохранился участок старого русла длиной около километра. На данном участке старого русла находятся старые шлюзы № 21–22 «Сяркярви» и № 22–23 «Парвила». На новом русле канала расположен современный шлюз «Искровка».

Старый шлюз № 21–22 «Сяркярви» стоит сразу же за местом разветвления старого и нового русла канала. Шлюз двухкамерный. У старого шлюза «Сяркярви» сохранились гранитные стенки. Шлюзовые ворота и механизмы отсутствуют. На месте верхних шлюзовых ворот установлена бетонная стенка, которая сдерживает уровень воды в верхнем бьефе шлюза. Ранее на шлюзе располагался разводной мост. По состоянию на 2008 г. разводной мост полностью не сохранился. На его месте



Рис. 3. Старый шлюз № 21–22 «Сяркярви»



Рис. 4. Старый шлюз № 23–24 «Парвила»

построен неразводной пешеходный мост. У старого шлюза «Сяркярви» установлен памятник в честь губернатора Выборгской губернии барона фон Котена.

Старый шлюз № 23–24 «Парвила» расположен рядом с современным шлюзом «Искровка» («Сяркярви») с северо-восточной стороны от современного шлюза. Шлюз двухкамерный. Старый шлюз «Парвила» сохранился несколько лучше других. У шлюза имеются нижние и средние деревянные шлюзовые ворота и частично механизмы привода шлюзовых ворот и выпуска воды из шлюза. Верхние шлюзовые ворота не сохранились. На их месте установлена бетонная стенка, которая сдерживает уровень воды в верхнем бьефе шлюза. Шлюзовые ворота и механизмы частично сгнили. Шлюз сильно зарос деревьями и кустами. У старого шлюза № 23–24 «Парвила» установлен памятник в честь инженера барона фон Розенкампа.

Старые шлюзы № 21–22 «Сяркярви», № 23–24 «Парвила» в настоящее время не используются в качестве элементов современных гидрозвулов Сайменского канала. Поэтому в перспективе возможно воссоздание их исторического облика. К шлюзам имеется подъезд с суши по грунтовой дороге, отходящей от автодороги Выборг — Лаппеэнранта через мост на современном шлюзе «Искровка» («Сяркярви»).

***Остров между Большим и Малым Цветочными озерами
(Ряттиярви и Сяркярви)***

Этот остров образовался искусственно в результате строительства старого и нового русла Сайменского канала. С четырех сторон остров ограничен Малым Цветочным озером (Ряттиярви), Большим Цветочным озером (Сяркярви), старым и новым руслом Сайменского канала. Шлюзы на данном участке канала отсутствуют. Но территория вокруг острова интересна и с исторической, и с эстетической точки зрения.

Старое русло Сайменского канала на этом участке одето в гранитные набережные. Новое русло Сайменского канала прорублено в гранитной



скале. Через старое русло переброшен мост. Рядом с мостом установлен памятник в честь снайперских батальонов Миккели и Выборга, принимавших участие в строительстве Сайменского канала.

В перспективе этот остров мог бы стать удобным местом для организации туристической инфраструктуры, например, кемпинга или базы отдыха. На остров идет грунтовая дорога от шоссе Выборг — Лаппенранта через мост на старом русле. На Большом и Малом Цветочных озерах возможно обустройство гостевых причалов для туристов, прибывающих на катерах и яхтах.

Прочие интересные ландшафтные зоны

Среди интересных ландшафтных зон можно также отметить территории, прилегающие к старым шлюзам, используемым в настоящее время в качестве водосливных каналов. Эти шлюзы используются в качестве элементов современных гидроузлов, и их воссоздание в историческом облике вряд ли возможно. Однако и в существующем виде они представляют интерес как исторические объекты.

В частности, можно отметить территории, прилегающие к старому шлюзу № 25–27 «Юстила», современному шлюзу «Брусничное» («Юстила»), старому шлюзу № 16–18 «Лиетъярви» и современному шлюзу «Илистое» («Лиетъярви»). У шлюзов сохранились гранитные стенки. В верхнем бьефе шлюзов устроены плотины, регулирующие сток воды. У шлюза № 25–27 «Юстила» установлен памятник строителям старого Сайменского канала и памятник в честь реконструкции канала в 1963–1968 гг. У старого шлюза № 16–18 «Лиетъярви» установлен памятник в честь председателя Финансового комитета Финляндского Сената барона фон Гартмана. Оба шлюза можно было бы оборудовать в качестве туристических объектов, соорудив вокруг пешеходные дорожки, установив указатели и информационные щиты.

Пример оборудования музейной и туристической инфраструктуры на музейном канале

В качестве примера оборудования музейной и туристической инфраструктуры на музейном канале можно обратиться к опыту Финляндии. Примером может служить, в частности, музей канала Якакоски на реке Пиелисьйоки в Северной Карелии. На этой реке имелся порог, для обхода которого был сооружен канал со шлюзом. В XX в. ниже по течению была построена гидроэлектростанция. Уровень воды в реке поднялся, и необходимость в канале отпала.

В настоящее время у канала организована музейная зона. Шлюз сохранен в первоначальном состоянии. Рядом со шлюзом организован музей. На берегу канала стоят четыре старых судна, различные старинные технические экспонаты. В бывшем караульном здании канала организована музейная экспозиция. На островке между каналом и руслом реки Пиелисьйоки устроен летний театр, где проходят концерты и спектакли.

На канале имеется несколько гостевых причалов для туристов, прибывающих на катерах и яхтах. На берегу канала есть организованная стоянка для туристов.

Судьба традиционных морских культур Российской Арктики

Л. С. Богословская, В. В. Голбцева, А. А. Шаларёв

The Future of Traditional Maritime Cultures of the Russian Arctic

L. Bogoslovskaya, V. Golbtseva, A. Shalarev

The article considers the present conditions and perspectives of two traditional maritime cultures of the Russian Arctic: culture of Eskimo and coastal Chukchi sea hunt in the region of the Bering Strait as well as multi-ethnic Pomory culture of the Barents and White Seas. Their traditional system of settlement was chosen as an indicator for the present conditions since it is closely connected with quality of life.

It was revealed that when sea hunters' communities of the Bering Strait together with Pomory are involved into market relations number of their traditional settlements becomes highly reduced along with degradation of ethnical groups. Law violation occurs in regard to these communities and groups.

It is recommended to develop a special programme on preservation of the traditional arctic maritime cultures and include it into "The World Ocean" Federal Programme.

Л. С. Богословская [L. Bogoslovskaya] (✉)

Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия им. Д. С. Лихачёва, Москва, Россия [D. Likhachev Russian Research Institute for Cultural and Natural Heritage, Moscow, Russia]

В. В. Голбцева [V. Golbtseva] (✉)

Лаборатория комплексного изучения Чукотки Северо-Восточного комплексного научно-исследовательского института Дальневосточного отделения РАН, Анадырь, Россия [Laboratory for Complex Study of Chukotka under North-East Complex Research Institute, Far Eastern Branch of RAS, Anadyr, Russia]

А. А. Шаларёв [A. Shalarev] (✉)

РРОО «Поморская Экспедиция», Архангельск, Россия ["The Pomory Expedition", Arkhangelsk, Russia]



Введение

На стыках Атлантического и Тихого океанов с бассейном Ледовитого океана независимо друг от друга, но примерно в одно и то же время, примерно четыре тысячелетия назад, возникли и стали успешно развиваться две главные морские культуры Арктики: в Северной Атлантике — скандинаво-поморская и в Северной Пацифике — эскимосская.

Обе культуры активно продвигались по арктическим побережьям. Скандинаво-поморская — на запад, вплоть до Исландии и, в определенный период, Гренландии, и на восток, вдоль арктического побережья Евразии, смешиваясь там с береговыми культурами коренных народов Сибири и Северо-Востока России.

Эскимосская культура распространялась главным образом на восток и постепенно охватила все арктические районы Северной Америки (включая Канадский арктический архипелаг) и Гренландию, сменив там во время малого ледникового периода население и культуры северных европейцев.

В России представлены обе арктические культуры, причем каждая из них сформирована народами разного этногенеза, говорящими на языках, принадлежащих к разным языковым семействам. В Западном секторе Арктики это комплексная морская культура поморов Баренцева и Белого морей, карелов, русских, саамов и ненцев; в Восточном секторе — морская зверобойная культура азиатских эскимосов и береговых чукчей региона Берингова пролива.

В течение многих веков обе культуры создавали свои уникальные системы жизнеобеспечения, которые воплотились в структуры традиционного расселения и хозяйственного использования прибрежных территорий и морских пространств, этносоциального и духовного взаимодействия, космогонических и религиозных представлений. Одной из характерных черт этих культур является хозяйственное освоение и включение в свое культурное пространство морских ледовых ландшафтов, сезонно возникающих и исчезающих каждый год. Каждая культура обладает своим комплексом промыслово-охотничьего снаряжения с оригинальными конструкциями поворотных гарпунов и морских судов.

В современной России обе культуры находятся в состоянии деградации и исчезновения, несмотря на все попытки их носителей сохранить и передать своим потомкам уникальное наследие предков. К сожалению, этот упадок напрямую связан с активными разрушительными действиями властей различного уровня, в ряде случаев непродуманными, но чаще всего — направленными исключительно на рыночное использование природных ресурсов, которые составляют основу жизни коренного населения Арктики.

В настоящей статье мы остановимся только на уничтожении традиционной системы расселения поморов и морских охотников Берингова пролива, поскольку именно она представляет самый убедительный индикатор состояния носителей любой культуры.



Традиционная система расселения морских охотников Берингова пролива

Около 3–4 тысячелетий назад на обоих берегах и островах Берингова пролива родилась, а затем распространилась по арктическим побережьям Азии, Америки и Гренландии морская зверобойная культура эскимосов, самая северная культура нашей планеты. Считается, что исторически чукчи появились в этом регионе позже эскимосов, часть их расселилась вдоль побережья Чукотского полуострова и восприняла морскую зверобойную культуру эскимосов.

Интенсивно используя природные ресурсы побережья и прилегающих морских пространств, оба народа смогли в течение длительного исторического периода сохранять качество окружающей среды, прежде всего, поддерживать необычайно высокий для Арктики уровень биологического разнообразия. Эскимосы и чукчи сберегли до наших дней уникальные ландшафты, редчайшие виды растений и животных, высокую продуктивность наземных и морских экосистем, а также главное наследие своих предков — развитую традицию охоты на морских зверей и практику комплексного использования природных ресурсов морских пространств и побережий.

В основном районе морской зверобойной культуры, на побережье Чукотского полуострова, от бухты Руддера до Колючинской губы включительно, выявлено более 150 стационарных поселений разных эпох. Возраст некоторых, по данным радиоуглеродного анализа, насчитывает более 2 500 лет (рис. 1) [1; 2; 5; 6; 8]. На протяжении многих столетий жилища здесь строили из костей гренландских и серых китов, модулем всей конструкции была нижняя челюсть гренландского кита длиной около 4–5 м. Дерево использовалось только там, куда течения приносили плавник.

При создании своих стационарных поселений морские охотники всегда стремились соблюсти три условия.

(1) Селения располагались на стыках экосистем, где биологическое разнообразие и продуктивность природных комплексов всегда наиболее высоки, а энергетические затраты охотников на их добычу минимальны.

В случае снижения продуктивности одного вида биологических ресурсов жители могли усилить промысловую нагрузку на другие виды. Так, в периоды низкой численности морского зверя на первый план временно выходили рыболовство, охота на птиц, собирательство, включая сбор яиц на птичьих базарах.

(2) Зимняя «открытая» вода — необходимое природное условие для строительства селения.

Традиционно крупные селения охотников на китов и ластоногих всегда основывались возле зимней «открытой» воды: у стационарных полыней, ледовых трещин и участков моря с подвижным ледовым покровом. Доскональное знание особенностей ледового режима позволяло коренным жителям Чукотского полуострова вести круглогодичный промысел морского зверя на «открытой» воде, дрейфующих льдах и с берегового припая [3].



Рис. 1. Карта поселений на побережье Чукотского полуострова
От бухты Руддера в Анадырском заливе до Колючинской губы
в Чукотском море. Ныне существующие поселки обозначены
черными кружками [2]

(3) Равномерное размещение вдоль побережья небольших селений и сезонных охотничьих стоянок — способ экологически грамотного распределения промысловой нагрузки на хрупкие арктические экосистемы.

Даже в местах с богатыми природными ресурсами обычно создавались не один крупный поселок, а несколько самостоятельных селений на некотором удалении друг от друга с небольшим количеством жителей: обычно 40–60 человек, редко свыше 100–120. Соблюдение этого принципа обеспечивало:

- ✓ снижение антропогенного воздействия на малоустойчивые природные комплексы Арктики, прежде всего на почвенно-растительный покров;
- ✓ оптимальное распределение промысловой нагрузки на популяции охотничьих животных и запасы полезных растений.

Особо следует сказать о селениях на поворотных мысах, которые для всех морских охотников Арктики являются стратегически важными местами. С поворотных мысов просматриваются огромные морские пространства. Именно к ним на протяжении тысячелетий близко подходят киты, моржи и тюлени во время своих сезонных миграций. Такие мысы играют важную роль в формировании биологического разнообразия и продуктивности морских и прибрежных экосистем. Все эскимосские народы Арктики почитают каждый поворотный мыс и называют его «место, где всё становится ясным» [3, 33].

На поворотном мысе — на каждой из его сторон — обычно создавались парные селения. Если погода и ледовые условия были неблагоприятны для охоты с одной стороны мыса, охотники переходили на другую его сторону. В целом обо всей восточной части Чукотского полуострова как места развития морской зверобойной культуры можно



сказать, что эта территория — огромный поворотный мыс, разделяющий Тихий и Ледовитый океаны.

Каждое селение обладало системой культовых сооружений, построенных из китовых костей, черепов моржей и белых медведей, а также камней. Внутри селения и на его окраинах вертикально вкапывались в землю черепа и нижние челюсти гренландских китов. В селениях и неподалеку от них воздвигались также кучи из черепов моржей, выкладывались рядами черепа белых медведей, сооружались поля священных камней-менгиров (рис. 2).

В конце XIX — начале XX вв. азиатские эскимосы были организованы в несколько общин численностью от 100–150 до 350–500 человек [1; 3; 6]. Несмотря на свою малочисленность (менее 1 700 человек), до конца XX в. представители этого народа еще говорили на трех языках, принадлежащих к языковой группе *сибирский юпик*, — чаплинском, науканском, сиренинском. Каждая община имела свою определенную территорию природопользования, свой язык или диалект и состояла из нескольких семейно-родственных подразделений (кланов, или «родов»).

Традиционное социальное устройство приморских (береговых) чукчей и языковое (диалектное) разнообразие языка этого народа изучено хуже. По всей вероятности, береговые чукчи в конце XIX — начале XX вв. тоже были организованы в территориально-соседские общины численностью 150–400 человек, каждая со своей территорией природопользования.

Итак, общинно-языковое разнообразие лежало в основе традиционного устройства сообществ морских охотников Берингова пролива. Менее века назад побережье Чукотского полуострова представляло собой непрерывную цепочку племенных и общинных территорий, чукотских



Рис. 2. Поле менгиров на острове Ратманова

На переднем плане — многотонный менгир высотой около 2 м.

Фото Л. Богословская, 1987



и эскимосских, с хорошо известными границами, правилами природопользования и тесными родственными и торговыми связями между соседними поселениями.

На примере эскимосов отчетливо видно, как эта система расселения подрывалась в годы советской модернизации, укрупнения поселков и насильственных переселений коренных жителей и была окончательно уничтожена в самое последнее время. В начале XX в. на Чукотке было пять крупных и несколько более мелких эскимосских общностей; каждая из них испытала свою долю переселений, закрытий и «слияний». В результате из 19 эскимосских поселков Чукотки, существовавших в этот период, до наших дней дожили только три: Уэлькаль в заливе Креста, Сиреники и Новое Чаплино на побережье Чукотского полуострова. Но в 2010 г. Сиреники и Новое Чаплино лишились своей самостоятельности и стали частями районного центра Провидения, хотя расположены от него в десятках километров.

В целом, из 60 поселений морских охотников, существовавших в первой трети XX в. на побережье между бухтой Руддера и Колючинской губой, сегодня осталось лишь 12, и среди них нет ни одного эскимосского села с местным самоуправлением.

Так исчезла уникальная система расселения народов Берингова пролива, составлявшая неотъемлемую часть культурного наследия не только нашей страны, но и всей Арктики. Сейчас Чукотский полуостров представляет собой огромное «месторождение» руин древних селений, культовых сооружений и захоронений, многие из них имеют мировое значение, но постепенно исчезают как по естественным причинам (опускание берегов), так и под натиском современных видов антропогенного воздействия.

Традиционная система расселения поморов Белого и Баренцева морей

Традиционная морская культура поморов представляет собой сложный сплав культур нескольких этносов и этнографических групп, формировавшийся в течение тысячелетий на основе древних культур каменного века и окончательно сложившийся к XVIII в. В отличие от морских охотников Берингова пролива, поморы начали взаимодействовать с государственной властью России гораздо раньше — названия многих селений упоминаются еще в государевых бумагах XVI и XVII вв. И надо отдать должное царской власти: она ценила деятельность поморов, освоивших для России моря Арктики и Северной Пацифики.

Уже в XVII в. на Русском Севере, в том числе на берегах Белого моря, сложилась система земского самоуправления с уездными центрами. О них М. М. Богословский писал [4, 29]: «Названия мелких областных единиц, из которых составлялись уезды, очень различны, наиболее частыми и обыкновенными являются три: **погост, стан и волость**. <...>

Все эти деления представляют из себя группы поселков, связанные церковным, хозяйственным и административным единством и совершенно одинаковые по своему значению. Нельзя, по крайней мере для XVII в., указать положительно никаких различий между округами,



обозначенными тем, другим или третьим термином, ни по размерам, ни по географическому положению, ни по административному устройству, так что эти различные термины — просто синонимы, предпочитаемые по разным местностям».

Основываясь на изучении свода архивных документов (указов, приказов и др.), М. М. Богословский нанес 57 таких населенных пунктов XVII в. на карту побережья Белого моря, выполненную на современной ему картографической основе начала XX в. Приводим список этих населенных пунктов.

1. Канинская Земля — ни одного поселения.
2. Устье и губа реки Мезень — 5 поселений: Окладниково (Мезень), Дорогорская, Жердь, Кимжемское, Лямпожня.
3. Устье реки Золотница — 1 поселение: Нижнезолотницкое.
4. Двинская губа — 19 поселений: Куйская, Патракеевская, Соломба-ло (погост Терпилов), Уемская, Лявленская, Коскогорское, Ильинский, Ухтоостров, Куростров, Усть-Пинежская, Матигорское, Холмогоры, Курейской, Кехотская, Вол. Заостровская, Вол. Лисостровская, Солозское, Ненокский посад, Сюземская.
 - 4а. Унская губа — 2 поселения: Унский посад, Луда.
 - 4б. Северо-западный берег Двинской губы — 2 поселения: Яреньга, Лопшеньга.
5. Север Онежского полуострова — 2 поселения: Летняя Золотица, Пушлякта.
6. Онежская губа — 19 поселений: Лямицкая, Пурнема, Нижмозерское, Кянда, Тамицкое, Онега, Подпорожье, Варзогорье, Малошуйский, Кушереецкое, Унежемское, 1-е Нюхотское, Колежемское, Сумской посад, Вирма, Выгостров, Сорочкая, Шуерецкое, Кемь.
7. Карельский берег — 3 поселения: Кереть, Ковда, Княжегуба.
8. Терский берег — 4 поселения: Кандалакшский, Порья губа, Умба, Варзуга.

В первой половине советского периода все эти села и окружавшие их более мелкие деревни жили как бы «по инерции». Однако к 1960–1970 гг. начинается упадок морской культуры поморов и деградация их традиционной системы расселения. Эти процессы отмечали многие современные исследователи, но наиболее зримо они выявлены общественным объединением «Поморская Экспедиция» [9]. Во время четырех лыжных и парусно-моторных экспедиций 2008–2010 гг. члены объединения обследовали 44 поморских села на побережье Белого моря между городами Кандалакша и Онега. Вот краткие результаты этой работы.

23 села можно назвать «условно действующими».

Карельский Берег. Из 8 сел — 3 села: Гридино, Поньгома, Калгалакша.
Поморский Берег. Из 9 сел — 4 села: Сумской посад, Колежма, Нюхча, Варзогоры.

Онежский Берег. Из 6 сел — 6 сел: Покровское, Тамица, Кянда, Пурнема, Лямца, Пушлякта.

Летний Берег. Из 10 сел — 3 села: Летняя Золотица, Лопшеньга, Яреньга.

Абрамовский берег. Из 7 сел и хуторов — 2 села: Койда, Долгощелье.



Зимний Берег. Из 8 сел — 5 сел: Патракеевка, Зимняя Золотица, Ручьи, Мегра, Майда.

14 сел стали дачными поселками.

Карельский Берег. 2 села: Княжья губа, Ковда;

Поморский Берег. 2 села: Сухое, Вирма.

Летний Берег. 6 сел: Летний Наволок, Луда, Красная гора, Сюзьма, Нёнокса, Солза.

Зимний Берег. 4 села: Кадь, Куя, Козлы, Това.

7 сел остались без коренного населения (рис. 3).

Карельский Берег — 3 села: Кереть (нежилое), Сон-Остров (база отдыха), Нильмо-губа (дайвинг-центр).

Поморский Берег — 2 села: Юково (охотничья база), Унежма (нежилое).

Зимний Берег — 1 село: Инцы (нежилое).

Абрамовский Берег — 1 село: Нижа (охотничья база для VIP-персон).

Таким образом, из 44 старинных поморских сел 21 уже перестали быть таковыми. Остальные находятся в стадии «затухания» и постепенно превращаются в летние дачные поселки. Зимой они почти пусты (от 2 до 8 пенсионеров), летом приезжают отдыхающие из города. От сел фактически остались только названия. Члены экспедиции связывают этот процесс с тем, что отсутствуют:

- ✓ возможность заниматься традиционными промыслами;
- ✓ единая система морских транспортных коммуникаций, что не позволяет развивать экономику сел;
- ✓ современная малая энергетика и связь;
- ✓ финансируемые программы по возрождению традиционного образа жизни поморов;
- ✓ образовательные программы для поморской молодежи.



Рис. 3. Погибающий дом в брошенной деревне Кереть

Фото С. Богословский, 1976



Заключение

Достижения носителей морских культур Российской Арктики в создании особых форм природопользования, сохраняющих целостность экосистем и уровень биологического разнообразия, являются существенным вкладом в стратегию устойчивого развития современного общества. В обобщенном виде этот тезис провозглашен в принципе 22 *Рио-де-Жанейрской декларации по окружающей среде и развитию* (1992):

«Коренное население и его общины, а также другие местные общины призваны играть жизненно важную роль в рациональном использовании и улучшении окружающей среды в силу их знаний и традиционной практики. Государства должны признавать и должным образом поддерживать их самобытность, культуру и интересы и обеспечивать их эффективное участие в достижении устойчивого развития» [7, 86].

Однако главенствующие в нашей законодательной системе ратифицированные международные документы практически не имеют силы в правоприменительной практике. Мы упомянем здесь лишь два международных правовых акта, которые в нашей стране постоянно нарушаются местными, региональными и федеральными органами власти, особенно, когда речь идет о разработке минеральных ресурсов.

Конвенция ООН о предупреждении преступления геноцида и наказании за него (ратифицирована СССР в 1954 г.):

«Статья II.

В настоящей Конвенции под геноцидом понимаются следующие действия, совершаемые с намерением уничтожить, полностью или частично, какую-либо национальную, этническую, расовую или религиозную группу, как таковую:

с) предумышленное создание для какой-либо группы таких жизненных условий, которые рассчитаны на полное или частичное физическое уничтожение ее» [7, 73].

Декларация основных принципов правосудия для жертв преступлений и злоупотреблений властью (Принята Генеральной Ассамблеей ООН без голосования в 1985 г.):

«В. Жертвы злоупотребления властью

18. Под термином “жертвы” понимаются лица, которым индивидуально или коллективно был причинен вред, включая телесные повреждения или моральный ущерб, эмоциональные страдания, материальный ущерб или существенное ущемление их основных прав в результате действия или бездействия, еще не представляющего собой нарушения национальных уголовных законов, но являющегося нарушением международно признанных норм, касающихся прав человека» [7, 74].

Россия, имевшая веками накопленный опыт взаимодействия государства и коренных народов, в том числе лучший в мировой юриспруденции «Устав об управлении инородцев» М. М. Сперанского (1822), к сожалению, лишилась преемственности в развитии этих правовых институтов.

Печальный опыт сселения и переселения маленьких поселков Севера в 1940–1970-х гг. показал, что без них быстро деградируют и раз-



рушаются не только структуры природного и историко-культурного наследия, но и сами «малочисленные этнические общности», которым в пункте «м» части 1 статьи 72 Конституции РФ гарантирована «защита исконной среды обитания и традиционного образа жизни» со стороны Российской Федерации и субъектов Российской Федерации.

За последние двадцать лет традиционным морским культурам Российской Арктики был нанесен невосполнимый урон. Для того чтобы сохранить живыми эти культуры и, главное, их носителей, необходимо:

✓ Предоставить морским охотникам Берингова пролива и поморам Баренцева и Белого морей (независимо от их национальной принадлежности) право свободного и равноправного доступа к традиционно используемым природным ресурсам.

В случае, если традиционно используемые рыболовские и охотничьи участки уже сданы в аренду на аукционах, обременить такие участки сервитутами, обеспечивающими коренным жителям упомянутое право.

✓ Включить в Федеральную целевую программу «Мировой океан» раздел по сохранению, комплексному изучению и правовому обеспечению традиционных морских культур Российской Арктики.

Список литературы

1. Арутюнов С. А., Крупник И. И., Членов М. А. Китовая аллея (Древности острова пролива Сенявина). М.: Наука, 1982. 176 с.
2. Богословская Л. С. Список поселений Чукотского полуострова (2000 лет до н. э. — 1993 г.) // Берингийские заметки. Служба национальных парков США, Аляскинский регион. 1993. Сер. 2, Вып. 2. С. 2–10.
3. Богословская Л., Слугин И., Загребин И., Крупник И. Основы морского зверобойного промысла. М.; Анадырь: Институт Наследия, 2007. 420 с.
4. Богословский М. М. Земское самоуправление на Русском Севере в XVII в. М.: Синодальная типография, 1909–1912. Т. I. Областное деление Поморья. Землевладение и общественный строй. Органы самоуправления. 1909. 321 с.; Т. II. Деятельность земского мира. Земство и государство. 1912. 311 с.
5. Динесман Л. Г., Киселева Н. К., Савинецкий А. Б., Хасанов Б. Ф. Вековая динамика прибрежных экосистем северо-востока Чукотки. М.: РАН, 1996. 190 с.
6. Крупник И. И. Древние и традиционные поселения эскимосов на Юго-Востоке Чукотского полуострова // На стыке Чукотки и Аляски. М.: Наука, 1983. С. 65–95.
7. Проблемы традиционного природопользования. Север, Сибирь и Дальний Восток Российской Федерации / отв. ред. Л. С. Богословская. М.: Издание Государственной Думы, 2000. 224 с.
8. Руденко С. И. Древняя культура Берингова моря и эскимосская проблема. М.: Л.: Главсевморпуть, 1947.
9. Шаларёв А. А. «Этнографический срез» поморских сел, расположенных на побережье Белого моря на участке г. Кандалакша — г. Мезень. Доклад на III съезде поморов. 26–28.09.2010. Беломорск, Республика Карелия. Рукопись. 6 с.

Создание и реализация программы «Память Российской Арктики» Морской арктической комплексной экспедицией (МАКЭ)

П. В. Боярский, Н. А. Кузнецов

Establishment and implementation of the complex arctic marine expedition “Memory of the Russian” (MAKE)

P. Boyarskiy, N. Kuznetsov

From of old, memory about perished expeditions and travellers is immortalized with memorials in the Arctic. In the present time there is a pressing necessity for creation of single system of immortalization of national and foreign pioneers and researchers of the Russian Arctic. It is connected with the fact that during recent 20 years significant number of very different commemoratives were installed in different locations of the Arctic due to development of arctic tourism and simply active human’s penetration to high latitudes (with different purposes). Very often it was made without control and taking into account historical facts and linkage to certain geographical points and historical events.

In 1989 works on creation of single system of immortalization of national and foreign pioneer discoverers, earliest explorers and researchers of the Russian Arctic were started by Marine Arctic Complex Expedition (MACE) under Fund of Polar Research (P. Boyarskiy, President). Programme was named “Memory of the Russian Arctic”. In 1989–2010 MACE installed 12 memorials (2 of them in collaboration with MES).

Installation of memorials in the framework of “Memory of the Russian Arctic” continues the tradition of polar memorials’ creation lasting for more than one hundred years. Moreover, owing to such memorials any unremarkable islet, cape or other geographical point acquires visible embodiment of its history, very rich with heroic and tragic events.

П. В. Боярский, Н. А. Кузнецов [P. Boyarskiy, N. Kuznetsov] (✉)

Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ), Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия, Москва, Россия [Complex arctic marine expedition (MAKE), Russian research institute of cultural and natural heritage, Moscow, Russia]

e-mail: nikita-k1978@yandex.ru



Installation of memorials will contribute to inviolability of Russian borders in the Arctic and solution of many security problems as well as preservation of monuments, commemorative places of the Russian Arctic exploration and propaganda of arctic cultural and natural heritage and youth education with traditions of respect to Motherland's past.

Постановка проблемы

На протяжении многих веков борьба за освоение Арктики велась весьма напряженно, многие первопроходцы Севера, а иногда и целые экспедиции, погибали или пропадали без вести в ледяных просторах...

Издравле память о погибших или пропавших экспедициях и путешественниках было принято увековечивать памятными знаками. Одни из самых древних — поморские поклонные кресты. Они ставились в приметных, хорошо видных с моря местах в память о погибших товарищах или по случаю избавления от опасности, в честь иных важных событий. Такие кресты часто служили и навигационными ориентирами.

Помимо поморских крестов, на арктическом побережье и островах в разные годы было создано немало и других памятных знаков. Прежде всего, это гурии (гурий — искусственная гряда камней, сложенная в качестве приметного знака), а также кресты и другие памятные знаки, установленные в Арктике различными отечественными и иностранными экспедициями в разные годы. Но, увы, ничто не вечно. Многие объекты культурного наследия в настоящий момент разрушены или утрачены. Происходит это по разным причинам — воздействие природных явлений, людской вандализм и другие факторы. Например, некоторые гурии были разобраны участниками полярных экспедиций в поисках записок, оставленных их предшественниками. Между тем, сохранение и учет памятников в Арктике — важнейшая государственная задача, которая должна решаться на самом высоком уровне. Ведь именно их наличие свидетельствует о многолетних усилиях России по открытию и освоению арктических территорий и, в конечном счете, о приоритетном праве России на арктические территории.

Но мало сохранять и изучать наследие прошлого, к которому относятся памятники. В настоящее время назрела острая необходимость создания единой системы увековечения памяти отечественных и зарубежных первооткрывателей, первопроходцев и исследователей Российской Арктики. Связано это с тем, что за последние 20 лет, в связи с развитием арктического туризма и просто достаточно активного проникновения человека в высокие широты (с самыми разными целями), было установлено значительное количество самых разных памятных и других знаков в различных точках Арктики. Зачастую это делалось бесконтрольно и без учета исторических реалий и привязки к конкретным географическим пунктам и историческим событиям.

В 1989 г. работы по созданию единой системы увековечения памяти отечественных и зарубежных первооткрывателей, первопроходцев и исследователей Российской Арктики были начаты Морской арктической комплексной экспедицией (МАКЭ) Фонда полярных исследований (президент П. В. Боярский). Программа получила название «Память Российской Арктики».



Концепция программы «Память Российской Арктики»

Основным содержанием программы «Память Российской Арктики» являются следующие положения:

- ✓ установка памятных знаков предполагается в географических точках, связанных с деятельностью путешественников и исследователей Арктики (как отечественных, так и зарубежных), прежде всего, непосредственно в Арктическом регионе, а также в других местах, связанных с их жизнью и деятельностью (например, мемориальных досок на домах, в которых жили и работали исследователи Арктики);
- ✓ выбор места установки знака и содержание текста мемориальной доски, размещенной на нем, определяются после тщательного изучения архивных материалов и научной литературы;
- ✓ памятные знаки должны органично вписываться в природную и культурную среду того места, где они установлены, и их установка ни в какой мере не должна способствовать разрушению памятников истории, находящихся рядом (к сожалению, подобные прецеденты были);
- ✓ наиболее приемлемым является вариант памятного знака, разработанный МАКЭ — металлическая тренога, напоминающая триангуляционный знак, с размещенными на ее гранях мемориальными досками. Именно такой вариант знака соответствует традициям установки полярных мемориалов, а также наиболее прост и недорог в изготовлении и компактен при перевозке на судах и вертолетах;
- ✓ программа «Память Российской Арктики», разработанная и в настоящее время реализуемая МАКЭ при поддержке отдельных организаций (прежде всего — Северного межрегионального территориального управления Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Северное УГМС, г. Архангельск)), в самое ближайшее время должна получить поддержку на государственном уровне. Вопросами создания, установки, регистрации и сохранения новых памятников в Арктике, а также поддержания в должном состоянии ранее установленных мемориалов, должна заниматься специальная межведомственная комиссия, состоящая из представителей организаций, занимающихся изучением и охраной культурного наследия, а также других, ведущих свою деятельность в Арктике.

Деятельность МАКЭ в Арктике

МАКЭ создана в 1986 г. Она является самостоятельным подразделением Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия им. Д. С. Лихачёва. Основной целью работы экспедиции является выявление, описание, мониторинг и сохранение историко-культурной и природной среды Арктики. Методика проведения работ основана на комплексном изучении историко-культурных и природных объектов Арктики. МАКЭ, на протяжении всего периода ее существования, постоянно возглавляет профессор, доктор исторических наук, почетный полярник П. В. Боярский.

Деятельность экспедиции не прервалась даже в нелегкие 1990-е годы, когда государственное финансирование науки практически было



приостановлено и другие отечественные экспедиции в Арктике не работали.

