Журнал «ВОПРОСЫ ПОДВОДНОЙ АРХЕОЛОГИИ»

учрежден Московским подводно-археологическим клубом
в 2010 году

Главный редактор: к.и.н. В.Н. Таскаев
ответственный за выпуск: А.А. Березин

Редакционная коллегия:
д.и.н. Ф.А. Михайловский
к.и.н. В.Н. Чхаидзе
к.г.н К.К. Шилик
н.с. ИА РАН С.В. Ольховский

Адрес редакции: 105082, Москва,
Центросоюзный переулок, д. 21 А, стр. 30
телефон: 8-903-207-4282
e-mail: Berezin-79@yandex.ru
www.mpac-book.ru

Издание зарегистрировано в Роскомнадзоре 11.10.2010,
свидетельство о регистрации серия ПИ № ФС77-42265
ISSN 2220-0959

Журнал выходит один раз в год
Цена свободная
Тираж 200 экземпляров
Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов
Редакция не несёт ответственности за содержание рекламных материалов

ОГЛАВЛЕНИЕ

Березин А.А. (Москва)
Проведение археологических разведок в бассейне реки Быстрая Сосна……4

Букатов А.А., Бондарев И.П. (Севастополь)
Геологические процессы и разрушения прибрежных городских кварталов Херсонеса в районе XXVIII и XXIX куртин оборонительной линии у западного берега Карантинной бухты……13

Ведерников Ю.В. (Санкт-Петербург)
Погибшие подводные лодки Отечества, как объекты подводного культурного наследия России……30

Горн Д.И. (Томск), Плоских В.В.(Бишкек)
Новое Сакское поселение на Чигу ……45

Копейкин М.Л. (Санкт-Петербург)
Опыт организации экспонирования крупных артефактов подводной археологии……52

Перес Алессандро Лопес, Перес Моника Павия (Гавана)
Поиск и раскопки флагманского судна «Nuestra Señora de las Mercedes»…… ……61

Шопотов К.А. (Санкт-Петербург)
Открытие командорских островов (275 лет)……71

4-5

Проведение археологических разведок в бассейне реки Быстрая Сосна

А.А. Березин (Московский подводно-археологический клуб, Москва)

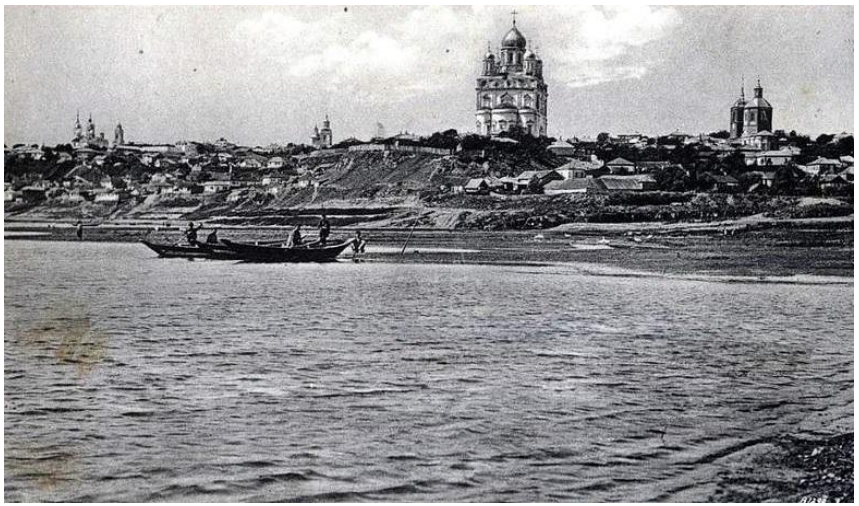
The article by Alexander Berezin describes the process of underwater archaeological exploration in the Bystraya Sosna River within the city of Elets (Lipetsk Oblast /region, Russia) aiming to find a medieval pier, which is supposed to be situated, according to historical chronicles, near Ascension Cathedral.

По сложившейся исторической традиции подводно-археологические исследования на пресноводных водоемах имеют ряд отличительных особенностей, по отношению к археологии морской: ярко выраженная сезонность, отсутствие масштаба, океанских течений, и хоть какого-то намёка на видимость, а главное – пресноводная среда нахождения артефактов, вывели в результате свод специфических порядков и правил проведения работ и применения специализированного оборудования на внутренних водоёмах.

Не смотря на меньшую привлекательность для широкого круга общественности, в среде специалистов археологическая школа изучения наследия рек и озер по своей культурно-исторической значимости совершенно не уступает исследованиям на морских акваториях. В одном из озер близ Екатеринбурга, еще зимой 1890 года, на глубине

четырех метров были обнаружены фрагменты деревянного изделия, корневой деталью которого является голова и верхняя часть тулова, выполненные из единого бревна лиственницы. Находке присвоили наименование «Шигирский идол» - по названию озера. После проведения анализа древесины возраст Идола оценили в 11 000 лет и отнесли к эпохе Мезолита. По иронии судьбы – первый обнаруженный подводно-археологический памятник оказался и одним из самых древних.

За минувшие 125 лет отечественной школой подводной археологии было проведено огромное количество уникальных экспедиций, благодаря которым удалось восполнить значительные по своей проблематике лакуны в изучении отечественной истории, развенчать ряд гипотез и поставить перед наукой шеренгу достаточно серьезных вопросов. Огромная значимость научно-практической деятельности экспедиций, работающих на внутренних водоёмах отмечается всеми профессионалами дисциплины. Наиболее свежие данные, достаточно широко в специализированной периодике освещающиеся относятся к обнаружению челна, относящегося к XIII столетию, и имеющем длину около девяти метров, в бассейне реки Десны. Находка была обнаружена, идентифицирована и исследована сотрудниками Брянской Древнерусской экспедиции под руководством профессора Е.А. Шинакова, при работах на площадях летописного городища Вщиж. В настоящее время московский профессор А.В.Окороков занимается



исследовательской деятельностью в бассейне реки Оки с целью уточнения классификации видов челнов – однодеревок, так же на страницах настоящего издания освещался положительный опыт по консервации и транспортировке судов: а) река Ока, близ города Таруса, экспедиция под руководством кгн С.М. Фазлуллина; б) река Кирьяс, приток Оби, близ Нижневартовска, руководитель археолог А.Ю. Скоробогатова.

Летом 2015 года инициативной группой липецких краеведов под руководством Александра Беззубцева была создана опытная экспедиция с целью локализации средневековой речной пристани в центральной черте города Елец. Изыскания проводились под эгидой и по Открытому листу Областной Государственной Дирекции по Охране Культурного Наследия.

А.А. Березин **Проведение археологических разведок**

Правый приток Дона – Быстрая Сосна, по берегам которой раскинулся чудесный Елец, к нашему времени уже давно не быстрая, и даже не судоходная, однако по ряду письменных памятников допетровской Руси, царские струги по Сосне доставляли припасы донскому казачеству - следовательно, были пристани, были кораблекрушения, потеря груза и судов. В свою новейшую историю река не избежала внимания японских экологов, предлагавших на ряду с другими реками Центральной России бесплатно провести очистительные работы акватории, при условии, что все поднятое со дна будет принадлежать им. К чести местных властей проект так и остался не реализованным.

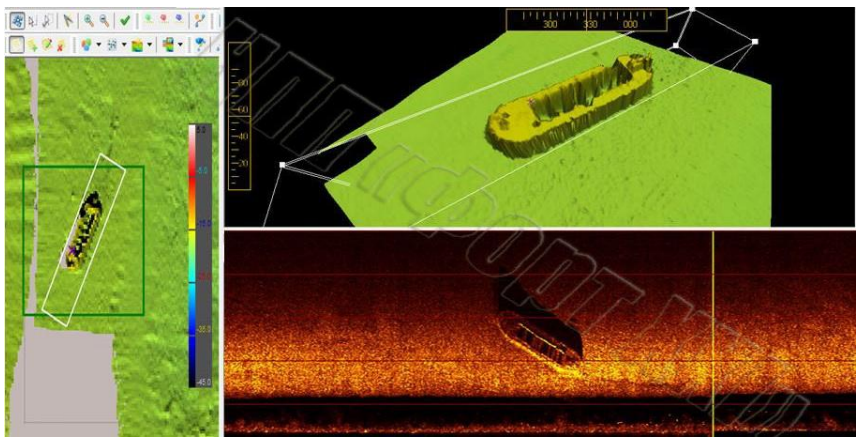
Сам Елец, известный по летописям с 1146 года, как и большинство городов-побратимов центрально-черноземного региона прошел славный путь от колыбели славянской культуры до имперских размахов. Средневековый Елец – составляющая часть засечной полосы, призванной обезопасить Москву и внутренние районы государства от нашествия кочевых орд, столь регулярно наведывающихся из дикой степи. Защищая Московскую Русь, нередко за нее погибая, Елец раз за разом, обновленной крепостью восставал из пепла, кому на радость, кому на зависть.

Официальная археология Елецкой округи зарождается в XIX веке, но основное дыхание экспедиционная деятельность получила в начале 60-х годов минувшего столетия, когда воронежскими историками был положен почин раскопок Лавского археологического комплекса, занимающего общую

площадь порядка 47 Га. В постсоветский период на памятнике работает экспедиция Елецкого госуниверситета, под руководством доктора наук Н.А. Тропина.

Нередким явлением становится стимулирование организации подводно-археологических изысканий далёкими от гуманитарной науки причинами: возведение каналов, строительство дамб, путепроводов и иных тождественных гидроинженерных сооружений.

Команда Александра Беззубцева в интересах снимаемого липецкой телекомпанией «Говорит и показывает» исторического документального фильма пригласила для осуществления приборного обследования акваторий сотрудников подмосковного НПП «Форт XXI».



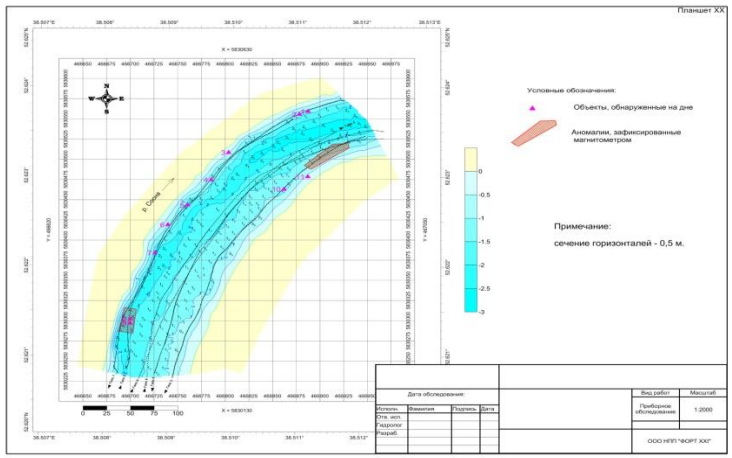
Как известно, инженеры из Королева используют в своей деятельности программно-аппаратный Автоматизированный Мобильный Комплекс «СКАТ-ТИЭМ». Результаты осмотра позволили локализовать ряд мест скопления металла и идентифицировать несколько затопленных маломерных судов. Составленная позднее карта дополнила предположение, что пристань располагалась в районе современного «дикого пляжа», на спуске к реке близ Вознесенского собора, в самом центре города. Научное руководство осуществлял местный археолог – Александр Иншаков. База экспедиции расположилась на фондах находящегося близ Ельца археологического лагеря «Аргамач», с любезного разрешения его руководителя – Александра Голотвина.

10-11

Беря во внимание положительный опыт специалистов воронежского ППТР «Пётр», по тотальному осушению части прибрежного раскопа в Таманском заливе, проводившийся в интересах Фанагорийской экспедиции, было принято решение пойти по данному пути. Водолазное обеспечение

возлагалось на Липецкий поисковый клуб «Заря». Прибывший на объект В.Н. Латарцев, проведя осмотр акватории и береговой черты, взял на анализ пробы грунта, и…разуверил исследователей в возможности повторения черноморского опыта на Сосне. Причин отказа от осушения несколько, главная из которых – слишком резкий уровень дна, обкладывать мешками стенки раскопа в воде можно только при условии пологого дна и практически «нулевого» течения. Реализация проекта наперекор очевидных минусов несет на себе неоправданно высокую финансовую нагрузку.

А.А. Березин **Проведение археологических разведок**



Как уже писалось выше общее научное руководство экспедицией осуществляли сотрудники Липецкого НПО «Черноземье», на базе которого мы и располагались. Археологический парк «Аргамач» - прекрасный пример успешного, с коммерческой точки зрения, предприятия, созданного прежде всего с целью проведения историко-археологических мероприятий.

Парк разбит в районе современной деревни Аргамач-Пальна, территориально перекликающейся с землями городища Елецкого княжества XIV-XV веков. Структурно состоит из комплекса административных зданий, палаточного лагеря, помещений санитарно-бытового назначения и учебно-археологического полигона. Летом в парке по сменно работают и отдыхают липецкие школьники, а в период учебного года здесь проводятся научно-практические конференции и симпозиумы.

Для проведения работ под водой нами были приглашены сертифицированные инструкторы подводной археологии из дайв-клуба «Зеленная черепаха», под руководством А.А. Андрианова. Процесс раскопок широко освещался в региональной прессе.

Зафиксированный на карте маломерный объект на поверку оказался заурядной «Казанкой» в ярко-красной окраске. В месте предполагаемого нахождения пристани, с помощью помпы были обнаружены в большом количестве кованные гвозди, подковы, столярная фурнитура, фрагменты чугунной посуды. Уровень иловых отложений на дне достигает полуметра, дальше идет метровый слой песка, и наконец материковый грунт. Из-за нулевой видимости, мощность культурного слоя на данный момент точно не установлена: шурфы заиливаются очень быстро. Глубина над раскопом не превышает двух метров.

С определенной натяжкой у нас есть четкое понимание, что мы находимся на правильном пути, и в нужном месте. На данный момент перед проектом стоят задачи консультационного характера с местными геологами на предмет объяснения возможного изменения русла реки с течением времени и посвящения исследовательской практике как минимум одного полновесного полевого сезона, с комплексным подходом, с привлечением как сухопутных, так и подводных археологов.

