

РЕПЛИКИ СТАРИННЫХ СУДОВ — ЭЛЕМЕНТ НАЦИОНАЛЬНОГО МОРСКОГО НАСЛЕДИЯ

Алексей ТОЛМАЧЕВ,
Ассоциация «Морское наследие России»

Слово «реплика» (replication – копирование, воссоздание) применительно к полноразмерным копиям исторических судов прочно вошло в словари большинства европейских стран. Прижилось оно и у нас, правда в основном среди специалистов по морской истории и историческому судостроению. Наша страна обладает признанными в мире мастерами и традициями строительства реплик. Энтузиастов, желающих строить копии судов, прославивших Россию на просторах Мирового океана, достаточно. Но из более чем трёх с половиной сотен имеющихся в мире полноразмерных копий исторических судов лишь менее десятка реплик украшают наши порты и музеи, а иные прозябают в неизвестности. Анализ этого парадокса приводит нас в сферу законодательства.



Рис. 1 Трирема Наполеона III

ИЗ ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА РЕПЛИК

Первая попытка воссоздания судна минувших эпох была осуществлена во Франции в годы правления Наполеона III. Неравнодушный к эпохе Древнего Рима монарх повелел построить римскую трирему. В 1861 году она была спущена на воду. Сегодня эту галеру,

лишь общим абрисом напоминающую грозную боевую единицу античных флотов, никто бы не рискнул назвать репликой. Ведь реплика подразумевает использование технологий современных воссоздаваемому прототипу. Историкам времен Второй Империи было крайне мало известно об античных технологиях судостроения, и судно, построенное по нормам XIX



Рис. 2 Трирема Наполеона III на стапеле, фото 1861 года

века, получилось тяжелым и управлялось с огромным трудом.

Всемирная выставка 1893 года в Чикаго подтолкнула Норвегию и Испанию к воссозданию памятников национальной морской истории. Испанцы реконструировали флотилию Христофора Колумба, а норвежцы построили копию Гокстадского судна эпохи викингов, найденного в 1880 неподалеку от Осло. «Санта-Мария», «Пинта» и «Нинья» и норвежский «Викинг» своим ходом пересекли Атлантику и по внутренним водным путям прошли от Нью-Йорка до Чикаго. Можно считать это первыми опытами реконструкций исторических плаваний.

В России специально для мероприятий, посвященных празднованию 300-летия дома Романовых в 1913 году, в Санкт-Петербурге была воссоздана самая крупная галера петровского флота – 50-баночная «Двина».



Рис. 3 Реплики судов Колумба в Атлантике 1893 г.



Рис. 4 «Викинг» на фоне броненосца «Иллинойс» 1893 г.



Рис. 5 «Двина» на якоре перед Зимним дворцом, фотография Карла Буллы 1913 г.

ЗАЧЕМ СТРОЯТ РЕПЛИКИ СТАРИННЫХ СУДОВ?

А что заставляет людей браться за столь непростые проекты в наше время? Три основных группы целей, стоящих перед строителями, можно охарактеризовать так:

- Научные
- Идеологические
- Социальные

Ученые, создавая реплики, проверяют верность гипотез, касающихся древних технологий и маршрутов плаваний, ведь только практика – критерий истины. Экспериментальная археология оказалась бесценным источником практических знаний о кораблях и мореплавателях древности.

Каждый проект воссоздания исторического судна несет мощный идеологический заряд. Это - и наглядные

уроки истории с живым прикосновением к шершавому прошлому, и флаг страны в зарубежных портах. Ведь каждая реплика – уникальное явление, и их выступления на международных фестивалях и регатах расписаны как у музыкантов-виртуозов на годы вперед. Многие корабли, составляющие предмет национальной гордости, копируются многократно. Очень часто такие проекты частично финансируются из государственной казны, так как это эффективный инструмент пропаганды своей страны и своего наследия во время плаваний к чужим берегам. Так, спущенный на воду в 2005 году корабль Шведской Ост-Индской компании «Гетеборг» создавался для развития шведско-китайских бизнес-контактов.