В 2010 г. МАКЭ провела юбилейный 25-й полевой сезон в Арктике, работая на научно-экспедиционном судне «Михаил Сомов». НЭС «Михаил Сомов» во время рейса от Архангельска до острова Врангеля и обратно прошел более 9 тыс. морских миль. МАКЭ провела полевые исследования (фото и видеофиксацию объектов культурного наследия, сбор подъемного материала) в следующих пунктах: о. Вайгач (Карское море) — о. Голомянный (Карское море, Северная Земля, архипелаг Седова) — о. Средний (Карское море, Северная Земля, архипелаг Седова) — м. Челюскин (Карское море, полуостров Таймыр) — о. Андрея (море Лаптевых) — полярная станция «Тикси» (море Лаптевых) — о. Большой Ляховский (море Лаптевых, Новосибирские о-ва) — о. Котельный (море Лаптевых, Новосибирские о-ва) — о. Беннета (Восточно-Сибирское море, о-ва Де-Лонга) — о. Бельковский (море Лаптевых, о-ва Де-Лонга), о. Врангеля (Чукотское море) — г. Певек (Чукотское море) — о. Геркулес (Карское море) — полярная станция «Мыс Стерлегова» (Карское море, п-ов Таймыр) — пос. Диксон (Карское море, п-ов Таймыр) — полярная станция «Известий ЦИК» (Карское море) — о. Вилькицкого (Карское море) — о. Белый (Карское море) — полярная станция «Марресала» (Карское море, п-ов Ямал) — полярная станция «Ходовариха» (Баренцево море, Печорская губа) — о. Колгуев (Баренцево море).

Были проведены работы по выявлению и изучению новых объектов культурного и природного наследия в Арктике. Снят уникальный видеоматериал, который послужит основой для многосерийного документального фильма о прошлом и настоящем Российской Арктики, который будет показан по одному из центральных каналов.

Состав Морской арктической экспедиции, работавшей в 2010 г.:

Боярский П. В. — начальник и научный руководитель экспедиции;
Шумилкин В. Н. — зам. начальника экспедиции, радиоэколог;
Кузнецов Н. А. — зам. начальника экспедиции, историк-архивист;
Свиридова О. Ю. — научный сотрудник, архитектор;
Чудинов Р. В. — корреспондент, оператор, режиссер.

Помощь в реализации программы «Память Российской Арктики» оказывали самые разные организации, в частности — издательство «Paulsen», Международный независимый эколого-политологический университет, Дом Русского Зарубежья им. А. И. Солженицына, Институт океанологии РАН им. П. П. Ширшова и другие.

Установка памятных знаков в 2009–2010 гг.

Хотелось бы отметить особый вклад в исследования МАКЭ и в реализацию программы «Память Российской Арктики», сделанный Северным межрегиональным территориальным управлением Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Северным УГМС, г. Архангельск) и лично его руководителем — Леонидом Юрьевичем Васильевым. На научно-экспедиционном судне «Михаил Сомов», принадлежащем Северному УГМС (капитан Ю. А. Настеко),



МАКЭ работала в 2005, 2007, 2009 и 2010 гг. Результатами деятельности экспедиции стали подготовленные научные работы, не имеющие аналогов (в частности, книги серии «Острова и архипелаги Российской Арктики», выпущенные издательством «Paulsen»), документальные и художественные фильмы, посвященные Арктике. Важнейшим результатом экспедиционных работ явилось создание Национального парка «Русская Арктика» на Новой Земле; соответствующее распоряжение премьер-министр В. В. Путин подписал 15 июня 2009 г.

В ходе работ на НЭС «Михаил Сомов» продолжалась и установка памятных знаков. 1 сентября 2009 г. был установлен памятный знак в честь русского военного моряка и полярного исследователя Александра Васильевича Колчака (1874–1920) на острове Колчака в Карском море. Инициаторами и авторами идеи создания памятного знака на острове Колчака выступили Никита Анатольевич Кузнецов — научный сотрудник МАКЭ, старший научный сотрудник Дома Русского Зарубежья им. А. И. Солженицына, и Александр Алексеевич Першин — научный сотрудник Института океанологии им. П. П. Ширшова РАН. Доска и барельеф изготовлены на средства Международного независимого эколого-политологического университета (г. Москва), ректор — С. С. Степанов. Автор барельефа — известный московский скульптор Андрей Вячеславович Клыков. Его отец — скульптор В. М. Клыков — был автором памятника А. В. Колчаку, который установлен в Иркутске 4 ноября 2004 г. А. В. Клыков принимал участие в его создании. Барельеф отлит в Центре художественного литья «Царский остров» (г. Москва), президент — В. И. Мещангин. Разработка дизайна памятной доски — Е. В. Строганкова. 28 июня 2009 г. (празднование Собора Санкт-Петербургских святых) мемориальная доска была освящена в церкви Святой Троицы Живоначальной в Санкт-Петербурге священником отцом Питиримом. 15 декабря (ст. стиля) 1874 г. в той же церкви был крещен Александр Васильевич Колчак.



Рис. 1. Памятный знак, установленный МАКЭ на острове Колчака 1 сентября 2009 г.

Памятный знак, представляющий собой двухметровую стальную трехгранную пирамиду, на сторонах которой размещены барельеф и две памятные доски, изготовлен на борту НЭС «Михаил Сомов».

Памятный знак был установлен в 9.00 московского времени в точке с координатами $76^{\circ}06'$ с. ш. $97^{\circ}21'$ в. д. на мысе Случевского — самой северной точке острова.

В 2010 г. в ходе 25-го полевого сезона МАКЭ, во время исторического рейса НЭС «Михаил Сомов»



по маршруту Архангельск — остров Врангеля — Архангельск, было установлено три памятных знака. Реализация программы «Память Российской Арктики» проходит совместно с Северным УГМС.

1 октября 2010 г. на острове Беннета (архипелаг острова Де Лонга, Восточно-Сибирское море) на месте последнего зимовья начальника Русской Полярной экспедиции 1900–1902 гг. барона Э.В. Толля и его спутников в точке с географическими координатами $76^{\circ} 39,858'$ с. ш. $149^{\circ} 13,369'$ в. д. был установлен памятный знак.

Он представляет собой металлическую трехгранную пирамиду с размещенной в верхней части металлической мемориальной доски с текстом:



Рис. 2. Памятный знак, установленный МАКЭ на острове Беннета 1 октября 2010 г.

Знак установлен в память
руководителя и участников Русской полярной
экспедиции 1900–1902 годов на судне «Заря»
по поиску легендарной Земли Санникова
полярного исследователя ЭДУАРДА ТОЛЛЯ,
астронома ФРИДРИХА ЗЕЕБЕРГА,
зверопромышленников
ВАСИЛИЯ ГОРОХОВА и НИКОЛАЯ ДЬЯКОНОВА
и участников спасательной экспедиции 1903 года
под начальством АЛЕКСАНДРА КОЛЧАКА.
Место последнего лагеря Э. Толля.

ПАМЯТЬ РОССИЙСКОЙ АРКТИКИ — 2010 год
Северное УГМС, МАКЭ, Архангельское
Отделение РГО НЭС «Михаил Сомов»

Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ) провела поисковые работы на месте, где стояла поварня (зимовье) барона Толля и его спутников. Были найдены остатки этого сооружения и впервые точно определено его местоположение.

7 октября 2010 г. на острове Врангеля, в пос. Ушаковское, в точке с географическими координатами $70^{\circ} 58,930'$ с. ш. $178^{\circ} 28,444'$ з. д. был установлен памятный знак. Он представляет собой металлическую трехгранную пирамиду с размещенной в верхней части металлической мемориальной доской с текстом:



В память
русского первопроходца
и полярного исследователя
ГЕОРГИЯ АЛЕКСЕЕВИЧА УШАКОВА
и жителей первого основанного им
на острове Врангеля в 1926–1929 годах
поселка-колонии чукчей,
эскимосов и русских

ПАМЯТЬ РОССИЙСКОЙ АРКТИКИ — 2010 год
Северное УГМС, МАКЭ, Архангельское
отделение РГО, НЭС «Михаил Сомов».

28 октября 2010 г. на острове Геркулес (Карское море), в точке с географическими координатами $75^{\circ} 41,532'$ с. ш. $088^{\circ} 21,853'$ в. д. был установлен памятный знак. Он представляет собой металлическую трехгранную пирамиду с размещенной в верхней части металлической мемориальной доской с текстом:

Знак установлен в память
АЛЕКСАНДРА СТЕПАНОВИЧА КУЧИНА —
архангельского помора, русского океанографа,
капитана судна «Геркулес»
и участников экспедиции 1912–1914 годов
ВЛАДИМИРА АЛЕКСАНДРОВИЧА
РУСАНОВА

ПАМЯТЬ РОССИЙСКОЙ АРКТИКИ — 2010 год
Северное УГМС, МАКЭ, Архангельское
отделение РГО, НЭС «Михаил Сомов».



Рис. 3. Группа участников памятного знака
на острове Беннета



Кроме того, летом 2010 г. Полярным парусным отрядом МАКЭ были установлены памятные знаки на острове Моржовец (Белое море) в честь отца М. В. Ломоносова, погибшего на этом острове, и известного гидрографа, исследователя Белого моря капитан-лейтенанта М. Ф. Рейнеке.

Всего в 1989–2010 гг. МАКЭ было установлено 12 памятных знаков (из них 2 — совместно с МЧС).

Заключение

Установка памятных знаков в рамках программы «Память Российской Арктики» продолжает традиции создания полярных мемориалов, насчитывающей уже не одну сотню лет. Кроме того, благодаря установке подобных знаков, любой, подчас неприметный островок, мыс либо иной географический пункт обретает зримое воплощение своей истории, очень часто насыщенной и героическими, и трагическими событиями.

Установка знаков будет способствовать неприкосновенности границ России в Арктике и решению многих проблем ее безопасности, а также сохранению памятников, памятных мест истории освоения Российской Арктики, пропаганде культурного и природного наследия Арктики и воспитанию молодежи в традициях уважения к прошлому своей Родины.

В дальнейшем МАКЭ продолжит деятельность по реализации программы «Память Российской Арктики», а также по другим программам, разработанным в течение 25-летней деятельности экспедиции: «По следам двух капитанов», «Земля Санникова», «Арктическое кольцо». Будут продолжены работы по проведению в Арктике историко-географических экспериментов.

Судоходные гидротехнические сооружения России (историческое наследие и перспективы развития)

А. М. Гапеев, К. П. Моргунов

Navigable hydraulic structures in Russia (historical heritage and perspectives of development)

A. Gapeev, K. Morgunov

The article outlines the development of navigation along natural and artificial waterways in Russia: the history of locked waterways construction in the European part of the country before 19 century, intense hydraulic construction on the waterways in Russia in 20 century, making a uniform deepwater system in the European part of Russian Federation. The main trends of development of locked waterways in Russia in 21 century are proposed.

Водные пути сообщения России (реки, озера, моря) играли важную роль в становлении и развитии государства. Реки европейской равнины своими истоками близко подходят друг к другу, что способствовало установлению торговых связей русских со странами Балтийского побережья, Византии, Прикаспия, Причерноморья. Эти связи осуществлялись водными путями с перемещением судов и грузов через водоразделы с использованием волоков. Одним из самых известных был путь «из Варяг в Греки» (Балтийско-Черноморское направление), возникший в конце IX — начале X вв. Одновременно с ним и даже несколько ранее возник путь, соединяющий страны Скандинавии с Персидским халифатом, Волжский или Волго-Балтийский торговый путь, путь «из Варяг в Булгары» или «из Варяг в Персы» (рис. 1).

А. М. Гапеев, К. П. Моргунов [A. Gapeev, K. Morgunov] (✉)
РСанкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций,
Санкт-Петербург, Россия [Saint Petersburg state university of waterway commu-
nications, Saint Petersburg, Russia]
e-mail: k_morgunov@mail.ru



В период своего расцвета во второй половине IX в. Волжский торговый путь обеспечивал экономическое благосостояние трех государственных образований — Руси в верховьях, Волжской Булгарии в средней части и Хазарского каганата в низовьях Волги. Однако и свое международное значение этот путь стал утрачивать раньше остальных — еще до начала крестовых походов.

К XII–XIII вв. сформировались устойчивые направления перевозок товаров с использованием волоков по направлениям Беломорско-Балтийскому, Беломорско-Каспийскому, Черноморско-Каспийскому, Черноморско-Азовскому, Баренцево-Балтийскому, Баренцево-Каспийскому.

Строительство судоходных гидротехнических сооружений, позволявших осуществлять судоходство между отдельными водными бассейнами без волоков [2, 6–191], началось с эпохи правления в России Петра I. В то время Россия не имела выхода к внешним морям, кроме выхода к Белому морю у Архангельска, порт которого замерзал на большую часть года. При Петре I Россия воевала с Турцией за выход к Азовскому и Черному морям и со Швецией за выход к Балтийскому морю.

Первой шлюзованной водной системой, построенной при Петре I, была Вышневолоцкая (рис. 2), открытая для судоходства в 1709 г. Вышневолоцкий водный путь соединил Балтийское море с рекой Волгой, он имел большое значение для строительства г. Санкт-Петербурга и торговли со странами Балтии. В дальнейшем были построены еще две шлюзованные водные системы в Волго-Балтийском направлении (рис. 2) — Мариинская (1810) и Тихвинская (1811), имевшие огромное значение в экономическом развитии России.

Мариинский водный путь мог пропускать суда большей грузоподъемности по сравнению с судами, пропускаемыми по Вышневолоцкой и Тихвинской системам. По этой причине он стал с середины XIX в. основным водным путем по перевозке грузов из центральных районов страны в Северо-западный район. Для увеличения пропускной способ-



Рис. 1. Торговые пути на территории восточной Европы в IX–X вв.:

1 — «из Варягъ въ Грѣкы», 2 — «из Варягъ въ Пѣрсы»



Рис. 2. Водные системы: Вышневолоцкая, Тихвинская, Мариинская

ности водный путь несколько раз реконструировался: в 1866, 1886 и 1896 гг. На Мариинском водном пути были построены различные гидротехнические сооружения — плотины, шлюзы, водоспуски. Строились они в основном из дерева, свидетельствуя о высоком мастерстве русских гидростроителей. Эти сооружения получили названия плотин и шлюзов «русского типа». На всемирной выставке в Париже в 1913 г. Мариинский водный путь был удостоен Большой золотой медали как выдающееся техническое достижение своего времени.

В XIX в. были построены судоходные каналы в других направлениях: в 1822 г. — Северо-Екатерининский канал (река Кама — река Вычегда — река Северная Двина — Белое море); в 1827 г. — Северо-Двинская шлюзованная система (река Шексна — река Сухона — река Северная Двина — Белое море); канал река Кулой — река Пинега (1828); Белозерский (1846), Онежский (1852) и Новолодожский (1866) судоходные каналы, Сайменский канал (1856).

Наиболее интенсивное гидротехническое строительство на водных путях в России осуществлялось в XX в. Широкое развитие в этом столетии получило комплексное транспортно-энергетическое строительство. Было произведено шлюзование многих рек России: Оки, Северского Донца, Донца, Волхова, Свири, Москвы, Волги, Камы, Кубани, Уфы, крупных рек Сибири, Дальнего Востока и др. Созданы новые шлюзованные межбассейновые соединения: Беломорско-Балтийский канал (Белое море — Онежское озеро) в 1933 г.; канал им. Москвы (река Москва — река Волга) в 1937 г.; Волго-Донской судоходный канал (река Волга — река Дон) в 1952 г.; Волго-Балтийский водный путь (Балтийское море — река Нева — Ладожское озеро — река Свирь — Онежское озеро — Волго-Балтийский канал — река Волга) в 1964 г.

Гидротехническое строительство водных путей в XX в. [1, 11–17] превратило основные реки России в глубоководные водные пути с соединениями в направлении пяти морей: Белого, Балтийского, Черного, Каспийского и Азовского. На месте бывших волоков построены судоходные каналы со шлюзами. Ко второй половине XX в. в европейской части страны была создана единая глубоководная система водных путей с гарантированной глубиной 4 м (рис. 3), что позволило пропускать по ней суда смешанного «река — море» плавания грузоподъемностью до 5 300 т и толкаемые составы грузоподъемностью до 18 000 т.



На начало XXI столетия в России используется для судоходства 101,7 тыс. км внутренних водных путей, из которых 42 тыс. км имеют гарантированные габариты судового хода, 16,7 тыс. км — искусственные водные пути. Они являются частью транспортной инфраструктуры России, обеспечивающей перевозки грузов и пассажиров для 68 субъектов Федерации, а также экспортно-импортные перевозки в 670 портов 45 зарубежных стран. На водных путях функционируют около 700 гидротехнических сооружений, в том числе 130 судоходных шлюзов, 8 насосных станций, множество плотин, гидроэлектростанций, портовых сооружений, дамб, водосбросов и др. Водные пути России широко используются для отдыха и туризма, многие гидротехнические сооружения являются памятниками архитектуры и строительства.

В соответствии с принятой федеральной программой «Модернизация транспортной системы России» внутренним водным путям и судоходным гидротехническим сооружениям отводится важная роль в расширении перевозок по транспортным коридорам «север — юг» и «восток — запад», в том числе в связи с предполагаемым допуском на внутренние пути России иностранных грузоперевозчиков.

К основным направлениям в развитии шлюзованных водных путей России в XXI столетии можно отнести следующие:

- ✓ реконструкция и модернизация существующих транспортных систем. Значительная часть шлюзованных систем находится в постоянной эксплуатации более 50 лет и уже не соответствует современным требованиям как по обеспечению судопропуска, так и по безопасности работы сооружений;
- ✓ строительство дополнительных ниток судоходных шлюзов на водных магистралях с интенсивным судоходством. Решение этого вопроса связывается, в первую очередь, с увеличением объемов перевозок, развитием перевозок в судах смешанного плавания («река-море»), а также с открытием водных путей России для прохода иностранных судов;
- ✓ строительство новых воднотранспортных магистралей, главным образом на реках Сибири, Крайнего Севера и Дальнего Востока. Водные пути этих регионов, обладающих колоссальными природными ресурсами, остаются наиболее экономичными для организации грузовых и пассажирских перевозок. В настоящее время примерно 60 % районов Сибири и до 80 % районов Крайнего Севера осваиваются с использованием водного транспорта;
- ✓ транспортное освоение малых рек. Решение этой проблемы связано с отсутствием развитой инфраструктуры в труднодоступных регионах страны и эффективным использованием трудовых и материальных ресурсов в новых экономических условиях развития России.

Список литературы

1. Гапеев А. М., Кононов В. В. Строительство судоходных гидротехнических сооружений в России (к 200-летию начала подготовки инженеров в области гидротехнического строительства) // Гидротехническое строительство. 2010. № 3. С. 11–17.
2. Гапеев А. М., Кононов В. В., Колосов М. А. Шлюзованные водные пути и судоходные каналы: Учебное пособие. СПб.: СПГУВК, 2004. 191 с.: ил.

Гидротехника — неотъемлемая часть морского наследия России

П. А. Гарибин, К. П. Моргунов

Hydraulic engineering is essential for Russia maritime heritage

P. Garibin, K. Morgunov

A role of hydraulic engineering in maritime heritage is shown. It is noted that to the present day there are no historical investigations of hydraulic engineering as a science of construction. The problems of popularization of great achievements in native hydraulic projects, conservation of hydraulic structures—historical monuments, realization of unique projects are not paid proper attention. The paper shows the way to solve the problem by investment at the expense of the water transport development and the development of tourism, considers the problem of establishing an advisory council to control the reliability of the information by reviewing. The association “Maritime Heritage of Russia” is suggested to work out and issue an encyclopaedia or glossary. The authors mark a necessity to study the problems of the maritime heritage in profile educational institutions.

Гидротехника — отрасль науки и техники, занимающаяся изучением водных ресурсов и их использованием для нужд людей и борьбы с разрушительным действием вод с помощью специальных (гидротехнических) сооружений, устройств и оборудования.

Академик В. И. Вернадский, развивая свое концептуальное учение о биосфере, считал, что разумное регулирование взаимоотношений человека и природы является закономерным и неизбежным. В идеа-

П. А. Гарибин, К. П. Моргунов [P. Garibin, K. Morgunov] (✉)

Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций,
Санкт-Петербург, Россия [Saint Petersburg state university of waterway communications, Saint Petersburg, Russia]

тел./факс: (812) 334-38-54



ле гидротехнический объект должен быть запроектирован и построен таким образом, чтобы он органически «вошел» в природную среду, инициировал формирование жизнеспособной природно-технической системы.

Гидротехнические и природные объекты во всей своей совокупности могут быть отнесены к разряду «открытых» систем, имеющих внешний обмен энергии, веществ и информации.

Гидротехнические сооружения (ГТС) неразрывно связаны с мореплаванием и являются частью обеспечивающей инфраструктуры как военного, так и транспортного флота. Наверное, наиболее известным портовым гидротехническим сооружением являлся Александрийский маяк — одно из Семи чудес Древнего мира, который был построен в III в. до н. э. на острове Фарос рядом с египетским городом Александрия. Он обеспечивал для моряков безопасный возврат в Большую Гавань. Кроме того, он являлся самым высоким сооружением на Земле с выдающейся архитектурой. Это был первый в мире маяк, и простоял он почти тысячу лет, но в 796 г. н. э. был сильно поврежден землетрясением. В блеске огней маяка, как в фокусе, сконцентрировалась сила мысли и глубина знаний ученых тех лет.

В настоящее время во всем мире многие гидротехнические сооружения признаны памятниками истории и архитектуры и имеют соответствующий статус.

Любое ГТС характеризуется несколькими видами ценностей:

- ✓ функциональной;
- ✓ инженерно-конструктивной;
- ✓ архитектурно-художественной;
- ✓ исторической.

Функциональная ценность обуславливается тем, что любое ГТС является подсистемой воднотранспортной системы, которая, в свою очередь, входит в глобальную транспортную систему страны.

Исключительное значение для создания и функционирования ГТС имеет его инженерно-конструктивная ценность, определяющая внутреннее содержание и строение и отражающая особенности ГТС как единой системы «основание — фундамент — сооружение».

На современном этапе развития, может быть, пока еще и несколько иерархически подчиненно, начинают играть роль такие ценности ГТС, как историческая (например, гидротехнические сооружения Волховской ГЭС, шлюзы Мариинской системы, обходные Ладожские каналы и т. д.) и архитектурно-художественная (например, шлюзы Волго-Донского судоходного канала), рассматривающие ГТС в качестве памятника инженерного искусства. Система критериев таких ценностей достаточно подробно разработана в теории реставрации.

В России существует и развивается крупнейшая в мире единая система морских портов и водных путей, имеющая стратегическое значение. Морское гидротехническое строительство зародилось в России в XVII–XVIII вв. благодаря реформаторской деятельности Петра I, а после образования Павлом I в 1797 г. Департамента водяных коммуникаций было проведено структурирование морских портов и водных путей в эффективную хозяйственную систему государства.



Исторически так сложилось, что практически все крупные населенные пункты России располагаются на водных артериях (коммуникациях), естественных или искусственных. По количеству водных путей России есть чем гордиться, например, по протяженности внутригородских водотоков Санкт-Петербург в 2 раза превосходит Венецию и Амстердам вместе взятые.

Главным источником информации о прошлом являются исторические источники. Под ними понимаются все остатки прошлого, в которых отложились исторические факты, отражающие реальные явления деятельности человека.

Все исторические источники применительно к истории гидротехники можно разделить на следующие группы:

- ✓ Вещественные памятники (гидротехнические сооружения и их остатки, строительные машины и механизмы, ремесленные изделия и т. д.).
- ✓ Письменные документы (надписи на сооружениях, памятных знаках, рукописи на пергаменте, бересте или бумаге, печатные издания, проектные документы и др.).
- ✓ Лингвистические памятники (географические названия, наименования сооружений и т. д.).
- ✓ Кино-, фото- и видеодокументы.
- ✓ Электронные копии документов (на компьютерных носителях и в Интернете).

Изучение в совокупности всех видов источников позволяет воссоздать достаточно полную и достоверную картину исторического процесса. Здесь хотелось бы отметить направленность исторических исследований. На наш взгляд, до настоящего времени основное внимание уделялось изучению жизни отдельных личностей, хронометрированию процесса создания и определению авторства создателя какого-либо выдающегося творения. В то же время в разработке и реализации проектов крупных уникальных гидротехнических объектов, как правило, участвует целый ряд авторов, каждый из которых вносит свой интеллектуальный вклад в реализацию цели. В этой связи наибольший интерес для развития технической науки представляет ответ на вопрос «Как?», а не «Кто и когда?», тем более, что ответ на последний вопрос часто носит субъективный характер.

Поясним это на примере. Зададимся вопросом: «Кто автор идеи преодоления судами сосредоточенных уровней воды в камерном шлюзе?» В результате достаточно долгого поиска находим в разных источниках следующие варианты ответов:

- ✓ Первый камерный шлюз был построен в Италии в 1439 г. у Виарены (инженеры Филипс и Фиораванте).
- ✓ Чертеж, поясняющий принцип работы камерного шлюза, был найден в работах Леонардо да Винчи в 1492 г.
- ✓ В России камерные шлюзы были построены в 1707 г. при первом соединении рек Дона и Волги. Техническое руководство строительством осуществлялось пятью «шлюзными мастерами» из Голландии во главе с Броуром.
- ✓ Судходный шлюз, в котором осуществлялось попеременное выравнивание уровня воды, был изобретен в Китае в 984 г. Цяо Вэйюэ,



который был помощником министра транспорта в Хуайнани. Поводом послужила необходимость бороться с кражами зерна, когда его транспортировали по каналу.

Из всего разнообразия информации для инженера-гидротехника с технической точки зрения представляет интерес только то, что в мире уже 500 или более 1 тыс. лет строятся шлюзы, работающие по принципу выравнивания уровней воды в двух сообщающихся сосудах. Физически это происходит за счет действия сил гравитации, и расход энергии на поднятие-опускание судов минимален. Сроки использования шлюзов во всем мире свидетельствуют о целесообразности использования такого типа ГТС.

Одновременно отметим, что до настоящего времени выдающийся вклад многих поколений инженеров-гидротехников в создание и совершенствование технологий и организацию гидротехнического строительства в сложных природных условиях нашей страны значительно недооценен.

Проиллюстрируем этот тезис на примере широко известной информации о конном памятнике императору Петру I в Санкт-Петербурге, более известном под названием Медный всадник. Большинство образованных людей знают, что возведен монумент по указанию Екатерины II, автором памятника был Этьен Морис Фальконе, причем лицо Петра всего за одну ночь вылепила его 19-летняя ученица Мари-Анна Колло, прототипами лошади для монумента стали два скакуна, Каприз и Бриллиант, из конюшни графа А. Орлова и т. д.

Гораздо менее известны и до сих пор противоречивы сведения о том, кто авторы технического проекта и реализации транспортировки Гром-камня — целиковой глыбы, из которой был сделан пьедестал памятника весом свыше 100 тыс. пудов (более 1600 т). Размер камня составлял около 13 м в длину, 8 м в высоту и 6 м в ширину. Находился камень около деревни Конная Лахта на расстоянии 9 км от берега Финского залива. В исторических источниках, как это широко распространено, приводятся имена руководителей, а не создателей: «... По указаниям действительного тайного советника И. И. Бецкого, ...под руководством графа Карбури, имевшего тогда под принятым на себя именем кавалера де Ласкари...» и т. д. Или другое, также часто употреблявшееся патристическое направление: «...оригинальная инженерная идея принадлежала русскому кузнецу...» В честь перевозки камня была выбита памятная медаль с надписью «Дерзновению подобно, 1770». В то время вся Европа только и говорила об этой невиданной операции, какой не повторялось со времен перевозки в древний Рим египетских памятников.

Даже в настоящее время подобные операции являются уникальными, требуют проведения комплексных исследовательских работ и принятия нетрадиционных решений. Для транспортировки тяжеловесных крупногабаритных объектов по воде приходится возводить специальные ГТС.

Представляется целесообразным для ликвидации подобного дисбаланса в рамках Ассоциации «Морское наследие России» создать экспертный совет по направлению «Инженерное обеспечение водного транспорта, туризма и спорта».



Все эти три направления — транспорт, туризм и спорт — являются важной инвестиционной составляющей возрождения морского наследия России. В настоящее время у России, обладающей огромным количеством исторических гидротехнических объектов, практически отсутствует возможность их реновации или музеефицирования за счет государства. Например, Ладожские обходные каналы длиной 168 км, в 1964 г. снятые с баланса Волго-Балтийского водного пути, пришли в запустение, а находящиеся на них уникальные шлюзы (рис. 1), доки, набережные, мосты разрушаются.

В то же время это транспортная коммуникация, позволяющая обеспечить подъезд к огромному числу садоводств, например, на реанимированном в настоящее время в Санкт-Петербурге водном такси, продлив маршруты от пос. Рыбацкого до г. Шлиссельбурга и далее по каналам. Каналы представляют собой идеальное место для занятия всеми видами водного спорта. Вблизи трассы каналов находятся памятники культурного наследия государственного значения — Новая Ладога, Александро-Свирский монастырь, Кобона, Шлиссельбург, крепость Орешек, природный заповедник на Свирском разливе и т. д. Регион каналов обладает потенциалом для развития многих видов туризма: культурного, исторического, экологического, этнографического, археологического, яхтинга и т. д.

Реализуемость даже меньшего количества указанных выше возможностей можно проследить на примере возрождения канала в Шотландии, который теперь называется «Миллениум линк» (Millenium link) — «Связь тысячелетий». Канал, соединяющий Северное море с Атлантическим океаном (Глазго и Эдинбург), был построен еще в XVIII в. В районе Фолкерка для преодоления большого перепада высот он проходил через каскад из 11 шлюзов, протянувшийся на полтора километра. Однако в 30-е гг. прошлого века шлюзы были разрушены, и сквозное сообщение по каналу стало невозможным. В настоящее время 50-километровый участок канала от Эдинбурга до Фолкерка заканчивается длинным акведуком, выход которого располагается на 35 м выше бассейна, соединенного с проложенными до Глазго каналами. Суды преодолевают 35-метровый перепад уровней воды с помощью построенного в 1999–2002 гг. «Фолкерк Вил» (Falkirk Wheel) — первого в мире «вращающегося» судоподъемника (рис. 2).



Рис. 1. Шлюзы Ладожского обходного канала, Шлиссельбург 2009 г.



Рис. 2. Судоподъемник «Фолкерк Вил» (Falkirk Wheel) в Шотландии



Вращающаяся часть конструкции состоит из двух заполненных водой камер, в которых путешествие сверху вниз, а также снизу вверх в течение 15 минут одновременно могут совершить не менее восьми яхт и катеров среднего размера. Оригинальный дизайн сооружения рассчитан на привлечения туристов. Действительно, кроме выполнения транспортных функций, судоподъемник «Фолкерк Вил» стал настоящим водным аттракционом — каждый желающий, купив билет, может покататься на специальных автобусах-амфибиях, которые осуществляют подъем и спуск на Колесе.

Стоимость реставрации «Миллениум линк» составила 84,5 млн фунтов стерлингов, из них на долю «Фолкерк Вил» пришлось 17 млн. Средства были получены с помощью ЕБРР, который по достоинству оценил инвестиционную привлекательность проекта.

Следует отметить, что впервые подобная конструкция была предложена неким немецким инженером еще в самом начале XX в., но так и не была реализована, однако наследие (техническая мысль) было сохранено, о чем имеется свидетельство в материалах конгресса по судоходству 1912 г.

Исходя из изложенных фактов, можно сделать вывод о том, что при должном отношении к наследству его можно не только сохранить, но и преумножить, создавая ГТС, которые будут и функциональны долгие годы, и вызовут восхищение у потомков.

Считаем, что для конструктивного движения по направлению популяризации морского наследия России и контролю корректности информации, Ассоциации необходимо иметь сайт в Интернете или печатный орган — междисциплинарный журнал с обязательным (желательно двойным слепым) рецензированием статей. Кроме того, для учебных печатных изданий также необходимо проводить обязательное рецензирование (утверждение на экспертном совете по соответствующему направлению) с получением грифа Ассоциации «Морское наследие России».

В рамках объединения всех аспектов деятельности Ассоциации «Морское наследие России» представляется целесообразным разработка и выпуск энциклопедического словаря или глоссария терминов. Тем более что имеются прекрасные прототипы, такие как:

1. *Морской энциклопедический словарь*. В 3-х т. М.: Судостроение, 1991.

2. *Большой Глоссарий терминов международного туризма*. = *The Great Glossary of Terms for the International Tourism* / под ред. М. Б. Биржакова, В. И. Никифорова. М., 2005.

3. *Военно-морской словарь*. М.: Военное издательство: 1990.

и т. д.



При переходе к новой системе обучения в учебных планах профильных высших учебных заведений в обязательном порядке следует сохранить предметы по истории специальности.

История гидротехники — мировоззренческая дисциплина, изучаемая студентами Гидротехнического факультета СПГУВК с первого курса. Благодаря этому предмету, студенты расширяют свой кругозор в вопросах географии России, истории инженерного строительного искусства и архитектуры, истории развития государства и т. д.

Занятия со студентами проводятся и в специализированном музее, существующем при университете. Обязательными являются экскурсии на важнейшие воднотранспортные объекты Санкт-Петербурга, Ленинградской области и Волго-Балтийского водного пути.

В университете ведется активная работа по методическому обеспечению учебного процесса по данной дисциплине. Выпускаются учебные пособия, например, П. А. Гарибин, М. Е. Миронов. История гидротехники. Морские порты и водные пути России. 2006, печатаются научные статьи в «Журнале университета водных коммуникаций» (утвержденному в перечне ВАК).

Изучение истории гидротехники воспитывает у студентов чувство патриотизма, гордости за выбранную уникальную профессию.

Геоинформационное картографирование объектов морского наследия на примере составления карты природного и культурного наследия Земли Франца-Иосифа

В. С. Грузинов, А. В. Пятницкая

Geoinformational Mapping of Maritime Heritage by the Example of Cultural and Natural Heritage Mapping of Franz Josef Land

V. Gruzinov, A. Pyatnitskaya

In article experience of the solution of a problem, connected with geoinformation mapping of objects natural and a cultural heritage is stated. Necessity of working out of uniform methodology of geoinformation support of forwarding researches, inventories and mappings of a sea heritage of Russia is shown.