Перечень иллюстраций:

Рисунок № 1. Литография с общим видом Вознесенского собора
Рисунок № 2. За работой подмосковные гидроинженеры
Рисунок № 3. Визуализационный план маломерного судна
Рисунок № 4. Археологический парк «Аргамач-Пальна»
Рисунок № 5. Схема акватории реки Быстрая Сосна.

Геологические процессы и разрушения прибрежных городских кварталов Херсонеса в районе XXVIII и XXIX куртин оборонительной линии у западного берега Карантинной бухты

А.А. Букатов (Государственный историко-археологический музей-заповедник «Херсонес Таврический», г. Севастополь)
И.П. Бондарев (Институт морских биологических исследований им. А.О. Ковалевского РАН, г. Севастополь)

Abstract. Original and literary data point to the active nature of coastal development in the investigated area and the important contribution of tectonic factor in abrasion processes that destroy the coast of the Chersonese. The data of drilling of the bottom of the Sevastopol Bay confirm the assumption about earthquakes that occurred in the last 2,000 years. Moreover, this phenomenon is the most evident near the southern shore of the Bay, behind the cape of which the Quarantine Bay is located. A part of water area in the Quarantine Bay, at the XXVIII- XXIX curtains of Chersonese's defensive line can bring new facts for confirmation and dating of these catastrophic events. Basing on materials of contemporary submarine archaeological researches it has been concluded, that the possible width of lost shoreline in this area is up to 85 meters during period from II century BC.

Непрерывные процессы береговой абразии и колебание уровня моря привели к разрушению значительного участка прибрежной городской территории и хоры, изменили очертания бухт. Маркерами утраченной территории является керамика из размытых культурных слоев и остатки донной части колодцев и цистерн, заглубленные в скалу. Находки якорей, якорных камней и остатков кораблекрушений определяют морскую границу древнего побережья.

Возможность затопления значительной части Гераклейского полуострова предполагал еще пионер подводной археологии К.Э. Гриневич, который безуспешно искал под водой «древний Херсонес» Страбона западнее бухты Казачьей. Причинами, способными вызывать эти катастрофические процессы, он считал сильные землетрясения или резкое опускание северных берегов Черного моря во II-IV вв. до н.э. Коллега и современник К.Э. Гриневича, профессор геологического кабинета Крымского НИПИ П.А. Двойченко[1], отвергая версии о провалах и быстрых опусканиях дна, указывал, что «в последние столетия наблюдается медленное опускание берегов Трахейского полуострова и Севастопольских бухт… Это опускание ускоряет размыв берегов и уничтожение археологических остатков …».

Методы подводной археологии способны помочь в разрешении, по крайней мере, трех актуальных проблем, связанных с историей древнего Херсонеса. Во-первых, это изучение основных морских торговых путей и ассортимента товаров местного рынка. Эту информацию хранят места древних кораблекрушений, остатки перевозимых грузов и следы якорных стоянок. Следующая задача – реконструкция прибрежной территории города и хоры на различных этапах развития полиса. Еще одна проблема, неразрывно связанная с двумя первыми – функционирование древнего порта в бухте Крантинная в разные периоды жизни города, а так же использование в качестве гаваней ближайших к Херсонесу бухт (современные Севастопольская, Стрелецкая, Камышовая, Казачья). Причальные сооружения Херсонеса не найдены до настоящего времени. Отметим, что решение этих задач требует привлечения данных геологии, морской биологии, климатологии, океанологии.

Карантинная бухта (а так же Стрелецкая, Казачья, Камышовая) пространственно и генетически связана с большой Севастопольской бухтой, представляя единую систему. Поэтому, сведения о наличии тектонической активности в голоцене актуальны для всех бухт Севастополя. Современные исследования Севастопольской бухты показывают, что она имеет тектоническое происхождение. Проявления тектонической активности в исторический период установлено по складкам толщи морских отложений у бортов Севастопольской бухты по разломам, формирующим ее гребен.[3] Системы тектонических нарушений диагональных и ортогональных направлений разделяют Гераклейское плато на достаточно упорядоченную систему блоков. Главенствующее значение здесь имеют разломы

диагонального (северо-западного и северо-восточного) простирания[3]. Схема расположения городских кварталов, как древнего Херсонеса, так и современного Севастополя, соответствует схеме тектонических нарушений, поскольку топография местности определяется ее геоструктурными особенностями, а городская планировка привязана к особенностям рельефа.

Обзорные исследования показывают, что Карантинная бухта имеет неотектоническое происхождение. Основные направления разломов формирующих бухту – диагональные и ортогональные. Изломанный контур берегов и оси бухты является следствием сдвигов. Кутовая часть бухты заложена по субмеридиональному разлому (рис.1). Все эти типы дислокаций характерны для Гераклейского п-ова и его бухт[4]. Очертания берегов Карантинной бухты имеют преимущественно линейный характер, что свидетельствует о молодости формирующих ее тектонических процессов. Береговая абразия не успела сгладить линейность берегов, а абразионные процессы лишь стимулировали обрушение берегов по системе тектонических трещин. Самым измененным морской абразией является берег восточной части входа в бухту, который наиболее подвержен волновому воздействию. У западного побережья устьевой части Карантинной бухты глубина от берега плавно увеличивается до 10-10,5 м (участок скального бенча), далее следует крутой свал до 12-13 м, за которым начинается песчаное дно. Подводные разведки 2015 года выявили, что вдоль края

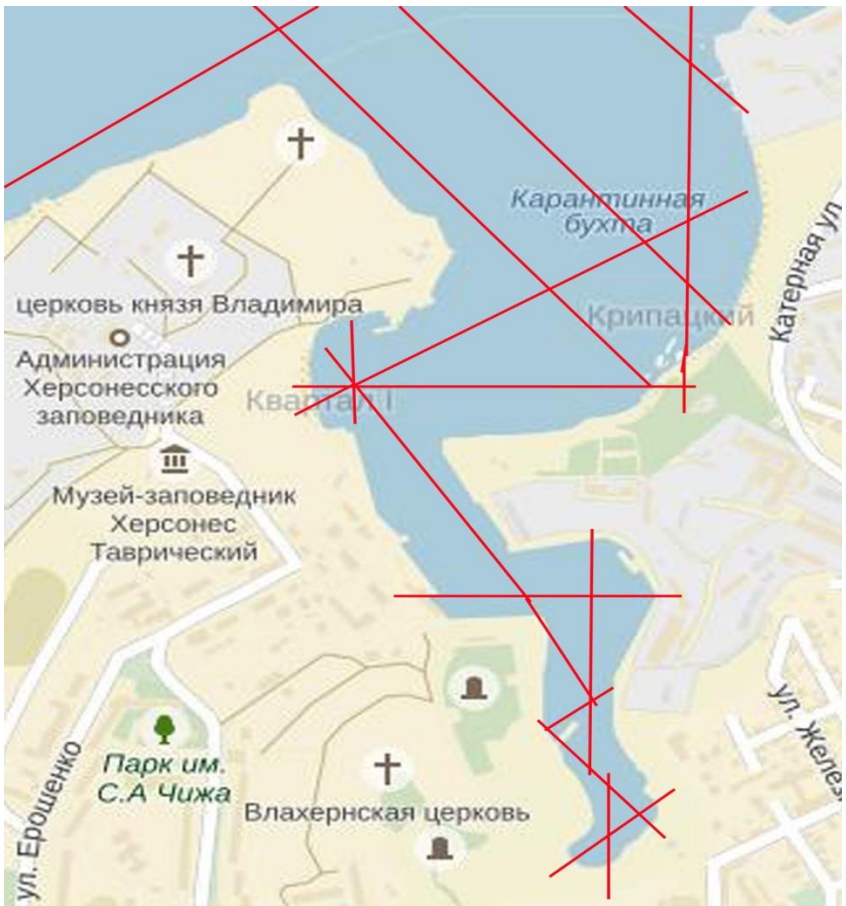


Рис. 1. Тектоническая схема Карантинной бухты

скального бенча, на глубине около 10 м, у свала глубин, наблюдались протяженные ряды трещин, идущих параллельно краю свала[5]. Ширина промеренных трещин 20-30 см, протяженность более 8-10 м. Эти трещины являются отражением разломов коренного фундамента ложа бухты. Трещины ограничивают участки скального дна в виде блоков массивных плит (рис. 2), наклоненных по длинной оси вниз по склону.

Рис.№ 2 Участок свала на глубине 10-13м.

Верхняя граница блоков расположена на глубине около 10м, а нижняя – на глубине 13 м. Горизонтальные размеры промеренных плит на свале составляют: 0.80×1.30 м; 0.80×1.18 м; 0.70×1.26 м; 0.60×0.90 м; 1.00×1.15 м; 0.68×0.95 м; 1.13×4.00 м; 1.20×2.28 м.

Эти блоки не покрыты рыхлыми донными отложениями, что может свидетельствовать об их опускании в относительно недавний исторический период. Плиты внутри блоков не смещены относительно друг друга и расположены длинной осью в сторону свала глубин. Такое их расположение показывает, что плиты не находились в зоне активного волнового воздействия, а были погружены на исходную глубину в результате тектонического блокового опускания.

Характер разломов участка дна делает вероятным предположение о явлении сейсмического характера, вызвавшим одновременное обрушение кромки бенча и разрушение прибрежных кварталов, выявленных экспедицией И.А. Антоновой в 1967 году[6]. И.А. Антонова предполагала, что в результате разрушительного действия морских волн и ветра значительные участки скалистого мыса, на котором находится северо-восточный район города, обрушилась в море. Во время этой катастрофы погибли участки оборонительных стен с прилегающими к ним постройками. Центральная часть мыса, выдвинутая значительно больше к востоку, уцелела. Когда произошла катастрофа, точно определить не удалось. Но в IX–X вв. и X–XI вв. здесь возводятся по краю берегового обрыва новые стены. Вполне возможно, что это строительство и стало следствием непосредственно предшествовавшему ему разрушению берега. Обнаруженные в море у этого участка берега более 500 моливдовулов, предположительно относящиеся к городскому архиву Херсона[7], датируются VI–XI вв. (за исключением двух экземпляров XII–XIII вв., которые были обнаружены в стороне от основного скопления и, вероятнее всего, попавшими в море позднее при осыпании берега). При подводных археологических раскопках 2013 года в прилегающей акватории, на удалении 80–90 м от берега были обнаружены остатки керамического печного пода[8]. При раскопках юго-восточного рубежа оборонительной системы города И.А. Антонова фиксировала

Рис. 3. Каменный шток деревянного якоря. Участок дна на глубине 10-13 м.

наличие остатков гончарных печей на прилегающем участке разрушающегося берега (датируемым по найденной в обмазке пода монете II в. до н.э.), перекрытых возведенной в IX–XI вв. оборонительной стеной. Сборы подъемного материала (рис. 3) в районе свала глубин дают археологический материал в основном средневекового времени (за исключением профилированной ручки узкогорлой светлоглиняной амфоры I в.н.э. и фрагмента бортика керамиды синопского производства эллинистического периода). Внизу свала был обнаружен

каменный шток античного деревянного якоря (рис. 3). Стоит отметить расположение фрагмента средневековой амфоры V-VII вв. (рис. 5), обнаруженный в трещине скалы шириной около 0.30 м (глубина моря 11 м). Трещина была прикрыта надвинувшейся скальной плитой размерами 0.80м×1м.

Наши и литературные данные указывают на активный характер развития берегов в этом районе и важный вклад тектонического фактора в абразионные процессы, разрушающие берега Гераклейского полуострова (активные тектонические движения достоверно фиксируются в регионе вплоть до настоящего времени). Данные бурения дна Севастопольской бухты подтверждают предположение о землетрясениях, происходивших в последние 2000 лет[9]. Причем это явление наиболее выражено у южного берега бухты, за мысом которой располагается бухта Карантинная.

Вопрос о вероятном катастрофическом характере этих событий связан с дискуссией о возможности сильных землетрясений в районе Херсонеса на протяжении истории его существования. Группа польских археологов на основе анализа следов разрушений и восстановительных работ оборонительных стен Херсонеса выделяет пять случаев землетрясений, которые оставили после себя разные следы в сохранившемся на сегодняшний день архитектурном материале. Это: конец III в. до н.э. (возможно начало II в. до н.э.); 60-е годы I в. н.э.; 10-е годы II в. н.э.; конец II в. н.э.– начало III в. н.э.; конец IIIв. н.э.– начало IV в. н.э.[10].

И.А. Антонова и А.А. Никонов[11] указывают на возможность крупных природных катастроф регионального значения, с губительными и драматическими последствиями, в римское время и в раннем средневековье. Эти события «являются наиболее вероятным фактором того, что археологи фиксировали как катастрофы и упадок во II-III, V и X-XI вв. в Херсонесе и его округе». В пределах рассматриваемого ими временного интервала (I–XII вв. н.э.) приводятся следующие даты разрушительных сейсмических явлений: 241±3 г. н.э., 487±1 г. н.э. и 1030±12 г. н.э. (10. VI. 1041?). Датировки авторы согласуют с эпиграфическими источниками, хотя как они справедливо указывают, последние не содержат прямых указаний на землетрясения в Херсонесе. По их мнению, сила толчков в Херсонесе могла достигать 9 баллов по макросейсмической шкале MSK-64, а на периферии области 7-8 баллов. В.В. Хапаев[12], на основе анализа источников, ставит под сомнение достоверность большинства предполагаемых И.А. Антоновой и А.А. Никоновым сейсмических проявлений, считая наиболее вероятным только факт землетрясения на рубеже X-XI веков. Участок акватории в бухте Карантинной, у XXVIII куртины оборонительной линии Херсонеса может принести новые факты для подтверждения и датировки этих катастрофических событий. Более детальную картину дна может дать съемка участка свала с использованием эхографа. Так же здесь необходима расчистка трещин вдоль свала глубин и участков дна под обвалившимися плитами,

Рис. 4. Участок обрушения северо-восточного берега Херсонеса. Фото 1967 года.