Рис 6. Отход «Гетеборга» в Китай 2005 г. Фото с сайта www.ostindiefararen.com



Рис. 7 Ост-Индский купец «Батавия»

Социальные цели и задачи занимают также весомое место. Тут и создание рабочих мест, и социальная реабилитация, воспитание, профорientация, «оморячивание» молодежи, модные ныне тимбилдинги и просто городские праздники.

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 чисто научные цели. Сегодня музеефицированные «Кон-Тики» и «Ра-2» - это национальная гордость норвежцев и инструмент воспитания подрастающего поколения. А вот 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 еще и музей, и научный центр, а на стапеле строится уже второй корабль.

Всегда найдется вьедливый специалист, который укажет на несоответствия и анахронизмы в конструкции исторической копии. Они неизбежны. Стопроцентного совпадения с оригиналом добиться невозможно. Важно чтобы при создании судна выдерживалась мера исторической достоверности, соответствующая заданным целям. Но в любом случае чувство восхищения и гордости за создателей судна, за моряков и судостроителей минувших эпох неизменно появляется у всех, кто оказывается на борту исторической копии, встречается с таким судном в море или фотографирует с причала.

СОСТАВ ФЛОТА РЕПЛИК ИСТОРИЧЕСКИХ СУДОВ

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 третью часть всего мирового флота реплик составляют копии одно-двухмачтовых судов XVIII - начала XX века (шхуны, кечи, люгеры и т.п.). И это не удивительно,



Рис. 8 Верфь Батавия благодарит своих спонсоров, более 300 волонтеров, 13800 жертвователей и 3250000 посетителей.

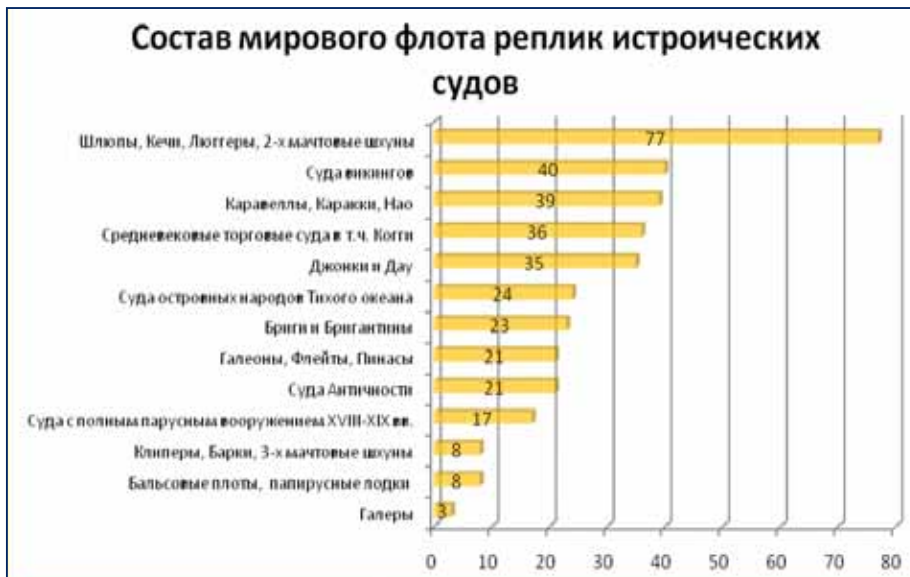


Рис. 9 На диаграмме показано распределение по типам судов.

о них больше информации, они зачастую надежнее и проще в эксплуатации, чем их более древние предшественники.

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 года ее воссоздавали не менее 14 раз.

Строительство многих реплик было связано с научными реконструкциями археологических находок. 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).

Почти вся история мирового судостроения представлена в репликах. Их строят даже Швейцария и Чехия. Горная Армения построила «Киликию» - реплику средневекового судна, обошедшую вокруг Европы. Где же место России в этом пестром разнообразии мирового морского наследия? Увы. Мы делим 14-15 места с... Украиной! В затылок нам дышат Финляндия, Греция и Вьетнам. Комментарии излишни...