С целью решения задач сбора, упорядочения и сохранения знаний о наследии широко используется картографический метод исследования. Метод применим для фиксации и анализа объектов, существенной характеристикой которых является особенности их расположения в земном пространстве. Наличие координатного описания положения объекта является отличительным свойством особого вида информации — геоинформации. Применение компьютерной техники и современных видов информации (баз данных, цифровых моделей, данных дистанционного зондирования и т. п.) в процессе создания карт обусловило развитие метода как технологии геоинформационного картогра-

В. С. Грузинов, А. В. Пятницкая [V. Gruzinov, A. Pyatnitskaya] (✉)

Институт наследия им. Д. С. Лихачёва, Московский государственный университет геодезии и картографии (МИИГАиК), Москва, Россия [D. Likhachev Heritage Institute, Moscow State University of Geodesy and Cartography, Moscow, Russia]

e-mail: geomodel@list.ru



фирования и связано с разработкой и эксплуатацией геоинформационных систем (ГИС).

Основные направления использования ГИС:

1. Геоинформационное картографирование;
2. Геоинформационный анализ и планирование;
3. Обработка данных дистанционного зондирования (фотограмметрия и дешифрирование);
4. Решение геодезических задач, обеспечение топоъемки и других видов фиксации объектов исследования;
5. Обеспечение навигации;
6. Поддержка пространственных запросов СУБД (системы управления базами данных);
7. Подготовка материалов к изданию в виде традиционных атласов и электронных публикаций, в том числе в интернет (разработка и поддержка геопорталов).

Важнейшим прикладным назначением ГИС является возможность ее интеграции в систему поддержки принятия решений. Это необходимо, в частности, в процессе подготовки и проведения экспедиционных исследований.

Основные подходы к картографированию природного и культурного наследия изложены в работах Ю. А. Веденина, М. Е. Кулешовой; А. И. Ельчанинова, В. В. Свешникова; П. В. Боярского; Т. В. Верещаки; А. М. Берлянта [1–5]. Пространственный подход к выявлению и изучению морского наследия предполагает рассмотрение в качестве основного объекта исследования такой пространственной системной целостности (включающей как акваторию, так и прилегающую территорию), которую необходимо воспринимать как совокупность взаимосвязанных природных и культурных ландшафтов. То есть объектом исследования становятся не только отдельные памятники, но и вся историко-культурная и природная среда.

Настоящая статья подготовлена на основе результатов исследования и картографирования объектов морского наследия в Арктике, проводившихся Морской Арктической Комплексной Экспедиции (МАКЭ) Института наследия им. Д. С. Лихачёва.

Основные цели и задачи МАКЭ:

- ✓ комплексное исследование и описание культурного и природного наследия;
- ✓ выявление, изучение, описание неизвестных памятников;
- ✓ пропаганда наследия: издание результатов экспедиционных исследований;
- ✓ создание научных, научно-популярных и туристических карт культурного и природного наследия.

Под руководством Петра Владимировича Боярского выполнено полевое обследование и составлена карта природного и культурного наследия Земли Франца-Иосифа (авторы П. В. Боярский, А. Н. Кулиев, А. В. Пятницкая, В. С. Грузинов, масштаб 1 : 500 000).

Примечательно, что история картографического изучения архипелага началась задолго до того, как эти затерянные далеко в Арктике острова посетил человек: существование Земли Франца-Иосифа (ЗФИ)



было предсказано М. В. Ломоносовым, Н. Г. Шиллингом, П. А. Кропоткиным во многом на основании картографического анализа. Первой картой Земли Франца-Иосифа является карта Пайера, созданная во время экспедиции 1872–1874 гг. Окончательное завершение первичные картографические работы получили только в 1975 г., когда геодезисты 123-й экспедиции МАГП с помощью радиодальномерной системы РДС-2 «привязали» архипелаг к матерiku.

В процессе составления карты природного и культурного наследия ЗФИ использованы следующие картографические материалы:

- ✓ макет карты культурного и природного наследия ЗФИ 1 : 500 000 под общей редакцией П. В. Боярского (2005);
- ✓ морская карта: «Баренцево море. Земля Франца-Иосифа» 1 : 500 000 (1996), откорректированная по исходным материалам Главного Управления Навигации и Океанографии Министерства Обороны РФ в 2007 г.;
- ✓ навигационные морские карты «Земля Франца-Иосифа» масштабов 1 : 200 000, 1 : 100 000, 1 : 50 000 и 1 : 25 000 (1994–2002);
- ✓ топографические карты архипелага в масштабах 1 : 200 000 (1965–1971) и 1 : 500 000 (1958–1990);
- ✓ материалы геодезической съемки местности, выполненные во время экспедиции МАКЭ 2007 г.

На созданной карте природного и культурного наследия ЗФИ и прилагаемом указателе широко представлены объекты морского наследия, в которых воплощена история морских исследований в Арктическом регионе, в том числе следующие места, требующие бережного отношения:

Памятное место, связанное с историей открытия и первых исследований архипелага Земля Франца-Иосифа австро-венгерской экспедицией 1872–1874 гг. К. Вайпрехта и Ю. Пайера. Остров Галля, мыс Тегетгоф.

Могила машиниста «Тегетгофа» О. Криша на скале острова Вильчека — первая могила на архипелаге.

Место посадки на судно «Terra Nova» американской экспедиции А. Фиала в июне — июле 1905 г. Остров Мак-Клинтока, мыс Диллона.

Щитовой дом-зимовье, сооруженный в 1880 г. английской экспедицией Ли Смита на паровой яхте «Эйра». Остров Белл, побережье Гавани Эйры.

Памятное место у обрыва, где находилось зимовье 1881–1882 гг. английской экспедиции Ли Смита на паровой яхте «Эйра». Руины зимовья рухнули в море. Остров Нортбрука, восточная часть мыса Флора.

Памятное место гибели 21 августа 1881 г. паровой яхты «Эйра» английской экспедиции 1880–1881 гг. Ли Смита. Остров Нортбрука, южнее восточного побережья.

Памятное место вынужденной зимовки 1894–1895 гг. судна «Windward» английской экспедиции Ф. Джексона. Остров Нортбрука, у юго-западного побережья мыса Флора.

Руины зимовья 1895–1896 гг. норвежцев Ф. Нансена и Ф. Я. Иогансена. Остров Джексона, мыс Норвегия.

Памятное место стоянки в 1895 и 1896 гг. английского исследователя Ф. Джексона и 5 июня 1896 г. Ф. Нансена и Ф. Я. Иогансена на южной стороне мыса. Остров Луиджи, мыс Рихтгофен.



Памятные места, связанные с пребыванием 28 июля 1898 г. на мысе Флора американской экспедиции В. Уэльмана на судне «Fridtjof». Остров Нортбрука, мыс Флора.

Могила Б. Бентсена — норвежского участника американской экспедиции В. Уэльмана 1898–1899 гг. В эту могилу перезахоронение останков Б. Бентсона было осуществлено в 1960 г. Остров Земля Вильчека, мыс Геллера. Место первого захоронения Б. Бентсена в 1899 г. Остров Земля Вильчека, мыс Геллера.

Руины зимовья американской экспедиции 1898–1899 гг. В. Уэльмана. Остров Галя, мыс Тегеттгоф.

Памятное место склада и шлюпок, выгруженных 20–26 июля 1899 г. на мыс Флора с судна «Stella Polare» итальянской экспедицией герцога Аbruццкого на случай гибели судна. Остров Нортбрука, мыс Флора.

Гранитный обелиск, установленный в 1901 г. с судна «Capella», зафрахтованным герцогом Аbruццким для установки памятника Кверини, Стеккену и Оллеру. Остров Нортбрук, восточная часть мыса Флора.

Памятное место стоянки 9 августа 1901 г. ледокола «Ермак» русской экспедиции С. О. Макарова. Остров Нортбрука, южнее мыса Флора. МАКЭ, 1990 г.

Место гибели в конце января 1904 г. судна «Америка» американской экспедиции 1903–1905 гг. А. Фиала. Остров Рудольфа, бухта Теплиц.

Восьмиконечный православный деревянный крест экспедиции Седова, установленный в 1913 г. на месте астрономического пункта. Остров Гукера, северное побережье бухты Тихая.

Крест на могиле машиниста «Св. Фоки» И. А. Зандера, скончавшегося 12 марта 1914 г. Остров Гукера, северное побережье бухты Тихая.

Памятное место зимовки 1913–1914 гг. судна «Св. Фока» экспедиции Г. Я. Седова. Остров Гукера, бухта Тихая.

Место захоронения 5 марта 1914 г. тела Г. Я. Седова. Остров Рудольфа, мыс Аук.

Место, где была найдена часть предметов, оставленных 5 марта 1914 г. матросами Г. В. Линником и А. М. Пустошным у могилы Г. Я. Седова (ложная могила), мыс Аук.

Памятное место стоянки группы В. И. Альбанова 9–12 июля 1914 г. Земля Александры, восточнее мыса Мэри Хармсуорт.

Место встречи и стоянки 14 июля 1914 г. морской (на каяках) и береговой партий группы В. И. Альбанова, совершившей переходы от затертого льдами судна «Св. Анна» до юго-западного побережья Земли Александры и от мыса Мэри Хармсуорт до юго-восточного побережья залива Вейпрехта. Земля Александры, мыс Лудлова.

Памятное место гибели Александра Архиреева из группы В. И. Альбанова, от мыса Лудлова к мысу Ниль с 14 по 15 июля 1914 г. Земля Георга, мыс Ниль.

Памятное место, связанное с последней встречей и окончательным расставанием 15 июля 1914 г. морской (на каяках) и береговой партий группы В. И. Альбанова. Остров Земля Георга, мыс Ниль.

Место смерти в июле 1914 г. участников береговой партии группы В. И. Альбанова: Петра Максимова, Владимира Губанова, Яна Регальда и Павла Смиренникова. По версии П. В. Боярского они, выбившись



из сил, замерзли во сне под скальным выступом, окруженном «стекающим» в море льдом и занесенной снегом и размытой мореной грядой. Остров Земля Георга, между мысами Ниль и Краутера.

Памятное место стоянки 16–17 июля 1914 г. морской партии на двух каяках группы В. И. Альбанова в ожидании пропавшей береговой партии. Остров Земля Георга, мыс Гранта.

Памятные места, связанные с пребыванием с 18 по 19 марта 1914 г. на острове Белл и с ночевкой в доме-зимовье Ли Смита художника и полярного исследователя Н. В. Пинегина и матроса А. И. Инютина — участников экспедиции Г. Я. Седова на «Святом Фоке». Остров Белл.

Памятное место стоянки 18–19 июля 1914 г. морской партии на двух каяках группы В. И. Альбанова во время его перехода от мыса Гранта Земли Георга к мысу Флора острова Нортбрук. Остров Белл, юго-западное побережье.

Могила Нильсена, скончавшегося в ночь с 18 на 19 июля 1914 г. во время стоянки на острове Белл морской партии на двух каяках группы В. И. Альбанова.

Памятные места стоянок судна «Святой Фока» экспедиции Г. Я. Седова с 1 по 4 сентября 1913 г. и с 20 по 26 июля 1914 г. 20 июля 1914 г. к подошедшему судну подплыли на каяках В. И. Альбанов и А. И. Конрад. Остров Нортбрука, южнее мыса Флора.

Памятные места пребывания на мысе Флора с 14 по 18 марта и с 20 по 23 марта 1914 г. Н. В. Пинегина и А. И. Инютина — участников экспедиции Г. Я. Седова. Остров Нортбрук, мыс Флора.

Памятный знак, установленный в 1994 г. российско-итальянской экспедицией в память о пропавших участниках итальянской экспедиции 1899–1900 гг. герцога Абруццкого. Остров Галля, мыс Тегеттгоф, в нише скалы.

Памятный знак в честь первооткрывателей Земли Франца-Иосифа на судне «Адмирал Тегеттгоф», установленный в 1995 г. российско-австрийской экспедицией на судне «Яков Смирницкий». Остров Галя, мыс Тегеттгоф, на вершине скалы.

Среди объектов природного наследия ЗФИ на карте подробно отображены следующие группы:

- ✓ геологические объекты;
- ✓ геоморфологические объекты;
- ✓ гидрологические объекты;
- ✓ гляциологические объекты;
- ✓ ботанические объекты;
- ✓ зоологические объекты;

а также природные комплексы и островные экосистемы в целом.

Анализ созданной карты показывает, что существенная часть объектов морского наследия располагается на суше. Причем для отображения «береговых» объектов морского наследия зачастую недостаточно информации, которую можно извлечь из содержания морских карт. В таких случаях необходимо привлекать топографические карты. Вместе с тем, путевые морские карты, по которым ведут прокладку курсов кораблей, создаются в прямой цилиндрической проекции Меркатора, главным свойством которой является то, что прокладываемый курс



(локсодромия) отображается на карте прямой линией. Однако топографические карты масштаба 1 : 1 000 000 и крупнее в России создаются с использованием поперечной цилиндрической проекции Гаусса-Крюгера. При создании зарубежных топографических карт чаще всего используется поперечная цилиндрическая проекция Меркатора (UTM). Для использования таких карт необходимо обеспечить их преобразование.

Картографическая фиксация — важный способ сохранения памяти о таких нематериальных категориях наследия, как маршруты морских экспедиций. Помимо маршрутов морских плаваний, для акватории Арктики особо важно отметить такой своеобразный нематериальный объект морского наследия, как маршруты морских пеших переходов, когда попеременно использовались сухопутные (лыжи, нарты) и водные (каяки, шлюпки) средства передвижения (Ф. Нансен, В. Альбанов, Ю. Пайер и др.).

Общей для всей Арктики проблемой, связанной с сохранением объектов наследия, является глобальная проблема продолжающегося отступления ледников и разрушения прибрежной полосы суши, на которой расположена большая часть памятников (в южных районах архипелага встречаются участки, где разрушение береговой линии происходит в непосредственной близости от памятников морской истории со скоростью более 0,5 м/год).

Опыт картографирования объектов морского наследия свидетельствует о целесообразности разработки **Единой методологии геоинформационного обеспечения экспедиционных исследований, инвентаризации и картографирования морского наследия России**, базирующейся на обеспечении совместимости следующих ключевых параметров картографической модели:

- ✓ форматы представления векторных карт (SXF — S57 — KML (KMZ));
- ✓ проекция (Меркатора-Гаусса-Крюгера — UTM);
- ✓ эллипсоид (Красовского — WGS-84 — ПЗ90);
- ✓ единая система классификации и кодирования объектов морского наследия.

Список литературы

1. Берлянт А. М. Картографический метод исследования. М., 1978. 2-е изд. — 1988.
2. Веденин Ю. А., Лютый А. А., Ельчанинов А. И., Свешников В. В. Концепция и программа комплексного атласа «Культурное и природное наследие России». М.: Институт Наследия, 1995.
3. Верещака Т. В. Топографические карты: научные основы содержания. М.: МАИК «Наука/Интерпериодика», 2002. 319 с.
4. Грузинов В. С. Системные основы геоинформационного моделирования территорий // Геодезия и картография. 2009. № 1. С. 51–54.
5. Культурный ландшафт как объект наследия / под ред. Ю. А. Веденина, М. Е. Кулешовой. М.: Институт Наследия; СПб.: Дмитрий Буланин, 2004. 620 с.

Антарктические артефакты как часть морского наследия (на примере Британской антарктической службы)

С. М. Игнатьев

Antarctic Artifacts as a Part of Maritime Heritage (by example of British National Antarctic Expedition)

S. Ignatiev

Preservation issues of unique artifacts related to exploration and study of the ice continent are examined by example of British Antarctic Survey activity. History of creation and present conditions of the British Station of the 1940–50-s (Operation Tabarin) are described in the article as preserved historical heritage. Their level of preservation is an undoubted example for imitation.

Не вызывает сомнения, что истории покорения ледяного континента — Антарктиды — часть мирового морского наследия. На побережье и островах Южного океана находятся многочисленные артефакты прошлых времен — станции, брошенная техника (включая уникальные модели), места кораблекрушений, захоронения знаменитых путешественников... Особенности климата и малолюдство территорий способствуют их сохранению. С другой стороны, рост антарктического туризма делает проблему сохранения и коммерческого использования антарктических артефактов весьма актуальной.

Настоящее сообщение представляет собой попытку рассмотреть пути решения этой проблемы Британской антарктической службой (БАС). Используются как официальные документы БАС, так и личные впечатления автора, посетившего некоторые из охраняемых объектов. Разумеется, организация коммерческого использования антарктических памятников (прежде всего старых станций) со стороны БАС не лишена

С. М. Игнатьев [S. Ignatiev] (✉)

Институт биологии южных морей НАНУ, Севастополь, Украина [IBSS NASU, Sevastopol, Ukraine]



недостатков, но уровень их сохранности есть несомненный пример для подражания.

Начало массового создания первых постоянных поселений — антарктических научных станций — приходится на период Второй мировой войны, когда стало ясным важное стратегическое значение этого самого южного региона. С начала войны здесь наблюдалась повышенная активность рейдеров и подводных лодок противника, которые не только использовали эти отдаленные воды как безопасное убежище, но и наносили чувствительные удары по китобойному промыслу союзников. Вполне серьезно рассматривалась возможность японского десанта на Фолклендские острова. Следовало также учитывать и прогерманскую позицию Аргентины, которая в случае ее вступления в войну могла поставить под удар пути снабжения в Южной Атлантике. И, наконец, боевая деятельность флота и авиации в регионе требовала серьезного метеообеспечения, невозможного без постоянных наблюдений. Для мониторинга активности противника в регионе эпизодических рейдов боевых кораблей союзников было явно недостаточно, речь шла об организации постоянного наблюдения на обширных территориях.

И здесь британское Адмиралтейство вспомнило о предложении, сделанном в 1939 г. лейтенантом флота Джеймсом Марром. В довоенной жизни Марр — зоолог, участник многочисленных арктических и антарктических экспедиций. Опираясь на свой многолетний опыт, он предлагал создать на стратегически важных участках антарктического побережья и на островах **постоянные базы**¹, с которых велось бы круглогодичное наблюдение за возможным появлением кораблей противника, проводились метеорологические и биологические исследования. Кроме того, наличие постоянных поселений с органами государственной власти (в виде почтовых отделений) значительно усиливало аргументы Великобритании в вопросах ее суверенитета над Антарктикой. На такой станции зимовало бы от 4 до 6 человек и до 30 ездовых собак. База снабжалась полуторагодовым запасом продовольствия (для людей и собак), топлива (уголь и керосин для генератора и освещения), средствами связи, наблюдения и необходимым научным оборудованием. Основным методом мониторинга — патрулирование на собачьих упряжках или на лыжах. Кроме основной базы — дома (house) на расстоянии дневного перехода оборудовалась запасная база или хижина (hut). Здесь патруль мог переночевать, переждать непогоду, сюда же мог перебраться личный состав в случае непредвиденных обстоятельств (пожар, появление противника). На расстоянии двух-трехдневного перехода от запасной базы по маршруту располагались запасные склады-депо (depot) с необходимыми запасами. Таким образом, передвигаясь между этими пунктами, патруль мог обследовать значительную территорию.

Первоначально идее Марра значения не придали, и только активность Аргентины, а затем и Чили в антарктических водах вынудила британское адмиралтейство пересмотреть свое решение. Ситуация

¹ Термин *исследовательская станция* вместо термина *база* официально начал применяться только с 1967 г. Мы же будем использовать оба термина как синонимы.



особенно обострилась в 1942–1944 гг., когда аргентинские военные корабли начали широкомасштабное уничтожение британских пограничных знаков в Антарктике и установку своих. Операции аргентинского флота 1942–1944 гг. по установлению суверенитета над антарктическими островами носит название «Антарктической кампании» (la Campaña Antártica).

По этим причинам с ноября 1943 г. после консультации с Министерством иностранных дел (Foreign office) для закрепления британского суверенитета над антарктическими территориями Адмиралтейством проводилась секретная операция «Табарин»². Она заключалась в создании наблюдательных баз на стратегически важных участках побережья, которые должны были обеспечивать наблюдения за рейдерами противника и собирать метеорологическую информацию.

На первом этапе (Tabarin I, 1943–1944 гг.) операцию возглавляли Keith Pitt (1943) и Victor Marchesi (1944), на втором (Tabarin II, 1945 г.) — Robert Sheppard.

Первая база (база **A**) была официально открыта в субботу 29 января 1944 г. экспедицией на исследовательских судах «Фиц-Рой» и «Уильям Скорсби». 14 человек во главе с лейтенантом Дж. Марром остались здесь зимовать до февраля 1945 г.

Практически одновременно (3 февраля 1944 г.) был поднят британский флаг над зданием старой норвежской китобойной станции на острове Десепшен. Здесь открыли базу **B**, на которой также осталась зимовочная партия.

13 февраля 1945 г. в бухте Хоуп (Hope Bay, Земля Грейама) с тюленебойной шхуны «Игл» была организована еще одна станция — база **D** (в 1944 г. ее не удалось организовать из-за сложных погодных условий). Оставшиеся здесь на первую зимовку 13 человек (в том числе 4 научных сотрудника) во главе с Эндрю Тейлором (Andrew Taylor) начали выполнять программу работ, которая предусматривала метеорологические и ледовые наблюдения, а также биологические исследования в районе станции.

В сезон 1946–1947 гг. экспедиционные суда «Фиц-Рой», «Уильям Скорсби» и «Трепасси» основывают три станции: базу **C** (о. Лори); базу **E** (о. Стоингтон) и базу **F** (о. Винтер), а затем — еще две (**G** и **H**).

Всего к третьему международному геофизическому году и к моменту подписания Антарктического Договора в 1958 г. Великобритания имела наибольшее число станций — 11. Все они находились под контролем Британского адмиралтейства, обслуживались кораблями королевского флота и контролировали оба берега Антарктического полуострова и прилегающие острова (рис. 1).

В противодействие английским претензиям Аргентина, а затем и Чили в 1947–1951 гг. организуют на спорных островах три постоянные станции и 6 «рефухио» (от исп. «убежище») в качестве запасных продуктовых баз. К 1958 г. их было 11 — 7 аргентинских и 4 чилийские. В результате английские станции оказались в кольце латиноамериканских.

² По названию известного парижского ночного клуба «Бал Табарин», чтобы подчеркнуть действия флота в условиях полярной ночи.

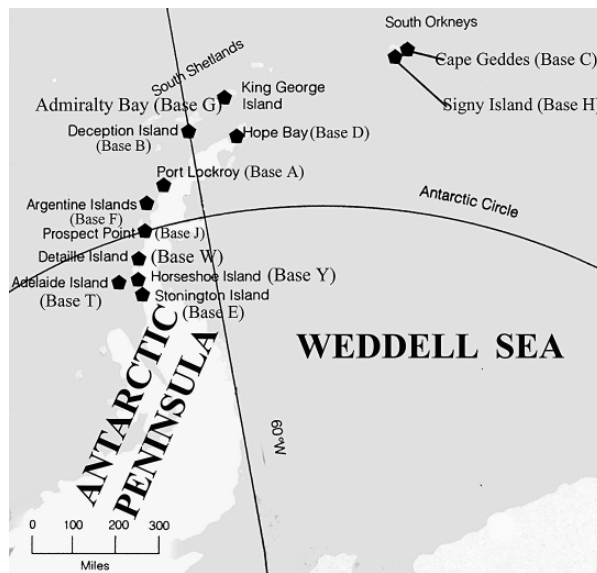


Рис. 1. Британские антарктические станции (1944–1950)

Доходило до анекдотических ситуаций — расстояние между английской и аргентинской базами в бухте Хоуп составляло всего 25 м. Но с подписанием Антарктического договора такие базы формально утратили свою функцию носителя суверенитета, превратившись в чисто научные учреждения. Однако и сейчас они продолжают рассматриваться как серьезные козыри в будущих территориальных спорах.

После подписания Антарктического договора британское правительство вывело спорные антарктические территории из-под юрисдикции губернаторства Фолклендские острова с образованием Британской антарктической территории (British Antarctic Territory), деятельность на которой была подчинена БАС со штаб-квартирой в Лондоне. В 1965 г. БАС была выведена из подчинения Министерства колоний в подчинение Совета по изучению естественной среды (Natural Environment Research Council — NERC), хотя руководящий персонал и зимовщики считаются государственными служащими.

Проблема старых британских станций (особенно заброшенных) обострилась в 1991 г., после подписания Протокола о сохранении антарктической среды (Protocol on Environmental Protection to the Antarctic Treaty) в качестве обязательного приложения к Антарктическому Договору. В результате пять баз были объявлены историческими местами и монументами (UK Antarctic Heritage Trust — АНТ): Port Lockroy (А), Deception Island (В), Stonington Island (Е), Wordy House (F) и Horseshoe Island (Y). Две (D и F) — переданы другим странам (Уругваю и Украине), а остальные пришлось демонтировать и убирать из Антарктики.

Финансирование деятельности и сохранности антарктических артефактов осуществляется из следующих источников: 1. субсидии БАС из госбюджета; 2. отчисления от научных грантов (некоторые исторические станции продолжают изыскания); 3. коммерческая деятельность



(прием туристов и продажа сувенирной продукции); 4. прибыль от деятельности почтового отделения. Ниже приводится описание современного состояния и историческая судьба британских антарктических баз, созданных в 1944–1948 гг. в рамках плана операции «Табарин» (т. е. без базы **У**, созданной в 1956 г.) и сохраняемых как историческое наследие.

1. Station A — Port Lockroy

Расположена в точке с координатами 64°49' ю. ш. и 63°30' з. д. — остров Гудьир (Goudier Island) рядом с островом Винске (Wiencke Isl.); Антарктический полуостров (Архипелаг Пальмера). Основные направления исследований — метеонаблюдения, геология, зоология и ботаника региона. С 1950 г. на станции начаты ионосферные исследования, продолженные после ее закрытия на станции **F** (Argentine Islands). Порт Локрой был одним из основных районов мониторинга в течение Международного геофизического года 1957/58.

Первая зимовка началась 11.02.1944 г. Зимовочные партии находились на станции с перерывами до 1962 г. С 1996 г. функционирует как сезонная летняя база для наблюдений за пингвинами дженту (одна из контрольных колоний): учет, фенологические наблюдения за питанием и размножением пингвинов, оценка смертности и сопровождающие метео-гидрологические наблюдения. Для оценки влияния антарктического туризма на состояние популяции дженту проводятся сравнительные исследования посещаемых и заповедных колоний этого вида. 19 мая 1995 г. под номером 61 станция Порт Локрой включена в Перечень Исторических мест и памятников, утвержденный Консультативным совещанием по Договору об Антарктике. Сохраняется как база операции «Табарин» (1944), а также место первых измерений ионосферы, место первой регистрации атмосферного свиста в Антарктике. В настоящее время на станции функционирует туристический центр (UK Antarctic Heritage Trust) и старейшее в Антарктике почтовое отделение. База принимает до 17 000 человек в сезон. Вырученные от продажи сувенирной продукции, обслуживания туристов и почты средства обеспечивают как существование самой станции, так и спонсируют проводимые здесь исследования.

Сохраняется комплекс зданий с прилегающими артефактами (кости китов и тюленей, остатки ботов, саней, собачей упряжи). Особый интерес представляет функционирующая радиостанция 1944 г. и склад с продуктами 1949–1955 гг. Основное здание станции (Bransfield House) названо в честь одноименного экспедиционного судна, доставившего на остров членов первой экспедиции и Эдварда Брансфилда (Edward Bransfield), капитана, который в 1819–1820 гг. впервые нанес на карту Антарктический полуостров. Здание имеет общую комнату (своего рода кают-компанию), служившую одновременно и спальней, и столовой, лабораторию, камбуз, склад и генераторную. Имелась даже ванна, однако воду для нее моющийся должен был получить сам, растопив соответствующее количество снега или льда. Здание построено в 1952–1953 гг. В 1958 г. построен лодочный ангар и новая генераторная, которые также сохраняются (рис. 2).



2. Station B — Deception Island

Местонахождение: 62°59' ю. ш., 60°34' з. д. Залив Уэйлерс, остров Десепшен, Южные Шетландские острова (Whalers Bay, Deception Island, South Shetland Islands). Основные направления деятельности: Метеорология и геология. С 1955 по 1969 г. — центр авиационных операций в регионе.

Из-за активной вулканической деятельности остров Десепшен отличается наличием незамерзающей внутренней бухты. Это делает его (наряду с нахождением в центре стратегически важного района с богатыми промысловыми и минеральными ресурсами акваториями) основным объектом территориальных споров.

Зимовочная деятельность: с 03.02.1944 по 05.12.1967 и с 04.12.1968 по 23.02.1969 гг. Сезон 1967–1968 гг. был сорван из-за внезапного извержения вулкана 5 декабря 1967 г., когда пришлось экстренно эвакуировать личный состав. По этой же причине станцию пришлось снова оставить 21 февраля 1969 г., когда новое извержение основательно повредило здание и топливные баки. В обоих случаях основную тяжесть эвакуации приняло на себя чилийское исследовательское судно «Pilato Pardo». Окончательно станция была закрыта 23 февраля 1969 г. после того как вернувшийся персонал загрузил на судно остатки оборудования и личные вещи. После закрытия станции литерное обозначение «В» передано станции, расположенной на Птичьих островах (Bird Isl.), которая действует в настоящее время.

База **В** располагалась в строениях бывшей норвежской китобойной станции Norwegian Aktieselskabet Hektor whaling station. Оригинальное здание (Bleak House), бывшее общежитие китобоев, превращенное британскими моряками в основной офис станции, сгорело при пожаре 8 сентября 1946 г. Другое общежитие китобойной станции, восстановленное англичанами для базы, известно в настоящее время как Biscoe House (в честь капитана John Biscoe, который открыл Землю Грейхама Graham Land в 1832 г.). А в конторе китобойной станции (Magistrate's Villa) разместился склад.

Специально для авиационной экспедиции (Falkland Islands Dependencies Aerial Survey Expedition, 1955–1957 гг.) были построены новое здание (декабрь 1955 г.), получившее название FIDASE или Hunting Lodge (Охотничий домик), и авиационный ангар (март 1962 г.). В тот же период было построено и одно из первых пластиковых строений в Антарктиде — лабораторный комплекс Priestley House (в честь Sir Raymond Priestley, директора FIDS в 1955–1959 гг., геолога экспедиции Скотта в 1910–1913 гг.). После вступления в силу дополнительных протоколов относительно охраны окружающей среды территория базы в 1990–1991 и 1991–1992 гг. была очищена силами волонтеров и сотрудников БАС — демонтированы и вывезены топливные баки, остатки топлива, бытовой и строительный мусор.

19 мая 1995 г. комплекс базы включен в состав исторического места № 71 Перечня Исторических мест и памятников, утвержденного Консультативным совещанием по Договору об Антарктике. В состав охраняемого участка № 71 входят остатки всех объектов, которые на-



Рис. 2. Base A (Port Lockroy). 2005–2008. Хорошо видны сохраняемые артефакты — нарты Нансена и кости китов



ходились на берегу залива Уэйлерс до 1970 г., включая объекты, относящиеся к началу китобойного промысла (1906–1912), инициатором которого стал капитан Адольфус Андресен, основатель чилийской компании «Сосьедад Балленера де Магалланес»; остатки норвежской китобойной станции «Гектор», основанной в 1912 г., и все артефакты, связанные с деятельностью этой станции, просуществовавшей до 1931 г.; место бывшего кладбища с 35 захоронениями и памятником десяти китобоям, погибшим в море; объекты, относящиеся к периоду научной и картографической деятельности Великобритании в этом районе (1944—1969). Кроме того, этот участок утверждает и увековечивает историческое значение других событий, которые происходили в этом районе и от которых не осталось никаких следов. Под охрану также поставлены уникальные термальные источники, привлекающие туристов возможностью купания даже в суровый мороз. Управление на паритетных началах осуществляют Чили, Норвегия и Британия (рис. 3).

3. Station E — Stonington Island (известна также как Marguerite Bay)

Местонахождение: 68°1' ю. ш., долгота 67°00' з. д. Stonington Isl., Marguerite Bay. Основные направления исследований: геология, метеорология, биология. Зимовочные сезоны: 25.12.1946–12.02.1950; 09.03.1958–07.03.1959; 14.08.1960–23.02.1975. Первоначально станция была создана всего в 250 ярдах от старой (1934) американской восточной базы, но ее пришлось оставить в 1950 г. из-за сложных ледовых условий. В 1960 г. сюда была переведена закрытая на Horseshoe Island (южная часть Антарктического полуострова) база Y. Сохраняется оригинальное здание, известное как Trepassey House (названо в честь моряков экспедиционного судна «Trepassey», которые его и построили в марте 1961 г.). Это первое двухэтажное здание в Антарктике (второй этаж достроен в 1972 г.). Сохраняются также остатки восточной базы США (Passion Flower Hotel), использовавшиеся экспедицией Finn Ronne, и захоронения полярников. К сожалению, Trepassey House серьезно пострадал во время пожара 1974 г.

В настоящее время «База E» (рис. 4) на острове Стонингтон (залив Маргарит, западная часть Земли Грэйама) имеет историческое значение как объект, относящийся к деятельности Британской антарктической службы (БАС) в 1960 и 1970-х гг. (Historic Site № 64 under the Antarctic Treaty, 19 May 1995).