датировка залегающего там археологического материала. Пока же, основываясь на уже имеющихся современных археологических данных нескольких полевых сезонов, можно сделать следующие выводы[13]. Основная масса подводных находок у западного берега Карантинной бухты не выходит за рамки XI века. Обращает на себя внимание наличие археологически целых предметов посуды и амфор без следов воздействия прибоя. Очевидно, что они сразу попали на достаточно значительную глубину и избежали участи быть перемолотыми в прибойной зоне. Следы известкового раствора на черепице говорят о ее вероятном попадании в воду при разрушении зданий прилегавшего к берегу городского квартала. Найденные под водой фрагменты пода печей, видимо, принадлежат к тому же комплексу, который

был перекрыт строительством оборонительных стен и зафиксирован раскопками 1967 года. Вероятно, характер произошедшего разрушения был довольно активным и затронул достаточно большой участок берега. Исходя из датировки монеты[14], найденной в обмазке печи, указанное событие произошло не ранее II в. до н.э. Волны, подтачивая нижнюю часть клифа, сложенную рыхлыми породами, создавали карнизы, нависавшие над урезом воды. Так как произошло обрушение достаточно большого участка берега, можно предположить, что сейсмические процессы способствовали одновременному обрушению карнизов. При этом можно оценить возможный разлет обломков строений и предметов из культурного слоя по эмпирической формуле[15] для разлета камней по склону высоты h, имеющего угол наклона α. Если допустить высоту, например, 15 метров (высота клифа и разрушавшихся зданий), то полученное значение составляет около 5 метров. Пятна керамики фиксировались на удалении около 80-90 метров от берега. Таким образом, примерная величина уничтоженного абразией берега за период со II в. до н.э. может составлять до 85 метров для этого района бухты. Со стороны моря эту оценку ограничивают находки якорных штоков, располагавшихся на удалении 95-100 метров от береговой черты. Естественно, на других участках побережья городища эти величины могут значительно отличаться.

Рис. 5. Находки из района бухты Карантинной. **1.**Фрагмент амфоры, IX-XI вв.; **2.** Фрагмент светлоглиняной амфоры синопского пр.-ва, V-VII вв; **3.**Фрагмент псевдо-колхидской амфоры, IV-V вв. **4.**Фрагмент поливной тарелки. Середина XIII- п.п. XIV вв. **5.** Керамида, XIII в. **6.** Донная часть пифоса. Не ранее VIII в (?).

Список литературы

1. Алексеенко Н.А. «Херсонский архив печатей»: миф или реальность? // Херсонесский сборник, 2006. Вып. XV. Севастополь. С. 7–16.
2. Антонова И.А. Отчет о раскопках и зачистках 28, 29 и 30 куртин восточной оборонительной линии Херсонеса в 1967 году. Архив НЗ «Херсонес Таврический». № 1848.
3. Антонова И.А., Никонов А.А. Следы разрушительных землетрясений в Херсонесе и окрестностях в римское время и в раннем средневековье. Очерки по истории христианского Херсонеса// СПб.: Алтейя, 2009.– С.14-51.
4. Букатов А.А. Проблема абразии и сокращение прибрежной территории Херсонеса. Материалы Международной научно-практической конференции «Проблемы изучения и сохранения морского наследия». Калининград, 2015. С.253-257.
5. Букатов А.А. Отчет о проведении археологических разведок без осуществления локальных земляных работ в акватории, прилегающей к объекту археологического наследия «Городище Херсонес Таврический», в бухтах Стрелецкая, Карантинная в Гагаринском районе города Севастополя в 2015 году. Архив ФГБУК «Государственный историко-археологический музей-заповедник «Херсонес Таврический», № 4446.
6. Бондарев И.П., Ломакин И.Э., Иванов В.Е. Особенности формирования и развития Севастопольской бухты // Геология и полезные ископаемые Мирового океана. –2015, №4 (42).– С. 19-31.
7. Двойченко П.А. Письмо К.Э. Гриневичу от 17.10.1930 года. Архив ФГБУК «Государственный историко-археологический музей-заповедник «Херсонес Таврический», дело № 453, лист 13.
8. Зенкович В.П. Основы учения о развитии морских берегов. Москва: Издательство Академии наук СССР, 1962. С.710.
9. Иванов В.Е., Ломакин И.Э., Тополюк А.С., Ефремцева Л.Л., Болдырев С.Н. Особенности тектоники юго-западного Крыма // Геология и полезные ископаемые мирового океана. – 2009, №4. – С.27-39.
10. Хапаев В.В. Юго-восточный и северо-восточный прибрежный участки оборонительной стены Херсонеса как источник по сейсмической истории (по данным раскопок И.А. Антоновой 1964-1967 гг.). Причерноморье. История, политика, культура. Выпуск VIII(III). Серия А. Античность и средневековье. Избранные материалы IX Международной научной конференции «Лазаревские чтения»./ Севастополь: Филиал МГУ в Севастополе, 2012.- С. 113-136.
11. Яшаева Т.Ю. Раннесредневековое поселение в предместье Херсонеса на Гераклейском полуострове. / Херсонесский сборник. Вып. X. Севастополь, 1999. С. 349-358.
12. Radoslaw Karasiewicz-Szczypiorski, Urszula Zawadzka-Pawlewska. Defensive Walls of Chersonesos Taurica. An Analysis of Destruction and Reconstruction Traces/Swiatowit. Annual of the Institute of Archaeology of the University of Warsaw. Vol. XI(LII).– Warsaw 2014. P.113-131.

Примечания.

[1] Двойченко П.А. Письмо К.Э. Гриневичу от 17.10.1930 года. Архив ФГБУК «Государственный историко-археологический музей-заповедник «Херсонес Таврический», дело № 453, лист 13.

[2] Бондарев И. П., Ломакин И. Э., Иванов В. Е. Особенности формирования и развития Севастопольской бухты // Геология и полезные ископаемые Мирового океана. –2015, №4 (42).– С. 19-31.

[3] Иванов В.Е., Ломакин И.Э., Тополюк А.С., Ефремцева Л.Л., Болдырев С.Н. Особенности тектоники юго-западного Крыма // Геология и полезные ископаемые мирового океана. – 2009, №4. – С.27-39.

[4] Бондарев И. П., Ломакин И. Э., Иванов В. Е. Особенности формирования и развития Севастопольской бухты // Геология и полезные ископаемые Мирового океана. –2015, №4 (42).– С. 19-31; Иванов В.Е., Ломакин И.Э., Тополюк А.С., Ефремцева Л.Л., Болдырев С.Н. Особенности тектоники юго-западного Крыма // Геология и полезные ископаемые мирового океана. – 2009, №4. – С.27-39.

[5] Букатов А.А. Отчет о проведении археологических разведок без осуществления локальных земляных работ в акватории, прилегающей к объекту археологического наследия «Городище Херсонес Таврический», в бухтах Стрелецкая, Карантинная в Гагаринском районе города Севастополя в 2015 году. Архив ФГБУК «Государственный историко-археологический музей-заповедник «Херсонес Таврический», № 4446.

[6] Антонова И.А., Никонов А.А. Следы разрушительных землетрясений в Херсонесе и окрестностях в римское время и в раннем средневековье. Очерки по истории христианского Херсонеса// СПб.: Алтейя, 2009.– С.14-51.

[7] Алексеенко Н.А. «Херсонский архив печатей»: миф или реальность? // Херсонесский сборник, 2006. Вып. XV. Севастополь. С. 7–16.

[8] Букатов А.А. Проблема абразии и сокращение прибрежной территории Херсонеса. Материалы Международной научно-практической конференции «Проблемы изучения и сохранения морского наследия». Калининград, 2015. С.253-257.

[9] Бондарев И. П., Ломакин И. Э., Иванов В. Е. Особенности формирования и развития Севастопольской бухты // Геология и полезные ископаемые Мирового океана. –2015, №4 (42).– С. 19-31.

[10] Radoslaw Karasiewicz-Szczypiorski, Urszula Zawadzka-Pawlewska. Defensive Walls of Chersonesos Taurica. An Analysis of Destruction and Reconstruction Traces/Swiatowit. Annual of the Institute of Archaeology of the University of Warsaw. Vol. XI(LII).– Warsaw 2014. P.113-131.

[11] Антонова И.А., Никонов А.А. Следы разрушительных землетрясений в Херсонесе и окрестностях в римское время и в раннем средневековье. Очерки по истории христианского Херсонеса// СПб.: Алтейя, 2009.– С.14-51.

[12] Хапаев В.В. Юго-восточный и северо-восточный прибрежный участки оборонительной стены Херсонеса как источник по сейсмической истории (по данным раскопок И.А. Антоновой 1964-1967 гг.). Причерноморье. История, политика, культура. Выпуск VIII(III). Серия А. Античность и средневековье. Избранные материалы IX Международной научной конференции «Лазаревские чтения»./ Севастополь: Филиал МГУ в Севастополе, 2012.- С. 113-136.

[13] Букатов А.А. Проблема абразии и сокращение прибрежной территории Херсонеса. Материалы Международной научно-практической конференции «Проблемы изучения и сохранения морского наследия». Калининград, 2015. С.253-257.

[14] Антонова И.А. Отчет о раскопках и зачистках 28, 29 и 30 куртин восточной оборонительной линии Херсонеса в 1967 году. Архив НЗ «Херсонес Таврический». № 1848.

[15] Зенкович В.П. Основы учения о развитии морских берегов. Москва: Издательство Академии наук СССР, 1962. Стр. 298.

Погибшие подводные лодки Отечества, как объекты подводного культурного наследия России©

Ю.В. Ведерников (Музей истории подводных сил России им А.И. Маринеско, Санкт-Петербург)

Summary: In the past 110 years of Russian underwater forces history 149 submarines were lost. In the article are reviewed examples of the Russian submarines death by the seas, an assessment of their current state, search results and inspection is given, legal status of the lost submarines is shown.

В международно-правовом контенте «…подводное культурное наследие – это 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 … суда, летательные аппараты, другие транспортные средства или любые их части, их груз или другое содержимое, вместе с их археологическим и природным окружением… » [1].

Объектами подводного культурного наследия России могут являться и погибшие подводные лодки.

1. Всего за 110 лет истории подводных сил России (1906-2016 гг.) погибло 149 подводных лодок (ПЛ).
2. [1] Первая подводная лодка погибла в 1909 году, в годы Первой Мировой войны погибло 14 подводных лодок, в годы Гражданской Войны 12 подводных лодок, в предвоенные годы – пять подводных лодок, в Советско-финскую войну – одна подводная лодка, в Великую Отечественную войну – 102 подводных лодки, в послевоенные годы – 14 подводных лодок.

В рамках статьи представляется сложным раскрыть все случаи гибели отечественных подводных лодок. Рассмотрим некоторые из них, разнося таковые по морям России.

Так, наибольшее количество, 62 погибших подводных лодки, покоится на дне Балтийского моря. Из них в годы Первой Мировой войны погибло 11 ПЛ, в предвоенные годы – две ПЛ, в Советско-финскую войну – одна ПЛ, в Великую Отечественную войну – 46 ПЛ и в послевоенные годы – две подводные лодки.

Первой русской подводной лодкой, погибшей в боевых действиях стала «Акула», пропавшая без вести в 1915 году. И только почти 100 лет спустя, в 2014 году, «Акула» была обнаружена компанией «Deep Explorer» (Эстония) у западного побережья о-ва Хийумаа. Носовая часть лодки оторвана и лежит в 20 м. за кормой, причиной гибели считается подрыв

на мине в надводном положении. Правительством Эстонии погибшая «Акула» признана историческим объектом и взята под охрану государства [2].

Жертвой Первой Мировой войны на Балтике стала и подводная лодка «Сом». Это вторая боевая ПЛ в русском флоте, участвовавшая в двух войнах на трех морях. Начав боевую службу на Тихом океане, лодка приняла участие в Русско-японской войне, выполнив первую боевую атаку против вражеских кораблей. С началом Первой Мировой войны «Сом» был перевезен на Черное море, где обеспечивал оборону водного района Одессы, а затем в 1915 году лодка была перевезена на Балтику. Судьбой было определено, что «Сом» стал и второй русской подводной лодкой, погибшей в результате боевых действии. Летом 2015 года лодка была обнаружена и обследована шведской фирмой «Ocean X Team». В современности рассматриваются перспективы подъема легендарной ПЛ.

Иными затонувшими памятниками Первой Мировой войны на Балтике стали подводные лодки «Барс», «Львица», «Гепард», «Единорог» и пять подводных лодок типа «АГ» («Американский Голланд»).

В Великую Отечественную войну погибло 46 балтийских подводных лодок. Печальный список открыла «М-78», торпедированная немецкой «U-144» на второй день войны, затем последовали шесть ПЛ, взорванных в Либаве при угрозе захвата немецкими войсками, «С-3».... Всего в боевых действиях 1941 года погибли 19 ПЛ, в 1942 году – 12, в 1943 году – пять, и в 1944 и 1945 года – по одной ПЛ.

В водах Черного моря погибло 42 подводных лодки отечественного ВМФ. В их числе «Камбала», первая ПЛ, потерянная русским флотом, в годы Первой Мировой войны погибла одна ПЛ, Гражданской войны – 12 и Великой Отечественной войны – 28 подводных лодок.

Единственной подводной лодкой, потерянной Россией в годы Первой Мировой на Черном море, стала ПЛ «Морж». Выйдя в 1917 году в поход к турецким берегам, «Морж» пропал без вести, унеся с собой жизни 42 подводников. В августе 2000 г. в Черном море у входа в Босфор в месте с координатами 41^0 22’ 45” с. ш., 29^0 15’ 81” в. д., на глубине 90 м. была обнаружена ПЛ, с характерными конструктивными признаками, свойственными ПЛ «Морж» и разрушенной кормой. Считается, что причиной гибели ПЛ стал подрыв на мине.

Массовая гибель подводных лодок Черноморского флота в Гражданскую войну связана с затоплением англо-французскими интервентами 12 ПЛ под Севастополем и Одессой в 1919 году. Большинство из них было поднято легендарным ЭПРОНом в 1920-1930 гг., а «Лебедь», «Гагара», «Кашалот», «Нарвал» и «Скат» покоятся в Черном море о сих пор.