ПРОТИВОРЕЧИЯ СИСТЕМЫ

Что ж так? Не строят? Строят и хорошо строят! Есть свои традиции, можно даже говорить о школе строительства исторических копий. В прошедшем 2009 году 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 суда ходили на Святую Землю, на Шпицберген, вокруг Скандинавии. Поморскую лодку «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 Норвегии, сократив свои молодежные корабельные программы. «Святитель Николай» не выходит за пределы Онежского озера. Продукция «Варяга» уходит за рубеж. Московская лодка «Святитель Петр»

и питерская «Славия», построенная по данным, собранным на раскопках Великого Новгорода и Старой Ладогои, испытывают серьезные затруднения с регистрацией.

Налицо системный кризис: отсутствие правил игры на пересечении поля, контролируемого Регистрами с одной стороны, и энтузиазмом людей, желающих прославлять отечественную морскую историю и культуру, воссоздавая лучшие ее образцы. А уже готовые суда пытаются уложить, как правило, в прокрустово ложе ГИМСа, определив старинный парусник как спортивное судно.

В ПОИСКАХ ВЫХОДА

Конфликт между современными требованиями безопасности и тем, как строили корабли наши деды и прадеды, может быть разрешен. Фактически, он разрешен на Западе, где требования к безопасности никак не ниже. Путем разумных компромиссов. В странах, занимающих первые места по количеству реплик, существуют специальные правила, либо специальные регистры или их подразделения для регистрации исторических судов. Вопрос о создании такого регистрирующего органа или подразделения в одном из су-



Рис. 10 Распределение реплик по странам

шествующих, уже несколько лет подряд поднимает капитан «Штандарта» Владимир Мартусь. Результат пока скорее отрицательный – в России его фрегат «персона нон грата». А между тем в стране затеваются новые проекты строительства реплик. В Воронеже намерены построить копию «Гото Предитстинации». Если к завершению строительства проблема не будет решена, то линейный корабль может оказаться маломерным судном или спортивным, будет испытывать серьезные трудности при выходе в плавание. Возможно, решение проблемы – в законодательстве более высокого уровня и введении юридического термина «исторический флот РФ», состоящий из судов-реплик и судов, сохраняемых на плаву в качестве музеев.

С точки зрения сухого прагматизма вопрос о том, почему копии российских исторических судов чувствуют себя неуютно в своей стране, может показаться надуманной. Но не одним трезвым расчетом жив человек, ему необходимо чувство корней, ощущение сопричастности к истории своей страны. Как тут могут помочь реплике?

Взгляните на групповой портрет в интерьере французского порта Брест, слева направо на нем:

- Фрегат «Штандарт» – первый флагман Балтийского флота 1703 г.



Рис. 12 Поморская лодья «Святитель Николай»



Рис. 13 Морской фестиваль во французском Бресте 2004 г.

- Каракка «Мэтью», на такой Джон Кабот в 1497 году открыл Ньюфандленд.
- Ганзейский когг из Киля, копия архелогической находки, датированной 1380 годом.
- Желто-черный борт английского фрегата «Гранд Тюрк», снимавшегося в сериале о Хорнблауре, прототипом ему послужил фрегат «Бландфорд» 1741 года постройки.
- Справа, дальше всего от зрителя - австралийский

«Эндевор», бывший угольщик из Витби, на нем Джеймс Кук совершил свое первое плавание. Это только небольшой фрагмент морского фестиваля 2004 года. Не правда ли, запоминающаяся картина? Чтобы взглянуть на нее, в Брест приезжают до 6 млн. туристов. При правильной организации прагматик быстро поймет, что дело выгодное и стоит расколоть паковый лед устаревших законов, дать «добро» на строительство и выход в море российскому морскому наследию.



Рис. 11 Фрегат «Штандарт»