4. Station F — Faraday (с 15 августа 1977 г. — Argentine Islands)

Местоположение: 65°15' ю. ш.; 64°16' з. д. Остров Галиндез, Аргентинские острова (Marina Point, Galindez Island, Argentine Islands). Основные направления исследований — геофизика, метеорология и ионосфера. Функционировала как британская станция с 7 января 1947 по 6 февраля 1996 г. (49 лет 31 день, самый длинный ряд непрерывных зимовок). В настоящее время — украинская антарктическая станция Академик Вернадский. Первое здание было построено на острове Винтер (Win-

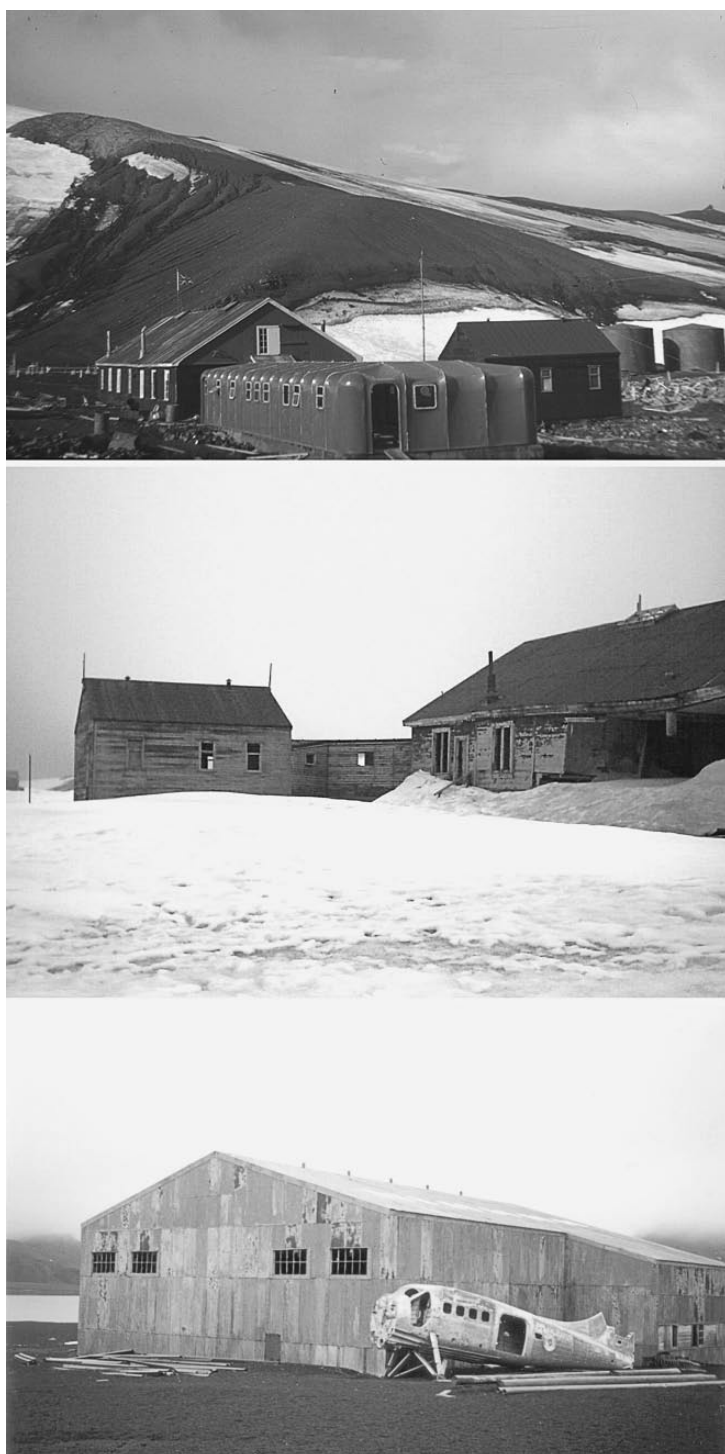


Рис. 3. Base V (Deception Island). 1969 (на переднем плане Priestley House); Жилые помещения (Biscoe House и Magistrate's Villa). 2003; Авиационный ангар. 2005

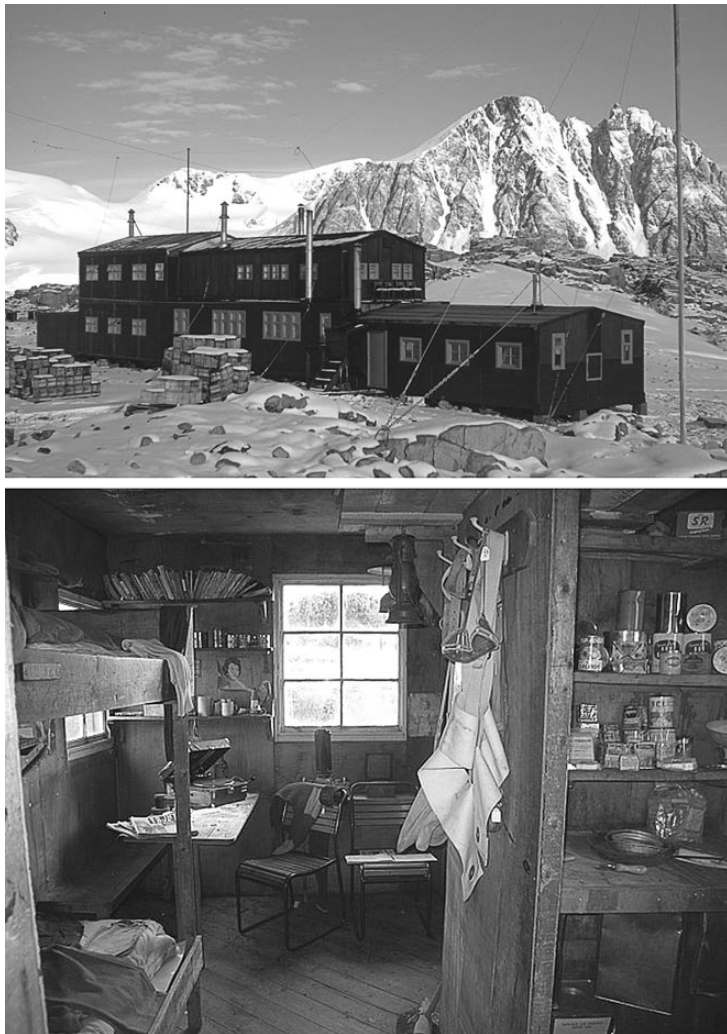


Рис. 4. Base E (Stonington Island). 2003–2007.
Здание и музейный интерьер основной комнаты

ter Island) в 1934–1935 гг. British Graham Land Expedition (BGLE), однако люди там не зимовали. Оно было разрушено цунами в 1946 г. В настоящее время на острове сохраняется основное здание станции Wordy House (в честь сэра James Wordy, участника Imperial Trans-Antarctic Expedition 1914–1916 гг., одного из руководителей операции «Табарин», руководителя научного комитета FIDS в 1948 г.). Здание закрыто 30 мая 1954 г., когда станция была перенесена на соседний о-в Галиндез (Galindez Island). Главное здание получило название Coronation House в честь коронации королевы Елизаветы II в 1953 г. В качестве полевых баз используется хижины на материке (Rasmussen Hut) и острове Петерманн (бывшее аргентинское Refugio Naval Croussac). До 2006 г. на станции действовал один из первых озонметров Добсона (№ 34), имевший личное имя — Дафни, с которого в 1955–1958 гг. впервые наблюдали озо-



новые дыры. В настоящее время вывезен со станции и экспонируется в Музее науки (Лондон). Комплекс станции Фарадей-Академик Вернадский, включая полевые базы, является историческим памятником (Historic Site № 62). Основной объект охраны Wordy House — образец одной из первых британских научных баз.

Таким образом, из 8 станций, созданных в рамках операции «Табарин», пять продолжают функционировать либо как научные учреждения, либо как исторические памятники, объекты экстремального туризма.

Говоря об операции «Табарин», считаю своим долгом обратить внимание на «безмолвных» ее участников — ездовых собак. Собаки и освоение Антарктиды неразрывны. Ни одна экспедиция в Антарктику не обходилась без ездовых собак, а их игнорирование заканчивалось трагически (экспедиция Р. Скотта). Именно собаки своей жизнью (путешественники убивали ослабевших животных на корм более сильным) помогли Руалю Амундсену достичь Южного полюса. Когда в середине 1960-х гг. трактора и мотонарты (скиду) вытеснили ездовых лаек, еще долго на многих станциях доживали свой собачий век любимцы зимовщиков. Только в 1994 г. с целью защиты аборигенной фауны от несвойственных паразитарных болезней содержание других животных (включая собак) в Антарктиде было запрещено (Environmental Protocol to the Antarctic Treaty). Это был финал более чем 50-летнего использования ездовых собак в БАС.

Во время своей зимовки автору в течение месяца пришлось жить на острове Петерманн, ведя наблюдение в колонии пингвинов. Здесь судьба свела его с интереснейшим человеком. Hwfa Jones (наполовину эскимос) был одним из последних каюров ездовых собак Британской Антарктической службы. Выйдя в отставку, он посвятил свою жизнь увековечиванию памяти почти 3 тыс. «снежных псов», навсегда оставшихся в ледяных просторах Антарктики, написав большую книгу «Собаки в Антарктике» (Dogs in Antarctica).

Список литературы

1. Виктор П.-Э. Ездовые собаки — друзья по риску. М.: Мысль, 1980. 159 с.
2. ANTARCTIC BASES. URL: <http://www.newzeal.com/theme/antarctic/falklands.htm>
3. Antarctic-circle. URL: <http://www.antarctic-circle.org/index.html>
4. British Antarctic Survey. URL: <http://www.antarctica.ac.uk>
5. Coolantarctica. URL: <http://www.coolantarctica.com>
6. James Marr collection. URL: <http://www.archon.nationalarchives.gov.uk>
7. Operation Tabarin. URL: www.wikipedia.org

Куршская коса — приморский ландшафт международного значения

А. Е. Королева

The Curonian Spit — A Coastal Cultural Landscape of International Significance

A. Koroleva

The Curonian Spit is a narrow peninsula between the Baltic Sea and the Curonian Lagoon, divided by Russian-Lithuanian border, 98 km long and 0.4–3.8 km wide, and covered with sand dunes and forest.

As an object of heritage the Curonian Spit cultural landscape has all three major features settled by the UNESCO—*universal value, authenticity, and integrity*.

The Curonian Spit territory is managed by the National Park, but the sectoral approach to the heritage that strictly separates nature and culture has exhausted itself. The Cultural heritage preservation needs the local population to be involved in activities on keeping the cultural landscape functioning.

Nongovernmental organizations can succeed better than state structures in forming motivation and civil activity, promoting involvement of the population into realization of new important tasks and adaptation of people to the new conditions. Public organizations and associations work successfully in the field of nature conservation and sustainable use of cultural heritage, suggesting new forms and applying bold and unexpected solutions.

Since 2007 Ecodefense has been implementing a long-term international project *I Save The Curonian Spit* aimed at involvement of local youth to the Curonian Spit natural and cultural heritage preservation activities.

The analyzed experience of nongovernmental organizations on involvement of local population in preservation and sustainable use of the cultural heritage can be applied in developing of a single Curonian Spit cultural landscape management plan (unified for Lithuania and Russia, in accordance with the UNESCO World Heritage Committee recommendations).

А. Е. Королева [A. Koroleva] (✉)

Группа Экозащита, Калининград, Россия [Ecodefense, Kaliningrad, Russia]

e-mail: ecosasha@gmail.com



Формальное осознание мировым сообществом культурного ландшафта как объекта наследия произошло в 1992 г., когда это понятие было включено в текст «Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention» — основного руководящего документа по применению Конвенции о Всемирном наследии ЮНЕСКО. Согласно этому документу, культурный ландшафт отражает эволюцию человеческого общества под влиянием условий природной среды и социальных, экономических и культурных процессов.

К тому времени, когда в 2000 г. Куршская коса была включена в Список Всемирного наследия ЮНЕСКО как «культурный ландшафт», по обе стороны от границы уже сложились свои системы управления и охраны природы, причем независимые — два национальных парка управляли своими территориями в соответствии с российским и литовским природоохранным законодательством. В Калининградской области РФ национальный парк «Куршская коса» был образован в 1987 г., в Литве — в 1991 г. Куршская коса готовилась к включению в Список Всемирного наследия ЮНЕСКО по номинации «природное наследие», и, по сути дела, именно охрана природы на этой территории и осуществлялась, особенно на ее российской части. Заметим однако, что в Список Всемирного наследия ЮНЕСКО Куршская коса вошла как объект культурного наследия.

Куршская коса — узкий полуостров между Балтийским морем и Куршским заливом, разделенный российско-литовской границей, составляющий 98 км в длину и 0,4–3,8 км в ширину, покрытый песчаными дюнами и лесом. Коса сформировалась 5 тыс. лет назад на моренных островах, соединенных нанесенным морскими и речными течениями песком. После возникновения первых поселений Куршская коса служила торговой и военной, а с середины XVII в. — и почтовой дорогой. После активной вырубке леса в XVII–XVIII вв. песчаные дюны начали двигаться в сторону Куршского залива, засыпая остатки леса, дорогу, поселки; Куршская коса превратилась в пустыню, а местные жители долгое время оставались наедине с песчаной катастрофой. В XVIII–XIX вв. стало понятно, что без специальных целенаправленных действий по воссозданию ландшафта человек не сможет здесь больше жить. Тогда были начаты грандиозные работы по укреплению дюн, которые продолжались 200 лет и ведутся по сей день. К концу XIX в. вдоль морского побережья был сформирован защитный дюнный вал, не позволяющий песку перемещаться внутрь косы, а большая дюнная гряда укреплялась плетнями из хвороста и постепенно покрывалась лесными посадками. Так сформировался современный ландшафт Куршской косы — уникальный и легко нарушаемый морем, созданный в результате совместного действия ветра и человека, всё еще формирующийся, мало урбанизированный приморский культурный ландшафт, имеющий высокую социальную и культурную значимость.

Как объект наследия культурный ландшафт Куршской косы обладает всеми тремя важными свойствами, зафиксированными в документах ЮНЕСКО — *универсальностью, аутентичностью и целостностью*. Обладающий универсальностью ландшафт Куршской косы наиболее полно отражает взаимодействие человека и природы в географическом



(приспособление к местным экологическим условиям), историческом (исторические изменения характера природопользования) и культурном (проявление духовного отношения человека к Природе) контекстах. В географическом смысле Куршская коса — территория, в которой характер рельефа, климата, растительного покрова, животного мира, населения и, наконец, культура человека сливаются в единое гармоничное целое. История взаимодействия человека и окружающей среды на этой территории — это история формирования особого стиля природопользования, который сложился в условиях экстремальных, когда под сомнение была поставлена сама возможность существования человека на Куршской косе. В формировании культурного ландшафта Куршской косы отражается как позитивная сторона сотрудничества человека и природы, так и результаты конфликтных ситуаций — песчаные катастрофы и столетия борьбы с их последствиями. Духовное отношение человека к природе этой территории, к примеру, иллюстрируется в современную эпоху существованием знаменитой Нидденской колонии художников, возникшей, когда результаты созидательной деятельности по формированию культурного ландшафта полуострова уже дали себя знать, а в общественном сознании еще бытовал образ Куршской косы как «прусской Сахары» и «гнетущей пустыни». Совершенно исключительная роль в формировании образа косы нового времени принадлежит немецким художникам, запечатлевшим уникальный культурный ландшафт, который сформировался на косе к началу XX в.

Вторым важным свойством культурного ландшафта является его целостность, то есть завершенность, единство, гармоничность и сохранность всех его составляющих — и материальных объектов, и ментальных свойств, и традиций природопользования. Культурный ландшафт Куршской косы отличается физическим и визуальным единством. Элементы культурного ландшафта связаны между собой тесными узлами, их объединяет общая судьба. Им присуще сочетание природного, культурного наследия и наследия традиционной деятельности, которое придает смысл опыту, накопленному многими поколениями местных жителей: большая дюнная гряда с серыми, открытыми белыми и озелененными дюнами; созданный человеком защитный дюнный вал со стороны моря; своеобразная флора и фауна песка, путь миграции птиц, засыпанные песком деревни и археологические находки каменного и бронзового века, почтовый тракт с дорогой, планировка и архитектура старых рыбацких деревень, ставших курортными поселениями.

Аутентичность ландшафта проявляется в материальных и культурно-духовных ценностях различных исторических эпох, формирующих его своеобразие и неповторимость. Особенное настроение и атмосферу культурному ландшафту придает нематериальное наследие: традиционные ремесла, проявления и продукты морской культуры, традиции фольклора и искусства, этнографические элементы образа жизни рыбаков, инженерный опыт закрепления дюн и морского побережья, особенные способы ухода за защитным дюнным валом и ухода за лесом, сформировавшаяся в XIX–XX вв. традиция отдыха — бережное использование в рекреационных целях.



В 2009 г. комиссия ЮНЕСКО порекомендовала России и Литовской республике разработать единый план управления Куршской косой. Представления о Куршской косе как о культурном ландшафте дают основу для формирования *концепции управления* особо охраняемыми территориями — прежде всего, таких категорий, как национальные парки. Отраслевой подход к наследию, жестко разделяющий природу и культуру и предлагающий совершенно различные системы сохранения их основных ценностей, в значительной мере себя исчерпал. Культурный ландшафт — сложное комплексное образование с внутренним системным устройством и функциями — требует иных подходов к управлению, поскольку в его границах существуют и взаимодействуют различные субъекты права. Поэтому сохранение культурного ландшафта непосредственно связано с урегулированием взаимоотношений между всеми этими субъектами и вовлечением местного населения в деятельность по поддержанию функций культурного ландшафта.

Однако это не всегда легко удастся. Во многих случаях общественные организации могут успешнее, чем государственные структуры, формировать мотивацию и гражданскую активность, содействовать привлечению населения к реализации новых важных задач и адаптации граждан к новым условиям. Общественные организации и их объединения успешно работают в сфере сохранения и устойчивого использования культурного наследия, предлагая новые формы, используя смелые и неожиданные решения. Опыт вовлечения местного населения в деятельность по сохранению культурного ландшафта Куршской косы накапливался общественной организацией «Экозащита» на протяжении более полутора десятков лет.

Величайшим совместным творением природы и человека является так называемая авандюна — искусственный прибрежный вал, созданный более 200 лет назад. Простой и дружелюбный природе метод позволил соединить обычные разрозненные приморские дюны в сплошной вал, не дающий возможности песчаным катастрофам повториться на Куршской косе. Холмистые приморские дюны соединены и укреплены хворостяными плетенками, в которых накапливается песок, выбрасываемый морскими волнами. Когда авандюна сформирована, она укрывается хворостяными клетками — фашинами и засеивается семенами песколюбивых трав. Окончательный этап сооружения авандюны — посадка леса на подветренном склоне. Понадобилось сто лет, чтобы соорудить авандюну на всем протяжении морского побережья, после чего доступ песка со стороны моря к подвижным песчаным дюнам прекратился, и они прекратили свое движение, укрощенные посаженными человеческими руками лесом. Это грандиозное сооружение протянулось вдоль морского берега на всем протяжении косы, и, как всякое искусственное сооружение, требует регулярного ремонта, восстановления и воссоздания. Содержание авандюны в целостном состоянии является обязательным условием, поскольку через прорывы в ее теле выброшенный морем и высушенный ветром песок с огромной силой и скоростью устремляется в лес. Начиная с 1903 г. специально учрежденная служба организовывала рабочие отряды из местных жителей, которые постоянно занимались ремонтом авандюны под



руководством дюнинспекторов. В нынешнее время этой работой заняты сотрудники национального парка «Куршская коса», и их усилий, судя по современному состоянию авандюны, недостаточно. Разовых экологических десантов с привлечением волонтеров также недостаточно в условиях, когда почти 70 % авандюны разрушено в той или иной степени усилившимися в результате изменения климата морскими штормами. Кроме того, в национальном парке практически утрачены традиционные методы создания и восстановления авандюны, разработанные и использовавшиеся на Куршской косе в течение 200 лет. Разрушенные участки просто заваливаются хворостом, что не приносит пользы, поскольку хворост уносится следующим штормом.

В 2007 г. «Экозащита», опираясь на собственный опыт работы с местным населением и адаптируя опыт зарубежных партнеров, начала долговременный международный проект под названием «Я спасу Куршскую косу» с целью вовлечения молодежи из числа местного населения в деятельность по сохранению природного и культурного наследия Куршской косы. В рамках этого проекта из года в год ставились разные задачи и использовались разные формы и методы. Расширилось и представление о культурном наследии: так, очевидно, что традиционное природопользование также является нематериальным культурным наследием, а значит, разработанные для условий Куршской косы и опробованные в течение двух столетий дружественные природе и нересурсоемкие методы создания и ремонта авандюны, защитного пляжевого вала, являются таковыми и заслуживают бережного отношения. Для теоретической реконструкции этих методов была запрошена из библиотеки Германии копия книги «Дюненбау», описывающая методы укрепления и озеленения подвижных дюн и строительство авандюн. Частичный перевод книги стал основой для разработки методической брошюры, содержащей основные способы укрепления и ремонта авандюны. При наличии методики можно было приступить к практической части, в этих целях в течение 2007–2010 гг. была осуществлена серия экологических лагерей для местной молодежи, организованных общественной организацией «Экозащита» в сотрудничестве с общественными организациями Польши, Литвы, Германии, школой пос. Рыбачий (Куршская коса) при поддержке национальных парков «Куршская коса» (Россия) и «Куршю Нерия» (Литва), Генерального Консульства Литовской республики в Калининграде, администрации города Любек, Информационного бюро земли Шлезвиг-Гольштейн в Калининграде и многих других.

Молодежный лагерь в национальном парке представляет собой площадку для сотрудничества молодых людей из разных стран, построенного на интересе к природе, истории и экологическим проблемам Куршской косы, практической работе в помощь национальному парку, отдыхе, культурных развлечениях, постоянном ежедневном общении. По нашей оценке, это сотрудничество дало свои плоды и позволило местным молодым людям и их сверстникам из Польши, Литвы и Германии приобрести не только навыки работы по сохранению природного и культурного наследия, но также и мотивы для участия в этой работе. Молодые люди расширили свой кругозор за счет новых контак-



тов и получили бесценный опыт гражданской активности, добровольно и безвозмездно трудясь на благо природы и общества. В то же время они больше узнали о культуре, общественной жизни и интересах своих сверстников, живущих в государствах с более развитой демократией и практикой общественного участия. Как показало время, ростки гражданской активности развиваются, и в местной школе возникают новые инициативы, осуществляются новые проекты, связанные с сохранением культурного наследия: так, в 2010 г. состоялся российско-литовский проект «Моя Родина — Куршская коса» по инвентаризации объектов культурного наследия (одна из задач национального парка).

Идейную основу политики руководства национального парка, управляющего культурным наследием такого уровня, как Наследие ЮНЕСКО, во взаимоотношениях с местными жителями должны составлять положения Декларации IV Всемирного Конгресса по Национальным Паркам и Охраняемым территориям (Каракас, Венесуэла, 1992 г.). В этой Декларации говорится о необходимости «оказывать такую поддержку развитию политики государственных охраняемых территорий, которая учитывает локальные обычаи и традиции, стоит на страже интересов местного населения, полностью берет в расчет интересы как мужчин, так и женщин и уважает интересы детей нынешнего и будущего поколений. Охраняемые территории не могут сосуществовать с враждебными им сообществами людей. Однако они могут решать значительные социальные и экономические задачи, находясь в подходящем контексте. Мировой опыт показывает, что планирование и сама деятельность, поощряющая участие всех слоев населения, оказывается в конечном итоге наиболее успешной, несмотря на ее порой большую первоначальную стоимость и сложность».

Проанализированный опыт общественных организаций по вовлечению местного населения в сохранение и устойчивое использование культурного ландшафта может быть использован при разработке единого плана управления таким культурным ландшафтом, как Куршская коса (совместного для Литвы и России, в соответствии с рекомендациями Комиссии по Всемирному Наследию ЮНЕСКО).

Список литературы

1. *Каганский В.А.* Культурный ландшафт (Материалы к словарю гуманитарной географии // Гуманитарная география: Научный и культурно-просветительский альманах / отв. ред. И.И. Митин; сост. Д.Н. Замятин; авт. С. Белоусов, В. Вахрушев, И. Глушкова и др. М.: Институт наследия, 2008. Вып. 5. С. 243–246.
2. *Каганский В.А.* Культурный ландшафт: основные концепции в российской географии // Обсерватория культуры. 2009. № 1. С. 62–70.
3. *Культурный ландшафт как объект наследия* / под ред. Ю.А. Веденина, М.Е. Кулешовой. М.: Институт наследия; СПб.: Дмитрий Буланин, 2004.
4. *Туровский Р.Ф.* Культурный ландшафт (Материалы к словарю гуманитарной географии // Гуманитарная география: Научный и культурно-просветительский альманах / отв. ред. И.И. Митин; сост. Д.Н. Замятин; авт. С. Белоусов, В. Вахрушев, И. Глушкова и др. М.: Институт наследия, 2008. Вып. 5. С. 247–249.

Морское наследие Русского Зарубежья: проблемы изучения и сохранения

Н. А. Кузнецов

Maritime Heritage of Russian Abroad: Issues of Study and Preservation

N. Kuznetsov

In the present time numerous objects of Russian maritime heritage are located abroad. They fall into two large groups—maritime heritage of Russian Abroad (those created and preserved by Russian emigrants) and other objects of national maritime heritage located abroad.

The paper mentions issues of study and preservation of maritime heritage of Russian Abroad and classification of the objects.

Maritime heritage of the Russian Abroad can fall into the following main groups:

- Memorials installed by emigrant mariners;
- Necropolistics—cemeteries and burial places of Russian mariners abroad.
- Spiritual heritage (this term first of all means research and literary works written and published during life in emigration or those left as manuscripts).
- Museum and archive collections.

Maritime heritage of Russian Abroad is very significant either for study of little known history of the Russian Fleet or patriotic education of youth and raising of interest to national maritime history among broad public.

In order to preserve maritime heritage of Russian Abroad and its systematic study the following steps should be taken:

- adoption of state programme of study and preservation of Russian heritage abroad;

Н.А. Кузнецов [N. Kuznetsov] (✉)

Дом Русского Зарубежья им. А. Солженицына [A. Solzhenitsyn House of Russian Abroad]

e-mail: nikita-k1978@yandex.ru



- Maritime heritage of Russian Abroad should take a special place in register and atlas of maritime heritage. Moreover there may be a necessity of a separate atlas or map dedicated to these maritime heritage objects;
- it is necessary to create a fundamental bibliographical reference book dedicated both to description of books and magazines of Russian fleet emigration and biographies of authors and publishers;
- it is necessary to create a number of inter-museum catalogues and inter-archive reference books with description of objects in order to completely describe and register maritime heritage of Russian Abroad;
- to implement the abovementioned and other steps aimed at study and preservation of maritime heritage of Russian Abroad it is necessary to create either interdepartmental research institution with representatives of scientific circle dealing with history of Russian emigration and Navy or permanent interdepartmental committee under one of the institutions responsible for study and preservation of cultural heritage.

Одной из глобальных задач настоящей конференции является определение термина «морское наследие». На наш взгляд, наиболее четко оно сформулировано в работе П. А. Филина. «Морское наследие — объекты культурного наследия в историко-культурной и природной среде, связанные с историей морской деятельности, морские традиции; объекты природного наследия, относящиеся к морским и прибрежным территориям. К категории морского наследия могут примыкать объекты культурного и природного наследия, связанные с реками и озерами» [15].

В настоящее время многочисленные объекты морского наследия России находятся за границей. Их можно разделить на две большие группы — морское наследие Русского Зарубежья (то, что создано и сохранено русскими эмигрантами) и иные объекты отечественного морского наследия, находящиеся за границей. К последним относятся памятники русским морякам, установленные за рубежом как в дореволюционный, так и в советский и постсоветский периоды. Например, памятник русским морякам, погибшим во время Наваринского сражения в 1827 г. на острове Сфактерия в Греции; памятник морякам русского крейсера «Пересвет», подорвавшегося на немецкой мине во время перехода с Дальнего Востока в 1917 г. на христианском кладбище в Порт-Саиде (Египет), установленный советским правительством в 1955 г., и многие другие. К этой же группе можно отнести реликвии, связанные с историей Российского флота, хранящиеся в зарубежных музейных и частных собраниях. Еще одной группой объектов морского наследия, находящихся за рубежом, следует признать корабли и суда (преимущественно советские, но не только), проданные за рубеж в 1990-х гг. и используемые в качестве музеев или развлекательных объектов. Например, в Финляндии в качестве ресторана (в который входит и музейная экспозиция) используется плавучий маяк «Нуоку», бывший плавмаяк Российского флота «Либавский», построенный в 1912 г. Отдельный комплекс памятников русской морской истории, находящийся за пределами нашей страны, относится к освоению Русской Америки и существованию русских владений на американской земле. Ряд интереснейших объектов



подводного наследия находится за пределами России и исследуется зарубежными специалистами.

Нужно отметить, что после распада СССР к морскому наследию Русского Зарубежья, по сути, можно отнести огромный комплекс самых разных памятников, оказавшихся, прежде всего, на территории Украины и стран Прибалтики.

Хотелось бы подробно рассмотреть проблему изучения и сохранения морского наследия Русского Зарубежья.

В течение уже более двух десятков лет в России ведется активное изучение феномена Русского Зарубежья. Признанным фактом является то, что русская эмиграция — уникальное явление в Отечественной и Мировой истории. Социально-политическая, дипломатическая, военная, научная и культурная деятельность представителей Российского Зарубежья является неразрывной частью мировой и российской истории, науки и культуры.

Среди русских эмигрантов моряки занимают особое место. Превратившись в граждан других стран, представители Российского флота смогли сохранить его лучшие традиции и остаться такой же сплоченной социальной группой, какой они являлись до 1917 г. Сплоченность выражалась, прежде всего, в создании ряда объединений, в которые входили бывшие представители Российского флота — как крупных межрегиональных (Военно-морской союз, Всезарубежное объединение русских морских организаций и Общество офицеров Российского Императорского флота в Америке), так и более мелких, объединявших, например, моряков, проживавших в одном городе (кают-компании) или относящихся к одному выпуску из Морского корпуса либо иного учебного заведения. Одной из главных задач всех морских эмигрантских организаций было сохранение традиций и изучение истории Российского флота, издательская деятельность, связанная с этим, а также сбережение флотского наследия (прежде всего в виде разного рода реликвий, вывезенных из России) и монументальное увековечение памяти о различных событиях и представителях флота.

Морское наследие Русского Зарубежья можно разделить на следующие основные группы:

- ✓ Памятники и памятные знаки, установленные моряками-эмигрантами;
- ✓ Объекты некрополистики, то есть кладбища и места захоронения русских моряков за рубежом.
- ✓ Объекты духовного наследия (под этим термином мы понимаем, прежде всего научные труды и литературные произведения, созданные и изданные в эмиграции, либо оставшиеся в рукописях).
- ✓ Музейные и архивные собрания.

Наиболее известным монументальным памятником русской морской эмиграции является храм, освященный во имя Святого Благоверного Князя Александра Невского, в североафриканском порту Бизерта. Именно сюда в 1920–1921 гг. пришли корабли и суда бывшего Черноморского флота, переименованного в Русскую эскадру. В нелегких условиях эмиграции моряки продолжали службу, велось обучение в Морском корпусе. Но после признания Францией СССР дальнейшее суще-



ствование на территории французской колонии иностранного военного формирования было невозможно, и 30 ноября 1924 г. Андреевские флаги на кораблях были спущены.

Оставшиеся жить в Тунисе военные моряки решили увековечить память русского флота, построив православный храм, в котором были бы установлены памятные доски с начертанными на них названиями кораблей. Храм строился на добровольные пожертвования, собранные моряками, проживающими в разных уголках мира. Его торжественное освящение состоялось 10 сентября 1938 г. Вместо алтарной завесы на царских воротах повесили Андреевский флаг с корабля «Георгий Победоносец», на стенах висели иконы Христа Спасителя, Богоматери, Святого Константина и Святой Елены, взятые с того же корабля.

В связи со значительным сокращением численности русской колонии в Тунисе после того, как в 1956 г. страна получила независимость, к 1970-м гг. богослужения в храме прекратились. В 1959 г. контр-адмирал А. И. Тихменев писал: «...Наша организация тает, как снежный ком на солнце, и всё труднее и труднее содержать на должной высоте наш Храм-памятник последним кораблям Императорского Российского Флота в Бизерте. По моему глубокому убеждению, в будущем он будет местом поклонения грядущих поколений» [13, 7]. В 1990 г. благодаря Анастасии Александровне Манштейн-Ширинской (1912–2009) — дочери командира эсминца «Жаркий» А. С. Манштейна, известной и в эмиграции и в России своей подвижнической деятельностью по сохранению памяти о русских моряках — удалось перевести храм под юрисдикцию Московской патриархии, благодаря чему там вновь начались богослужения. В настоящее время поддержанием связи с соотечественниками и сохранением памяти о русских моряках, оказавшихся в Северной Африке, активно занимается «Фонд сохранения исторического и культурного наследия имени Анастасии Александровны Манштейн-Ширинской», созданный в 2008 г.

С расформированием Русской эскадры в Бизерте связан еще один эпизод, относящийся к морскому наследию России. На крейсере «Адмирал Корнилов» хранились запечатанные ящики с серебряными столовыми приборами с различных кораблей Черноморского флота, штаба командующего флотом и Морского собрания Севастополя. Впоследствии серебро и другие реликвии эскадры были доставлены на французском линейном корабле в Тулон. Архив штаба эскадры передали на хранение в префектуру Бизерты и затем — в Морской исторический архив Франции, где он хранится до сих пор. Судьба же серебра так и осталась невыясненной [2].

Документы по Русской эскадре, хранившиеся в Тулоне, долгое время были недоступны не только отечественным, но и зарубежным исследователям. Их ввод в научный оборот состоялся благодаря историку Российского флота, русскому парижанину А. В. Плотто, сыну мичмана В. А. Плотто и внуку контр-адмирала А. В. Плотто — командира первого в России отряда подводных лодок, дислоцировавшихся во Владивостоке в 1904–1905 гг. А. В. Плотто не только постоянно оказывает поддержку российским исследователям, но и, используя материалы французского архива, богатейшее собственное собрание, а также документы,



хранящиеся в эмиграции и в отечественных хранилищах, выпустил книгу, озаглавленную «На службе Андреевскому флагу» (*Plotto A. V. Au service du pavillon de Saint-André. Serving the St. Andrew flag. Paris, 1998*), открывающую малоизвестные страницы биографий многих выдающихся деятелей Российского флота конца XIX — начала XX вв.

Помимо этого, благодаря А. В. Плотто в Россию вернулись две уникальные картины. В 2004 г. Российскому фонду культуры им были переданы акварель А. Н. Бенуа «Вид на Петропавловскую крепость со стороны Невы», написанная в 1917 г. и подаренная художником послу Франции в России Морису Палеологу, и портрет Николая Криволая, написанный в Париже в 1946 г. известным русским художником Н. Д. Милиоти, который был активным участником художественного объединения «Мир искусства». Тогда же Плотто передал в Россию собрание архивных материалов, книг и журналов, посвященных истории Российского флота (в настоящее время эти материалы переданы на хранение в Дом Русского Зарубежья им. А. И. Солженицына).

Продолжая рассказ о монументальных памятниках морского наследия России за рубежом, нельзя не упомянуть морской крест-памятник, установленный в храме Пророка Илии на православном кладбище в Хельсинки (Финляндия). Храм был заложен в 1951 г. Его торжественное освящение состоялось семью годами позже [12].

Гельсингфорс (так назывался Хельсинки до 1918 г.) долгое время был базой Балтийского флота России. Во время Февральской революции 1917 г. от рук своих же матросов там погибло 45 офицеров. Немало моряков-эмигрантов проживало в Финляндии и ее столице и после 1917 г. Около 1950 г. в среде морских офицеров, проживавших в Хельсинки, была высказана мысль о создании общей братской могилы всех морских офицеров, похороненных когда-либо в Гельсингфорсе. Реализовать эту идею не удалось «...как по формальным, так и по экономическим причинам».