В Великую Отечественную войну погибло 28 черноморских подводных лодок. Из них в 1941 году - семь ПЛ, в 1942 году - 13, в 1943 году – три и в 1944 году - пять.

В североморских водах погибли 32 подводных лодки, из них в Первую Мировую войну - две, в предвоенные годы – две, в годы Великой Отечественной войны – 23 и в послевоенное время – пять ПЛ.

Практически все подводные лодки погибли в глубоководных районах. Однако, по нашему мнению представляет интерес поиск подводной лодки № 2, затонувшей в 1917 году.

Первоначально эта небольшая (водоизмещение 33,1 т.) ПЛ предназначалась для обороны балтийских баз, но в 1915 г. была перевезена в Архангельск. В сентябре этого года подводная лодка № 2 при переходе в Кольский залив была сорвана с буксира и потеряна. Обнаружили лодку весной следующего года полузатопленном состоянии на отмели Святоносского залива. После обследования от восстановления ПЛ отказались и оставили корпус на месте крушения [3]. Сведений о подъеме данной ПЛ в последующие годы нами не обнаружено.

В дальневосточных морях России и на Тихом океане погибло 11 подводных лодок, из которых одна потерпела крушение в 1935 г., пять - погибли в годы Второй Мировой войны и пять – в послевоенные годы. Практически все эти подводные лодки погибли в акваториях с большими глубинами или были подняты в свое время. Однако дальневосточному региону свойственны свои особенности поиска подводных лодок.

Как известно, первое боевое соединение ПЛ русского ВМФ было сформировано во Владивостоке в годы Русско-японской войны. К 1914 году часть подводных лодок («Форель», «Осетр», «Кефаль», «Бычок», и «Плотва») была выведена из боевого состава и передана в порт на хранение. О дальнейшей судьбе данных подводных лодок ничего не известно. Возможно, что их продали на металлом, а может быть они со временем затонули где-то в черте Владивостока. Несколько ранее, в 1908 г., в Николаевске на Амуре сдали в порт малую (8 т.) ПЛ «Кета», которая так же «потерялась в истории»…

Косвенным подтверждением данной гипотезы является факт нахождения корпуса подводной лодки типа «Щ» на территории владивостокского «Дальзавода». Где-то в 1950-1960 годы при расширении инфраструктуры, корпус лодки был закопан и использовался как цистерна для мазута заводской ТЭЦ. При очередном расширении территорий в 2012 году конструкции «щуки» были «раскопаны» и порезаны на лом.

Интересный, но документально слабо подтвержденный случай гибели якобы советской ПЛ в Корейской войне. В 2008 г. «Российская газета» сообщала о потоплении в 1951 г. американскими эсминцами неизвестной ПЛ у корейского побережья в Желтом море. Обследование южнокорейскими ВМС потопленной ПЛ определило ее как тип «М» советской постройки [4]. Однако каких-либо официальных или иных подтверждений этому не последовало.[2]

Обобщим сведения о современном состоянии погибших отечественных подводных лодках, представив данные в таблице.

Сводные данные о погибших подводных лодках России

	Атлантический океан	Балтийское море	Северный Ледовитый океан	Тихий океан	Черное море	Итого
Погибло подводных лодок, всего ед., из них:	2	62	32	11	42	149
- поднято	-	19	4	5	11	39
- частично поднято	-	-	-	1	1	2
- найдено и обследовано	2	26	2	-	9	39
- обнаружены, данные об обследовании ПЛ не опубликованы	-	1	-	-	5	6
- не найдены, хотя причины и район гибели известны	-	6	8	1	9	23
- пропали без вести	-	10	18	4	7	40
Погибло подводников, чел.	**56**	**1840**	**1341**	**406**	**1116**	**4759**

Источник: [5].

Как следует из приведенных данных, из 149 погибших подводных лодок, поднято 39 ПЛ, частично подняты – две ПЛ, найдено и обследовано 39 ПЛ, обнаружены, но данные об обследовании не опубликованы (не известны) – шесть подводных лодок, обнаружены и обследованы 39 ПЛ, не найдены, хотя причины и район их гибели известны – 23 ПЛ, пропали без вести 40 подводных лодок.[2]

Погибшие подводные лодки России, как впрочем и погибшие подводные лодки иных стран, обладают собственным правовым статусом.

Общепризнано, что на погибшую подводную лодку распространяется юрисдикция государства, которому принадлежала ПЛ в момент гибели. Это определяет право собственности - затонувшая подводная лодка является собственностью государства вне зависимости от срока давности.

Общепризнано, что погибшая подводная лодка – это воинское захоронение, в котором погребены военнослужащие. Статус воинского захоронения устанавливается государством официально.[3] К месту отметить, что на 149 погибших подводных лодках России, нашли вечный покой **4 759** человек.

Данные положения предопределяют правило – ни одно иностранное государство, физическое или юридическое лицо не вправе без согласования с государством флага затонувшей подводной лодки проводить какие-либо работы на такой ПЛ.

Правила и процедуры деятельности, направленной на сохранение объектов подводного культурного наследия, к которым могут быть отнесены и погибшие ПЛ, определены международной «Конвенцией об охране подводного культурного наследия», принятой ООН в 2001 году и вступившей в силу восемь лет спустя. [4]

Однако формально, большинство погибших подводных лодок России не могут быть причислены к объектам подводного культурного наследия в силу малых сроков времени, прошедшего с момента их гибели. Исключением из этого являются те ПЛ, после гибели которых прошло 100 и более лет. В 2017 году этому критерию будет соответствовать семь российских подводных лодок из 149 погибших.[5]

В тоже время это формальное несоответствие большинства погибших подводных лодок России определению объекта подводного культурного наследия, данного упомянутой конвенцией, не запрещает проводить работу с ними в рамках принципов, установленных этим правовым актом.

Так, базовым принципом деятельности является обеспечение сохранности затонувшей подводной лодки, как потенциального объекта культурного наследия, в состоянии «*in situ*» (с лат. - «на своем месте»), до разрешения любой, связанной с ней деятельности.

Иной принцип: «…извлеченное подводное культурное наследие помещается на хранение, консервируется и управление им осуществляется таким образом, который обеспечивает его долговременное сохранение…». Это предполагает, что в случае подъема подводной лодки или ее конструктивных элементов, должны быть заранее созданы условия для обеспечения его сохранности.

Полагаем данный принцип актуальным в современности, когда обсуждаются перспективы подъема подводной лодки «Сом».

Очевидно, что подъем данной ПЛ не самоцель, а первый шаг на пути длительного процесса восстановления корабля и превращение его в мемориальный комплекс. Все это требует как соответствующего государственного подхода, так и соответствующих ресурсов. Это подкрепляется правилом «Конвенции об охране подводного культурного наследия» - «… до начала любой деятельности, направленной на подводное культурное наследие, готовится проектная документация, представляемая компетентным ведомствам для получения разрешения и соответствующей экспертной оценки…».

«Конвенция об охране подводного культурного наследия» не препятствует исследовательской деятельности на затонувших подводных лодках, устанавливая правила:

- «… 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 не совместим с его охраной и управлением…;

- подводное культурное наследие не должно эксплуатироваться в коммерческих целях…»;

- должно быть обеспечено «…должное уважение ко всем человеческим останкам, находящимся в морских водах…» [1].

«Конвенцией ООН по морскому праву» установлены международно-правовые нормы разграничения пространства Мирового океана. В соответствии с этим «Конвенцией об охране подводного культурного наследия» установлен и порядок проведения работ и порядок межгосударственного сотрудничества с объектами подводного культурного наследия в зависимости его нахождения в том или ином водном пространстве.

В частности, во внутренних, архипелажных и территориальных морях, и, как правило, в пространствах исключительной экономической зоны и на континентальном шельфе, разрешение на поиск и подъем объектов культурного наследия дается государством, в чьей юрисдикции находятся данные воды. Предусмотрено привлечение к таким работам иных государств, обязательное в тех случаях, когда их собственность на объект подводного культурного наследия очевидна.

В прикладном примере - деятельность на подводной лодке «Сом» предусматривает организацию сотрудничества России, как собственника погибшего имущества, и Швеции, в водных пространствах которого затонула подводная лодка.

Работа с объектами подводного культурного наследия в международных водах отнесена к компетенции сотрудничества государств - участников «Конвенции об охране подводного культурного наследия». При этом твердо определено: «… Никакое государство-участник не осуществляет и не разрешает деятельность, направленную на государственное судно…, без согласия государства флага…».[7]

В современности, поиск и обследование погибших подводных лодок России находится, по нашему мнению, в позитивном состоянии.

Так, наибольшее количество обнаруженных и обследованных погибших подводных лодок приходится на Балтийское море - 26 подводных лодок или 60,4% от общего количества ПЛ, оставшихся на месте гибели в этом море. Это обусловлено сравнительно небольшими глубинами затопления погибших ПЛ, благоприятными условиями для поиска и вовлеченностью в эти процессы поисковых групп различных стран – российской экспедиции «Поклон кораблям Великой Победы», иных российских поисковых групп, поисковых групп Финляндии, Швеции, Эстонии и Латвии. В Черном море из 31 подводной лодки, упокоившейся на месте гибели, найдено и обследовано девять ПЛ, идентифицированы на месте крушения, но не обследованы (сведения не опубликованы) пять, известны места гибели девяти подводных кораблей.

Специфика североморского и тихоокеанского морских театров (глубины, сложные климатические условия, большой

пространственный размах и т.д.) объективно препятствует проведению поиска погибших подводных лодок и результативности этих работ.

Деятельность упомянутых подводных исследователей не противоречит положениям «Конвенции об охране подводного культурного наследия». Их работа направлена на обнаружение и внешнее обследование погибшей ПЛ, что позволяет ее идентифицировать и определить современное состояние. Как правило, итоговым результатом работы подводных исследователей становится установление мемориальной доски.

Обращает внимание, что в открытом информационном пространстве практически не встречаются точные координаты местонахождения погибших ПЛ. Полагаем это разумным поступком, объективно препятствующим массовому доступу (несанкционированной деятельности) к погибшей подводной лодке и, тем самым, способствующим ее сохранению «*in situ*».

Гуманистический результат деятельности подводных исследователей недооценить невозможно. Это не только поиск и обследование погибшей ПЛ, как реального или потенциального объекта подводного культурного наследия, но увековечивание памяти. Ибо каждая погибшая подводная лодка, каждый погибший подводник имеет право на людскую память и почтение соотечественников.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Конвенция об охране подводного культурного наследия. Принята 2 ноября 2011 года [Электронный ресурс] // «Организация объединенных наций. Конвенции и соглашения. – Электрон. данные. – Режим доступа: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/underwater_heritage.shtml

2. На дне Балтийского моря найдена русская подводная лодка «Акула» [Электронный ресурс] // Форум поисковых движений. – Электрон. данные. – Режим доступа: http://forum.patriotcenter.ru/ index.php?topic = 55483.0

3. Русские подводные лодки. История создания и использования. 1834-1923 гг. Научно-исторический справочник. Том I, часть 2 / Кучер В.А., Мануйлов Ю.В., Семенов В.П. - СПб.: Центральное конструкторское бюро морской техники «Рубин», I Центральный научно-исследовательский институт Министерства обороны Российской Федерации (кораблестроения ВМФ), 1994. – С. 55.

4. Эхо незаконченной войны [Электронный ресурс] // Российская газета. - Электрон. данные. – Режим доступа: https://rg.ru/2008/09/29/korea-lodka-anons.html

5. Ведерников Ю.В. В бездне вод: погибшие подводные лодки России. Рукопись. - СПб.: Музей истории развития подводных сил России им. А.И. Маринеско, 2017.

Примечания

[1] Нами рассмотрены и обобщены случаи гибели отечественных подводных лодок в результате боевых действий, аварийных происшествий, повлекших за собой полное (конструктивное) разрушение корабля, исключающее его дальнейшее использование. Аварийные происшествия, в т.ч. повлекшие за собой затопление подводной лодки с последующим подъемом и восстановлением, случаи потопления ПЛ как целей при испытании оружия нами не рассматривались.

[2] Указанные подводные лодки не входят в составленный нами список потерь, так как их судьба неизвестна или факт причастности к отечественным подводным силам (в случае с ПЛ, обнаруженной южнокорейскими ВМС) сомнителен.

[3] Частично поднятыми являются «Камбала» и «К-129», кормовые конструкции которых остались на месте крушения.

[4]Насколько нам известно, из 39 найденных и обследованных погибших подводных лодок России воинским захоронением не объявлена ни одна ПЛ. Впрочем, мы можем ошибаться….

[5]В своевременности (декабрь 2016 г.) данная конвенция не ратифицирована Российской Федерацией, хотя определенная работа в этом направлении ведется.

[6] Это – подводные лодки «Камбала», погибшая в 1909 году, «Акула» (1915 г.), «Сом» (1916 г.), «Барс», «Львица», «АГ-14», «Гепард» и «Морж» (все в 1917 году).

[7] Т.е. в пространстве дна морей и океанов, находящихся вне национальной юрисдикции, поименованных в «Конвенции об охране подводного культурного наследия» как «район».

Новое Сакское поселение на Чигу.

Д.И. Горн (Национальный исследовательский Томский государственный университет, Томск)
В.В. Плоских (Кыргызско-Российский Славянский университет, Бишкек, Киргизия)

This article is devoted to the description of some results of underwater archeological developments held on Issil-Kul lake in august 2015 in boundaries of International complex historical and archeological expedition headed by Vladimir M. Ploskih. One of the significant results is the discovery of new Saka village in the Chigu. Some researches on this area were carried out such as underwater photography, side scanning, 3D-charting and underwater excavations.

В августе 2015 года на озере Иссык-Куль проводился очередной этап исследований в рамках многолетней Международной комплексной историко-археологической экспедиции академика Национальной академии наук Кыргызской республики Владимира Михайловича Плоских. На основании договора о сотрудничестве в области науки, образования и культуры между Томским государственным университетом (ТГУ) и Кыргызско - Российским Славянским

университетом (КРСУ) в экспедиции принимала участие команда подводников центра подводной деятельности «Клуб СКАТ ТГУ» (Томск, Томский государственный университет).

