

# WRECK – КАК ПРОЦЕСС ОСВОЕНИЯ ПОДВОДНОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ

Боброва А. М., Копелев Д. Н., Баранов А. С.

РГПУ им. А. И. Герцена

*«У моря иногда хороший характер, иногда плохой,  
и невозможно понять, почему.  
Ведь мы видим только поверхность воды.  
Но если любишь море, это не имеет значения.  
Тогда принимаешь и плохое, и хорошее».*

© Туве Янссон

Тысячи шедевров архитектуры с течением времени по ряду причин претерпевают негативные изменения в облике своём, но это не умаляет количества трепетно воздыхающих зрителей и продолжает сподвигать на ярчайшие описания и обыгрыши в сюжетах искусства. Однако, мало кто обращает свой научный и художественный взор на затонувшие судна. Эти некогда значительные роскошные строения имели свой великий час в истории, и необходимо понимать, что час этот всё ещё длится, как и «великий час океанов» Жоржа Блона. Служившие важным средством передвижения по водным пространствам для торговли и географических открытий, служившие показателем силы государства, а зачастую и политическим самоутверждением правителей, в нашу эпоху лежат под водой и являются ценным историческим, географическим и культурным источником, способным при правильном подходе вдохновить и вдохновлять на шедевры искусства не одно поколение.

**Ключевые слова:** рэк, морская история, срез жизни, географические факторы, культура, maritime heritage, музеефикация, in situ, консервация.

Находящиеся на дне под толщей воды корабли, самолеты, судна – это всегда результат кораблекрушения. На западе то, что мы называем кораблекрушением, зовется намного проще, кратче и четче - wreck. На мой взгляд, при звучании "рэк" мы представляем что-то наиболее степенное, оторванное от реального мира и целостное. Такой набор характеристик вызывает ассоциацию с некой ценной капсулой, покоящейся под водой и заполненной квинтэссенцией как минимум трех сегментов: истории, географии и культуры.

Наибольшее наполнение капсулы даёт такой сегмент, как история. Ведь рэки предопределяют погружение не только в прямом, но и в переносном смысле, погружение в прошлое. Сегодня, надев акваланг в 21 веке и опустившись на глубину от 15 до 40 метров и глубже, посредством рэка можно оказаться в совершенно ином времени и пространстве, вернувшись на 100, 200, если повезет - на 300 лет назад. Например, Финский залив, Выборгский район, мыс Стирсудден, 35 метров глубины, роскошнейшее парусно-винтовое судно «Varwon» иллюстрирует некий срез жизни от 25 августа 1857 года, о чем погружаясь впервые можно только предполагать. Для понимания всех вещей необходимо идентифицировать судно, на что уйти может до нескольких лет. Зачастую опираются на координаты места кораблекрушения, после чего обращаются к архивам гидрографических служб. Имея название рэка, восстанавливать морскую историю становится легче. Возвращаясь к «Барвону», узнаем, что был построен на манер

английского кеча XIX в. в 1854 году в шотландском городе Клайд пассажироместимостью на 130 человек для навигаций вплоть до Австралии, где течет одноименная река Барвон, куда и отправился в качестве торговца, вслед за чем его приобретает Британское правительство для участия в Крымской войне (1853-1856 гг.). После завершения боевых действий выкупается частной фирмой для путешествий в Петербург.

Настает время для следующей вехи исследования - построение моделей гибели судна. Вступают в силу как малоговорящие скоропостижные военные трагедии, так и совокупность географических факторов, представляющая второй, не менее важный, сегмент капсулы. Чаще всего сила природы не прощает ошибок неопытным и неказистым капитанам, отправляя их детище слёзно и медленно, по капле, в морские глубины. Сколько раз точкой обратного отсчёта служили рифы, приливно-отливные циклы, резкие порывы ветра и таинственные могущественные течения. Географические законы заставляют повиноваться каждого несведущего, не оставляя ни малейшего шанса на выживание. Так, в Финском заливе немалое количество из 5 000 судов ушло на дно ввиду сложного для навигации характера акватории. Шхеры, банки и мели вкупе с узкими проливами и порывистыми ветрами становятся губительными для судов. Однако, наш "Барвон" даже напорвшись на банку не потонул бы. Австралийская газета The Sydney Morning Herald в четверг, 21 декабря 1854 года в номере 5466 на 4-й странице пишет: судно *«...является одним из наиболее совершенных образцов инженерной мысли в кораблестроении, поскольку оно сочетает в себе все известные достижения, которые присущи только ему... Киль и корма сделаны из одного сплошного куска железа, без скосов и балок, а днище судна двойное. Водонепроницаемая железная платформа поддерживает трюмы и образует второе дно, которое должно предотвращать проникновение воды, если "внешнее" дно судна будет пробито при ударе о скалы»*. Таким образом, банки Финского залива не смогли потопить "Барвон", а вот немецкий пароход «Москау» (с нем. – «Москва») при нелепом столкновении на подходе к Санкт-Петербургу оказывается более серьезным противником и заставляет шикарное судно уйти на дно.