После начала строительства храма было решено увековечить память скончавшихся моряков созданием креста-памятника с перечнем всех морских офицеров, похороненных в Финляндии. Средства на его создание были собраны по подписке, а сам крест спроектирован архитектором храма И. Н. Кудрявцевым. Среди небольших овальных образков находился образ Святого Андрея Первозванного — металлическая ладанка-благословение корабельной церкви балтийского линкора «Андрей Первозванный». На досках, размещенных на кресте-памятнике, выгравированы фамилии морских офицеров, погребенных на хельсинкском кладбище (103 человека, включая трех кондукторов, убитых вместе с офицерами в 1917 г.). Работы по созданию креста были закончены в феврале 1955 г., и он был передан Объединением русских морских офицеров в Финляндии в дар православному приходу. Осенью 1958 г. храм был ограблен и все памятные доски украдены. К лету 1959 г. крест удалось восстановить [14]. В настоящее время он по-прежнему находится в храме Пророка Илии.

Говоря о некрополистике Русского морского зарубежья, нужно отметить, что этот вопрос в последнее время достаточно хорошо изучен. Вышел в свет ряд справочных изданий, посвященных как персона-



лиям русских эмигрантов, скончавшихся на чужбине, в целом, так и конкретно морякам [6; 9]. Существует значительное количество работ, посвященных отдельным кладбищам Русского Зарубежья, в которых учтены и представители флота, похороненные на них. На наш взгляд, в данный момент необходимо решить две основные задачи в направлении изучения и сохранения могил русских моряков за рубежом: создать единый свод всех морских захоронений, разбросанных по разным странам (причем эта работа должна иметь государственную поддержку) и обеспечить уход за морскими захоронениями. Ярким примером необходимости государственной поддержки зарубежных воинских захоронений является история русского кладбища в греческом порту Пирей. Первая русская могила появилась на нем в 1844 г. К концу 1950-х гг. количество русских захоронений (преимущественно моряков, скончавшихся в разные годы) достигло порядка 500. После военного переворота 1967 г. пришедшие к власти «черные полковники» начали национализацию всей иностранной собственности. Представителям русской колонии было предложено оставить лишь 20 «исторических надгробий» (хотя очевидно, что всё кладбище является уникальным историческим памятником). На оставленном в распоряжении эмигрантов участке была сооружена часовня, обложенная надгробными плитами. Только таким образом удалось сохранить часть захоронений. Ныне кладбище находится в плачевном состоянии. В настоящее время при участии Российского клуба православных меценатов и привлечении учащихся кадетских корпусов планируется восстановление кладбища. Поддержку этому благу начинанию оказывает и Посольство России в Греции [4]. Очевидно, что для поддержания в достойном состоянии русских некрополей и отдельных захоронений, разбросанных по всему миру, нужна долгосрочная государственная программа.

Возвращение на родину и изучение духовного наследия Русской морской эмиграции — отдельная и многоплановая тема. Этот процесс начался в 1990-х гг. Первопроходцами в изучении наследия русской морской эмиграции стали моряки-историки, кандидаты исторических наук Н. Ю. Березовский и В. Д. Доценко. Благодаря их трудам были введены в научный оборот многочисленные источники и литература по этой проблеме. Немало способствовали популяризации наследия представителей русского флота писатели-маринисты Н. А. Черкашин и И. Л. Бунич. Первый раскрывал судьбы многих моряков-эмигрантов на страницах своих книг, второй основал книжную серию «Русское военно-морское зарубежье», в которой был переиздан ряд работ, впервые увидевших свет в эмиграции. Необходимо отметить и поистине титанический труд историков из Санкт-Петербурга — А. Е. Иоффе и В. Н. Фотуньянца, долгие годы собиравших биографические данные по русским морским офицерам, в том числе и эмигрантам.

Особенное место в историографии Русского Морского Зарубежья занимают труды подвижника истории Российского флота и Русского морского зарубежья капитана 2-го ранга Владимира Викторовича Лобыцына (1938–2005). По его инициативе и под его научным руководством были подготовлены и изданы такие фундаментальные книги, как «Бизертинский “Морской сборник”. Избранные страницы», «Записки



подводника» В. А. Меркушова и «Морские рассказы писателей русского зарубежья». Лобыцын являлся руководителем авторского коллектива уникального биографического справочника — «Мартиролога русской военно-морской эмиграции», вышедшего в 2001 г. Он был инициатором возвращения в Россию огромного количества различных уникальных материалов, связанных с историей русского флота на чужбине. В настоящее время переизданы многие как научные, так и художественные произведения, созданные русскими моряками на чужбине. Из выявленных к настоящему времени 118 книг, в той ли иной степени посвященных флотской проблематике и выпущенных за пределами России русскоязычными авторами в период 1922–1998 гг. (в т. ч. и на иностранных языках) [5], переизданы 25 (в полном или почти полном объеме). Доступ к изданиям Русского морского зарубежья во многом облегчило появление в сети Интернет и в фондах крупнейших библиотек полных электронных версий изданий. Назрела необходимость создания фундаментального библиографического справочника, посвященного как описанию книг и журналов русской флотской эмиграции, так и биографиям их авторов и издателей.

Морякам, покинувшим Россию, удалось вывезти немало уникальных реликвий, связанных с историей флота. К сожалению, часть из них пропала после смерти владельцев, однако многие пополнили военные и морские музеи, созданные в эмиграции. Одним из первых морской музей создал в городе Табарке (Тунис) русский подводник, капитан 2-го ранга, известный в эмиграции морской писатель Н. А. Монастырев. В этом музее были представлены модели кораблей (подводных лодок, на которых служил Монастырев, а также участвовавших в географических исследованиях), кормовой флаг подводной лодки «Утка», ордена, кортик, погоны, большая коллекция книг о флоте и другие предметы и документы. Они выставлены в качестве рекламы в одной из табачных лавок Табарки. Обнаружил их энтузиаст истории флота П. И. Науменко из города Трехгорный Челябинской области. В настоящее время он ведет работу по возвращению этих реликвий на Родину.

В 1933 г. проживавшая в Германии внучка видного реформатора русского флота великого князя Константина Николаевича (1827–1892) великая княгиня Вера Константиновна обратилась со страниц журнала «Часовой» ко всем русским морякам с призывом собирать различные реликвии, связанные с морской историей, для организации в будущем музея. Она сумела создать такой музей в городе Альтенбург. Великой княгине удалось собрать целый ряд уникальных экспонатов: кормовой флаг с подводной лодки «Святой Георгий», вещи с канонерской лодки «Бобр», ленты от бескозырок матросов Балтийского и Черноморского флотов, предметы флотского обмундирования, холодное оружие, гравюры, фотографии, открытки, памятные медали, карты, документы, характеризующие жизнь Русской эскадры и Морского корпуса в Бизерте. В дальнейшем собирательница планировала передать экспонаты в Морской музей Императора Петра Великого (бывшее до революции название современного Центрального военно-морского музея). Но судьба коллекции Веры Константиновны оказалась печальной. В конце Второй мировой войны город заняли американцы, но в дальнейшем



он вошел в советскую оккупационную зону. Самой Вере Константиновне пришлось добираться пешком из Лейпцига в Гамбург (оттуда в 1951 г. она переехала в США, где и скончалась в 2001 г.), и вряд ли она могла взять с собой хотя бы одну реликвию. По мнению современных историков, все экспонаты скорее всего погибли [8]. Впрочем, в «Описании библиотеки, архива и музея Общества офицеров Российского Императорского флота в Америке, Инк.», выпущенном в Нью-Йорке в 1953 г., есть следующие строки, свидетельствующие о том, что, возможно, часть музейного собрания все-таки удалось спасти. Там говорится: «Многие музейные вещи, находящиеся в историческом собрании Е[е] В[ысочества] Княжны Веры Константиновны, совершенно не включены в приведенный выше краткий перечень, так как за неимением места, они не могут быть разобраны, а хранятся в ящиках, в складе, на хранении» [10]. Возможно, владелица музея успела переправить часть коллекции в Америку еще до начала Второй Мировой войны (впрочем, это лишь предположение).

Наиболее крупное собрание морских реликвий, документов и книг создали члены Общества офицеров Российского императорского флота в Америке, основанного в 1923 г. Музейное собрание общества сформировалось благодаря безвозмездной передаче обществу моряками различных памятников морской истории, сохраненных в эмиграции. Музей стал крупнейшим в США русским историческим собранием.

В дальнейшем, особенно когда Общество офицеров осталось единственной наиболее активной морской зарубежной организацией, пополнение его собрания шло большими темпами. Практически в каждом выпуске бюллетеня общества печатался длинный список дарителей. Различные предметы, документы и печатные издания передавали как сами моряки, так и их наследники и просто русские люди, неравнодушные к истории. Сейчас весьма непросто представить, каких трудов стоило не только вывезти эти предметы из России в годы Гражданской войны, но и сохранить их в течение десятилетий. К тому же многие эмигранты неоднократно переезжали из одной страны в другую, и условия этих переездов тоже нередко оказывались весьма драматическими. Например, после занятия советскими войсками Чехословакии Прагу в срочном порядке пришлось покинуть лейтенанту М. С. Стахевичу (издателю пражского «Морского журнала»). Спасая свою жизнь и жизнь своих близких, он был вынужден бросить собранные им за 25 лет богатейший архив и библиотеку. Однако и ему удалось вывезти в США ряд ценных книг и документов, которые дополнили после его смерти собрание общества.

Естественно, что столь ценные и с таким трудом собранные экспонаты не должны были лежать в запасниках и оставаться доступными лишь членам общества. Это прекрасно понимали создатели музея. Первой крупной демонстрацией его коллекций стала морская выставка, организованная в январе 1959 г. в «Доме свободной России» в Нью-Йорке. В 1967 г. в городе Лейквуде (штат Нью-Джерси) в здании американо-русского историко-просветительного и благотворительного общества «Родина» открылась постоянная экспозиция, названная «Русский морской музей адмирала Степана Осиповича Макарова». Имя Макарова



музей получил не случайно, ведь у его истоков стоял сын адмирала — старший лейтенант В. С. Макаров, активный член общества и его Исторической комиссии. Помимо Макарова, у истоков музея стояли старшие лейтенанты Д. Н. Федотов-Уайт и С. В. Гладкий. Их имена были увековечены на мемориальной доске, расположенной при входе в музей.

С годами число членов общества редело, и хранить многочисленные музейные экспонаты, архивные материалы и книги становилось всё труднее. Поэтому в 1979 г. правление общества приняло решение передать все свои коллекции упомянутому выше обществу «Родина». Главным условием передачи называлось хранение материалов вплоть до их возвращения в «национальную Россию».

Необходимо сказать, что общество «Родина» выполнило завещание русских моряков. Большая часть коллекций действительно попала в Россию (пусть и не национальную, в понимании большинства эмигрантов). В 1993 г. в расположенном в Москве Центральном музее вооруженных сил прошла выставка под названием «Россия в двух войнах» (Первой мировой и Гражданской), организованная совместно с обществом «Родина». 15 мая 1994 г. Совет старшин общества «Родина» принял решение о передаче в постоянное и безвозмездное пользование культурно-исторических ценностей в фонды Центрального музея Вооруженных сил. В решении Совета старшин подчеркивается: «Выражаем надежду, что наши военные реликвии, добровольно возвращенные в Россию, послужат благородному делу восстановления исторической правды в освещении военной славы российского Отечества, воспитанию молодежи на боевых традициях воинства России!» Передача обществом «Родина» своей коллекции и библиотеки проходила поэтапно в 1994, 1996, 1998, 2000 гг. и стала важным событием российской культуры.

В Центральный музей Вооруженных Сил была передана уникальная коллекция реликвий российской военной истории, состоящая из более чем 40 тыс. предметов. Значительная часть именно флотской коллекции возвратилась в Россию благодаря усилиям Российского фонда культуры и Управления по сохранению культурных ценностей Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия (Росхранкультура). После того, как экспонаты атрибутировали и описали, они пополнили собрания крупнейших российских музеев и архивов. Экспонаты флотской коллекции хранятся в Центральном музее вооруженных сил и Центральном военно-морском музее. Передача в Россию коллекции общества «Родина», без преувеличения, является крупным событием в истории отечественной культуры.

С возвращением в Россию ценнейших коллекций, сохраненных эмигрантами за рубежом, в распоряжение музейных работников, искусствоведов, историков и других специалистов попал уникальный материал, позволяющий открыть новые страницы истории Российского флота, многие из которых ранее были абсолютно неизвестны. На наш взгляд, самая главная задача — грамотно распорядиться этим богатством. Прежде всего речь идет об активном введении в научный оборот документов и материалов, широкой демонстрации их в музейных собраниях. Увы, в современных условиях говорить о создании спе-



циального музейного комплекса, посвященного истории русского военного зарубежья (или, например, его военно-морской составляющей), не очень реально. Возможно, в этом и нет необходимости (с учетом того, что та же коллекция «Родины» оказалась рассредоточенной по разным музеям и архивохранилищам). Речь должна идти, скорее, о создании межмузейных каталогов, описывающих предметы по тематической направленности. В этом плане можно опереться на удачный опыт межархивного путеводителя по фондам Русского зарубежного исторического архива, основанного в Праге в 1923 г. [11].

Морское наследие Русского Зарубежья имеет огромное значение как для изучения малоизвестных страниц истории Российского флота, так и для патриотического воспитания молодежи и привлечения интереса широких слоев населения к отечественной морской истории.

Подводя итоги, хочется отметить, что, на наш взгляд, на данном этапе для сохранения морского наследия Русского зарубежья и его планомерного изучения необходимы следующие основные шаги:

- ✓ принятие государственной программы сохранения и изучения наследия России за рубежом, которая включала бы морское наследие. В Корабельном уставе Военно-Морского Флота Российской Федерации, введенном в действие приказом Главнокомандующего Военно-Морским Флотом № 350 от 1 сентября 2001 г., в статье 705 сказано: «Корабли Военно-Морского Флота отдают воинские почести в местах славных побед и героической гибели кораблей отечественного флота. Места отдания воинских почестей объявляются приказами командующих флотами». В перечень этих мест необходимо включить и места, связанные с морской историей Русского Зарубежья;
- ✓ в рамках создания реестра и атласа морского наследия памятники морского наследия Русского Зарубежья должны занять особое место. Более того, возможно, есть необходимость издания отдельного атласа или карты, посвященных данным объектам наследия. В настоящее время сделаны попытки (неполные) создания реестров кораблей и судов-памятников, в том числе ранее принадлежавших России и СССР и в настоящий момент находящихся за рубежом [1; 3; 7];
- ✓ необходимо создать фундаментальный библиографический справочник, посвященный как описанию книг и журналов русской флотской эмиграции, так и биографиям их авторов и издателей;
- ✓ для полного описания и учета объектов морского наследия Русского Зарубежья, переданных эмигрантами российским архивным и музейным учреждениям, необходимо создать ряд межмузейных каталогов и межархивных справочников, описывающих предметы по тематической направленности;
- ✓ для реализации вышеуказанных и других шагов, направленных на изучение и сохранение морского наследия Русского Зарубежья, необходимо создать либо межведомственное научное учреждение, в которое вошли бы как представители научных кругов, занимающихся историей российской эмиграции, так и Военно-морского флота и других заинтересованных сторон, либо постоянную междуведомственную комиссию при одном из органов или учреждений, отвечающих за изучение и сохранение культурного наследия.



Список литературы

1. Арутюнов Г. Б. Корабли-памятники. Владивосток, 2003.
2. ГАРФ. Ф. р-5903. Оп. 1. Д. 464. Л. 72.
3. Гусев А. Н. Подводные лодки — музеи, памятники, экспонаты. СПб., 2007.
4. Жалнина-Василькиоти И. Л. Русские военно-морские кладбища в Греции // Кортик. 2009. № 9. С. 116–125.
5. Кузнецов Н. Русский флот на чужбине. М., 2009. С. 435–441.
6. Мартиролог русской военно-морской эмиграции по изданиям 1920–2000 гг. М.: Феодосия, 2001.
7. Мемориальные суда России и СНГ (краткий справочник). СПб.: Центральный военно-морской музей, 2001. Рукопись.
8. Муромцева Л. П., Перхавко В. Б. История и культура России в музейных собраниях эмиграции // История и историки. М., 2003. С. 227.
9. Незабываемые могилы. Российское зарубежье: некрологи 1917–1997. В 6-ти тт. / сост. В. Н. Чуваков. М., 1999–2007.
10. Описание библиотеки, архива и музея Общества офицеров Российского Императорского флота в Америке, Инк. Нью-Йорк, 1953. С. 7.
11. Попов А. В. Русское зарубежье и зарубежная архивная россика (Документы российской эмиграции в архивах России: опыт архивного обзора) // Новый журнал. 2003. № 230. С. 245.
12. Пророка Илии храм. Хельсинки. Русские церкви. Фотосправочник-путеводитель. URL: <http://russian-church.ru/viewpage.php?cat=finland&page=3> (дата обращения: 10.01.2011 г.).
13. Протокол общего годового собрания членов Общества офицеров Российского Императорского флота в Америке, Инк., состоявшегося в воскресенье 8 февраля 1959 г. ... [Нью-Йорк, 1959].
14. Справка о морском кресте-памятнике в Гельсингфорсе // Бюллетень Общества офицеров Российского Императорского флота в Америке. 1959. № 1. С. 19–20.
15. Филин П. А. Методологические и методические подходы к формированию реестра и атласа морского наследия России // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России. Тезисы докладов Первой международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г.). Калининград, 2010. С. 265.

Маяки России. Сможем ли мы их сохранить?

С. В. Малеев

Lighthouses of Russia. Is it possible to save them?

S. Maleev

History of lighthouses is the same long as the history of regular navigation. However, the lights started being systematically established along the Russian coastline during the rule of Czar Peter the Great (beginning of 18 century). Most of the early Russian lighthouses were built on the Baltic Sea and Gulf of Finland to support safety of sea transit between the new Russian capital, Saint Petersburg, and the major European destinations. Among these first lighthouses were the lights on the Kokscher, Gogland, Stenscher, Goriwaldai, Kotlin and two Bezovoy islands. A few lights that existed on the presently Latvian and Estonian coasts were taken over by Russian government along with these territories in line with Nischtadt peace treaty (1721).

Before the eastern Baltic went under Russian control the international commerce between Russia and Europe was held via Arkhangelsk, major sea port on the White Sea. Czar Peter also ensured proper demarcation of the fairway on the North Dvina River with the special barrels, prototypes of the modern buoys that were bought in Holland. During 18–19 centuries Russian state was steadily expanding to the South as well. Lights started to appear on Azov, Caspian and Black seas. Primitive fires existed on the Eastern Ocean, on the very eastern coast of Russia.

During 1807–1838 further rapid development of Russian hydrography was guided by Leontiy Spafariev, navy officer, who arranged reconstruction of many old lights and establishing the new lighthouse sites on the Baltic and other seas coasts. The special government body for maritime lights was established during this time. After Spafariev resigned lighthouses and the navy in general have lost a part of the state focus and thus funding and the speed of development.

С. В. Малеев [S. Maleev] (✉)

Фонд «Маячный», Выборг, Россия [Mayachny Foundation, Vyborg, Russia]

e-mail: maleevsw@gmail.com

Интернет-ресурс: www.mayachny.ru



In 1860 Russian Empire that had 53 coast lighthouses, 11 lightships and 10 port lights noticeably fell behind the major maritime powers—Britain and France—by lights density along the coastline. Defense and commercial shipping needs were the reasons to build a lot of new lighthouses and to upgrade its equipment during 2nd half of the 19 century: by 1874 there were 109 lighthouses and lightships in Russia. Late 19 century Saint Petersburg shipbuilders started to build lightships that previously were mostly ordered from overseas shipyards. Last existing lightship that was built in Russia now is a naval museum in Hamina, amHFinland. Other Russian lightships didn't survive wars and going for scrap. The last lightship that was used in USSR and last manned lightship ever built in the world is written-off from the navy service and is ready to face its destiny—going for scrap like the vessel of the same type a few years ago in Astrakhan (Caspian sea) or becoming the only memorial lightship in Russia.

Many lighthouses with long and glorious history also deserve preserving them as the memorials. Now most of them are no longer required for military needs, and provided they are opened to public they can be renovated and simultaneously act as museums and means of naval safety. We hope that the public attention that is being drawn to the poor state of the lighthouses will change the governmental attitude towards this problem. The author, president of the Mayachny Foundation (mayachny.ru), a non-government organization established to promote and foster the lighthouse preservation, gives its view on the actions that need to be taken by the government to save the 'shrines of the seas' for the future generations that are getting accustomed to satellite and radar navigation.

Маяки — зрительные средства навигационного оборудования. Какое сухое определение! Простой гражданин и не подозревает, какое это сложное в инженерном и техническом плане сооружение. Причем строительство и эксплуатация маяков имеет свою историю. Историю великую, насыщенную знаменательными событиями, неотрывно связанную с историей мореплавания, со славной историей флота России.

Любому судоводителю знакомо непередаваемое чувство восторга, когда в бездонной мгле ночи вдруг удастся распознать долгожданный спасительный огонь маяка. Свет, который предупреждает о смертельной опасности, указывает путь между скрытыми банками и мелями и ведет в родной порт. Его свет воспринимается как должное, и мало кто задавался вопросом: «А как там, на маяке?» Еще меньше людей представляют себе, какой это нелегкий труд — в любое время года, в любых погодных условиях изо дня в день донести до моряка огонь маяка. Это труд не только маячников, непосредственно отвечающих за технические характеристики огня и состояние маячного сооружения, но и огромный вклад многих специалистов, спроектировавших, построивших и обеспечивающих его бесперебойную работу.

В прошлом маяки называли святынями морей. Им поклонялись, перед ними совершали ритуальные обряды, им салютовали из пушек. Считалось, что появление в штормовой ночи перед взором измученного борьбой со стихией экипажа огня маяка — это дар божий, счастливое провидение.

Полная риска и опасностей профессия моряка требовала создания системы, снижающей опасность освоения морских пространств. Вот



какую оценку значению маяков дал еще в XIX в. английский капитан Эдвардс: «Морские опасности от бурь и подводных скал более губительны, чем морские битвы, и более вредны для торговли, чем самые враждебные тарифы. С этим бесспорно соглашается весь мир и признает за высший долг просвещенных наций указывать предостерегательными знаками опасности, окружающие их берега, для того, чтобы корабли могли во всякое время свободно проходить в их порты и гавани»¹.

Из истории маячного дела в России

На омывающих нашу страну морях установлено несметное количество разнообразных средств навигационного оборудования. От элементарных несветящих вешек до сложнейших технических систем, в том числе более 350 маяков. Все маяки построены в разное время, по разнообразным техническим и конструкционным решениям, передовым для своего времени. Многие из них и сейчас поражают величиной сооружения и смелостью идеи возводивших их специалистов. По предварительным данным, более 200 сооружений поистине бесценны. А ведь возраст многих из них исчисляется веками. Так, до 1800 г. основано 7 маяков, то маяки, расположенные на Балтийском море: Балтийский задний, Толбухин, Сескар, Северный Гогландский, Стирсудден и Большой Березовый. С 1801 по 1900 г. основано 58 маяков. Из них 15 — на Балтийском море, 9 — на Баренцевом море, 13 — на Белом море, 10 — на Дальнем Востоке, 9 — на Черном и Азовском морях и 2 — на Каспии. С 1901 по 1917 г. основаны 35 маяков, с 1918 по 1941 г. — 27, а 29 маяков хотя и основаны после 1941 г., но представляют собой уникальные сооружения, а дата основания 23 маяков пока еще неизвестна. Можно предположить, что они основаны даже раньше XVIII в.

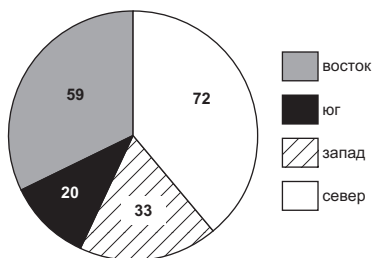


Рис. 1. Местоположение исторических объектов маячного фонда

Если останавливаться на истории маячного дела, то оно старо, как само мореплавание. Однако фактически строительство маяков в России началось в петровский период: выход русских кораблей на просторы морей потребовал навигационного оборудования районов их плавания.

Первые шаги в этом направлении были сделаны после взятия Азова. Петр I для обеспечения безопасного прохода кораблей по рекам Воронеж и Дон в Азовское море распорядился «где в тех реках ставятся какие картечи и езовые перебои и завалы и наносы и из тех рек то всё повытаскивать и берег и нагнутые деревья осечь, и в берегах реку Воронеж узкие места разчистить и берега открыть, и мелкие места вычистить, и корабельному ходу учинить проход во всем свободный, и по

¹ *Баженов Р.* Маяки, их осветительные аппараты и звуковые приборы. СПб.: Императорская АН, 1884. 135 с.



берегам для обереженья для проходу кораблям в полную воду поставить вежи»².

Одновременно с навигационным оборудованием рек началось строительство навигационных знаков на берегах Азовского моря. В 1702 г. в устье реки Дон были построены два первых маяка «для знака корабельного ходу». Устройство их было, по-видимому, весьма примитивным, поскольку уже в 1704 г. они разрушились «от вешней воды». Восстановление этих маяков началось в том же году, однако каких-либо сведений об их дальнейшей судьбе не сохранилось.

По мнению гидрографа П. И. Башмакова, занимавшегося историей маячного дела, до конца XVIII в. на Черном и Азовском морях действовали лишь временные маяки, представлявшие собой небольшие искусственные возвышения из камней, на которых жгли костры на время прихода с моря судов.

На побережье Белого моря и морей Северного Ледовитого океана никаких постоянных маяков в допетровские времена также не было. В этих районах промышленники и рыболовы издревле пользовались естественными приметами и искусственными ориентирами — гуриями и большими деревянными крестами, устанавливаемыми на возвышенных местах и у входа в бухты и проливы. Гурии представляли собой груды камней конусообразной формы, а кресты изготавливались из местного плавника и служили, как правило, надгробными памятниками. Плоскость крестов располагали большей частью в направлении плоскости магнитного меридиана, что давало возможность мореплавателям приблизительно ориентироваться не только по месту расположения крестов, но и по их направлению.

До начала XVIII в. не был огражден даже узкий и извилистый фарватер реки Северная Двина, несмотря на то, что с 1584 г. на протяжении почти двух с половиной веков Архангельск являлся единственным портом России, через который велась транзитная морская торговля. Лишь в 1705 г. по распоряжению Адмиралтейского приказа Корабельный фарватер реки Северная Двина был огражден лоцбочками, закупленными в Голландии, а в устье реки сооружены огневые маяки, зажигающиеся лишь при ожидании прихода с моря военных судов. К этому же периоду относится постройка в районе Архангельска нескольких опознавательных знаков и деревянной башни на острове Мудьюг в Белом море.

В 1707 г. Петр I направил в Архангельск морского офицера К. Фраса, снабдив его инструкцией, в которой, в частности, предписывалось «наблюдать фарватер от Солом балы до взморья, ограждая его бочками, баками, где подобает, а если нет в готовности бочек, то приказать сделать временные из старых и сухих брусев... А в верховьях реки ставить буи менее третьею долею. Буи эти делать сосновые и прикрепить их прочно к своим местам, для безопасного между ними ходу кораблям»³.

² Отчет директора Гидрографического департамента Морского министерства за 1882 г. СПб., 1884. 299 с.

³ Огородников С. Ф. История Архангельского порта. СПб., 1875. 377 с.



В 1710 г. русскими и английскими уполномоченными было подписано соглашение, по которому «к удобствию морского купечества» устанавливалось «якорные, буевые, маячные и прочие деньги во всех Российских пристанях брать с британских кораблей по тому же расчету, как они взимают в Великобритании»⁴. Это было первое международное соглашение России в области маячной службы.

С основания Санкт-Петербурга всё внимание Петра I было обращено к Балтийскому морю. Появление там русских кораблей потребовало ограждения опасных мест в прибрежных районах различными предостерегательными знаками и огневыми маяками. Особенно активизировались эти работы с 1718 г., когда русский флот стал полным хозяином Финского залива. На островах Кокшхер (Кери) и Стеншхер (Вайндло) были установлены каменные столбы высотой от 30 до 50 футов (10–17 м), а на островах Нарген (Найссаар) и Вульф (Аэгна) — деревянные стеньги.

В 1721 г. был сооружен маяк на мели против нынешнего форта Красная Горка, где разбился корабль «Лондон», купленный Петром I в 1714 г. в Англии. Маяк представлял собой сруб высотой 14 футов (около 5 м), установленный на свайном фундаменте и нагруженный камнем.

В 1723 г. Петр I распорядился «жечь огни» на островах Кокшхер, Гогланд, Стеншхер, Горивальдай, Березовых островах и на оконечности Котлинской косы, где впоследствии был сооружен Котлинский маяк. В 1736 г. он был переименован в маяк Толбухин в честь полковника Ф. С. Толбухина, разгромившего в 1705 г. шведский десант, высадившийся на Котлинской косе.

К строительству маяков, как и ко всему, что касалось флота, Петр I относился с живейшим участием. Ряд навигационных огней на берегу Финского залива был установлен в соответствии с «рописью, составленной самим Государем»⁵. Были случаи, когда Петр I сам выбирал конкретное место для возведения маяка. Так, в 1723 г. он, посетив на кораблях флота залив Рогервик (Палдиски-Лахт), выбрал в 48 милях к западу от Ревеля (Таллин) участок для строительства порта, который намеревался превратить в главную базу флота на Балтике, и указал на мысе Пакерорт (Пакринеем) при входе в залив место для сооружения маяка. 22 октября 1724 г. строительство его «высотой в 5 сажень семифутовых» было закончено.

К концу царствования Петра I положение с навигационным оборудованием на Балтике было следующим: действовал деревянный Кокшхерский маяк; был построен, но еще не функционировал как световой каменный Рогервикский (Паперортский) маяк; работал Лондонский маяк на сваях; горел «огонь на фонарях» на месте будущего (Толбухина) маяка, решение о строительстве которого было уже принято; было установлено немало несветящих предостерегательных знаков на мелях, банках, при входе в порты и т. п. Кроме того, действовали маяки, которые принадлежали ранее Швеции и отошли по Ништадтскому мирному договору к России вместе с завоеванными в ходе Северной

⁴ *Отчет* директора Гидрографического департамента Морского министерства за 1882 г. СПб., 1884. 299 с.

⁵ Там же.



войны землями (маяки в Риге, Пернове, Нарве, Кыпу, на островах Руху, Сескар, на мысе Домеснесс).

Огонь на этих маяках разводился на верхних площадках, снабженных для этого специальными приспособлениями — жаровнями (канфорами). Для поддержания огня употреблялись дрова, хворост и — реже — каменный уголь.

Петр I уделял внимание и навигационному ограждению Каспийского моря. Вернувшись в 1722 г. из Персидского похода, он приказал построить маяки на островах Четырехбугорный, Двенадцати Колков, Тюлений, на Брянском Лбище и Суэткиной Ватаге. Однако достоверно известно, что в петровское время на Каспии были сооружены предостерегательные огни лишь на островах Тюлений и Чечень, «кои изображали род маяков... для проходу мореходных судов»⁶.

Таким образом, не учитывая примитивные костры-маяки Камчатки, уже к концу XVIII в. в России действовало 16 маяков: 15 на Балтийском море — Толбухин, Сескар (рис. 2), Верхний и Нижний Гогландские, Кокшхер (Кери), Сурап (Суруп), Пакерорт (Пакри), Дагерорт (Кыпу), Свальферорт (Сырве), два Домеснесских, Руно (Рухну), Соммерс, два на



Рис. 2. Маяк Сескар — первый чугунный маяк в России.
Финский залив

острове Нарген (Найссаар) и один на Каспийском море — Четырехбугорный. Все они в качестве горючего материала использовали дрова и уголь, за исключением маяков Кокшхер, Суруп и Четырехбугорный, на которых в фонарях горели свечи, масло или жир в плошках.

Одной из причин отставания маячного строительства в России было отсутствие в стране специального учреждения, отвечающего за навигационное оборудование морей. Право содержать маяки принадлежало не только правительству, но и частным лицам, которые ставили маяки, сообразуясь прежде всего с личными интересами. А интересы эти были далеко не всегда благими. В то время действовало так называемое береговое право (штранда), согласно которому за содействие в спасении людей и имуще-

ства гибнущего корабля прибрежные жители получали определенную долю от спасенных ценностей. Злоупотребляя этим правом, владельцы маяков порой гасили огонь или зажигали его в стороне от штатного места, чем вводили в заблуждение мореплавателей и сбивали их с правильного пути.

⁶ Башмаков П. И. Маячное дело и его историческое развитие. Л.: ГУ СССР, 1925. 217 с.



27 мая 1807 г. было утверждено новое положение о содержании маяков и штате маячной команды, предусматривавшее, в частности, введение масляного освещения вместо дровяного, а также новых штатов. Этим же положением была учреждена должность директора Балтийских маяков. Первым директором был назначен штурман капитан 2-го ранга Л. В. Спафарьев (1766–1847), которому суждено было в течение 30 лет стоять во главе маячной службы России.

Благодаря энергичной и неутомимой деятельности Л. В. Спафарьева к 1820 г. были перестроены все старые маяки Финского и Рижского заливов и построено 19 новых, из которых 13 были каменные и 6 — деревянные. В этот же период были построены и начали действовать первые плавучие маяки, в частности, у Лондонской мели (маячное судно «Нордштерн»).

На Черном и Азовском морях к 1820 г. было построено четыре береговых маяка: Херсонесский, Тарханкутский (1816), Белосарайский (1811) и Еникальский (1820). В 1817 г. на Черноморском флоте была создана Дирекция маяков и лоций по типу Балтийской. Первым ее директором был назначен капитан-лейтенант М. Б. Берх, впоследствии полный адмирал.

На Каспийском море был выставлен плавучий маяк Чистобанский, заново перестроен старый Четырехбугорный и проектировалось два новых маяка — на островах Чечень и Жилой.

На Белом море в первые десятилетия XIX в. были построены несветящие створные знаки на острове Мудьюг (1818), опознавательные башни на мысах Пулоньгский Нос (1821), Орлов-Терский (1822) и на острове Сосновец (1828), а в 1832 г. была начата постройка первого на северных морях России каменного маяка на острове Мудьюг, начавшего действовать осенью 1838 г.