Археологические изыскания проводились в акватории южной стороны Тюпского залива в северо-восточной части озера Иссык-Куль. Основным объектом исследований являлось городище Чигу – древняя столица усуньского племенного союза (II в. до н.э.). Площадь затопленной части городища весьма обширна и составляет несколько квадратных километров. Проводившиеся ранее на данной территории исследования имели преимущественно разведывательный характер и были нацелены на сбор определённого количество археологического материала для пополнения музейных коллекций и конкретизации направлений исследований. Результатом проведения многолетней работы стала устойчивая теория о том, что данная территория является местом нахождения древней столицы усуньского государства, что, безусловно, даёт широкое поле для дальнейших, более детальных и локальных исследований.

Известно, что во II в. до н.э. усуньские племена захватили долины Тянь-Шаня, вытеснив саков и заняв прежнюю сакскую ставку на Иссык-Куле. Таким образом, Чигу является местом напластования нескольких культурных слоёв различных периодов. Характерной особенностью этого поселения является то, что значительная часть его площади некогда оказалась под водой в результате либо подъёма уровня воды в Иссык-Куле, либо некоего геологического возмущения, приведшего к опусканию берегов озера.

Однозначного мнения в настоящее время о причинах этого в научных кругах нет. При этом, с одной стороны, подводное расположение мест исследования затрудняет доступ к ним, заставляя исследователей прибегать к водолазному методу, но с другой стороны – ограничивает доступ к объектам археологии со стороны местного населения и чёрных копателей. В связи с последним, на Чигу обнаруживается масса различных следов хозяйственной деятельности человека, расположенных непосредственно на дне озера и не скрытых под песком и глиной и совершенно нетронутых человеком.

Одним из результатов работы экспедиции в 2015 году стало обнаружение ранее неизвестного поселения сакского периода (до II в. до н.э.) с явными признаками литейного производства. На рисунке 1 представлено фото участка дна с артефактами сакского периода с обнаруженного поселения. На фото можно различить несколько рудотёрок, сточенный оселок для заточки металлических орудий, а также обломки керамической посуды.

В месте обнаружения данного поселения был выбран участок для закладки неглубокого подводного шурфа. На рисунке 2 представлено фото участка местности, ограниченного измерительными лентами, на котором впоследствии были проведены раскопки. Раскопки проводились при помощи моторизованной водяной помпы, установленной на плавучем понтоне.

Рисунок № 1 Артефакты сакского периода на городище Чигу

При помощи гидролокатора бокового обзора на базе эхолота Lowrance HDS-7 Gen 2 с приставкой StructureScaner LSS-1, установленного на надувной лодке с бензиновым двигателем, была построена трёхмерная модель дна в районе обнаруженного сакского металлургического комплекса. Границы комплекса были определены в первом приближении визуально по резкому уменьшению плотности размещения на дне артефактов и следов хозяйственной деятельности человека. Полученная трёхмерная модель дна представлена на рисунке 3. Участок, на котором наблюдаются явные следы литейного производства, расположен на нижней половине карты и расположен на глубинах от 0,7 м до 1,2 м. Площадь

данного участка составляет приблизительно 110 м × 230 м. Место закладки шурфа отмечено на карте флажком в центре нижнего участка. Следует отметить, что относительно малая глубина исследуемого участка существенно осложняет

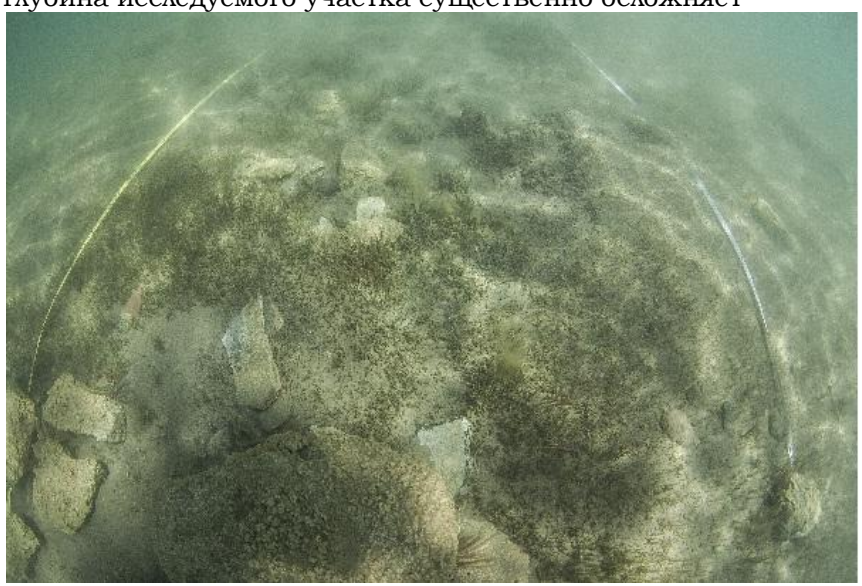


Рисунок № 2 Участок местности до проведения раскопок

проведение подводных работ даже при незначительном волнении и заставляет тщательно выбирать время для их проведения. Построенную карту глубин планируется использовать при проведении дальнейших исследований на данном участке местности.

Следует также отметить, что все подводные работы проводились не профессиональными водолазами, а водолазами-любителями, прошедшими соответствующую подготовку в центре подводной деятельности «Клуб СКАТ ТГУ». Система подготовки водолазов-любителей,

используящаяся в Клубе СКАТ ТГУ, а также общая концепция работы клубы была не единожды нами опубликована в специализированной литературе.

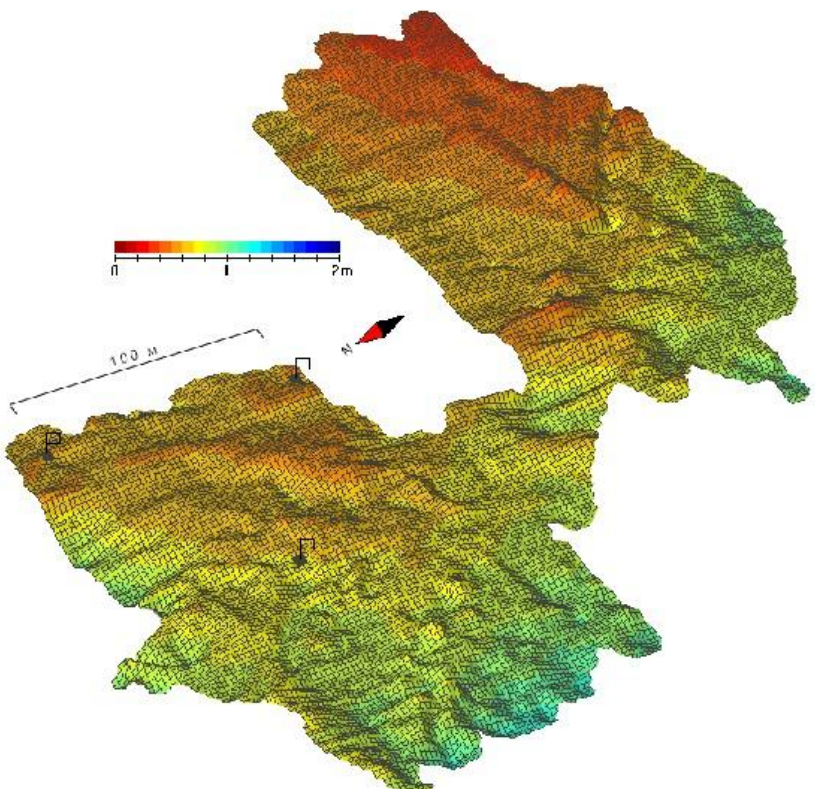


Рисунок № 3 Трёхмерная модель дна в районе обнаруженного сакского металлургического комплекса

Все погружения совершались исключительно с соблюдением ограничений рекреационного дайвинга с выполнением всех сопутствующих норм и требований по охране труда и обеспечению безопасности погружающихся.

Подводные исследовательские работы на описанном поселении планируется продолжить в экспедициях следующих лет, в рамках которых будет проведено детальное обследование обнаруженного сакского поселения.

Список используемой литературы

1. Горн Д. Самодеятельные студенческие подводные экспедиции как эффективный путь всестороннего воспитания молодёжи: методы и концептуальные подходы / Сборник статей Международной научно-практической конференции по подводной археологии и морской истории «Подводное наследие», 14-17 ноября 2013 г., г. Тула. – С. 101-111.

2. Горн Д.И. Студенческий туризм в рамках работы самодеятельных объединений обучающихся / Д.И. Горн, Д.А. Вершинин, А.С. Бодров // Материалы четырнадцатой международной научно-практической конференции «Возможности развития краеведения и туризма Сибирского региона и сопредельных территорий», Томск, 29-30 октября 2014 г. – С. 12-16.

Опыт организации экспонирования крупных артефактов подводной археологии

М.Л. Копейкин (Фонд Исследований и Консервации Подводного Наследия, Санкт – Петербург)

An article by a St. Petersburg-based researcher Mikhail Kopeikin is on the progress of conservation and preservation of parts and assemblies of an early 18th century battleship Portsmouth which was sunk off Kotlin Island. The author pays attention to special techniques for transportation of artifacts and placement thereof in the main exhibition of the History Museum of Kronstadt.

Начало текущего столетия ознаменовалось для отечественной подводной археологии целым рядом достаточно значительных находок, существенно обогативших современный пласт научно-практической школы. Одной из жемчужин Балтийского региона по праву считается замечательный памятник обнаруженный на дне Финского залива – линейный корабль «Портсмут».

Спущенный на воду в 1714 году, линкор был укомплектован экипажем в 330 человек личного состава и вооружен 54-мя орудиями. Через пять лет разыгралась одна из дебютных для отечественных ВМС морских баталий – победоносное Эзельское сражение, «добрый почин всего Российского флота» - по словам нашего первого императора, где «Портсмуту» посчастливилось отличиться и пленить два шведских корабля. К сожалению с начала 1720 года линкор числиться в списках погибших в результате шторма.

В прессе мы широко освещали процесс поиска, обнаружения и идентификации корабля в 2008 году. В предыдущем номере нами были достаточно подробно озвучены моменты связанные с сушкой и консервацией линкора, настоящей материал призван освятить проблему организации фрагментарного экспонирования объекта в условиях естественной стесненности помещений отечественных музеев при размещении достаточно крупных артефактов (к примеру, только дубовое днище «Портсмута» занимает площадь 12х7 метров) Необходимо отметить, что консервация объекта проводилась без использования давно известного полиэтиленгликоля, а на основе современного кремнийорганического соединения силами "Фонда Исследований и Консервации Подводного Наследия" из Санкт-Петербурга.

Одна из главных проблем обозначилась практически сразу: в связи с тем, что большинство музеев расположены в зданиях высокого историко-архитектурного значения, где входные группы не приспособлены для проноса крупногабаритных предметов, а тем паче ворота в них нередко отсутствуют вовсе. В связи со сказанным, даже те фрагменты корабля, которые удалось законсервировать без полной разборки, все-таки пришлось разбирать, что потребовало дополнительного поиска "теплых" площадок. Перевозка, а особенно погрузка - разгрузка даже разобранных фрагментов потребовало изготовления и покупки специальных технических такелажных приспособлений.

Дубовые шпангоуты корабля сечением 30 х 30 см и длинной до 7 метров имеют вес до 400 кг, и если на открытом пространстве вы можете их погрузить краном, то даже вытащить или втащить такой фрагмент в зал через обычную (даже парадную, которая по определению обычно шире и выше) дверь - это огромная проблема. А когда есть еще и ступени - то вообще перевозка превращается в настоящую военную операцию с серьезными техническими решениями. Для этих целей мы использовали гидравлические тележки и мини-краны. Заранее предупреждаем наших коллег, которым предстоят такие же "битвы" - тележек должно быть не менее 2-х, а лучше 3-х, и обязательно наличие крана и сертифицированного оператора.

Итак, лед тронулся – мы привезли и начали разгружать артефакты. Нам предстояло переместить шпангоуты и тяжелые дубовые доски обшивки корабля прямо в выставочный зал.

Место в центре экспозиции занимать нельзя, и следовательно пришлось экспроприировать все пространство по периметру в несколько ярусов. Сразу отметим, что раскладку надо делать с учетом последовательности сборки, т.е. сверху кладем то, что берем на монтаж первым. Вроде житейское, всем понятное дело, но если к этому отнестись с недостаточным вниманием, то можно потерять не один день, перекладывая с величайшей осторожностью (чтобы не испортить стены и пол выставочного зала и не повредить сами артефакты) шпангоуты и доски, киль, кильсон и другие очень габаритные и тяжелые артефакты.

Не менее важный момент – грамотное распределение трудовой нагрузки на коллектив исследователей: не надо

приглашать одномоментно много сотрудников, они будут только мешать друг другу, а вы постоянно будете искать применение их талантам.

Мы убедились, что для нормальной работы при сборке в зале должно быть не более 4-х человек. На особо важные и тяжелые работы просто пригласите дополнительно людей на короткий срок для помощи. В основном мы работали вдвоем или втроем. Важно иметь подручную такелажную технику в нужном количестве, как мы об этом писали ранее.

Еще один серьезный момент - выбор несущей опорной конструкции. Кроме дизайна, который обычно определяет администрация музея, необходимо понимать, что надо избегать точечных нагрузок на пол выставочного зала во избежание его просадок, деформаций и раскалывания половых плиток (если пол кафельный). Распределенная нагрузка естественно надежней.

Но дело не только в деформациях пола - надо предвидеть действия зрителей, которые могут "случайно" опереться на артефакт, или сфотографироваться (мол, вот какой мощный шпангоут) и тогда последствия непредсказуемы. У нас был неприятный инцидент, когда чуть не зажало человека еще не закрепленным шпангоутом, к счастью, обошлось без увечий и последующих неприятных последствий, но осадочек, как говориться – остался. После указанного инцидента, мы очень внимательно стали относиться к распределению нагрузок. Обязательно крепите все элементы к опорам, а не просто кладите сверху, надеясь на достаточную фиксацию экспоната собственным весом.