И заключительным аспектом и, пожалуй, важнейшим в современную эпоху предстаёт культурное наполнение каждого рэка, позволившее попасть во внимание ЮНЕСКО и дающее возможность быть занесенным в список объектов всемирного подводного культурного наследия согласно конвенции 2001-го года. "Барвон", находясь под толщей воды изобилует культурой эпохи 19 века. Из той же газеты узнаем: *«...красота и дороговизна убранства поражают воображение на фоне всех виденных нами судов. Есть верхний и нижний салоны с витражными окнами по кругу. Потолок и борта окрашены в стиле арабеск с изображением фруктов и цветов. Двери и другие детали из розового дерева и золота. Стены нижнего салона обиты красным сукном, украшены зеркалами, картинами на стекле с золотыми завитушками...»* Данные интерьеры и артефакты находятся в прекрасной сохранности в силу низких температур и солености вод Финского залива. В дальнейшем предстоит решить судьбу «Барвона», оставив *in situ*, или же подняв со дна с последующими замысловатыми махинациями. Исходя из вышесказанного, каждый рэк, а их ЮНЕСКО оценивает в 3 млн по всему миру, имеет два пути культурного развития. Первый путь – *in situ*, наиболее встречающийся на практике. Предполагает сохранение судна на месте обнаружения с ограничением доступа любителям-ныряльщикам, тем самым предотвращая обширные расхищения историко-культурных ценных артефактов и с перспективным развитием в отдельный объект *maritime heritage* или объект экспозиции подводного парка или музея. Второй путь –

музеефикация, включающая поднятие со дна, наиважнейший грамотный этап консервации и поддержание климат-контроля. Касательно «Барвона», на данный момент находится в руках деятельности профессиональной команды Центра подводных исследований РГО, намеревающейся реализовать нечто особенное. В ходе 20-дневной экспедиции создан фотоплан судна, отработаны системы освещения и новый формат подводной видеосъемки.

Таким образом, устремив вектор комплексного подхода, не исключая научного и художественного, и следуя верным этапам развития гидрокультурного наследия, можно прийти не только к сохранению рэков и формированию новой области менеджмента, но и к раскрытию новых тайн культурологии и искусства, дав подводные сокровища не одному поколению. И в этом деле 21-му веку еще только предстоит раскрыть все карты.

### *Литература:*

Акты Генеральной конференции 31-й сессии. UNESCO 2002

Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. 1982

*Жорж Блон* Великий час океанов. Атлантический. Пер. с франц. с некоторым сокр. Отв. ред. и авт. предисл. и коммент. Д.В. Богданов. М., «Мысль», 1978. – 218 с. и илл.

*Лукошков А.В.* Реестр кораблей и других объектов подводного историко-культурного наследия Российской Федерации. Т. 1: Финский залив. Кн. 1: Корабли и суда XVIII века (Ч. 1). – СПб.: Издательство «Русско-Балтийский информационный центр «Блиц», 2017. – 208 с. и илл.

*Фазлуллин С. М.* Подводное культурное наследие и проблемы его музеефикации // Вопросы музеологии. 2017. № 1 (15). С. 3 – 16

*Фазлуллин С. М.* Подводные парки и сохранение объектов подводного культурного наследия // Вестник Томского государственного университета. Культурология и искусствоведение. 2015. № 2 (18). С. 112-127

<https://trove.nla.gov.au/newspaper/article/28640638>

<https://urc-rgs.ru/activity/expedition?id=27>