На Дальневосточном побережье в первой половине XIX в. действовало три маяка в Авачинской губе — Дальний, Бабушкин и Раков; во

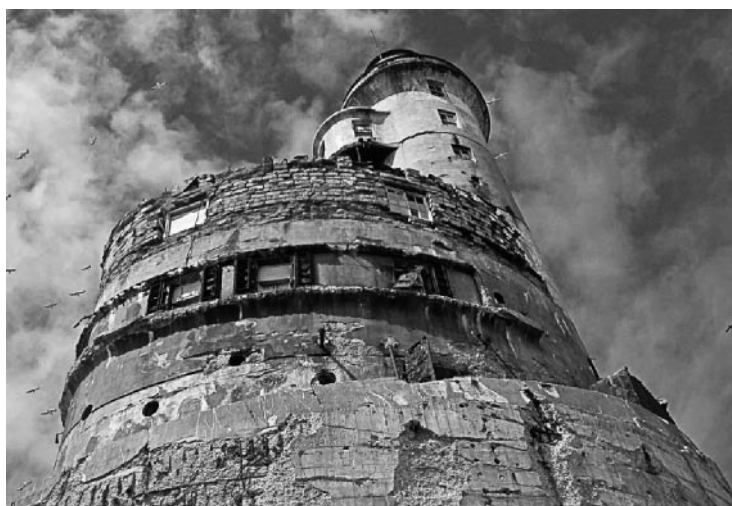


Рис. 3. Современное состояние маячного сооружения маяка Анива. Остров Сахалин



второй половине XIX в. к ним прибавились маяки Тигиль и Больше-рецкий, построенные в устьях рек Тигиль и Большая. В 1898 г. эти маяки были перестроены.

В 1838 г. в звании генерал-лейтенанта Спафарьев ушел в отставку. Деятельность его на благо мореплавания была высоко оценена не только в России, но и за рубежом. В частности, английское торговое сословие в благодарность за вклад по обеспечению навигационной безопасности плавания коммерческих судов наградило его серебряной вазой с двуглавым орлом на крышке и надписью «Pro Utile, 1814, Angleterre» («За пользу, 1814, Англия»).

В последующие годы темпы маячного строительства в России заметно снизились. С одной стороны, это было связано с уходом от дел энергичного и талантливого руководителя — Спафарьева, которому не нашлось должной замены, а с другой — невниманием правительства к флоту, где в эти годы царили рутина и застой.

К 1860 г. на морях России находилось в эксплуатации 53 береговых, 11 плавучих маяков и 10 портовых огней. Больше всего средств навигационного оборудования было на Балтийском море. На его побережье с заливами действовал 31 береговой маяк, 7 плавучих маяков и 8 портовых огней. Хуже обстояло дело на Черном и Азовском морях, где, несмотря на быстро развивающееся мореплавание, в 1860 г. действовало всего 11 береговых, 3 плавучих маяка и 1 портовый огонь. На всем Кавказском побережье не было ни маяков, ни навигационных знаков. На Белом море к 1860 г. было построено 4 береговых маяка (Мудьюгский — 1838 г., Жижгинский, Орловский и Моржовецкий — 1842 г.). На Каспийском море действовало 5 береговых и 1 плавучий маяк.

По плотности навигационного оборудования Россия существенно отставала от западных стран. В то время в Англии и Франции один маяк приходился на 12–13 миль береговой линии, в России в Финском заливе — на 29 миль, в Балтийском море — на 42 мили, в Черном и Азовском морях — на 100 миль, в Каспийском море — на 300 миль, а на северных и дальневосточных морях маяки стояли еще реже. При таком скудном ограждении безопасность мореплавания не гарантировалась.

В 1860–1870 гг. количество новых маяков на всех морях быстро возрастало. К 1874 г. их было уже 109: 94 береговых и 15 плавучих. При этом башни новых маяков строились теперь из чугуна и железа, что сокращало стоимость и сроки строительства.

Плавучие маяки

С 1834 г. в России стал регулярно издаваться справочник огней и знаков по берегам всех морей и крупнейших озер страны, в первых выпусках которого насчитывается 5 плавучих маяков — три по берегам Финского залива Балтийского моря, по одному на Каспии и Черном море. В 1916 г. в ведении Морского министерства уже 30 плавмаяков. Озерные плавмаяки, то появлявшиеся, то исчезающие из морских справочников огней и знаков, в конце XIX в. перешли в ведение Министерства путей сообщения, которое издавало отдельные справочники навигационных огней внутренних водных путей.



Плавающие маяки, использовавшиеся в России, можно разделить на две категории. Первая и старейшая — это небольшие лодки, выставленные в устьях рек и у островов, где русло реки делилось на рукава. Такие лодки назывались брандвахтами (*Brandwacht* — огневая вахта, нем.). В этом качестве использовались любые имеющиеся в распоряжении небольшие суда. Старейшие из официально документированных брандвахт выставались в Санкт-Петербурге на Неве в начале большого корабельного и елагинского фарватеров. Брандвахты выставались на озере Байкал, на Ладожском озере, в Псково-Чудском бассейне и на озере Ильмень. Типичная брандвахта конца XIX — начала XX вв., Псковский плавающий маяк, выставившийся в устье реки Великая, представлял собой черную деревянную ладью с единственной мачтой и красным шаром на ее вершине. На мачте брандвахт поднимались сигналы, сообщавшие о глубине фарватера. Брандвахты исчезли из российских озер и рек вскоре после экономического коллапса, связанного с Первой мировой войной и революцией. Свою роль сыграл и технический прогресс береговых средств навигационного оборудования, лишивших работы плавающие маяки в устьях и истоках крупных рек. Последними свои позиции на Неве покинули в 20-х гг. прошлого столетия плавающие маяки-брандвахты Петровский (бывший Елагинский) и Невский.

Вторая разновидность плавающих маяков — это специально построенные или переоборудованные суда, предназначенные для установки в открытом море и длительного проживания моряков-маячников. Плавающие маяки устанавливались в наиболее опасных для мореплавания местах основных морских путей вдоль российского побережья. Наибольшее количество плавающих маяков было установлено в акватории Балтийского моря. Так, например, плавающий маяк Домеснесский с 1858 по 1875 г. обозначал окончание подводного рифа у одноименного мыса в месте, где Балтийское море встречалось с Рижским заливом, которое было печально известно как кладбище кораблей. Трехмачтовое судно английской постройки несло на грот-мачте обычный для плавающих маяков шар и отражательный осветительный аппарат. В туман зрительные обозначения плавающего маяка дополнялись звуками рынды и гонга. За годы своей службы плавающий маяк и его команда не раз оказывались на краю гибели: морская стихия несла сорванный с мертвого якоря маяк на камни и мели. В конце XIX — начале XX вв. вдоль курляндского и эстляндского побережья будет установлено еще несколько плавающих маяков — Либавский, Люзерортский, Сарычев, Ревельштейн. Восемь плавающих маяков содержало Великое княжество Финляндское, в том числе Верккоматала на подходе к порту Койвисто (Приморск).

Из-за дороговизны их постройки и содержания и извечной нехватки средств в российской казне на обустройство транспортной инфраструктуры плавающие маяки вплоть до конца XIX столетия заказывались за рубежом. Однако в начале XX в. отечественные верфи освоили постройку вполне современных плавающих маяков, оборудованных по последнему слову техники того времени. Плавающий маяк Либавский (Запасный), построенный на Путиловской верфи в Санкт-Петербурге в 1912 г., имел беспроводной телеграф, электрический фонарь и пневматическую туманную сирену. Располагался маяк на подходах к порту Императора



Рис. 4. Плавающий маяк «Ирбенский». Ломоносов, 2010 г.

Александра III в Либаве (сейчас — Лиепая, Латвия) вплоть до 1915 г., когда Курляндия была занята германскими войсками. Забегая вперед отметим, что ныне это судно отреставрировано и служит морским музеем в Финляндии, где оно работало несколько десятилетий после отделения этой страны от России.

Построенные в Санкт-Петербурге плавающие маяки отправлялись не только в воды Балтики, но и на Каспий (Астраханский-Приемный) и Беломорье (Северодвинский). После событий 1917–1918 гг. несколько судов были Россией утрачены и производство плавмаяков более не возобновлялось. В 1920-е гг. для установки на новую позицию на подходе к Ленинграду в качестве приемного плавмаяка использовалась переоборудованная яхта «Астарта», реквизируемая у прежнего владельца.

XX столетие принесло гидрографам не только потери и разрушения маячного фонда вследствие войн, но и новые технологии строительства стационарных маяков. Плавающие маяки в России и во всём мире постепенно замещались крупными светящими буями и маяками на гидротехническом основании. Последней новой позицией в советских водах, где был установлен плавающий маяк, стал Ирбенский пролив на Балтике. Судно для этой позиции было изготовлено в Финляндии в 1962 г. Еще одно однотипное судно было построено для замены прослужившего полвека Астраханского приемного маяка на Каспии. Эти два судна стали последними специализированными обитаемыми плавмаяками, построенными во всём мире, и, наверное, самыми совершенными. Самоходные плавающие маяки проекта 852 имели водоизмещение 570 т, обслуживались экипажем из 19 человек, несли топлива на 120 суток автономной работы отопительного котла и вспомогательных двигателей, провизии и пресной воды — на 50 суток. Навигационное оборудование судов состояло из светового маяка, радиомаяка и звукооповещения (наутофона).



К сожалению, традиция сохранять выводимые со службы плавучие маяки в нашей стране не прижилась. В середине прошлого века отправлены на слом Северодвинский, старый Астраханский и Ленинградский плавмаяки. Несколько лет назад на слом отправлен и Астраханский приемный плавмаяк 852-го проекта. Последний плавучий маяк, сохранившийся в нашей стране, недавно был списан и ныне ждет своей участи на Ленинградской военно-морской базе в Ломоносове (Санкт-Петербург). К счастью, к судьбе уникального судна удалось привлечь внимание общественности, что дает нам надежду увидеть последний плавучий маяк страны в качестве музея, подняться на его борт, познакомиться с устройством судна и условиями жизни команды (рис. 4).

О современном состоянии маячного фонда

В настоящее время вообще отсутствует стремление собственников маяков к сохранению их для следующих поколений. А стоит ли говорить об исследованиях и сохранении исторических экспонатов? Единственный музей маячного дела, который был организован по личной инициативе начальника Айтодорского маяка Ю. И. Тюрина, теперь находится на территории Украины (рис. 5). В России имеются лишь куцые экспозиции в Центральном военно-морском музее, да пожалуй, в пока еще существующем Управлении навигации и океанографии МО РФ.

А кто же собственники? Подавляющее большинство маяков находится на балансе Министерства обороны (более 90%). Остальные — в собственности подразделений Министерства транспорта (около 9%) и других собственников.

Для Министерства обороны большинство данных объектов с точки зрения использования именно в целях обеспечения обороноспособности страны не представляет интереса. Естественно нет и речи о выделении дополнительных средств на их реставрацию и содержание в



Рис. 5. Здание музея маячного дела на Айтодорском маяке. Украина



качестве памятников. В связи с принадлежностью к военному ведомству посещение маяков обычными гражданами также практически невозможно: разрешение на каждое конкретное посещение необходимо запрашивать у начальника ГШ ВС. Таким образом, у военных имеются все законные основания всячески скрывать истинное состояние маячного фонда.

Министерству транспорта просто не до маяков-памятников. Они содержатся по остаточному принципу и в основном для того, чтобы оправдать присваивание средств взимаемого с судов маячного сбора, который расходуется не на маяки, а на другие, более актуальные (по мнению Минтранса), цели.

Министерство культуры не проявляет инициативы, прикрываясь положениями Федерального Закона РФ № 73 от 25 июня 2002 г. По данному закону основная обязанность по регистрации памятников фактически возложена на их собственников.

Таким образом, получается, что маяки России ни одному из трех указанных ведомств не нужны.

Лишь по 13 из 200 маяков по ходатайству ГУНиО МО были приняты решения соответствующих государственных органов касательно их охраны как памятников. Наиболее успешно, казалось бы, обстоят дела в Санкт-Петербурге. Все восемь объектов включены в Приказ председателя ГИОП. Что же говорить о других регионах! Так, например, в Финском заливе из 21 объекта ни один даже не принят под охрану,



Рис. 6. Задний Кронштадтский маяк

на остальной Балтике из 4 — только один, на Баренцевом море — один из 40, на Белом море — ни одного из 33, на Дальнем Востоке — два из 60, на Черном и Азовском морях — ни одного из 16, на Каспии — один из 5.

Однако в настоящее время вызывает беспокойство судьба принятых под охрану государством в 2001 году маяков створа Кронштадтских маяков (бывших Николаевских). Эти три маячных сооружения, строившиеся и многократно перестраивавшиеся с 1857 до 1915 год, являются украшением современного Кронштадта. Они более 100 лет указывали путь по одному из фарватеров, ведущих в Санкт-Петербург. Высота заднего маяка составляет 54 м, что было огромным достижением строителей для того времени (рис. 6). Со строительством дамбы

и изменением фарватера эти сооружения выведены из эксплуатации, практически брошены. А ведь башни маяков можно использовать как обзорные площадки для туристов. Можете представить, какой восхитительный вид открывается с высоты маяков на Финский залив. Как на ладони Кронштадт, Ломоносов, морской фасад Санкт-Петербурга.



Рис. 7. Современный и прежний маяки Утриш.
Черное море

В таком качестве используется, например, маяк в Йокогаме (Япония). Занесенная в книгу рекордов Гиннеса как самый высокий маяк мира, построенная в конце 1950-х гг. обзорная башня высотой 106 м с установленным наверху навигационным огнем расположена в парке на морском берегу. Со специальной смотровой площадки туристам можно насладиться впечатляющей панорамой города. Компания, построившая башню к столетию основания города и использовавшая ее в качестве туристского аттракциона, перестала существовать в 2006 г., и конструкция была закрыта, однако правительство выкупило ее, отремонтировало и открыло заново в 2009 г., к 150-й годовщине основания порта. На нижних этажах башни расположен морской музей (Каюо Kagaku Nakubutsukan).

В нашей же стране маяки, расположенные на живописных берегах, в настоящее время привлекают пристальное внимание со стороны любителей наживы за государственный счет. Многие, начиная от чиновников самого высокого ранга и заканчивая обычными проходимцами предпринимают попытки получить в частную собственность земельные участки, на которых размещаются маячные городки, снести расположенные на этой земле маячные сооружения. Раритетная, представляющая историческую ценность аппаратура списывается, демонтируется и за бесценок продается или уничтожается.

А ведь можно всё сделать и с пользой для маяков, и с выгодой для инициативных и предприимчивых людей. Задача стоит такая: сохранить и преумножить. В первую очередь, сохранить. Для этого каждый собственник объекта, представляющего культурную и историческую ценность, должен иметь обязательства по содержанию эксплуатируемого им объекта. А что он будет делать: гостиницу, кафе или музей, — это его инициатива. Примеров тому в мировой практике хватает.



Деятельность «Фонда Маячный»

Для оказания содействия в объединении усилий всех, кто неравнодушен к истории России, — государственных и общественных организаций, предпринимателей и бизнесменов — по поддержанию и восстановлению зрительных средств навигационного оборудования портов на подходах к ним и в зоне открытого моря, создана некоммерческая организация «Фонд Маячный». Фонд представляет собой не имеющую членства некоммерческую организацию, учрежденную на основе добровольных имущественных взносов и преследующую социальные, благотворительные, культурные, образовательные и иные общественно полезные цели.

Направления деятельности НО «Фонд Маячный»:

- ✓ сохранение маячного фонда, как исторической и культурной ценности государства;
- ✓ изучение направлений модернизации технических средств маячного фонда с безусловным сохранением его исторического облика;
- ✓ разработка и претворение в жизнь проектов реставрации исторически ценных зданий и сооружений маячного фонда, а также применяемой в маячном деле аппаратуры;
- ✓ улучшение жилищных и социально-бытовых условий работы обслуживающего средства навигационного оборудования персонала;
- ✓ пропаганда романтики и специфических особенностей работы на маяках и других средствах навигационного оборудования морей;
- ✓ содействие и содействие обмену опытом между специалистами маячного дела и маячно-служащими, организация конференций, семинаров и обменов делегациями по вопросам улучшения маячной службы.

Хочется верить, что начинания Фонда найдут поддержку как у энтузиастов маячной службы в нашей стране, так и у огромного количества зарубежных организаций и частных лиц, с успехом занимающихся благородным делом сохранения маячных сооружений в своих странах.

Предложения

- ✓ Постановлением правительства РФ обязать Министерство культуры совместно с Министерством обороны и Министерством транспорта провести историко-культурную экспертизу всего маячного фонда с целью определения объектов, представляющих историческую и культурную ценность для государства.

В состав охраняемого маячного фонда предлагается включить:

- ☑ Маячные башни, которые и являются основным предметом культурного наследия.
- ☑ Маячно-технические здания, где размещается (размещалась) аппаратура энергообеспечения маячного городка, а также аппаратура технических средств навигационного оборудования.
- ☑ Жилые дома маячнослужащих.
- ☑ Территории маячных городков.
- ☑ Гидротехнические сооружения (причалы, слипы и т. д.).



- Вспомогательные сооружения (хранилища, подсобки и т. д.).
- Светооптическую аппаратуру.
- Средства энергообеспечения (ведь маячный городок, как правило, находился на автономном обеспечении).
- Другие вспомогательные механизмы.
- Маячную документацию.
- ✓ Министерству культуры выявленные маяки-памятники включить в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации.
- ✓ Министерству обороны и Министерству транспорта — определить перечень маяков-памятников, которые необходимы для обеспечения обороноспособности и безопасности мореплавания и требуют особого режима доступа.
- ✓ Остальные маяки-памятники передать с баланса МО РФ и Минтранса другим собственникам (как посредством аукционов, так и напрямую музеям и т. д.).
- ✓ Министерству культуры РФ обеспечить соблюдение всеми собственниками маяков-памятников, в т. ч. МО РФ и Минтрансом, законодательства в области охраны культурного наследия.

К сожалению, в наше время бездумного предпринимательства и бешеной модернизации мы подчас разрушаем то, что нам жизненно необходимо. Так случилось и с маяками. Некогда мощнейшая система береговых средств навигационного оборудования в наши дни лишь влачит жалкое существование. Но если сегодняшним мореходам не нужны маяки, давайте сохраним их хотя бы как памятники великой морской державы — России.

О некоторых проблемах изучения и сохранения морского наследия России за рубежом

С. А. Мозговой

Concerning Some Issues of Study and Preservation of Russian Maritime Heritage Abroad

S. Mozgovoy

Paper (article) by Sergey Mozgovoy (Moscow), senior research officer of Heritage Institute, Candidate of History, is dedicated to problems of study and preservation of Russian maritime heritage abroad. Russia and the Soviet Union had dealt with maritime issues at all the times. But the peak of maritime expeditions and voyages took place from the end of the 18 century to the end of the 20 century. Owing to active maritime activity and voyages there are cultural and historical objects of Russian maritime heritage in many countries worldwide. Revealed objects demand study, preservation and propaganda. But many objects are still to be revealed. It is necessary to systematize and catalogue maritime heritage of Russia abroad. The article mentions Russian maritime heritage located in Greece, Tunis, Belgium, Latvia and Indonesia. Objects of Russian maritime heritage were studied by author during his visit to these countries. In 2007 Sergey Mozgovoy, the captain first rank, headed complex scientific-research and cultural-historical maritime sailing expedition with Moscow schoolchildren from Nikolaev (Ukraine) to Tunis along the route of so called “Russian Squadron” which sailed to Bizerte in autumn-winter 1920. Methodological question regarding a term “maritime heritage” is also raised in the article as well as issue regarding necessity of general international judicial term.

Наша страна Россия — великая морская держава с богатым морским наследием, которое можно встретить на многих морях, океанах и континентах. К сожалению, сведения о нем в большинстве случаев разбросаны по разным источникам и не систематизированы, что затрудняет его изучение и сохранение. Эта работа ведется отдельными энтузиастами

С. А. Мозговой [S. Mozgovoy] (✉)

Российский Научно-исследовательский институт культурного и природного наследия им. Д.С. Лихачева, Россия [D. Likhachev Russian Research Institute for Cultural and Natural Heritage, Russia]



стами — военными историками, путешественниками, журналистами, культурологами и моряками — но пока носит локальный характер. Поиску путей ликвидации «белых пятен» на морской карте мира посвящена и наша Первая международная научно-практическая конференция «Проблемы изучения морского наследия России», значение и актуальность которой весьма велико.

Бурные революционные события начала XX в. способствовали тому, что далекая североафриканская страна **Тунис** и располагающийся там порт Бизерта стали символом российского императорского флота. Ведь именно туда осенью 1920 г. ушли корабли эскадры барона Врангеля. И хотя кораблей там уже давно нет, они были переданы Франции и в конечном итоге ушли на переплавку, но память о тех событиях вернулась в Россию. Во многом это случилось благодаря подвижнической деятельности участников того исхода, 90-летие которого отметили в 2010 г. Хранителями живой памяти и нашего исторического наследия стали командир подводной лодки «Утка» капитан 2-го ранга Нестор Монастырев, издававший в Бизерте журнал «Морской сборник», и дочь русского офицера Анастасия Ширинская-Манштейн, скончавшаяся в 2009 г. на 97-м году жизни. Русскими офицерами в Тунисе были построены храмы (в Бизерте в 1938 г., освященный в честь святого Благоверного Великого князя Александра Невского, и в столице Туниса, городе Тунисе, построенный в 1956 г. и освященный в память Воскресения Христова), которые стали хранителями морских и духовных реликвий Русской эскадры. Здесь же имеются захоронения русских моряков (в Бизерте и столице государства — Тунисе), которые благодаря стараниям ряда энтузиастов и Посольства РФ в Тунисе в целом приведены в порядок, хотя еще есть ряд заброшенных и неухоженных могил. В заброшенном состоянии сейчас находится и дом подводника Нестора Монастырева в Табарке. Часть архива после его смерти была разворована, часть перешла на хранение к Анастасии Ширинской — последней представительнице Русской эскадры в Тунисе. Однако теперь, после смерти А. Ширинской, сохранение того, что осталось от архива, под вопросом. Более 10 лет тому назад А. Ширинская предлагала передать архив ВМФ России, но тогда Главное командование ВМФ встретило эту инициативу без энтузиазма, хотя отдельные реликвии и были переданы флоту и сейчас находятся в Центральном музее Вооруженных Сил и ЦВММ. Большая же часть наследия эскадры ушла в Америку и Францию. Часть хранящихся в США архивов общество «Родина» передало в Россию. Наследие, оказавшееся во Франции, находится в частных коллекциях и малодоступно для исследователей.

Кстати, в целях изучения и сохранения русского морского наследия в Тунисе по инициативе внучки редактора журнала «Бизертинский Морской сборник» Галли Монастыревой в настоящее время прорабатывается проект создания в доме Нестора Александровича Монастырева в Табарке Музея Русского флота. Власти Туниса внимательно отнеслись к этому проекту. К тому же культурный уровень эмигрантов-россиян, их профессионализм и добросовестность высоко оценены тунисским обществом. Одно из ярких свидетельств тому — государственный орден Туниса «За заслуги в области культуры», которым награждена Ана-



Рис. 1. Участники морской экспедиции по следам «Русской эскадры» у памятника «В память о русских моряках эскадр графа Орлова и вице-адмирала Д. Синявина, внесших вклад в освобождение Греции. Лемнос, 1770, 1807 гг.»

стасия Александровна Ширинская, и площадь в городе Бизерте, названная ее именем.

В период с июля по сентябрь 2007 г. состоялась уникальная Морская научно-исследовательская и культурно-историческая парусная экспедиция московских школьников и студентов из Николаева в Бизерту (Тунис) и обратно — Морская парусная экспедиция в Тунис «Через пять морей. По следам Русской эскадры». Экспедиция прошла маршрутом следования кораблей и судов черноморской эскадры и армии Врангеля, которые в ноябре 1920 г. в результате наступления Красной Армии навсегда покинули Крым. Экспедиция была организована молодежным клубом ЮНЕСКО «Единство», Департаментом семейной и молодежной политики Правительства Москвы, префектурой СВАО при поддержке Федерации Мира и Согласия и Библиотеки-Фонда «Русское Зарубежье» и под патронатом Главного командования ВМФ РФ. Директор проекта — руководитель молодежного клуба «Единство» С. М. Гоголев, координатор проекта Галли Монастырева (координатор проекта «Русский Карфаген»). Возглавить экспедицию по предложению Главного командования Военно-морского флота было предложено мне (начальник экспедиции — кандидат исторических наук, капитан 1-го ранга С. А. Мозговой).

Экспедиция была проведена на парусной крейсерской яхте «Гринда» (порт приписки Николаев) и получила название «10-й научно-исследовательской парусной экспедиции московских школьников...», хотя по сути, это была первая морская экспедиция по этому маршруту. Порядковый номер 10 ей был присвоен, потому что клуб «Единство» до этого уже организовывал парусные экспедиции по островам греческого архипелага и по Черному морю вблизи Крыма и в Болгарию. Но на этот раз маршрут был более длинным и пролегал по историческим местам пребывания кораблей черноморской эскадры Врангеля: Стамбул (Константинополь), Чинакалле (Дарданеллы), остров Лемнос (Греция), далее Мальта и собственно Тунис. Участники экспедиции посетили



исторические места Стамбула, военный и морской музей Чинакалле, приняли участие в уходе за мемориальным казачьим кладбищем на острове Лемнос, где состоялось отдание воинских почестей и возложение венков к памятному мемориальному кресту. По прибытию в Тунис состоялась незабываемая встреча и интервью с «бабушкой русского флота» Анастасией Ширинской-Манштейн — хранительницей реликвий российского флота, посещение могил русских моряков на кладбище Бизерты, посещение храма во имя Александра Невского. Обратный путь лежал через Мальту, где также сохранились свидетельства пребывания русских моряков и их захоронения, Грецию и далее на родину.

Экспедиция была комплексной и способствовала решению целого ряда важных задач. Удалось привлечь внимание общественности к истории нашего государства и российского флота, пропаганде истории флота и отечественных морских традиций, в том числе связанных с русской морской эмиграцией (в особенности с событиями, связанными с историей флота периода революции и Гражданской войны, в том числе с историей Русской эскадры и ее последним местом стоянки в Бизерте (Тунис), актуализировать поиск и публикацию архивных документов. Проведены мероприятия по увековечиванию памяти русских моряков, похороненных на русском кладбище в Бизерте (работа по восстановлению надгробий, установке памятных знаков, облагораживанию территории кладбища). Экспедиция способствовала популяризации среди подростков и молодежи воинской службы в частях, соединениях, на кораблях Военно-морского Флота Российской Федерации.

Каждый участник похода выполнял свою судовую роль и обязанности согласно корабельным расписаниям, школьники вместе с опытными наставниками несли ходовую вахту и дежурство по камбузу. При заходе в порты иностранных государств молодежный ансамбль «Колокол» давал концерты патриотической песни. Во время похода на борту яхты со школьниками проводились регулярные занятия по морскому делу и истории флота. При проходе памятных мест участники экспедиции — экипаж яхты — отдавал воинские почести погибшим морякам.

Каждый участник похода выполнял свою судовую роль и обязанности согласно корабельным расписаниям, школьники вместе с опытными наставниками несли ходовую вахту и дежурство по камбузу. При заходе в порты иностранных государств молодежный ансамбль «Колокол» давал концерты патриотической песни. Во время похода на борту яхты со школьниками проводились регулярные занятия по морскому делу и истории флота. При проходе памятных мест участники экспедиции — экипаж яхты — отдавал воинские почести погибшим морякам.

Это была нелегкая с морской точки зрения и полная сюрпризов экспедиция, наполненная сильными штормами (особенно на обратном пути), опасностями и незабываемыми встречами. На греческом острове Лемнос, благодаря народной дипломатии и выступлению на местном



Рис. 2. Храм св. Александра Невского в Бизерте



островном радио, нам удалось установить дружеские контакты с местными жителями и нашими соотечественниками последней волны эмиграции, которые выразили готовность оказать помощь в поиске реликвий, оставшихся от пребывания здесь казачьих частей русской армии.

Опыт морского похода по следам Русской эскадры в Тунис и обратно может быть полезен при подготовке и осуществлении других подобных акций, связанных с историей российского флота, а также средиземноморской цивилизации. Так, находясь в порту Чинакалле мы организовали экскурсию к древней Трое, где наблюдали за продолжающимися там археологическими раскопками, ведущимися интернациональным коллективом ученых.

Интересным и важным представляются также поиски морского наследия в **Индонезии**, которой в 1960-е гг. Советский Союз подарил эскадру военных кораблей. Некоторые сведения об этом и экспонаты имеются в музее Вооруженных Сил Индонезии в Джакарте, а в музее второй по величине военно-морской базы Индонезии — г. Суробаи — стоит на постаменте советская подводная лодка. Живы еще и некоторые участники тех исторических событий, как в России, так и в Индонезии. Это особенно интересно еще и потому, что советские корабли принимали участие в боевых действиях против колониальных войск. И пока от того времени нас отделяет всего 50 лет, необходимо срочно предпринимать меры, связанные с поиском того, что еще не утрачено. Индонезия для нас интересна еще и тем, что много научных открытий на островах, принадлежащих этой стране или граничащих с ней (прежде всего, в Папуа-Новая Гвинея), были сделаны знаменитым русским путешественником Н. Н. Миклухо-Маклаем. Доброе имя и дела нашего соотечественника сегодня нуждаются не только в увековечивании и изучении, но и в защите, так как на западе появились публикации, порочащие имя этого великого ученого.

В **Бельгии** морское наследие России в основном связано с именем императора Петра Великого, памятники которому можно встретить в королевском парке в Брюсселе и морском порту Антверпене, также имеется ряд экспонатов и информация в Морском музее в Зеебрюгге. Объектом советского военно-морского наследия здесь является ди-



Рис. 3. Советская ПЛ проекта 613 в морском музее военно-морской базы Сурабая, Индонезия



Рис. 4. Советская ПЛ проекта 641 в морском музее Зеебрюгге, Бельгия

зельная подводная лодка 641-го проекта, по содержанию и экспонированию которой имеется много вопросов. Экспозиция на ней оформлена с нарушением исторической объективности, грубо искажены морские традиции советского флота и морская культура. К примеру, манекены одеты в одежду, которая не соответствует форме одежды советского и российского флота. Какое-то время в боевом посту СПС был манекен с бутылкой русской водки и хвостом селедки, преданно смотрящий на политический плакат Воениздата с изображением В.И. Ленина. Подобная экспозиция — наглядное свидетельство продолжения «холодной войны» музейными средствами. И влиять на менеджеров подобных музеев крайне тяжело, ведь Россия не является собственником нашего морского наследия, находящегося за границей. Тем не менее, принципиальный разговор с руководством музея, состоявшийся в мае 2009 г., о том, что они нарушают все принципы, нормы и этику музейного дела и дезинформируют посетителей с помощью недобросовестных идеологических поделок времен «холодной войны», недопустим и может быть предметом жалоб в ЮНЕСКО, привлечения внимания международного музейного и культурного сообщества и международного скандала, несколько отрезвил музейного менеджера, в результате чего «водочную экспозицию» убрали. В реализации своего критического замечания я убедился, совершив контрольную поездку и проверку Морского музея в Зеебрюгге в 2010 г. Однако содержание музея ПЛ остается, на мой взгляд, неудовлетворительным. Главная проблема: плохое содержание и низкая морская культура. Кругом ржавчина, грязь, красуются советские агитационные политические плакаты, приклеенные прямо к переборкам, чего никогда не было ни на одном военном корабле советского и российского Военно-морского флота. Вся наглядная агитация и корабельные таблицы и инструкции обязательно размещались в стендах, которые, в свою очередь, крепились к переборкам.

Большой пласт отечественной военно-морской истории связан и с **Латвией**. Не случайно Лиепая или Либаву принято называть морской крепостью России. Кстати, это еще и место зарождения российского подводного флота и одна из главных баз советского подводного флота (базировалась 14-я эскадра ПЛ). Здесь имеются береговые укрепления,



разрушенные еще в Первую мировую войну, и уникальная территория бывшего военного городка, в котором сохранились постройки и частично инфраструктура военного гарнизона дореволюционного и советского периодов. Однако всё оставшееся быстро разрушается и требует принятия незамедлительных мер по сохранению, что значительно затруднено в связи с тем, что объекты располагаются за границей. Восстановлен и действует лишь Морской собор. Из кораблей, судов ничего не осталось. Но зато там есть энтузиасты, которые болеют за сохранение российского морского наследия. К ним относится студия документального кино «Либава-фильм», где был снят короткометражный фильм «Морская крепость России» о Либавской военно-морской базе до революции 1917 г.

Сегодня, когда мы предприняли попытки поиска и изучения русского и советского морского наследия за границей, столкнулись с отсутствием систематизированных сведений об этом огромном историческом пласте нашей культуры. Мы видим необходимость ревизии всех известных памятников и объектов русского и советского флота, поиска и выявления новых объектов, их каталогизации. Эта работа ведется отдельными энтузиастами — историками флота, некоторыми организациями и музеями, например, Музеем Мирового океана, Российским научно-исследовательским институтом культурного и природного наследия им. Д.С. Лихачева, Библиотекой-фондом «Русское зарубежье», «Русский Карфаген» и др. Настала острая необходимость и в принятии государственной программы сохранения и изучения наследия России за рубежом, которая включала бы и морское наследие.

Однако само содержание понятия «морское наследие» трактуется по-разному, и очень трудно дать этому термину правовое определение. Это обстоятельство затрудняет и его сохранение. Ведь морское наследие России де-факто зачастую не является таковым де-юре. Но, это обстоятельство не должно быть основанием для отсутствия возможности регулирования Россией сохранения своего исторического культурного, включая морское, наследия. Инструментами могут быть двусторонние межгосударственные договоры о взаимном сохранении наследия, международные договоры и конвенции, которые должны предусматривать регламентацию вопросов сохранения наследия. Хотя особую сложность здесь представляют проблемы изучения и сохранения подводного наследия в силу имеющихся сложностей разрешения имущественных споров и юрисдикции затопленных объектов. Эти вопросы должны быть юридически проработаны научным и экспертным сообществом уже в самое ближайшее время, для чего необходимо создать Экспертный совет по морскому наследию (и секцию в его составе по подводному наследию). Совет может быть создан при министерстве культуры или даже при законодательном органе — Федеральном собрании. Полезным было бы иметь и сектор по изучению и сохранению морского наследия при Научно-исследовательском институте, учитывая актуальность, важность и объем проблемы. Видимо, 2-я Международная научно-практическая конференция «Проблемы изучения и сохранения морского наследия России» должна будет предложить наиболее емкое и адекватное определение, что считать морским наследием?