Для связки элементов корабля мы использовали специальные металлические тяги с приваренной на одном конце площадкой 50 х100 мм., с диаметром резьбы не менее 14 мм. В этой конструкции сборка, по отношению варианта со шпильками, в которых резьба с обеих сторон, значительно упрощается.

Крутить гайки в данном случае приходиться только с одной стороны и выглядит гораздо эстетичнее, когда с фронтальной стороны не торчат гайки и резьба.

Возникали моменты, когда при потери разметочных бирок в процессе перевозки или перегрузки, пропадал общий план восстановления корпуса судна – сложно было понять, куда ставить тот или иной, неподписанный элемент. А когда таких "неопознанных" объектов становилось 5 - 6 штук, то это серьезно тормозило всю работу. Как следствие, очередной совет - на всех этапах обработки и сборки как можно больше фотографируйте. Это упрощает работу в разы!

Также советуем делать дублирующие разметки, на примере проводимых нами ранее аналогичных работах на «Кирьясской» барке, о чем мы писали в предыдущем номере. Всегда на любых артефактах есть специфические характерные черты, по которым по фото вы найдете их местоположение в общей композиции археологического памятника.

Еще один метод, который нам пригодился в описываемом случае - подбор элементов по рисунку отверстий для нагелей (плотницкие деревянные "гвозди"). Если часть борта или днища у вас уже выложена, но вы не можете подобрать шпангоуты на свое место (в т.ч. из-за утери бирок разметки), то фиксируете отверстия от нагелей на полосках бумаги (полоса бумаги повторяет по ширине и длине искомый шпангоут). Затем визуально оцениваете получившийся рисунок из этих отверстий и ищите похожий рисунок на одном из максимально подходящих шпангоутов. Далее накладываете ваш бумажный шаблон на предполагаемый элемент, таким образом вы совершенно четко определите требуемую деталь к данной части корабля.

В заключении хочу пригласить всех интересующихся историей Отечественного флота в "Музей истории Кронштадта", в корпус на Ленинградской, 2, где размещена экспозиция, посвященная линейному кораблю Петра Великого "Портсмут". Здесь вы сможете воочию оценить нашу работу, осмотреть большое количество артефактов с этого корабля и при желании задать все интересующие вас вопросы.

Поиск и раскопки флагманского судна «Nuestra Señora de las Mercedes»

Алессандро Лопес Перес,
Моника Павия Перес (Гавана, Куба)

A report submitted by Cuban researchers describes the evolution of national scientific school of underwater archaeology by giving an example of search, detection, identification and the entire array of work on preservation of cultural and historical monument of the 17th century – a Spanish Navy frigate Nuestra Señora de las Mercedes. It also gives an account of modern trends in underwater archaeology.

В 1984 году команда исследователей «Карисуб» (Carisub) приняла решение о проведении комплексных подводно-археологических изысканий, на затопленном галеоне, чья высокая историко-культурная ценность не вызывала сомнений. Проводимые работы продолжались вплоть до 1991 года, и отличались практическим освоением самого современного технического оборудования, позволяющего с большой точностью идентифицировать объекты и обеспечивать их наилучшую сохранность. Успешно зарекомендованная методика позволила применять полученные навыки на иных научно-экспедиционных проектах связанных с подводно-археологической деятельностью, вплоть до настоящего времени.

Рисунок № 1. **Галеон «Nuestra Señora de las Mercedes»**

Проведению раскопок предшествовала случайная находка почерневшей от времени монеты на береговом срезе пляжа Гуанабо (Guanabo), известного кубинского историка Франциско Перес де ла Рива. После проведения реставрационных мероприятий в отделении Государственного финансового комитета, удалось установить легенду монеты, и идентифицировать её, как испанский Макукин.[1] Параллельно описываем событиям, на Кубе была сформирована первая профессиональная команда подводной археологии, имеющая первостепенной задачей поиск и подъем останков галеона «Nuestra Señora de las Mercedes», о котором имелась отрывочная информация, что он затонул в прямой видимости от берега 13 марта 1698 года, в результате шторма (рисунок 1).

Погибший корабль выполнял функцию флагмана в испанском смешанном флоте «Терра Фирме», созданного для более безопасной от пиратов, доставки сокровищ на европейский континент. На борту галеона находилось не менее 100 000 песо, эквивалентным 8 серебряным реалам каждый. Спасательная операция проводилась несколько лет, но результатов не принесла. Начиная с 70-х годов XX столетия мы периодически проводили разведочные спуски с целью локализации места гибели корабля, но слабая техническая оснащенность экспедиции не позволили нам дополнить имеющиеся архивные данные и приобщить находку Переса де ла Рива к более серьезному фактическому археологическому материалу.

В феврале 1983 года в ходе проходивших международных соревнований по подводной фотографии: II Fotosub Internacional, сотрудники нашей организации провели цикл консультаций с президентом КМАС (CMAS) Жаком Дюма, в ходе которых французского коллегу ознакомили с имеющейся документаций и рядом несистематизированных находок: якоря, монеты, пушечные ядра. В последующем, совместно с руководством Конфедерации, кубинские исследователи осуществили ознакомительное погружение на изучаемой акватории, с целью демонстрации археологического наследия нашего государства, в ходе которого были локализованы останки средневековых пушек. Начиная с 1984 года можно говорить о зарождении национальной профессиональной подводно-археологической школы на Кубе, когда сотрудники Карисуба

приступили к планомерным раскопкам интересуемого района с учетом всех требований, предъявляемых к работам подобного характера современной наукой.

Район поиска представлял собой прямоугольную площадь в 11 км², длинной стороной тянувшийся вдоль берега, между руслами рек Итабо и Гуанабо, и уходящую на одну милю мористее. Рабочие глубины достигали 16 метров. Береговая кромка исследуемого района с помощью теодолитов была размечена с четкой привязкой к ориентирам, дабы упростить картографирование объекта. С помощью реперного поиска аквалангистами было проведено визуальное обследование акватории, с использованием специальной аппаратуры для измерения колебания глубин, определение толщины донных отложений и наличия аномально высоких отложений металла. Данные, полученные с магнитометра (рисунок 2) переносились на карту, для наглядной информации, где необходимо произвести бурение разведочных скважин. Две наиболее вероятные точки кораблекрушения не имели отношения к «Las Mercedes», поднятый археологический материал относится к более позднему периоду.

К следующему полевому сезону экспедиции удалось обзавестись плавучей лабораторией, и существенно пополнить собственную техническую базу. Археологами был разработан метод поиска «Звезда», суть которого сводилась к установке в месте аномального скопления метала зафиксированного буя, от которого выставлялись створные

знаки, ориентированные по сторонам света. С помощью ЭВМ координаты знаков переносились на карту, и образовывали естественные квадраты поиска.

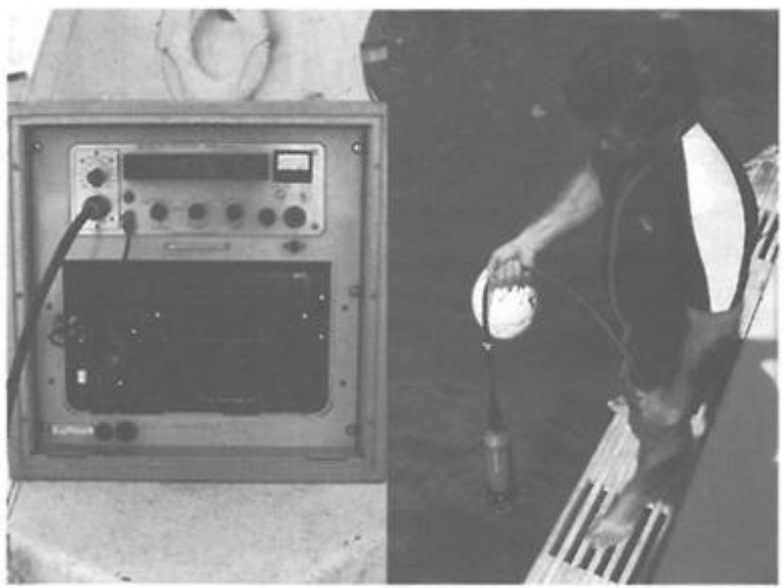


Рисунок № 2. **Экспедиционный магнитометр**

С помощью заложенных шурфов удалось обнаружить деревянные обломки, балластные камни, фрагментарную бытовую керамику, идентифицированную, как китайский фарфор периода правления императора Канси (1654-1722), на полутораметровой глубине от донных отложений, были найдены куски судовой обшивки. Позднее, парой исследователей: Рафаэлем Гарсиас и Али Ноахелом были обнаружены две пушки, несколько серебряных монет, 1655 года выпуска, свинцовая пломба, с надписью «год 1693, № 4»,

и самое важное – серебряная курительница в соломоновом стиле (рисунок № 3), чье описание хранилось подшитым в деле легиона, когда шли судебные тяжбы по выплате компенсаций за застрахованный груз «Nuestra Señora de las Mercedes», что давало косвенное подтверждение об обнаружении разыскиваемого галеона. Взяв точку находки за центр, за 1985-86 гг.площадь порядка 10 000 квадратных метров была разбита на ровные квадраты, для удобства картографирования.

Рисунок № 3.

Курительница

В последующие годы аквалангисты проводили работы по расчистке археологического материала, путем размывки песка до материкового грунта, а закаменелые напластования судового мусора расчищались вручную. После проведения геофизических исчислений, удалось установить границы смещения (дисперсии) останков корабля под донными отложениями песка, относительно места гибели флагмана. Весь процесс раскопок фиксировался на фотопленку. В результате, к 1991 году кубинскими специалистами были проведены обширные мероприятия по локализации и

обследованию останков галеона «Nuestra Señora de las Mercedes», с привлечением специалистов из смежных структур: морского биолога Нерейда Мартинес из Института океанологии и морской географии, и Нэнси Ревилья из НИИ рыбного хозяйства.

Для восстановления истории корабля археологами были проведены значительные по объему работы в лабораторных условиях: модельная реконструкция судна, с четким сохранением масштабных пропорций; дендрохронологический анализ древесины, с разбивкой на область применения материала – внутренняя (трюмная) и наружная (палуба+обшивка); артиллерийские орудия и другие металлические предметы, для предотвращения коррозии поместили в растворимые аноды и провели щепетильную чистку с целью визуализации клейм, меток и надписей; весь подъемный материал зарисовывался, фотографировался, нумеровался, и помещался в специальные резервуары для лучшей сохранности, при этом артефакты разделяли по материалу изготовления; монеты, общим количеством 215 экземпляров, имеющие ориентировочную аукционную стоимость порядка $ 50 000 хранятся в банковском сейфе; в дневнике экспедиции ежедневно дублировались все данные, касаемые прямой деятельности археологов. Освещение хода проводимых работ носило коллегиальный характер, когда все участники докладывали о проделанной работе на брифингах, где так же намечались планы на грядущий день.

Рисунок № 4. **Карта с расположением объектов**

Резюмируя итоги экспедиции, кубинские исследователи считают, что к январю 2017 года досконально обследовано порядка 50% общей площади памятника, и за более, чем тридцатилетний стаж работ на объекте и еще более продолжительный период изучения биографии галеона, можно предположить, что кораблекрушение было спровоцировано по целому ряду объективных причин, на поверхности из которых прежде всего видится не желание гаванцев отдавать сокровища Испанской короне. Проведенные подводно-археологические изыскания положили начало зарождению на Кубе научного подхода к сохранению историко-культурных ценностей под водой, обращая внимание на высокую значимость памятников подобного рода, власти Республики в оперативном порядке под эгидой Академии наук сформировали специальные административные и методические центры отвечающие за подготовку профессиональных кадров и надлежащие сохранение подводных археологических объектов.

Список источников и литературы

1. Arnold I George Barto (1978): Подводная археология острова Падре 1554. Academic Press, Texas Antiquities / Arnold I, J. Barto (1978): The Nautical Archeology of Padre Island 1554, Academic Press, New York, Texas Antiquities.
2. Diarios de campo del autor: Años 1984,1985,1986,1987,1988,1989, 1991 (inéditos).
3. Deagan, K. (1987): Artefacts of the Spanish Colonies of the Florida and the Caribean 1500-1800, Smithsonian Intitution Press, Washington D.C.
4. Expediente Histórico de Nuestra Señora de las Mercedes, 1994,Empresa Carisub, inédito.
5. Gómez de Brito, B. (1948): Historia Trágico Marítimo, Colección Austral, Buenos Aires, Argentina.
6. Hume, Ivor N. (1977): A Guide of Artefacts of Colonial America, Alfred Knoph, New York.
7. Lázaro, J L (1996): Los Redondos de Lima, México y Potosí y otras acuñaciones especiales, Madrid.
8. López, A. (1990): Magnetometría protónica y cuántica aplicada a la arqueología subacuática. Monografía y ponencia, Congreso de arqueología, Santiago de Cuba, inédito.
9. Marken, M.W. (1986): Ceramics from the Nuestra Señora de Atocha. Wrecked 1622. Cayo hueso, F.L. Privately Published.

10. Marken, M.W. (1994): Porfery from the Spanish Shipwrecks 1500-1800, Gainesville University, Press of Florida.
11. AGÍ: Cádiz. Legajo 843,844; Contratación 4926; Audiencia Santo Domingo, 376,355. (Expedientes y cartas del Gobernador de La Habana, años 1702-1703); Contaduría. Legajo 394; Consulados 313, 314, 343; Indiferente General. Legajo 574, Libro JJ4F43; Indiferente General. Legajo 1173B.
12. ANC: Miscelánea de libros no. 5808, folio 185v; Miscelánea de libros no. 4014; Contaduría de Ejército, folio 291 v. Expediente No. 41, Archivo Carisub.
13. Archivo Histórico, Ciudad de La Habana: Reales Cédulas y Despachos. Tomo de 1715-1721, Folio 193ysig.

От редакции.

При ссылке на материал необходимо учитывать, что в статье не идет речь о скандально известном одноимённом испанском галеоне, погибшем в 1804 году в прибрежных водах Португалии, и обнаруженном сотрудниками американской компании «Odyssey Marine Exploration» в 2007 году.

Примечание:

Макукин — название серебряной южно-американской монеты, соответствующей по весу и содержанию металла европейскому талеру, но отличающейся примитивной технологией изготовления. При поступлении макукинов на европейские монетные дворы, имея высокую степень содержания серебра, они перечеканивались в полноценные талеры.

Открытие Командорских островов (275 лет).

К.А. Шопотов (Подводно-археологическая экспедиция «Память Балтики», Санкт-Петербург)

Посвящается д.и.н. Борису Петровичу Полевому

An essay by Admiral Konstantin Shopotov commemorates the 275th anniversary of discovery of the Commander Islands during the Second Kamchatka Expedition, which resulted in the founding of the city of Petropavlovsk Kamchatsky; it also gives an overview of comprehensive Russian-Danish archeological expedition seeking the grave of Captain Vitus Bering and the expedition shipwrecks.

Минувший год ознаменовался 275-летием открытия Командорских островов и 25-летием проведения Комплексной международной историко-культурной экспедицией «Беринг-91», созданной под эгидой ИА АН СССР, в которую штатно были включены сотрудники ленинградского подводно-археологического общества «Память Балтики». Инициатором проведения изысканий в 1991 году, выступили Международное общество «Подводный мир» и московский клуб «Приключение», в лице известных путешественников А.В. Шумилова и К.Ю. Станюковича, сумевшие заинтересовать как и Институт Археологии Академии Наук, так и Исторический музей города Хорсенса (Дания, родина В. Й. Беринга). Главная цель экспедиции

заключалась в поиске могилы капитан - командора, с последующей эксгумацией черепа и проведением по методу М.М.Герасимова восстановительной реконструкции лица Великого мореплавателя, дабы подтвердить или развенчать идею о принадлежности знаменитого портретного изображения Беринга не мореплавателю Витусу Йонассену, а его дяде – поэту, Витусу Педерсу Берингу.

В 1740 году в Охотске была построили пакетботы «Св. Петр» и «Св. Павел» для восточного отряда Второй Камчатской экспедиции Беринга - Чирикова, с целью определить «как далека Америка от Камчатки», и 8 сентября они ушли в Авачинскую губу. 6 октября «Св. Петр» под командованием начальника экспедиции капитан - командора Витуса Беринга и пакетбот «Св. Павел» под командованием капитана А.И. Чирикова вошли в Авачинскую губу и встали на якоря в уютной гавани, получившей название Петропавловской по имени пакетботов, а уже по ее названию и создающийся город получил славное имя Петропавловск! К приходу кораблей экспедиции «под руководством мичмана И.Ф.Елагина были возведены: жилой дом на пять квартир, три казармы, три амбара и, несколько позже, церковь».[1]

5 мая 1741 года Беринг собрал совещание, на котором в соответствии с Указом Сената, принятого на основе настоятельного доклада авантюриста и прямого шпиона, закрепившегося профессором в Российской Академии, француза Жозефа Делиля, требовалось, экспедиции отправиться на поиски мифической Земли де Гамы, находящейся по его наляпанному на карте чертежу, южнее Камчатки. Сейчас разобрались, что голландский мореплаватель Де Фриз, действительно оказался в районе южных Курильских островов и назвал их Землей де Гамы, но Берингу и Чирикову нужно было идти к Америке, а где она – неизвестно. Именно потеря времени предрешила все

свалившиеся на экспедицию беды. Совещание приняло решение первоначально следовать на юг, искать согласно карты профессора Делиля землю де Гамы, тем более, в составе экспедиции шел родственник, представляющийся как профессор астрономии Людвиг Делиль де ла Кроер, в свое время кавалерийский офицер, а сейчас крупный специалист по изготовлению самогона из сладкой камчатской травы…

4 июня пакетботы «Св. Петр» и «Св. Павел» вышли из Авачинской губы с исторической целью выяснить, как далека Америка от берегов Камчатки, но легли курсом к югу на поиски мифической Земли де Гамы. Спустились до 46 параллели, Землю де Гамы не нашли, в тумане корабли потеряли друг друга и тогда, 23 июня, капитан Флота А.И. Чириков, отказавших от дальнейших бесплодных поисков, взял курс на восток. На всем переходе, на пакетботе «Св. Павел» постоянно велись гидрометеорологические наблюдения, изучали течения, отмечались все натуралистические наблюдения на море… День 15 июля стал подлинно знаменательным в истории великих географических открытий, что четко записано в шканечном журнале пакетбота «Св. Павел»: «*В 2 часа пополуночи впереди себя увидели землю, на которой горы высокие, а тогда еще не очень было светло, того ради легли в дрейф. В 3 –м часу стало быть землю свободнее видеть, на которой виден был и оную признаваем мы подлинною Америкою по месту, по положению ее, по длине и по ширине; а в три часа пополуночи были в ширине 55 градусов 21 минуту*[2] Следуя на

север и отыскивая место якорной стоянки пакетбота, 17 июля, в районе пролива Лисянского, разделяющего острова Якобия и Чичагова, Чириков послал одну за другой обе свои шлюпки во главе с флотским мастером А.М. Дементьевым и боцманом Сидором Савельевым, которые в широте 57 градусов 50 минут отошли от корабля к видневшемуся заливу и, не смотря на тщательный инструктаж командира, никаких сигналов не дали и назад не вернулись – судьба 15 русских моряков до сих пор неизвестна…

На обратном пути к Камчатке были открыты острова Афогнак, Кадьяк, Умнак, Адах, Агатту и Атту Алеутской гряды. Претерпевая мучения от недостатка воды, навалившейся цинги Чириков и лейтенанты Чихачев и Плаутин слегли и пакетбот «Св. Павел» довел до Авачинской губы мичман Елагин. 9 октября 1741 года пакетбот «Св. Павел» точно вошел в Авачинскую губу. Всего 2 дня до подхода к Аваче не дожили старший офицер пакетбота лейтенант И.Л. Чихачев и лейтенант М.Г. Плаутин. Делиль де ла Кройер уже в гавани вышел на палубу, упал и умер. Капитана флота А.И. Чирикова, которого священнослужитель уже отпел, как готового уйти из жизни, на руках снесли на берег! Отошел, выжил.

Беринг подошел к побережью Северной Америки в районе острова Каяк (хотя его Беринг назвал остров Св. Илии) на полтора суток позже Чирикова, постоял на якоре 10 часов, не набрал полностью воды и повернул к берегам

Камчатки. Не рассчитали правильно порядок перехода, теряли время на подход к открытым островам набирать воду и попали в полосу жестоких штормов.

За три месяца плавания экипаж выбился из сил: стесненность в под палубном помещении команды, цинга, которой болело уже более 40 человек, включая Беринга, 12 человек уже отпели и опустили за борт… Штурмана потеряли место… Пакетбот «Св. Петр» потерял управление, что признает и сам лейтенант Свен Ваксель, старший офицер, вступивший в управление кораблем в связи с давно больным командиром Витусом Берингом: «Наш корабль плыл, как кусок мертвого дерева, почти без всякого управления, и шел по воле волн и ветра, куда им только вздумалось его погнать. В таком ужасном состоянии мы дрейфовали по морю в различных направлениях до 4 ноября, когда в 8 часов утра увидели землю - высокие горы, покрытые снегом».[3]

С этим откровением старшего офицера я знаком давно. Сам в своей службе на флоте дважды прошел эту очень серьезную, ответственную, но очень дорогую и важную для любого корабельного офицера должность старпома. Шведа на русской службе лейтенанта Вакселя по его просьбе участвовать во Второй Камчатской экспедиции определили штурманом и только лично Беринг, уже позже, взял его к себе на пакетбот старшим офицером в твердой уверенности, что Ваксель в любой момент полностью заменит командира! И надо же такое откровение. Что можно здесь сказать. Первое - это письменно, навечно опорочить и себя и вверенный тебе

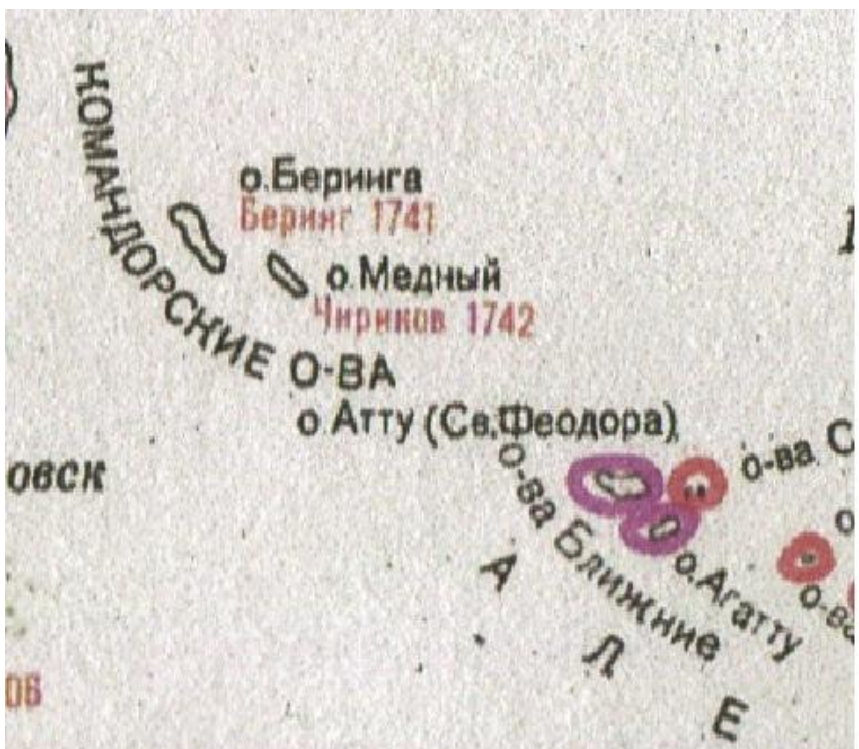
экипаж корабля. Сознательно или нет – сказать трудно. Второе - штурмана потеряли «место». Плохо, стыдно, но в море такое бывает. В данном случае сам добывай место корабля. Но фактически картина была несколько иная. Дело в том, что все исследователи плавания Беринга, в основном опирались, как на последнюю инстанцию, на книгу Вакселя «Вторая Камчатская экспедиция Витуса Беринга», написанную через 15 лет после плавания.

Но в 1995 году в Москве издательством «PAN» в переводе появился «Дневник плавания с Берингом к американским берегам 1741-1742» участника плавания на пакетботе «Св. Петр» Георга Вильгельма Стеллера, адьюнкта натуральной истории Санкт – Петербургской Академии наук - всемирно признанный своим высоким научным уровнем и порядочностью исследователь. Дневник написан сразу, в 1743 году, по свежей памяти. Не все трактовки Вакселя выдерживают критику. Пожалуй, главное: «Наш корабль плыл как кусок мертвого дерева…» - пишет Ваксель. Сомнительно. Смотрим карту плавания Беринга от Америки к Камчатке. Простым глазом видно, что курс пакетбота «Св. Петр» от 170 меридиана идет к северо – западу, а на конечном участке, уже на подходе к камчатским берегам – идет чисто к северу. Зачем уходить от Авачинской губы, от Камчатки?

Объяснение этому странному плаванию дает Стеллер: « Итак, вопреки всем резонам мы пошли на север, потому что, как сказал мастер Хитров лейтенанту Вакселю, иначе

счисление нашей долготы не будет правильным… они готовы были поставить на карту наше благополучие, чем признаться в ошибке… Но по многим обстоятельствам представляется, что за этим решением скрывается некая тайная причинная из личных намерений, они хотели идти на север, чтобы необходимо стало плыть к устью Камчатки, а не в Авачу… 31 октября, 1, 2 и 3 ноября не случилось ничего достойного упоминания, за исключением того, что наши больные стали вдруг умирать очень быстро и буквально один за другим и нам с трудом удавалось управлять судном или менять паруса. Однако мы шли к северу, до 56 – го градуса. 4 ноября мы плыли курсом WtZ с попутным ветром. Утром 5 ноября было приказано убавить парусов во избежание посадки на мель. Все стояли на палубе и смотрели вокруг в поисках земли, потому, что ее наличие здесь было предсказано с математической точностью. К нашему удивлению случилось, что в девять часов мы увидели землю. Безмерна наша радость при виде земли. Полумертвые выползли на палубу, чтобы на нее взглянуть… Мы услышали произнесенные нашим оратором (флота мастер Сафрон Хитров – К.Ш.) уверенные слова: « Будь даже тысяча штурманов, им и то не удалось бы так точно проложить курс». [4]

Ваксель возликовал, что подошли буквально к входу в Авачинскую губу, похвастал: «Мало кто из мореплавателей смог бы так же точно вывести корабль к намеченному месту…»,[5] хотя данные широты, которые удалось получить с помощью градштока, говорили о том, что пакетбот «Св. Петр» находится ровно на 2,5 градуса по широте севернее Авачинской губы, а это почти 280 километров!



И теперь наиболее веское: в своем рапорте в Государственную Адмиралтейств- коллегию о плавании пакетбота «Св. Павел» к берегам Америки; Ваксель указывает, что земля, которую они обнаружили и на которую он принял решение высаживаться «по обсервации оная земля лежит в ширине 54 градуса», а фактически остров лежит между 55 и 56 градусом северной широты. [6]

Это серьезная подтасовка: так Ваксель пытается оправдать решение высаживаться на необитаемый остров, что привело к гибели корабля, смертям членов экипажа, включая капитан- командора Беринга. А ведь месяц назад, от той же точки Америки, откуда начал возвратное плавание пакетбот «Св. Петр», даже несколько позже, начал переход к Камчатке капитан А.И. Чириков. Шел тщательно рассчитанным путем, при той же штормовой погоде, но точно привел свой пакетбот «Св. Павел» в Авачинскую губу месяцем ранее «Св. Петра», 8 октября. Тяжело больной капитан Чириков постоянно корректировал курс корабля, а мичман И.Ф. Елагин, к тому же, как единственный державшийся с трудом на ногах офицер, несходно находился на палубе, самостоятельно управляя с ослабевшей командой кораблем и довел пакетбот «Св. Павел» до Авачинской губы!