Маяки России как объекты культурного наследия

О. Ю. Свиридова

Lighthouses as The Cultural Heritage Objects

O. Sviridova

During millenniums beacons show the way for native coast, protecting seafarers from dangers of coastal waters, giving hope for salvation. Coastal, island and floating, constant and temporary beacons fulfil the functions, providing a safety on the sea. In article is told the history of beginnings and use of beacons in Russia, as well as the progress of beacon services in the country. The destiny which has befallen the beacons during different epoch is shown. In work reveals value of beacons not only as means of a safety of ships, but also as objects of a cultural and historical heritage of the country. The necessity of their restoration and conservation on an example of experience of other countries is shown.

Классификация маяков

В деле обеспечения безопасности мореплавания на морях и океанах основная роль принадлежит средствам навигационного оборудования. К ним относятся световые маяки, радиомаяки, радиолокационные маяки-ответчики, светящиеся навигационные и створные знаки, звуко-сигнальные туманные установки, плавучие знаки-буи, вехи.

По месту установки маяки разделяются на береговые — маяки, устанавливаемые на берегу либо в непосредственной близости от него, например, на прибрежных островах; морские или плавучие — маяки, устанавливаемые на кораблях, используются вдали от береговой линии и при входах в порт в качестве лоцманской станции.

По выполняемой функции береговые маяки различаются на: опознавательные (одиночные), служащие для обозначения определенной

О. Ю. Свиридова [O. Sviridova] (✉)

Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия им. Д.С. Лихачева, Москва, Россия [D. Likhachev Russian research institute for cultural and natural heritage, Moscow, Russia]

e-mail: olgasviridoff@yandex.ru



точки на земной или водной поверхности, которые, в частности, служат знаками при входе в порт или в том месте, где суда меняют курс, а также для обозначения опасных участков; створные (работающие обязательно в паре) — служат для обозначения определенной линии на карте и используются для указания места изменения курса судна, например, для входа в гавань или порт.

В ночное время на маяках применяются секторные огни (англ. *sector lights*), устроенные таким образом, что позволяют определить, с какой стороны судно подходит к маяку.

Кроме настоящих маяков, в прошлом использовались и ложные, построенные специально для того, чтобы заманивать суда на мель или на рифы, а затем грабить. Лже-маяки приводили корабли прямо на мелководье. Разводились костры на скалах и возвышенностях. Также, как то бывало в Англии, применялись весьма экзотические способы, например, возле опасного берега пускали плыть в море труп лошади с прикрепленным сверху фонарем, практиковались также «коровьи маяки» — к рогам коровы привязывали фонарь и отправляли ходить по берегу [1, 11]. В таких условиях мореходы часто, особенно в ненастную погоду, попадались на эти хитрости.

Несмотря на технический прогресс в области навигационных средств, маяки по-прежнему являются неотъемлемой частью системы навигации на море. Помимо чисто технической стороны обеспечения безопасности, многие световые маяки являются историческими и культурными достопримечательностями, чем привлекают многих.

Маячные городки построены подчас на самых опасных скалах и островах, около опасных рифов и песчаных кос, в проливах и входах в гавани, на морских мысах и в глубине бухт.

По навигационным требованиям маячные башни должны отличаться друг от друга по внешнему виду. Иначе мореплаватели могут ошибочно принять один маяк за другой и неверно определить свое местонахождение. Окраска башен принимается в зависимости от фона того места, где проектируется маяк. Пигменты и связующие вещества должны быть устойчивыми к внешним воздействиям. При сезонных изменениях цветности фона сооружения окрашиваются в несколько цветов горизонтальными, вертикальными или диагональными полосами.

Конструктивно маячные башни подразделяются на деревянные, каменные, кирпичные, чугунные, стальные, железобетонные монолитные, железобетонные сборные, бутобетонные, башни из металлических труб, решетчатые башни квадратного или прямоугольного в плане сечения.

Из истории маяков

История маяков уходит корнями в древние времена. Вулканы, береговые возвышенности и приметные точки служили ориентирами для мореплавателей. Мореходы Беломорья руководствовались опознаванием естественных ориентиров, в основном приметных мысов и возвышенностей. Также ориентирами служили своеобразные искусственные маяки-гурии и большие деревянные кресты. Гурии представляли со-



бой сложенные определенным образом камни или кости морских животных конусообразной формы. Поморские кресты изготавливались из местного плавника и служили, как правило, надгробными памятниками. Некоторые кресты имели барельефы, вырезанные иконы, навесы для защиты от дождя и снега. Кресты помогали мореходам не только опознавать местность, но и уточнять свой курс при помощи поперечины креста, которая на всех крестах обязательно была направлена «от ночи на летник», т. е. с севера на юг. Известный полярный исследователь П. К. Пахтусов в своем дневнике во время работ на Новой Земле в 1832 г. писал: «Промышленники, не знающие употребления склонения компаса, принимают компасные румбы за истинные и потому ставимые ими кресты всегда направлены по истинному меридиану» [3, 22]. Также практиковалось разведение костров — огневые маяки, и, наконец, строительство возвышений и защита пламени от атмосферных осадков.

В допетровские времена слово «маяк» на Руси не всегда употреблялось в современном своем значении и относилось как к костру из дров, разложенному на земле, так и к знакам, расположенным на берегу или на воде для указания фарватера. Кроме этого «маяками» также назывались временные сторожевые посты, расставленные по берегам, которые при помощи зажигания огня «должны были чинить сигналы о приближении неприятеля» [1, 16]. Самым первым маяком на территории России того периода принято считать маяк Дагерортский (Кыпу), построенный в 1531 г. Сейчас сооружение находится на территории Эстонии. В эстонском языке слово Коор, родительный падеж кору (кыпу), означает «тихий звук». Прежде маяк был более известен под названием Дагерорт — из шведских dag — «день» (dager — «день, дневной свет, свет») и ort — «место, край, пункт», а также «мыс».

Зарождение маячной службы в России началось при Петре I. 4 апреля 1704 г. на Петропавловской крепости был зажжен маяк. Просуществовал он недолго — с ростом Петербурга его за ненадобностью устранили. Интенсивность строительства маяков в России связана с развитием флота. Если придерживаться хронологического порядка появления маяков в дореволюционной России, необходимо обратиться к Архангельску на Белом море, где до основания Петербурга была сосредоточена вся военно-морская и торговая деятельность русского царя. К указам о постройке новых маяков Петр I иногда прилагал и собственноручные схематические чертежи будущих сооружений с указаниями общего характера.

В 1705 г. по указанию императора вдоль узкого извилистого фарватера Северной Двины были установлены «лоц-бочки», закупленные в Голландии, а в устье реки соорудили «огневые маяки», заживавшиеся перед приходом с моря военных судов.

Первые российские маяки представляли собой, как правило, возвышения из песка и глины, увенчанные железными «канфорами» — большими чашами из толстых железных прутьев с решетчатым дном. Освещались они дровами и углем [2, 7].

Изначально маяки находились в ведении Адмиралтейств-коллегии, основанной в декабре 1717 г. Это был высший коллегиальный орган управления флотом и военно-морским ведомством в России. В 1802 г.



было учреждено Морское министерство России. 27 мая 1807 г. было учреждено Управление маяками под руководством Л. В. Спафарьева. Начиная с этого момента строительство маяков стало вестись высокими темпами. На Дальнем Востоке, на берегах Камчатки первые маяки были возведены к началу 1830-х гг. — маяки Дальний, Бабушкин и Раков. В Кронштадте и на острове Сескар были построены каменные маяки. На этих маяках соорудили особые большие фонари. В дальнейшем было построено еще несколько маяков. Таким образом, на Балтийском море и в Финском заливе действовали маяки Толбухин, Сескар, два Гогландских, Кокшхер, Суруп, Пакерорт, Дагерорт, Свальферорт, два Домеснесских и Руно. В Финском заливе тоже появились три маяка: Оденсхольм, Поркала-удд и Утэ.

8 июля 1807 г. по указу Александра I в целях безопасности мореплавания все маяки России были переведены из частного владения в подчинение Морского ведомства. В утвержденном Александром I «Положении о содержании маяков и штате маячной команды» предусматривалось введение на всех маяках масляного освещения и единых штатов (один смотритель и пять-восемь служителей морского ведомства на каждом маяке), вводилась должность директора балтийских маяков, которую вскоре и занял капитан 2-го ранга Л. В. Спафарьев. В его ведении тогда находилось 19 маяков. Спафарьев управлял дирекцией балтийских маяков более 30 лет (по 1838 г.) и довел маячную часть, по свидетельству его современников, «до совершенства».

Наблюдение за освещением маяков поручалось унтер-офицерам с матросами, лоцманам или пехотным солдатам, а иногда и просто крестьянам по указанию местного начальства. Для более надежного обеспечения действия маяков и огней было предложено перейти на комплектование их наемной прислужкой. Впервые «вольнонаемники» появились на Айтодорском (Ай-Тодорский мыс Южного берега Крыма) и Херсонесском (Севастополь) маяках в июле 1865 г. В последующие годы переход на вольнонаемную команду был завершен на всех маяках.

В годы вражеских нашествий маяки одними из первых подвергались атакам с воды, земли и воздуха. Так было во время Первой мировой войны в 1914–1918 гг., так было и в Великую Отечественную войну. Урон маякам был нанесен огромный. Большое количество маяков, огней, специальных сооружений было уничтожено или подверглось значительному разрушению, 68 % нуждались в восстановлении, из них 28 (61,4 %) — требовали капитальных затрат сил и средств. Эти маяки были превращены в руины.

Послевоенный период в истории маячного дела был наиболее плодотворным. По приказу руководства страны на северном побережье была построена сеть маяков, полностью автономных, работающих на атомной энергии. В ограниченном количестве были созданы специальные радиоизотопные батареи, которые доставили на север для установки на маяки. Они могли работать годами без всякого человеческого вмешательства.

После развала Советского Союза атомные маяки еще работали некоторое время, но затем ресурс был исчерпан. От вмешательства людей пострадали металлические конструкции маяков.



Маяки как объекты культурного наследия

В рамках сохранения национального наследия России совершенно необходимо восстанавливать эти неповторимые навигационные объекты. В том числе как объекты музейные, дающие представление об истории развития маячной службы, об изменениях и совершенствовании конструкций и архитектурных образов.

Маяки в России возводились представителями абсолютно разных архитектурных школ — дореволюционной, советской и, на Сахалине и Курильских островах, — японской [3, 4]. Динамика развития конструкций и архитектурных приемов четко прослеживается на всем протяжении развития строительства. Характерен переход от внимания к внешнему образу к целесообразности формы. Соответственно менялись взгляды на маяк как на строительное сооружение. Появление новых конструктивных систем позволило повысить прочность и оптимизировать внешнюю форму строений. На морях Севера и дальнего Востока, в отличие от Балтики, российским гидрографам приходилось решать сложнейшие задачи. Первые маяки на окраинных морях возводились участниками гидрографических экспедиций, часто не имеющих необходимых строительных навыков. Строились они из подручных материалов, не всегда пригодных для подобных целей. Все эти обстоятельства не способствовали их долговременности.

Также следует отметить тот факт, что маяки России находятся в различных климатических зонах. В одних есть угроза землетрясений, в других — тайфунов, в третьих — сухой и жаркий климат, на Севере — морозы, снегопады. Конструкции маяков обязаны выдерживать климатические особенности. Вследствие этого разнообразия условий затруднена унификация и типизация проектов: мы имеем совершенно различные типы и архитектурные образы.

Отдельного внимания заслуживает вопрос ремонта маяков и знаков. Маяки и навигационные знаки расположены преимущественно на островах и на побережье, т. е. в неблагоприятных климатических условиях, в районах с повышенной влажностью и сильными ветрами, а также на значительном расстоянии от населенных пунктов и транспортных магистралей. Конструкции таких сооружений быстро изнашиваются, стареют, разрушаются, вследствие чего их эксплуатационные качества ухудшаются.

Многие маяки России существуют с давних времен, представляют собой большую материальную и историческую ценность, поэтому их необходимо периодически реставрировать, как памятники истории и архитектуры. В рамках необходимой музеефикации зданий маяков необходимо определить и классифицировать степень разрушений и принять срочные необходимые меры по ремонту сооружений.

К моменту распада СССР насчитывалось 554 световых маяка, 228 радиомаяков и 2 156 светящихся знаков [1, 54]. В 1991 г. произошли события, изменившие ход истории, и Россия утратила право на владение очень многими объектами навигационного оборудования.

Изучение и сохранение маяков как объекта культурного и исторического наследия России, музеефикация их крайне необходимы для



сохранения маячных зданий, многие из которых являются уникальными архитектурными объектами. Важность сохранения маяков сопоставима с установкой на вечную стоянку кораблей и судов-памятников. Помимо этого в некоторых регионах маяки могут стать важной частью туристической инфраструктуры. Маяки России являются неповторимыми сооружениями и как навигационные системы, и как культурные памятники, и как своеобразные и индивидуальные объекты архитектуры.

Пожалуй, единственный в России маяк, входящий в состав музейного комплекса, — это Вознесенская церковь-маяк, сооруженная в 1867 г. на Секирной горе Большого Соловецкого острова. В XIX столетии на горе Секирной (самой высокой точке Большого Соловецкого острова, 98,5 м) был построен Вознесенский скит. Он начал действовать в 1867 г. Высота маяка над уровнем моря — 123 м. Его свет виден почти на 22 мили. Особенностью маяка является то, что он размещен над церковью, барабан главы которой переходит в купол, где и находится сам маяк.

Также недалеко от Соловецких островов, на острове Большой Жужмуй в Беломорском районе, находится один из старейших в России маяков — Жужмуйский. Постройку маяка планировали на 1850 г., однако действовать он начал только в 1871 г. В 1909 г. маяк был перестроен и сохранил свой внешний вид до настоящего времени. В ясную погоду с башни маяка открывается красивый вид на острова. На территории маяка находится единственное на Севере России полностью сохранившееся кладбище маячников. В настоящее время маяк переведен на автономный режим работы, и династия смотрителей покинула остров. Остров вполне мог бы стать одним из элементов туристических маршрутов. Здесь существует возможность полюбоваться видами Белого моря, прикоснуться к истории, посетить гостевые домики, родовое кладбище смотрителей. Примечательно, что в Европе, например, в Германии и Норвегии, для подобных объектов продолжается «жизнь после смерти». Островки с маяками либо выкупают частные фирмы, либо поддерживает в порядке государство.

На территории Крыма имеется опыт современного строительства маяка-храма. Это церковь-маяк в честь святого Николая Мирликийского. Расположена она в селе Малореченском Алуштинском района. Храм посвящен памяти погибших на водах и путешественникам. Освящение его состоялось в мае 2007 г. Символика декоративного решения связана с использованием морской тематики, которая присутствует во всех элементах убранства интерьера, экстерьера, прилегающей территории. В ограждении прилегающей территории использованы якоря, якорные цепи, кнехты, опоры освещения, выполненные в технике художественнойковки. Церковь венчает позолоченный крест, который возвышается над ажурным куполом, символизирующим земной шар. В середине шара находится прожектор. Ниже размещается колокольня с электронным приводом колоколов. Храм возведен на высоком обрыве над морем и виден из многих точек южного берега полуострова. Высота его — более 60 м.

Также следует отметить Ай-Тодорский маяк в Крыму, на базе которого смотрителем Ю. И. Тюриным создан музей маячного дела. Мыс



Ай-Тодор, расположенный к юго-западу от Ялты, объявлен памятником природы с 1964 г. Наиболее высокая часть мыса — 156 м над уровнем моря. Над цоколем Ай-Тодорского маяка и сейчас видна надпись: «37 саж.» (над уровнем моря). Мыс Ай-Тодор всегда был ориентиром для мореплавателей. Маяк возведен в 1835 г. Установили его на месте античной сигнальной башни, от которой к тому времени остался только фундамент. Инициатива строительства маяка принадлежала командующему Черноморским флотом адмиралу М. П. Лазареву. В разные годы маяк посещали, бывая в Крыму, Л. Н. Толстой, А. П. Чехов. В музее хранятся найденные якоря, от самых первых, с древнегреческих кораблей, до знаменитых адмиралтейских с фамильным клеймом мастера, большой латунный колокол начала века, единственный экземпляр изготовленной лично смотрителем карты черноморских маяков, бинокль и хронометр, запаянный в колбе образец антарктической воды, коллекция береговых, сигнальных и судовых фонарей. Ю. И. Тюрин по личной инициативе собрал и сохранил уникальные экспонаты, сделал то, что необходимо делать в рамках государственной программы.

В Европе подобные строения, как правило, превращают в арт-объекты. Ссылаясь на международный опыт решения проблемы, необходимо отметить следующие объекты, превращенные в музеи. В США открывается крупнейший в стране и мире музей маяков, объединяющий коллекции экспонатов двух музеев — Музея истории маяков города Уэллса и маяка-музея города Рокленд. Музей Рокленда знакомил туристов с техническим оснащением маяков, тогда как экспонаты музея в Уэллсе повествовали о жизни смотрителей. Здесь можно будет увидеть не только специальное оборудование для маяков со всего мира, но и униформу полицейских, охранявших маяки США, столовую посуду, фуражки смотрителей времен Гражданской войны, а также линзы, инструменты и многочисленные памятные вещи, которые собрал за 35 лет службы бывший смотритель одного из маяков Кен Блэк.

В Санто-Доминго находится Маяк Колумба. Это сооружение в виде рассеченного креста. Длина его составляет 150 м, поперечная переключина — 50 м, высота — 20 м. На крыше 145 прожекторов, горящих ночью и создающих крест, видимый из космоса. В точке пересечения переключин креста стоит базилика с прахом Христофора Колумба и торжественным караулом. В длинной переключине маяка расположена экспозиция музея всех стран мира, в том числе и России.

В Турции дирекция по безопасности побережья открывает для туризма морские маяки, возраст которых превышает 150 лет. Для посещения планируется открыть всего 417 маяков, представляющих собой настоящие произведения архитектуры. Находящиеся в Стамбуле Анатолийский маяк и маяк Румели уже стали маленькими морскими музеями. Красивым получился и маяк Шиле.

Маяк Кыпу (Эстония), находящийся на острове Хийумаа, является самым старым в мире работающим маяком. Впервые костер на башне зажгли в августе 1531 г. Уже в то время башня маяка представляла собой четырехгранную призму с массивными контрфорсами по направлениям главных делений компаса. В 1659 г. маяк был надстроен, и его высота достигла 36,5 м. Дагерортский маяк — первый в русских водах



Балтийского моря маяк, служивший для целей коммерческого судоходства. В 1805 г. российское государство приняло на себя освещение маяка. Сразу же после этого началась капитальная перестройка башни. Ее отремонтировали, покрасили в белый цвет. В 1883 г. на маяке установили телеграфную станцию, для чего при маяке специально построили деревянный дом. Около маяка имелась спасательная станция, в составе которой находились два спасательных бота-крейсера — «Великий князь Константин Николаевич» и «Великий князь Алексей Петрович». Они должны были по очереди держаться наветренной стороны банки Некмангрунд и предупреждать суда, подходящие слишком близко к банке, а также оказывать помощь терпящим бедствие. Боты были окрашены красной краской, имели слово «Некмангрунд», написанное большими белыми буквами на бортах. Боты были оснащены коричневыми парусами и ревунами для подачи звуковых сигналов. Ремонтные работы на маяке производились в 1957 и 1982 гг. В 1982 г. капитальный ремонт башни был проведен вместе с благоустройством территории маяка. Сейчас маяк является достопримечательностью острова. Кроме самого маяка, здесь можно увидеть также вспомогательные постройки: место жительства смотрителя, баню, машинное помещение.

В Хорватии представители туристического бизнеса пошли дальше и переоборудовали маяки Sveti Petar, Savudrija, Cape Zub, Sveti Ivan na pucini, Porer, Veli Rat, Prisnjak, Susac, Palagruza, Struga и Sveti Andrija в комфортабельные апартаменты. Объекты представляют собой хорошо сохранившиеся каменные здания, построенные в период Австро-Венгерской монархии, большей частью в XIX в. Отдых на маяках становится всё более популярным.

В условиях необходимости сохранения исторического наследия Российского государства, восстановления неповторимых инженерных и



Рис. 1



Рис. 2



архитектурных сооружений необходимо создание музеев и, возможно, организация туристических маршрутов по местам исторической славы российского флота, сохранение и восстановление исторических построек и мест упокоения моряков и тружеников маячной службы.

В рамках работы Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ) под руководством П. В. Боярского были проведены исследовательские работы на островах и архипелагах Российской Арктики. В числе обследованных объектов такие, как маяк на острове Ходовариха (на сопке Ходовариха в западной части полуострова Русский Заворот). Маяк представляет собой восьмигранную башню с красным фонарным сооружением, окрашенную белыми и черными вертикальными полосами. Высота его составляет 26 м. Маяк на острове Вилькицкого, построенный в 1933 г., представляет собой круглую башню с черными и белыми горизонтальными полосами [4, 30]. Маяк деревянной постройки, на свайном основании, вертикальные стойки обшиты снаружи деревянными досками, расположенными по диагонали. Высота — 32 м (рис. 1). Знак на острове Белом (черная ажурная четырехгранная усеченная пирамида с площадкой. Высота составляет 13 м) (рис. 2). Светящийся знак на острове Андрея (четырёхгранная усеченная пирамида, в верхней части обшитая черными досками, с надстройкой в виде четырехгранной усеченной пирамиды. Высота составляет 18 м) [4, 119].

Рекомендации

Проведенные исследования позволяют сделать выводы о необходимости сохранения, ремонта и восстановления исторических и архитектурных объектов, каковыми являются маяки, создания туристических маршрутов, в том числе руководствуясь опытом западных коллег. Государственные программы по сохранению маяков как культурно-исторических объектов действуют в других странах. Необходимо провести историко-культурную экспертизу маячных сооружений, определить объекты, относящиеся к Министерству обороны, и объекты, по отношению к которым возможно развитие туристической деятельности. Создание таких проектов, как, например, Национальный атлас России, также немало способствовало бы решению поставленных задач и озвучиванию проблемы в масштабах страны.

Список литературы

1. *Алексеев И. О.* Маяки Балтии. СПб., 2000. 239 с.
2. *Башмаков П. И.* Маячное дело и его историческое развитие. Л., 1925.
3. *Комарицын А. А., Корякин В. И., Романов Г. В.* Маяки России (исторические очерки). СПб., 2001. 518 с., ил.
4. *Огни и знаки Северного морского пути.* СПб., 2000. 293 с.
5. *Самарин И. А.* Маяки Сахалина и Курильских островов: Исторический очерк. Южно-Сахалинск, 2005. 107 с.

Морские и приморские культурные ландшафты Беломорья и Чукотки как компоненты природно- культурного морского наследия России

**В. А. Спиридонов, Л. С. Богословская,
Ю. С. Супруненко**

Maritime cultural landscapes of the White Sea and Chukotka as components of natural-cultural maritime heritage of Russia

V. Spiridonov, L. Bogoslovskaya, Yu. Suprunenko

Landscapes which have been created by traditional maritime cultures and are surviving in the present time indisputably belong to the national and global marine heritage. Maritime cultural landscapes of the White Sea and Chukotka Peninsula are of particular importance in the heritage context. The former were created by Pomors and their predecessors on the White Sea coast, while the latter are the result of thousand years of co-evolution of the Arctic coastal ecosystems and the culture of marine hunters and fishers. Important characteristics of the maritime cultural landscapes in the polar and subpolar zone are their localizations on the migration routes and the areas of seasonal gathering of fish and marine mammals. Maritime cultural landscape associated with the major settlement on the White Sea coast, includes (or included) in particular natural components and resources, the village itself with smaller settlements histori-

В. А. Спиридонов [V. Spiridonov] (✉)

Институт океанологии им. П. П. Ширшова РАН, Москва, Россия [P. P. Shirshov
Institute of Oceanology RAS, Moscow, Russia]
e-mail: Vspiridonov@wwf.ru

Л. С. Богословская, Ю. С. Супруненко [L. Bogoslovskaya, Yu. Suprunenko] (✉)

Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия им. Д. С. Лихачева, Москва, Россия [D. Likhachev Russian research institute for cultural and natural heritage, Moscow, Russia]

e-mail: babekine@yandex.ru



cally associated with it, their spatial design and architecture, free-standing farm buildings, waterways, approaches to the coast, signs of local navigational aids (this role is often played by votive crosses) and, a set of fishing grounds (tonyas), many of which have been used for centuries, and the areas of hunting for marine animals. Maritime landscapes of Chukotka are somewhat poorer in human made components; characteristically these often include bones of marine mammals. Cultural memory and traditional knowledge of the nature and resources of the sea and coasts, local mythology organize all the natural and human made landscape components into an integral system. Nowadays the lack of vision and strategies of local development in a globalized world and oriented towards the export of resources modern Russia, the loss of traditions, maritime traditional knowledge and skills, migration of population from small settlements and rural areas to big cities, alcohol abuse, apathy and poverty spreading among the remaining population, all this leads to a rather pessimistic view on the future of traditional maritime cultural landscapes. This makes the work of their scientific description, and preservation of what still can be saved an actual and highly important task.

Введение

Культурный ландшафт — понятие, восходящее к нескольким классическим географическим школам: французской П. Видаль де ла Бланша, немецкой О. Шлюттера, российской Л. С. Берга и американской К. Зауэра. В последние годы концепции культурного ландшафта широко применяются к проблемам сохранения культурного и природного наследия (работы Российского НИИ Культурного и Природного Наследия, Института экологических проблем севера УРО РАН и др.). Морской культурный ландшафт складывается практически везде, где природопользование, экономика и культура населения тесно связаны с морем. Большинство современных преобразованных морских и приморских ландшафтов имеют отчетливо техногенный характер. Их видимые всем компоненты — укрепленные берега, берегозащитные сооружения, шлюзы, навигационные, портовые и оборонительные сооружения. Среди этих сооружений найдется немало памятников, связанных с морской культурой и историей и являющихся, таким образом, объектами морского наследия, однако сам ландшафт в целом непрерывно изменяется под влиянием природных, экономических и социальных факторов и вряд ли может рассматриваться как наследие, достойное сохранения в полном объеме. Более того, часто с таким ландшафтом связаны многочисленные экологические и социальные проблемы.

Иное дело ландшафты, созданные морскими культурами с вековыми традициями и продолжающие жить в наше время. Среди них особый интерес представляют морские культурные ландшафты Беломорья и сопредельных районов, созданные поморами и другими насельниками морских побережий Русского Севера, а также ландшафты Чукотки, сформировавшиеся в ходе тысячелетней совместной эволюции экосистем арктической береговой зоны и культуры морских охотников и рыболовов. Столь сложные, критически важные для жителей побережья и представляющие интерес в самых различных аспектах (экологиче-



ском, экономическом, историческом, социологическом и культурологическом) образования, как морские культурные ландшафты Беломорья и Чукотки, безусловно составляют весомую часть морского наследия России.

В данной статье мы рассмотрим некоторые особенности этих ландшафтов и обсудим вопросы их изучения и сохранения как важных компонентов морского природно-культурного наследия России.

Корни морских культур северо-запада и северо-востока России

Петроглифы Залавруги (устье р. Выг, окрестности современного города Беломорска, в историческом прошлом села Сорока) сохранили для нас сцены морской охоты на китообразных (по-видимому, на белух) и ловли лосося, датируемые Атлантическим периодом — временем голоценового температурного максимума, около 6 000 лет назад [15]. Археологи открывают всё новые свидетельства того, что уже в 4–3-м тысячелетиях до Р. Х. на берегах морей, озер и рек Балтийско-Беломорского бассейна обитали племена сходного культурного типа, освоившие мореплавание в бурных и холодных водах, морское рыболовство, охоту на морского зверя и морской разбой [22; 14; 10; 7]. Эти достижения были восприняты и развиты последующими насельниками берегов северных морей Европы, говорившими на финно-угорских, германских, балтских и славянских языках. Наследником их является и культура Русского Севера [7]. С корнями поздне-неолитической морской культуры севера Европы связаны морские походы и открытия викингов и поморов, воинственные государства норманнов и Руси раннего европейского средневековья, многие общественные и государственные институты Европы, пути из «варяг в греки» и из «варяг в бьярмы», могущество ганзейских городов и Великого Новгорода, королевские саги и уникальный феномен северных русских монастырей.

Заселение беломорского побережья и формирование его населения, т. е. появление постоянных русских поселений, происходило в течение XII–XVII вв. [4]. Подавляющая часть русских постоянных поселений на побережье Белого моря возникла в период с середины XIV до конца XVII в. Главную роль в первичном проникновении славян на Север Европы, вплоть до побережья Северных морей, в раннем Средневековье играла особая северорусская область, центром которой была Ладога и в составе населения которой наряду с преобладающими славянскими присутствовали скандинавский, финский и, возможно, балтийский элементы [14; 7]. В последующем долгом процессе заселения Русского Севера организующими центрами были Великий Новгород и Двинская Земля [5]. Само наименование «поморы» ранее всего зафиксировано как общее обозначение населения побережья Кандалакшского залива, занимавшегося западномурманским тресковым промыслом и состоявшего как из пришлого (русских, вероятно, новгородского происхождения, и карел), так и местного (саамы) населения [4].

Таким образом, в формировании русского населения и культуры Севера и поморов важную роль сыграло включение в состав и культуру северорусского населения в целом и поморского в частности местных



иноязычных жителей, их производственных навыков и элементов культурных традиций.

В XIV — начале XVIII вв. на побережье Белого моря складывается совершенно особая система хозяйства, ориентируемая в первую очередь на морские рыболовно-зверобойные промыслы. Поморская группа сформировалась в необычной для русского населения природной зоне — на морском побережье, где тайга и тундра выходят к Северному Ледовитому океану, в условиях Приполярья и Заполярья. Поморы свели до минимума роль земледелия, создав морскую промысловую систему хозяйства, характеризующуюся рядом общих признаков на всех берегах Белого моря.

Крайний северо-восток России входит в ареал другого древнейшего очага морской культуры, сформировавшейся в приполярной части Северной Пацифики и Чукотского моря. Уже около 2 000 лет назад существование приморских поселений Берингии (Чукотки и Аляски, разделенных Беринговым проливом), где как тогда, так и сейчас жили народы иннуитской группы (в нашей литературе и быту традиционно называемые эскимосами), было основано на добыче крупных морских млекопитающих, прежде всего моржей и китов [2; 8; 24]. В последующей истории северо-востока Евразии большую роль сыграли чукчи, часть которых перешла от хозяйства, основанного на оленеводстве, к укладу, определяемому морскими промыслами, восприняв соответствующие элементы эскимосской культуры. Общность некоторых материальных элементов, характерных для древних морских культур Северо-восточной Атлантики и Северной Пацифики (такие технические новации, как поворотный гарпун, и такие мегалитические береговые сооружения, как менгиры) интригуют воображение исследователей и заставляют задуматься о возможности контактов между носителями этих культур в далеком прошлом. Однако точно установленной датой встречи представителей традиционной морской культуры Чукотки с наследниками морской культуры северо-запада Евразии следует считать вторую половину XVII в., когда кочи Семена Дежнева, среди команды которых было, по-видимому, немало выходцев с Русского Севера, обогнули большой каменный нос (мыс Дежнева) и вошли в пролив, позднее названный именем Витуса Беринга, еще одного потомка морских первопроходцев Европы.

Морфология морского культурного ландшафта

В отличие от морских антропогенных ландшафтов, сформировавшихся в индустриальную эпоху, культурные ландшафты, созданные традиционными морскими культурами, органично вписаны в природную среду береговой зоны, а само их расположение и пространственная структура обязаны своим возникновением и поддержанием определенным процессам в морских экосистемах. Носители морских культур селились на границе между экосистемами моря, речного бассейна и тундры (или тайги — как в большинстве случаев на Белом море). Так, традиционные поселения при устьях рек, впадающих в Белое море, связаны не только с необходимостью использования водных путей,



но и с миграциями проходных и полупроходных рыб, в первую очередь семги [13], а также беломорской сельди, в миграционном цикле которой значительную роль играют морские губы [1]. В формирование специфики хозяйственного уклада и культурного ландшафта поселений, расположенных в районах летних и зимних залежек гренландского тюленя, миграционных путей белух, внесли значительный вклад и особенности миграционных циклов морского зверя, но влияние распределения рыбных запасов на формирование поселений имело более общий характер. В то же время географическое положение поморских поселений и местные рыболовные и зверобойные навыки играли, по-видимому, большую роль в формировании типа дальних промыслов — добычи моржа на Груманте (Шпицбергене) или на Печоре и рыбной ловле на Мурмане [4; 5; 21].

Еще более четко прослеживается связь между функциональной структурой морских экосистем и расположением поселений традиционных морских охотников Чукотки. Вблизи каждого исторического поселения находится несколько природных объектов — источников ресурсов: лежбище ластоногих (моржей или тюленей), птичий базар, впадающая в море река. Примечательно расположение поселений на поворотных мысах, мимо которых проходят миграционные пути китообразных: серого и гренландского китов, белухи и других, обычно реже используемых видов [23; 6]. В состав морских культурных ландшафтов Чукотки входят и регулярно образующиеся заприпайные польны — уникальный арктический феномен, основа поддержания арктических морских экосистем [11; 12].

Каждый морской культурный ландшафт Беломорья и Чукотки, складывавшийся на определенной природно-ландшафтной и ресурсной основе, характеризуется значительной индивидуальностью, но все вместе они составляют единые для обширных участков побережий и морей комплексы, имеющие определенный план строения. Используя терминологию В. Н. и К. В. Беклемишевых, примененную для описания морских сообществ [3], такие комплексы можно назвать архитектурными (в противоположность хаотически организованным мозаичным ландшафтными комплексам побережий, возникающим в условиях «дикого» капитализма).

В природную основу, о которой было сказано выше, встраиваются рукотворные компоненты морского культурного ландшафта. Каждое крупное поморское село (например, рис. 1), возникшее при устье реки, имеет свою планировку и архитектурные особенности, окружено исторически связанными с ним более мелкими поселениями [5; 17]. Вокруг центра группируются отдельно стоящие хозяйственные сооружения, судоходные пути, подходы к берегам, знаки (в роли которых часто выступают обетные кресты) и приметы местной навигационной обстановки, набор промысловых участков (тоней), многие из которых используются в течение столетий [13], и районы охоты на морского зверя. Культурная память, традиционное знание о природе и ресурсах моря и побережья, местная мифология — духовная и когнитивные составляющие культурного ландшафта — организует эти компоненты в единую систему.



Рис. 1. Старинное поморское село Гридино, Кемский район республики Карелия, 2010 г. Фото Ю. Супруненко

Учитывая преемственность морских культур, о которой говорилось выше, можно сказать, что беломорский морской культурный ландшафт значительно старше собственно поморской (в широком смысле) культуры. С этой культурой связаны лишь последние семь, от силы, восемь столетий его существования. Показано, что ряд исторических поморских сел стоят на тех же самых местах, где располагались поселения приморских культур эпохи неолита [10]. Возможно, что ряд приемов морского хозяйства русские поселенцы Беломорского побережья непосредственно переняли у приморских саамов — тер-финнов скандинавских письменных памятников. Можно сказать, что в современный морской культурный ландшафт Беломорья входят и рукотворные элементы более древних культурных ландшафтов. Это менгиры, лабиринты и другие памятники древних морских культур, о назначении которых специалисты могут сегодня лишь строить различные гипотезы.

Жители беломорского побережья Нового времени вряд ли могли оставить их без внимания, и можно предполагать, что эти элементы занимали определенное (хотя скорее и периферийное) место в поморской картине мира. Но мы почти ничего не знаем о той роли, которую древние рукотворные элементы играли в духовной сфере беломорского культурного ландшафта в поморскую эпоху.

Человеческая деятельность приводила к определенной модификации природных компонентов морского культурного ландшафта Беломорья. Так, длительное существование поселений в устьевых районах не могло не привести к формированию антропогенно измененных ландшафтов приустьевых речных долин с появлением там сельскохозяйственных угодий, заносных растений и синантропных видов животных. Использование поморами северных оленей, перенятое у саамов и, возможно, ненцев (этот вопрос получил до обидного малое освещение в литературе), создавало дополнительные особенности приморского



культурного ландшафта и его сезонной динамики (летнее пребывание оленей на островах, от которого, видимо, происходит изобилие островных топонимов «Олений», «Оленевский» не только на тундровом побережье Северного Ледовитого океана, но и на Белом море). Менялась и водная среда. Происходило это, прежде всего, в приустьевых участках рек, где для промысла семги устраивали заборы — по-настоящему новые физические формы ландшафта, существовавшие, правда, сезонно [13]. Впрочем, они уже полностью принадлежат прошлому — развитие лесной промышленности на Русском Севере и молевого сплава бревен по рекам практически уничтожило эту форму хозяйствования.

Природопользование коренных народов Чукотки имеет поддерживающий характер, в то время как поморская экономика, при всей своей специфике, со времени своего формирования была товарной. Поэтому и воздействие поморов на ландшафт было выражено значительно сильнее, чем у эскимосов и береговых чукчей. В отличие от морских культурных ландшафтов Беломорья, где активное формообразующее начало человеческой деятельности зримо выступает в виде культовых, жилых и хозяйственных сооружений, морские культурные ландшафты Чукотки несколько беднее созданными человеком материальными компонентами. Хотя, конечно, такие компоненты, непосредственно связанные с морем, также присутствуют — стоит вспомнить хотя бы Китовую аллею на побережье пролива Сенявина [2] и аналогичные памятники. Для рукотворных форм чукотского приморского культурного ландшафта характерно использование костей морских животных. На месте древнего эскимосского селения Масик, существовавшего, согласно радиоуглеродным датировкам костей добытых местными жителями китов, в течение 1 800 лет, вплоть до середины 1930-х гг. [8], можно (по крайней мере, можно было до недавнего времени) увидеть расположенные одна за другой три груды костей серого и гренландского китов (рис. 2) — все, что осталось от традиционных полуподземных жилищ-*ивиллю* (рис. 3). В них опорными балками были нижние челюсти и ребра гренландских китов, а «кирпичами» — позвонки и черепа молодых серых китов.



Рис. 2. Заброшенное эскимосское селение Масик, Чукотка, 1981 г. Фото С. Богословского



Рис. 3. Нынлю в эскимосском селении Масик
Рисунок С. Богословского

На приводимом фото (рис. 2) один такой череп лежит затылочным отверстием к зрителю). Столбы высотой от 3,5 до 5 м — это вкопанные в землю нижние челюсти гренландских китов; их использовали для сооружения хозяйственных помостов, но главным образом они являлись хранителями душ предков, культ которых был чрезвычайно развит у эскимосов и береговых чукчей. Справа от второй груды — череп гренландского кита, вкопанный в землю передним концом (ростром), он, как и столбы, был сакральным объектом. В праздники морские охотники кормили такие «череп» и столбы. Практические приемы, традиционное знание, поверья и мифология в традиционной культуре морских охотников оказываются необыкновенно тесно связаны. Они выделяют или создают в ландшафте береговой зоны особо значимые компоненты, описывают и устанавливают систему связей между ними.

Морские культурные ландшафты в опасности

Морской культурный ландшафт существует только в условиях своего постоянного воспроизводства, которое зависит как от динамики природных компонентов, так и от целенаправленной человеческой деятельности.

Сегодня целостность и само существование комплексов морских культурных ландшафтов Беломорья и Чукотки находятся под угрозой. Для многих исторических поселений Беломорья характерно отсутствие видения будущего и стратегий местного развития в условиях сырьевой экономики современной России. Социологические исследования фиксируют утрату традиций, традиционного знания и навыков морского природопользования, миграцию населения, особенно активной молодежи, в крупные населенные пункты, пьянство, алкоголизм, апатию и бедность, распространяющиеся среди остающихся [18]. Всё это заставляет достаточно пессимистично смотреть на будущее морских



культурных ландшафтов. Проблемы сохранения морского культурного ландшафта Поморья можно наглядно продемонстрировать на примере села Гридино на Карельском берегу Белого моря (рис. 1), впервые упоминаемого в исторических документах с 1635 г. [16].

Взрослое население села Гридино, относящегося к «Поньгомской поселковой администрации» Кемского района Карелии, составляет около 70 человек, здесь есть начальная школа (в нее ходит всего один ребенок, еще двое детей учатся в школе-интернате в Кемии). Регулярная транспортная связь с районным центром и близлежащими селами, медицинские учреждения и милиция отсутствуют. Лов рыбы в прибрежной зоне по-прежнему играет большую роль в жизнеобеспечении населения. Для немалого числа семей соленая рыба — основной источник пищи зимой и некоторых денежных доходов — особенно от продажи семги и кумжи. Легализация их рыболовства — оформление рыбопромысловых участков (традиционно используемых тоней), получение квот, приобретение лицензий сложны для них организационно и мало доступны финансово. Всем жителям приходится быть браконьерами, кому в большей, кому в меньшей мере. Сбор водорослей (ламинария, анфельция, фукус) в последние 5–7 лет по ряду причин перестал быть прибыльным делом. Семьи, долгое время специализировавшиеся на этом виде промысла, сейчас испытывают серьезные трудности. В историческом прошлом жители села освоили ряд видов морской охоты, в том числе и практически уникальных, только этой общине и свойственных, например, зимний лов белух. Сейчас об этом помнят только некоторые представители старшего поколения. Современная роль охоты на дичь и лесного зверя незначительна. В селе всего 1–3 человека более или менее постоянно занимаются этим промыслом. Заготовка дикоросов (ягод, грибов, лекарственных растений) остается существенным подспорьем в жизнеобеспечении семьи. Всего две семьи держат мелкий рогатый скот. Значительная часть взрослого населения живет за счет пенсий своих матерей (Ю. С. Супруненко, материалы полевых исследований 2010 г.). Эта ситуация указывает на резкие изменения даже по сравнению с совсем недавними временами [9]. Морской культурный ландшафт Гридина исчезает на глазах, разрушается памятник деревянного зодчества Никольская церковь, под угрозой находится уникальный погребальный комплекс [16], совсем недавно были разобраны старые рыбные амбары.

Нам представляется, что сохранение материальных и воспроизводство духовных и когнитивных компонентов морского культурного ландшафта Беломорья должны стать не только приоритетной задачей охраны природного и культурного наследия. В сохранении ландшафта видится возможность дать новую жизнь старым формам хозяйства: реорганизовать прибрежное рыболовство и рыбопереработку, организовать силами местного населения сбор и переработку водорослей, возродить сельское хозяйство на приморских территориях. Только при условии сохранения исторического культурного ландшафта, организации его представления и показа гостям побережий может быть реализован потенциал развития туризма на Белом море. Иначе туризму суждено остаться «диким», мало что дающим местному населению и



чреватые экологическими и социальными проблемами [20]. К счастью, есть и примеры настоящих народных инициатив сохранения морского культурного ландшафта в виде нового типа музея под открытым небом, такого как Тетрина тonya в районе старинного поморского села Варзуга на Терском берегу. У тony богатая история: по документам она известна с XV в., но можно уверенно предполагать, что она существовала гораздо раньше, примерно с XII в. Все постройки тony Тетриной восстановлены на тех же местах, где они находились в прошлом, помимо поморских построек восстановлены и саамские жилища, и всё это функционирует как историко-этнографический комплекс под открытым небом. Воссоздал тony Александр Комаров, местный уроженец, энтузиаст, каких мало осталось. Музей этот не совсем обычный: в нем постоянно живут люди (основатели и хранители музея) и, как и много лет тому назад, осуществляются традиционные промыслы. Выловленная рыба взвешивается на старинных весах. Баня, ледник, колодец, сушилка для неводов, чугуны, котлы, патефон — не просто музейные экспонаты, а используемые постройки и предметы обихода. Всё это позволяет гостям прикоснуться к живой истории и почувствовать тесную связь жизненного уклада и культуры поморов с морем.

На Чукотке ситуация с традиционным морским природопользованием и морским культурным ландшафтом внешне обстоит несколько более благополучно, поскольку коренное население по-прежнему занято в поддерживающих морских промыслах. Более того, особенности управления Чукотским АО в 1990-е гг. привели к тому, что коренным народам не оставлено было никакого другого выбора, кроме как выживать своими средствами — и они смогли восстановить целый ряд уже в значительной степени заброшенных промыслов, в частности, добычу китов [6]. Однако основа культурного ландшафта была подорвана еще в советскую эпоху вследствие изменения форм хозяйственной организации и переселений: особенно тяжело сказалось переселение из традиционных мест проживания в укрупненные поселки самих по себе немногочисленных эскимосов юпик — прямых потомков создателей морской культуры Берингии [25]. Переломные 1990-е гг. оказались временем высокой смертности населения, связанной с ней быстрой сменой поколений и изменением внутриобщинных отношений в приморских поселках. С преждевременным уходом старшего поколения численность морских зверобоев снизилась на порядок, возник культурный разрыв между поколениями, который является серьезной угрозой самому существованию небольших по численности коренных народов и сохранению их этнической самобытности [6].

Заключение

Исчезновение как духовных, так и материальных компонентов культурного ландшафта подрывает ту основу, на которой только и возможно устойчивое развитие приморских территорий российской Арктики. Но тем важнее становится работа по их научному описанию и сохранению того, что еще можно сохранить. В этой ситуации уже само составление карты морского культурного ландшафта в сотрудничестве с



органами местного самоуправления с привлечением последних носителей традиционного знания и хотя бы немногих активных представителей молодого поколения, популяризация идеи традиционного культурного ландшафта как наследия способна пусть немного, но изменить ситуацию, создав условия для будущего развития. Организующую роль в этом могут и должны сыграть и особо охраняемые природные территории [19], в частности, планируемые национальные парки «Онежское Поморье» на Белом море и «Берингия» на Чукотке.

Благодарности

Авторы признательны WWF России, Lighthouse Foundation (Киль, Германия) и проекту ГЭФ/ПРООН «Укрепление морских и приморских особо охраняемых территорий России» за поддержку данной работы.

Список литературы

1. Алексеева Я. И., Лайус Д. Л., Крайковский А. В., Лайус Ю. А. «Лотерейный промысел»: сельдяные ловли в Белом и Баренцевом морях // «Море — наше поле». Количественные данные о рыбных промыслах Белого и Баренцева морей / под ред. Ю. А. Лайус, Д. Л. Лайуса. СПб.: Европейский университет, 2010. С. 17–79.
2. Арутюнов С. Л., Крупник И. И., Членов М. А. «Китовая Аллея» (Древности островов пролива Сенявина). М.: Наука, 1982. 175 с.
3. Беклемишев К. В. Экология и биогеография пелагиали. М.: Наука, 1969. 292 с.
4. Бернштам Т. А. Поморье: формирование группы и система хозяйства. Л.: Наука, 1978. 169 с.
5. Бернштам Т. А. Народная культура Поморья. М.: ОГИ, 2009. 428 с.
6. Богословская А., Слугин И., Загребин И., Крупник И. Основы морского зверобойного промысла. М.: Институт наследия, 2007. 479 с.
7. Головинев А. В. Антропология движения. Екатеринбург: Институт истории и археологии Уральского отделения РАН, 2009. 495 с.
8. Динесман Л. Г., Киселева Н. К., Савицецкий А. Б., Хасанов Б. Ф. Вековая динамика прибрежных экосистем северо-востока Чукотки. М., 1996. 189 с.
9. Каттонова С. А., Потахин С. Б. Из истории села Гридино // Скальные ландшафты Карельского побережья Белого моря: природные особенности, хозяйственное освоение, меры по сохранению / под ред. А. Н. Громцева. Петрозаводск: Карельский научный центр РАН, 2008. С. 166–168.
10. Косменко М. Г. Древности приморской зоны южного и западного Беломорья // Комплексные гуманитарные исследования в бассейне Белого моря / сост. Н. В. Лобанова. Петрозаводск: Острова, 2007. С. 6–42.
11. Купецкий В. Н. О морских ландшафтах Арктики // Известия Всесоюзного Географического Общества. 1961. Т. 93, вып. 4. С. 304–311.
12. Купецкий В. Н. Стационарные польньи в замерзающих морях. Диссерт. к. г. н. Л.: ЛГУ, 1959. 356 с.
13. Лайус Д. Л., Дмитриева З. В., Крайковский А. В., Алексеева Я. А., Филлин П. А., Юрченко А. Ю., Лайус Ю. А. «Семга-матушка»: десятая рыба и монастырские промыслы // «Море — наше поле». Количественные данные о рыбных промыслах Белого и Баренцева морей / под ред. Ю. А. Лайус, Д. Л. Лайуса. СПб.: Европейский университет, 2010. С. 17–79.
14. Лебедев Г. С. Эпоха викингов в Северной Европе и на Руси. СПб.: Евразия, 2005. 650 с.



15. Лобанова Н. В. Петроглифы старой Залавруги: новые данные — новый взгляд // Археология, этнография и антропология Евразии. 2007. Вып. 1(29). С. 127–135.
16. Логинов К. К. Историко-этнографические особенности поморского села Гридино: прошлое и современность // Скальные ландшафты Карельского побережья Белого моря: природные особенности, хозяйственное освоение, меры по сохранению / под ред. А. Н. Громцева. Петрозаводск: Карельский научный центр РАН, 2008. С. 168–190.
17. Пермиловская А. Б. Русский Север как особая территория наследия. Архангельск: ОАО ИПП «Правда Севера», 2010. 572 с.
18. Плюснин Ю. А. Поморы. Население побережий Белого моря в эпоху кризиса. Новосибирск: Изд-во Новосибирского государственного университета, 2003. 143 с.
19. Спиридонов В. А., Гаефило М. В., Краснов Ю. В., Малютин А. Н., Крюков Д. Р. Государственные заповедники, другие существующие и перспективные ООПТ и морское наследие России // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России. Тезисы докладов 1-й меж. науч.-практ. конф. (Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г.). Калининград: Терра Балтика, 2010. С. 239–240.
20. Спиридонов В. А., Цетлин А. Б., Гринфельдт Ю. С., Бизина Е. В., Макарова Ю. А., Лангуева Г. А., Никифорова М. В. Организованный и неорганизованный туризм на Северо-Карельском побережье: оценка масштабов, экологическое и социальное воздействие, перспективы регулирования // Материалы научной конференции, посвященной 70-летию Беломорской биологической станции МГУ. М.: Гриф и К, 2008. С. 360–366.
21. Старков В. Ф. Очерки истории освоения Арктики. М.: Научный мир, 2001. Том II. Россия и северо-восточный проход. 114 с.
22. Шумкин В. Я. Древнейшее население Фенноскандии // Очерки исторической географии. СПб., 2001. С. 17–24.
23. Bogoslovskaya L., Votrogov L., Krupnik I. The bowhead whale off Chukotka: migrations and aboriginal whaling // Reports of the International Whaling Commission. 1982. Vol. 32. P. 391–399.
24. Krupnik I. Humans in the Bering Strait region: responses to environmental change and implications for the future // Impacts of Changes in Sea Ice and Other Environmental Parameters in the Arctic. Marine Mammal Commission Workshop Report, Marine Mammal Commission / ed by Huntington, H. P. Bethesda. MD, 2000. P. 48–60.
25. Krupnik I., Chlenov M. The end of “Eskimo land”: Yupik relocation in Chukotka, 1958–1959 // Études/Inuit/Studies, 2008. 31(1–2). P. 59–81.

Федеральное государственное учреждение культуры

«МУЗЕЙ МИРОВОГО ОКЕАНА»

12 апреля 1990 г. Совет Министров РСФСР принял Постановление № 116 «О создании Музея Мирового океана Министерства культуры РСФСР в г. Калининграде».

Сегодня Музей Мирового океана стал крупным научно-просветительским и культурным центром Калининграда, одной из его основных достопримечательностей. Особой гордостью музея стала единственная в стране Набережная исторического флота. Историческая набережная начинается в Калининграде, продолжается в Санкт-Петербурге и включает суда военно-морского, научного, космического, ледокольного и рыболовного флотов. У причала музея ошвартованы: самое крупное в мире научно-исследовательское судно-музей «Витязь», единственная в стране подводная лодка-музей на плаву «Б-413», НИС «Космонавт Виктор Пацаев» — единственное действующее научно-исследовательское судно космической связи в мире, на котором размещена музейная экспозиция, СРТ-129 — единственное рыболовецкое судно-музей в России. В Санкт-Петербурге на набережной Лейтенанта Шмидта ошвартован один из старейших в мире ледоколов — ледокол «Красин». Собрание объектов морского наследия уникально среди морских музеев не только России, но и мира. На музейных судах представлена история исследования и освоения Мирового океана.

В состав музейного берегового комплекса в Калининграде входят: 1-я очередь главного корпуса, где представлена экспозиция «Мир океана. Прикосновение...» с морскими аквариумами, коллекциями раковин морских моллюсков и кораллов, геологических и палеонтологических образцов, крупнейшим в стране скелетом кашалота; экспозиционно-выставочный корпус «Морской Кёнигсберг — Калининград»; выставочный корпус «Пакгауз» и другие объекты. Музей располагает уникальной археологической находкой «Корабль XIX века», подводными обитаемыми аппаратами, яхтами, катерами, шлюпками, традиционными средствами передвижения по воде. Музею Мирового океана принадлежат возрожденные памятники архитектуры XIX в. — Королевские и Фридрихсбургские ворота.

На период 2011 г. в фондах и научном архиве музея находится более 70 тыс. единиц хранения. Музей формирует разнообразные морские коллекции. В 2010 г. музеем организован Центр подводного культурного наследия.

На базе музея проводятся международные конгрессы, конференции и симпозиумы на самом высоком уровне. Ежегодно Музей Мирового



Рис. 1. Набережная исторического флота Музея Мирового океана



Рис. 2. НИС «Витязь» и главный корпус музея



Рис. 3. Подводная лодка «Б-413»



Рис. 4. НИС «Космонавт Виктор Пацаев»

океана принимает более 300 000 посетителей, число которых постоянно растет. Ежегодно проводится более 100 мероприятий, среди которых Народный праздник «День селедки», «День воды», «День китов», «День подводника», «День моря» и многое другое.

В 2009 г. музей выступил инициатором создания Ассоциации «Морское наследие России», председателем Правления которой единогласно была избрана директор музея С. Г. Сивкова.

24 декабря 2010 г. организована Межведомственная комиссия Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации по морскому культурному и историческому наследию, заместителем председателя которой утверждена директор музея С. Г. Сивкова.

Таким образом, признана ведущая роль Музея Мирового океана в изучении и сохранении морского наследия России. Музей Мирового океана является гордостью региона и страны, методическим центром России по сохранению кораблей-музеев, самым посещаемым музейным объектом области, имеет высокий рейтинг среди морских музеев мира.



Рис. 5. Ледокол «Красин»



Рис. 6. СРТ «129»



Рис. 7. Корабль XIX века

Содержание

Резолюция Первой Международной научно-практической конференции «Проблемы изучения и сохранения морского наследия России»	7
Глава 1. Деятельность музеев, библиотек и архивов по сохранению и изучению историко-культурного и природного наследия. Морские коллекции и собрания	11
Бабекин Д. В. Правовое понятие «морское наследие» и его место в системе международно-правовых понятий всемирного культурного и природного наследия	13
Боровиков П. А. Водолазное наследство — что было и что стало	19
Вадейша М. Г. «Корабельный двор»: концепция живого музея в Петербурге	25
Гончаров А. Е. Ценность источников из местных архивов для изучения истории освоения Северного морского пути в XIX — начале XX века (на примере архивов Красноярского края)	34
Долгова С. В. Отражение истории исследования Арктики в музейных экспозициях: опыт создания и перспективы	39
Домзал Р. Рабочая группа по объектам береговой культуры и морскому наследию стран Балтийского моря	44
Искра А. И. Военно-морской музей в столице	48
Курносков С. Ю. Сеть морских музеев Российской Федерации	56
Постников А. В. Проблемы состояния и сохранения морского наследия в архивах и библиотеках России и за ее пределами	62
Савилова С. А. «Ворота в Арктику»: Кольский Север в краеведческих коллекциях Мурманской государственной областной универсальной научной библиотеки	67
Сверчков А. Б. Адмирал Оскар Фон Кремер: Сын Финляндии на службе России	74
Сивкова С. Г., Стрюк В. А. Решение межведомственных проблем при организации морского музея (на примере Музея Мирового океана)	80
Смирнов И. С., Сиренко Б. И., Лобанов А. А., Голиков А. А., Неелов А. В., Воронина Е. П. Коллекции морского исторического и природного наследия по биоразнообразию морей России	85
Тимофеев А. П., Камахина А. М. Арктический выставочный центр «Атомный ледокол “Ленин”»: история создания, основные направления деятельности и перспективы развития	94
Фиалков В. А. Байкальский музей — хранитель и популяризатор научного, подводного и морского наследия России в Сибири	102
Филин П. А. Морское наследие как важнейший фактор развития морской деятельности России	107
Ямщикова Н. Б. Переславская потешная флотилия: к вопросу сохранения петровской коллекции в XX веке	118



Глава 2. Подводное культурное и природное наследие	123
Александров С. А. Подходы к исследованию и использованию крупных объектов подводного культурного наследия	125
Вахонеев В. В. Подводно-археологические исследования в античной Ольвии: итоги и перспективы	130
Иванов А. М., Степанов А. В. О локализации места Коростынского сражения. Подводные исследования на озере Ильмень	136
Иванов А. Н. Потенциальные объекты охраны подводного природного наследия России	143
Мазуркевич А. Н., Долбунова Е. В. Свайные поселения Северо-Запада России: проблемы изучения и сохранения подводного наследия	152
Мартыненко И. Э. Значение положений Конвенции ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия для формирования национального законодательства об охране историко-культурного наследия	161
Окорочков А. В. Проблемы изучения памятников подводного культурного наследия	169
Рейда Р. Н., Бейлина С. А., Букагов А. А. Новые подводные исследования Херсонеса Таврического	175
Сагалевич А. М. Роль глубоководных обитаемых аппаратов «Мир-1» и «Мир-2» в сохранении международного и российского морского наследия	180
Сорокин П. Е., Степанов А. В. Подводные археологические объекты в российском секторе строительства Североевропейского газопровода	189
Титова Т. А. Проблемы сохранения морского наследия: опыт Хорватии	197
Фазлуллин С. М. Подходы к управлению подводным культурным наследием	206
Глава 3. Историческое и традиционное судостроение и судоходство	213
Вадейша М. Г. «Адмиралтейское дело». Программа изучения и популяризации Морского наследия Петра I	215
Визгалов Г. П. Русское судоходство на Крайнем Севере Сибири в XVII–XVIII веках по материалам новых археологических исследований (проблемы исследования и сохранения)	224
Диллиплейн Т. Л. Изоляция русской Америки: в поисках традиционных российских особенностей мореплавания	232
Дмитриев В. Л. Нужен ли России яхтинг — народный флот	240
Добренко А. А. Актуальность поддержки российского судомоделизма на государственном уровне	244
Кочетков С. А. Дединовские челны	250
Кухтерин С. А. Поморский коч. Проблемы изучения и реконструкции	258
Лебедева А. А. Традиционные микронезийские каноэ: по материалам русских мореплавателей XIX века	268
МакМахан Дж. Дэвид Морское наследие России на Аляске	273
Маргусь В. В., Преображенская О. А. Исторические суда и их копии в России: возможности для морского воспитания молодежи vs. проблемы эксплуатации	284
Мельник И. Реконструкция исторического мореплавания	291
Наумов Ю. Н. Результаты работы музея-заповедника «Кижі» в 2000–2010 годах по изучению истории и современного состояния традиционного народного судостроения и судоходства	301
Толмачёв А. К. Исторические суда — памятники национального культурного наследия	310



Толмачёв А. К. Реплики исторических судов — элемент национального морского наследия, многоаспектность использования. Мировой опыт и российские проблемы	323
Глава 4. Объекты историко-культурного и природного наследия	331
Амирханов Л. И. Форты Кронштадта — настоящее и будущее	333
Бахметьев К. В. Сайменский канал как объект культурного наследия	341
Богословская Л. С., Голбцева В. В., Шаларёв А. А. Судьба традиционных морских культур Российской Арктики	348
Боярский П. В., Кузнецов Н. А. Создание и реализация программы «Память Российской Арктики» Морской арктической комплексной экспедицией (МАКЭ)	358
Гапеев А. М., Моргунов К. П. Судоходные гидротехнические сооружения России (историческое наследие и перспективы развития)	366
Гарибин П. А., Моргунов К. П. Гидротехника — неотъемлемая часть морского наследия России	370
Грузинов В. С., Пятницкая А. В. Геоинформационное картографирование объектов морского наследия на примере составления карты природного и культурного наследия Земли Франца-Иосифа	377
Игнатъев С. М. Антарктические артефакты как часть морского наследия (на примере Британской антарктической службы)	383
Королева А. Е. Куршская коса — приморский ландшафт международного значения	394
Кузнецов Н. А. Морское наследие Русского Зарубежья: проблемы изучения и сохранения	400
Малеев С. В. Маяки России. Сможем ли мы их сохранить	411
Мозговой С. А. О некоторых проблемах изучения и сохранения морского наследия России за рубежом	426
Свиридова О. Ю. Маяки России как объекты культурного наследия	433
Спиридонов В. А., Богословская Л. С., Супруненко Ю. С. Морские и приморские культурные ландшафты Беломорья и Чукотки как компоненты природно-культурного морского наследия России	442
Федеральное государственное учреждение культуры «Музей Мирового океана»	454

Contents

The Resolution of the 1st International Theoretical and Practical Conference Issues of Study and Preservation of Maritime Heritage of Russia	7
Chapter 1. Activities of Museums, Libraries and Archives on Preservation and Study of Historical, Cultural and Natural Heritage. Maritime Collections	11
Babekin D. Legal definition of maritime heritage and its place in the system of international legal definitions of world cultural and natural heritage	13
Borovikov P. Diving Heritage—as It Used to Be and as It Is Now	19
Vadeysha M. “Ship yard”—a conception of “living museum” in St. Petersburg	25
Goncharov A. The value of Siberian archival documents in studying the history of the Northern Sea Route development (the Krasnoyarsk Krai archives as an example)	34
Dolgova S. Display of Research History in Museum Expositions: Experience of Creation and Perspectives	39
Domzal R. Working Group on Coastal Culture and Maritime Heritage of the Baltic Sea States. European Cultural Projects	44
Iskra A. Naval Museum in the Capital	48
Kurnosov S. Branch of the Maritime museums in Russian Federation	56
Postnikov A. Problems of Conditions and Preservation of Maritime Heritage in Archives and Libraries in Russia and Abroad	62
Savilova S. “Gate to Arctic regions”: the Kola North in collections of Murmansk State Regional Universal Scientific Library	67
Sverchkov A. Admiral Oscar von Kraemer (1829–1904): A Son Of Finland At Service Of Russia	74
Sivkova S., Strjuk V. Solution of Interdepartmental Problems during Foundation of a Maritime Museum (by example of Museum of the World Ocean)	80
Smirnov I., Sirenko B., Lobanov A., Golikov A., Neyelov A., Voronina E. Collections of a sea natural heritage on a biodiversity of the Russian seas	85
Timofeev A., Kamakhina A. Arctic Exhibition Centre “Atomic Icebreaker <i>Lenin</i> ”: Foundation History, Main Activities and Development Perspectives	94
Fialkov V. Baikal Museum—the keeper and the Popularize of the Scientific Under water and marine Heritage of Russia in Siberia	102
Filin P. Maritime Heritage as the Key Factor for Development of Maritime Activities	107
Yamzshikova N. Pereslavl Poteszny Flotilla: On the Issue of Preservation of Petrine Collection in epy 20 Century	118
Chapter 2. Underwater Cultural and Natural Heritage	123
Alexandrov S. Approaches to Research and Use of Large Objects of Cultural Underwater Heritage	125



Vakhonieiev V. Underwater Archaeological Researches in ancient Olbia: Results and Prospects	130
Ivanov A., Stepanov A. About Locating of Korostyn Battle Area: Underwater Research in the Ilmen	136
Ivanov A. Potential objects of protection of an underwater natural heritage of Russia	143
Mazurkevich A., Dolbunova E. Pile-dwellings of North-Western Russia: problems of investigation and conservation of underwater heritage	152
Martinenko I. The value of the UNESCO Convention on Underwater Cultural Heritage provisions for the development of historical and cultural heritage national protection legislation	161
Okorokov A. Problems of Study of Underwater Cultural Monuments	169
Reida R., Beylina S., Bukatov A. The new underwater studies along the coast of Tauric Chersonesos	175
Sagalevich A. Role of the MIR submersibles in the preservation of international and Russian marine heritage	180
Sorokin P., Stepanov A. Underwater Archeological Objects in the Russian Building Sector of North-European Gas Pipeline	189
Titova T. Issues of Maritime Heritage Preservation: Experience of Croatia	197
Fazlullin S. Approach for the underwater cultural heritage management	206
Chapter 3. Historical and Traditional Shipbuilding and Navigation	213
Vadeysha M. The Admiralty Affair: Program for studying and popularization of Peter the Great maritime heritage	215
Vizgalov G. Russian Navigation in the Siberian Far North in the 17–18 Centuries by Materials of New Archeological Research (Issues of Research and Preservation)	224
Dilliplane Timothy (Ty) L. The Isolation of Russian America: Searching for Traditional Russian Seagoing Behaviors	232
Dmitriev V. Does Russia Need Yachting as National Fleet?	240
Dobrenko A. Actuality of Boat Model Making Support at the State Level	244
Kochetkov S. “Cheln” Dugout Boats From Dedinovo Village	250
Kuhterin S. Pomor Koch: Research and reconstruction	258
Lebedeva A. Traditional Micronesian canoes according to the materials of the 19 century Russian explorers	268
McMahan J. David Russian Maritime Heritage in Alaska	273
Martus V., Preobrazhenskaia O. Operation of historical ships and replicas in Russia: different aspects in relation to regulations and youth education	284
Melnik I. Reconstruction of historical navigation	291
Naumov Yu. Results of Work of Kizhi Culture Preserve in 2000–2010 on Study of History and Present Conditions of Traditional Shipbuilding and Navigation	301
Tolmachev A. Historical Ships—Monuments of Cultural National Heritage	310
Tolmachev A. Replicas of historic vessels—the element of national maritime heritage, multi-purpose use. Global Experience and Russian problems	323
Chapter 4. Objects of Historical, Cultural and Natural Heritage	331
Amirhanov L. Forts of Kronstadt—Present and Future	333
Bakhmetyev K. Saimaa canal as object of cultural heritage	341
Bogoslovskaya L., Golbtseva V., Shalarev A. The Future of Traditional Maritime Cultures of the Russian Arctic	348
Boyarskiy P., Kuznetsov N. Establishment and implementation of the complex arctic marine expedition “Memory of the Russian” (MAKE)	358



Gapeev A., Morgunov K. Navigable hydraulic structures in Russia (historical heritage and perspectives of development)	366
Garibin P., Morgunov K. Hydraulic engineering is essential for Russia maritime heritage	370
Gruzinov V., Pyatnitskaya A. Geoinformational Mapping of Maritime Heritage by the Example of Cultural and Natural Heritage Mapping of Franz Josef Land	377
Ignatiev S. Antarctic Artifacts as a Part of Maritime Heritage (by example of British National Antarctic Expedition)	383
Koroleva A. The Curonian Spit — A Coastal Cultural Landscape of International Significance	394
Kuznetsov N. Maritime Heritage of Russian Abroad: Issues of Study and Preservation	400
Maleev S. Lighthouses of Russia. Is it possible to save them	411
Mozgovoy S. Concerning Some Issues of Study and Preservation of Russian Maritime Heritage Abroad	426
Sviridova O. Lighthouses as The Cultural Heritage Objects	433
Spiridonov V., Bogoslovskaya L., Suprunenko Yu. Maritime cultural landscapes of the White Sea and Chukotka as components of natural-cultural maritime heritage of Russia	442
Museum of the World Ocean	454

Научное издание

ПРОБЛЕМЫ ИЗУЧЕНИЯ И СОХРАНЕНИЯ
МОРСКОГО НАСЛЕДИЯ РОССИИ

Материалы Первой Международной
научно-практической конференции

Подписано в печать 21.10.2010 г.
Формат 70x108 $\frac{1}{16}$. Усл. печ. л. 37,7.
Тираж 250 экз.

Издательство «Терра Балтика»
236029, г. Калининград, ул. Гаражная, 2-Б, 208