Команду «Св. Петра» собрали и убедили, что это Камчатка. Решили высаживаться на увиденную землю, направились прямо к видневшейся у берега бухточки. Поднялось волнение. Пакетбот потащило прямо на видневшиеся впереди в брызгах волн камни. Запаниковали. Отдали один якорь - якорный канат порвало, отдали второй - якорный канат порвало. Начали готовить последний третий становой якорь, но Бог смилостивился и пакетбот «Св. Петр» подогнало штормовой волной к кипящим в камнях бурунам и перекинуло в тихую уютную бухточку. С трудом высадились на берег необитаемого, неизвестного, скалистого острова, где встретились с никогда не видевшими человека каланами,

котиками, сивучами, тысячами песцов, и почти дающимся в руки куропатками. И что важно отметить, медленно и важно разгуливающими огромными морскими коровами, непрерывно жующими морскую капусту, один из немногих в мире ареал распространения которых обитал именно на этом острове. С 7 ноября начали высадку на берег.

9 ноября переправили на носилках Беринга и разместили в отдельную палатку. Команда разбилась на товарищеские группы, и далее жили самостоятельно, группами: строительство жилища, добыча охотой, рыбалка, поиск плавника на дрова. К 12 членам экипажа, умершим еще в море, добавились и на острове - 8 декабря умер начальник Второй Камчатской экспедиции, командир пакетбота «Св. Петр» капитан - командор Витус Йонассен Беринг. К весне 1742 года, из 75 членов экипажа в живых осталось 46 человек, морякам удалось построить из имеющихся стройматериалов небольшое судно класса «гукор», на котором, в августе того же года, пройдя порядка 250 км., достигли вожделенной Авачинской губы.

На место лагеря экипажа пакетбота «Святой Петр» в бухте Командор острова Беринга в 1979-81 годах под патронажем Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока, в лице научных сотрудников Г.Л. Силантьева и ВД. Линькова проводились дебютные изыскания, получившие неоднозначную оценку специалистов

в дальнейшем. На тот момент исследователями из Владивостока была описана номенклатура собранных предметов - несколько сотен единиц: железные части пакетбота, посуда, детали одежды и обуви, предметы вооружения, канцелярские принадлежности, приборы и штурманский инструмент, личные вещи, монеты, предметы, предназначенные для подарков жителям Америки, часть коллекции, собранной во время плавания. Было идентифицировано 11 и поднято 7 пушек.

Бухта Командор - святыня Российского флота. Для экспедиции «Беринг – 91» главной задачей стал поиск могилы Беринга. Доктор исторических наук Борис Петрович Полевой, как представитель Ленинградского научного центра в Академии наук СССР и ведущий специалист по истории географических открытий на Севере, Дальнем Востоке и в Северной части Тихого океана, подключился к научной подготовке экспедиции «Беринг - 91» и предложил включить в экспедицию подводно – археологический отряд из общества «Память Балтики», под командой К.А. Шопотова.

Солнечным днем 23 июля 1991 баржа Командорского зверозавода приткнулась к отмели бухты Командор: мы зачарованно смотрели на раскинувшуюся перед нами долину, невысокие горы, вьющейся среди зарослей кустарникового ольховника речки – 250 лет так же с моря увидели эту же бухту и моряки пакетбота «Св. Петр»!

Остров Беринга имеет длину около 90 км и ширину – 18 км. В прибрежных водах встречается около 17 видов китов, установлено 180 видов и подвидов птиц, 55 из них гнездятся на островах. На необитаемых островках Топорков и Арий Камень – царство птиц. Символом островов, пожалуй, является вездесущие песцы, обитают сбежавшие из зверозавода норки и бродят одичавшие стада оленей. Крупных хищников нет, пожалуй, кроме человека. Климат на островах – океанический, погода – взрывная.

Перетащили на берег скарб экспедиции, быстро раскинули палаточный городок и приступили к работе. На основе ранее изученных архивных документов и, прежде всего, выписок из шканечного журнала пакетбота «Св. Пётр»,

на карту бухты Командор было нанесено место якорной стоянки корабля перед тем, как его 28 ноября сорвало с якорей и выбросило на берег. С помощью теодолитов установили ведущий и секущий створы и по ним выставили буй в точке вероятного нахождения якорей.

Выстроив район поиска квадратом 800 х 800 метров с центром в точке вероятного нахождения якорного поля, мы начали его тщательное подводное обследование. Поставив для ориентировки буи и сетку из концов, щедро вынесенным Беринговым морем от рыболовецких сетей, в основном - японских, поиск вели методом буксировки аквалангиста за шлюпкой. Аквалангист шел за буксиром под водой, обследуя полосу шириной не более 5 метров, что определяла видимость в подводном положении. В течение 10 дней, когда позволяла погода, с расчетом перекрытия, через каждые 3 метра был обследован весь район нахождения якорей. Глубина поиска – до 15 метров, температура воды на глубине 5-7^0 С. В этих условиях аквалангист мог находиться под водой не более 50-60 минут. Работы прерывали только по условиям шторма. В такие дни готовили буи и концы от рыболовных сетей для системы координирования района поиска, проверяли технику и снаряжение аквалангистов, мучились с компрессором «Старт» на котором сидел Александр Рубайло, так как при выгрузке с «Академика Курчатова» умудрился подвернуть ногу, и помогали сухопутным археологам на трудоёмких работах. Наша отважная аквалангистка, кстати, преподаватель музыкальной школы, Марина Михайлова с

особым удовольствием работала в раскопе, напоминающем небольшой окопчик, где Черносвитов вел поиски следов неолита… Валера Дронов, благодаря своей физической мощи, трудился по подъему пушек, на поиск якорей пакетбота «Св. Петр» независимо от погоды шли К.А. Шопотов, В.Н. Поляков, Д.Ю. Столбов, И.А Пятериченко.

В последний день нашей работы в бухте Командор мы наблюдали интересное атмосферное явление, которым постарались воспользоваться. С утра восстановилось безветрие, зеркало бухты ровное, без единой морщинки, только со стороны океана вал за валом накатывалась могуче-тяжелая зыбь – предвестник надвигающегося шторма. Все вокруг в природе застыло в состоянии какого-то напряженного ожидания. Сборы аквалангистов оказались скорыми, мотор шлюпки к нашему изумлению завелся сразу и мы через несколько минут оказались в районе поиска, ставший близким и родным, как собственный огород. Нас поразило странное явление моря: все дни работы видимость под водой не превышала и 5 метров, а сейчас до глубины 17 метров мы отчетливо видели дно, покрытое волнистыми песчаными валами, редкую растительность, т.е. видимость полная! Даже увидели на глубине 15 м и подняли ранее потерянный водолазный нож! Решили не производить спуски аквалангистов, а осмотреть весь свой район исследования с нашей резиновой лодки под мотором. Не прерываясь на обед, до вечера мы заново обследовали весь заданный нам район поиска параллельными, а затем перпендикулярными галсами.

Выявили, что, в основном, в бухте ровное, песчаное, чистое дно, ближе к рифам – мощные заросли капусты, практически отсутствуют морские ежи и морские звезды, в обследуемом районе на поверхности дна якорей нет.

Исходя из того, что после недавно прошедшего землетрясения, находящиеся на берегу, на песчаной лайде, пушки пакетбота «Св. Пётр» ушли под слой песка на глубину до 4 метров, то существует полная вероятность, что под воздействием волновых толчков, движения песка, якоря пакетбота ушли глубоко в песок на дне бухты Командор. Даже в случае обнаружения якорей магнитометром, достать их из слоя песка на глубине моря 15 метров практически не реально. Перед входными рифами бухты Командор, имеющими довольно узкий проход, мористее, мы обнаружили в расстоянии примерно 1000 м от береговой полосы второй барьерный риф, расположенный параллельно береговой черте и покрытый мощными зарослями капусты. Это, наверняка, и определило те записи в документах членов экипажа пакетбота «Св. Петр»: «Перебросило через риф», и «протащило между рифами». Через первый барьерный риф пакетбот перебросило волной, а в проход между образующимися подкову береговыми рифами протащило. Наши натурные наблюдения района бухты Командор позволили более правильно воссоздать картину входа в бухту пакетбота «Св. Петр» в штормовую ночь 5 ноября 1741 года.

Благодаря преподнесенному подарку природы, мы полностью закончили поставленную задачу по поиску якорей пакетбота «Св. Петр»: провели тщательную визуальную подводно - археологическую разведку на площади в несколько тысяч квадратных метров акватории бухты Командор острова Беринга. Целью разведки было

обнаружение утерянных пакетботом «Св. Петр» якорей, однако найти их не удалось. Есть все основания полагать, что якоря погребены под современными песчанно - галечными отложениями. В ходе работы на прибрежной косе бухты Командор мы собрали остатки фрагмента палубы «Св. Пётр», найденного мною в приезд в бухту Командор год назад и переданы: одна часть в Краеведческий музей села Никольское, а вторая часть - в Краеведческий музей города Петропавловска - Камчатского. В единственном на острове Беринга селе Никольском, являющемся Алеутским национальным центром, у берега Берингова моря, на исторической площадке Музея установлено три памятника Витусу Берингу.

Далее наш подводно - археологический отряд перебазировался к озеру Саранному, находящемуся в 10 км от села Никольского, для определения места вероятного нахождения американского самолета типа «Каталина». В 1944 г. при бомбардировке японских островов он был поврежден зенитным огнем, не мог долететь до своей авиабазы Дач-Харбор на Алеутских островах и сел на озеро Саранном. Севший рядом напарник снял экипаж, расстрелял «Каталину» и она легла на глубину 12 метров. Все это, якобы, наблюдали два алеута, благоразумно укрывшихся за ближней сопкой. По скудным и разноречивым данным, собранным нами в поселке, и изучив топографию Саранного, мы выставили буй в точке примерного района гибели самолета.

Трое суток вели подводный поиск тем же методом буксировки аквалангиста за шлюпкой. Условия поиска значительно хуже: видимость под водой – всего 2 метра. Очевидно, что вести поиск в обширном районе при такой видимости можно только техническими средствами с маломерных судов, используя либо поисковый гидролокатор, либо магнитометр. Мне удалось облететь озеро на вертолете, но пресная вода озера Саранного, когда солнце скрылось за облаками, была непроницаема. По просьбе директора Командорского зверозавода товарища П.М. Мазиева одни сутки в нашей работе мы выделили для производства подводной фотосъёмки опытного участка выращивания мидий на озере Гладковском острова Медный. Побывать на Медном, в бухте Преображения - большое счастье! Подводную фотосъемку произвели Александр Рубайло и Дмитрий Столбов. Фототехника сработала хорошо. Слайдовские пленки проявлены. Качество съёмок отличное. Серьезный интерес к нашим работам проявили председатель Райисполкома товарищ С.И. Мечетин и музей села Никольского. Они видят в наших работах начало подводно-археологических исследований бухт Командорских островов и убеждены, что они дадут большую информацию, уточняющую историческое прошлое острова Беринга и острова Медного.

А московские археологи тем временем вели поиск оставшихся в песке лайды четырех пушек с пакетбота «Св. Пётр», исследовали район базирования экипажа пакетбота, но главным для них был поиск могилы Беринга. Станюкович

начал искать могилу Беринга на левом низменном берегу речки Командор, недалеко от её впадения в бухту Командор Берингова моря. Он четко определил небольшой участок, где брали пробы грунта, считая, что если наткнуться на останки похороненных членов экипажа пакетбота, то химический анализ покажет: да, здесь захоронено что-то теплокровное, правда, возможно, человек, а возможно котик или песец. На вопрос Станюковичу, почему именно в этом малом конкретном участке берутся пробы, он от прямого ответа уклонился. А причем здесь «теплокровные»: ведь от человека за 250 лет наверняка сохранились только кости? В наш лагерь в бухте Командор прибыл секретарь газеты «Камчатская правда» Жилин М.Я. и мы с ним сразу как – то высказали сомнение в научной обоснованности этих работ.

Наконец, уже после того как и оставшиеся четыре пушки были найдены и подняты, и на предполагаемом месте захоронения моряков с экипажа Беринга всё было покрыто пробными шурфами, и мы заканчивали работу в бухте Командор, на горизонте появился красавец - пограничный сторожевой корабль «Имени 70 - летия погранвойск КГБ»! На корабле А.В. Шумилов доставил команду датских археологов. Мы сразу стали называться «Советско – датская экспедиция «Беринг – 91», а Шумилов оказался главным начальником. Шумная, но организованная высадка, знакомство и быстрое бытоустройство наших новых коллег. В составе датской группы прибыли: Оле Шёрринг – директор исторического музея из Хорсенса, где родился капитан - командор Витус

Йонассен Беринг, Клаэс Скат – Рёрдам – потомок Витуса Йонассена Беринга, Альбретхсен Свен Эрик – археолог, национальный музей г. Копенгагена, Петерсен Сёрен Готтфред – археолог, Орла Мадсен, Хаткорн Лаурсен Марти – журналист, Петерсен Стен Тофт – переводчик, Андерсон Хенрик, Йергенсен Джеспер Вестли – форокорреспондент, Сирз Дэвид Гордон – американский журналист.

Мы еще застали ход работы археологов, но вскоре убыли к озеру Саранному, поэтому официальное описание поиска могилы Беринга представляю так, как изложено профессором Звягиным В.Н. и историком - географом Епишкиным С.М. в известном сегодня очерке «Четверть тысячелетия спустя».

Примечания:

1. Стеллер Г.В. Дневник плавания с Берингом к берегам Америки 1741 – 1742.М. Издательство «ПАN».1995.С.154.
2. Шопотов К. А. Великий русский мореплаватель Алексей Чириков. Издательство «ГеоГраф» Санкт-Петербург. 2005. С. 93.
3. Ваксель С. Вторая Камчатская экспедиция Витуса Беринга. М -Л;. 1940 .С.70 – 71
4. Стеллер Г.В. Дневник плавания с Берингом к берегам Америки 1741 – 742. М. Издательство «РАN».1995. С. 90 – 92.
5. Голубев. Г.Н. Колумбы росские. М. Советский писатель. 1989. С. 299.
6. Свен Ваксель Вторая Камчатская экспедиция Витуса Беринга. Издательство Главсевморпути. Ленинград - Москва. 1940.С.144.