

Райнс В. Подводный мир Латвии. Взгляд гидроархеолога //Изучение памятников морской археологии. - СПб., 2004. - Вып. 5.

Историческая справка. Первыми подводно-историческими работами в Латвийских водах можно смело назвать исследования отставного офицера Российской армии Гартнера в 1913–1914 годах на месте гибели российского линейного корабля «Москва» в 1758 г. у Зиемупе, Либава (Известия императорской археологической комиссии, 1914).

Последующие исторические и политические события надолго закрыли путь исследователям в морские глубины Латвии. Только предшественники современных собирателей металлолома в 30-е годы прошлого столетия и после второй мировой войны (ЭПРОН) активно действовали на затонувших судах, превращая когда-то гордых покорителей морей в груды металла, независимо от их исторической ценности.

К счастью для морских археологов и историков, любители металла мало интересовались остатками парусников или сильно проржавевшими корпусами кораблей, да и песок довольно скоро покрывал то, к чему не успели приложить свою руку подводные предприниматели.

Законодательство. Затонувшие корабли охраняет закон Латвийской республики «**Об охране памятников культуры**», который гласит все, что находится в земле и в водах Латвии, принадлежит Латвийской республике. Суда старше 50 лет считаются историческими. Это положение вызывает неоднозначную реакцию у наших иностранных партнеров. Ведь в латвийских водах лежит только 6% латвийских судов. Большая же часть – иностранные. Из них: 25% – английские, 21% – немецкие и 20% – российские (цифры приблизительные). Еще до вступления в ЕС, шведы предъявляли серьезные претензии к нашему законодательству, не учитывая исторических особенностей нашего региона. Один из примеров – потопленный в 1944 году в районе Вентспилса военный транспорт «Маеро». (Богатырёв, Стрельбицкий, 1994: 14). Он (по нашим данным «Маеро» до 1940 г. принадлежал Эстонскому пароходству), под немецким флагом, вез награбленное из России , в том числе шведских бронзовых львов XVII в. из Нарвы. Кто ответит на вопрос: субъектом какого права является это судно и его груз? Ясно, что после вступления в ЕС и подписания международных конвенций, с местными законами вряд ли будут считаться. Уже сейчас Центром подводной археологии подготовлены рекомендации для Государственной инспекции по охране памятников культуры, позволяющие не только исправить существующие разночтения внутреннего законодательства, но и адаптировать его к международным юридическим нормам, в том числе конвенции ЮНЕСКО по охране подводно-исторического наследия.

Центр подводной археологии – что это? К сожалению, ни проблемы законодательства, ни вопросы подводной деятельности на исторических объектах в Латвии не решаются государственными структурами и их решение не финансируются из государственного бюджета. Этим занимается Центр подводной археологии Юрмальского городского музея в тесном и активном сотрудничестве, как с государственными структурами, так и со всеми заинтересованными организациями в Латвии и за границей. При этом вся тяжесть финансового и технического обеспечения ложится на тот же Центр.

Еще не была восстановлена Латвийская республика со своим законодательством, границы Латвии еще охраняли советские пограничники, а подводные исследователи уже начали изучать (с любезного разрешения КГБ) исторические объекты под водой и определять способы их защиты. Ведь места гибели кораблей с давних времен и по сей день привлекают внимание многих людей: историков и предпринимателей, подводных туристов и профессиональных водолазов, искателей сокровищ и авантюристов, интересы которых могут резко отличаться.

Как решать возникающие из-за этого проблемы изучения и сохранения национального достояния, которым без сомнения являются затонувшие корабли? Уже 15 лет Центр пытается дать ответы на эти вопросы.

Кладбища кораблей. Только в последние годы Центр, изучая затонувшие в латвийских водах корабли, попробовал дать определение этой особой группе исторических памятников – кладбищам кораблей – где покоятся суда и их экипажи (Rains, 2003).

Изучение такого рода комплекса не связано с каким-либо историческим периодом времени или историей конкретного судна, а скорее с характеристикой места гибели и причинами этого. Нами были предприняты попытки найти наиболее правильный путь по изучению и сохранению кладбищ кораблей, что актуально для большинства стран Балтийского региона. В процессе изучения этих объектов наметились три направления: исторический, гидрографический и коммерческий.

Для нас, без сомнения, основным является исторический, принимая во внимание уникальность подобных комплексов и необходимость их сохранения. Однако нельзя игнорировать и другие аспекты – гидрографический и коммерческий.

Гидрографов интересует безопасные условия движения кораблей, причины их гибели и устранение этих причин. В историческом плане у гидроархеологов и гидрографов этот интерес совпадает и может являться основой для успешного сотрудничества.

Примером такого сотрудничества стали с 1998 года совместные латвийско-шведские экспедиции (на судах «Altair» и «Jacob Hagg») для определения районов сосредоточения затонувших судов (Rains, 2002). Найденные десятки кораблей, а так же, собранная перед этим информация, позволили определить такие места в латвийских водах. Все данные были переданные в Морскую администрацию Латвии и послужили поводом для выработки совместной с Государственной инспекцией по охране памятников культуры инструкции по решению дальнейшей судьбы затонувших кораблей.

Затонувшие корабли и их груз представляют собой значительный коммерческий интерес. Предприимчивые люди часто рассматривают кладбища кораблей как место, где можно неплохо заработать на постоянном интересе искателей сокровищ, любителей подводного туризма и экстрима, а также продав их как груды металлолома якобы никому не принадлежащую. Варварские действия на затонувших судах приводили к их разграблению и даже уничтожению. Примером может служить найденный в 1995 году немецкий транспорт «Эльбинг 3» (Rains, 1996) и включенный в список вновь открытых памятников культуры в 1997 году. Впоследствии он был разграблен в результате интенсивного посещения подводными туристами и теперь быстро разрушается.

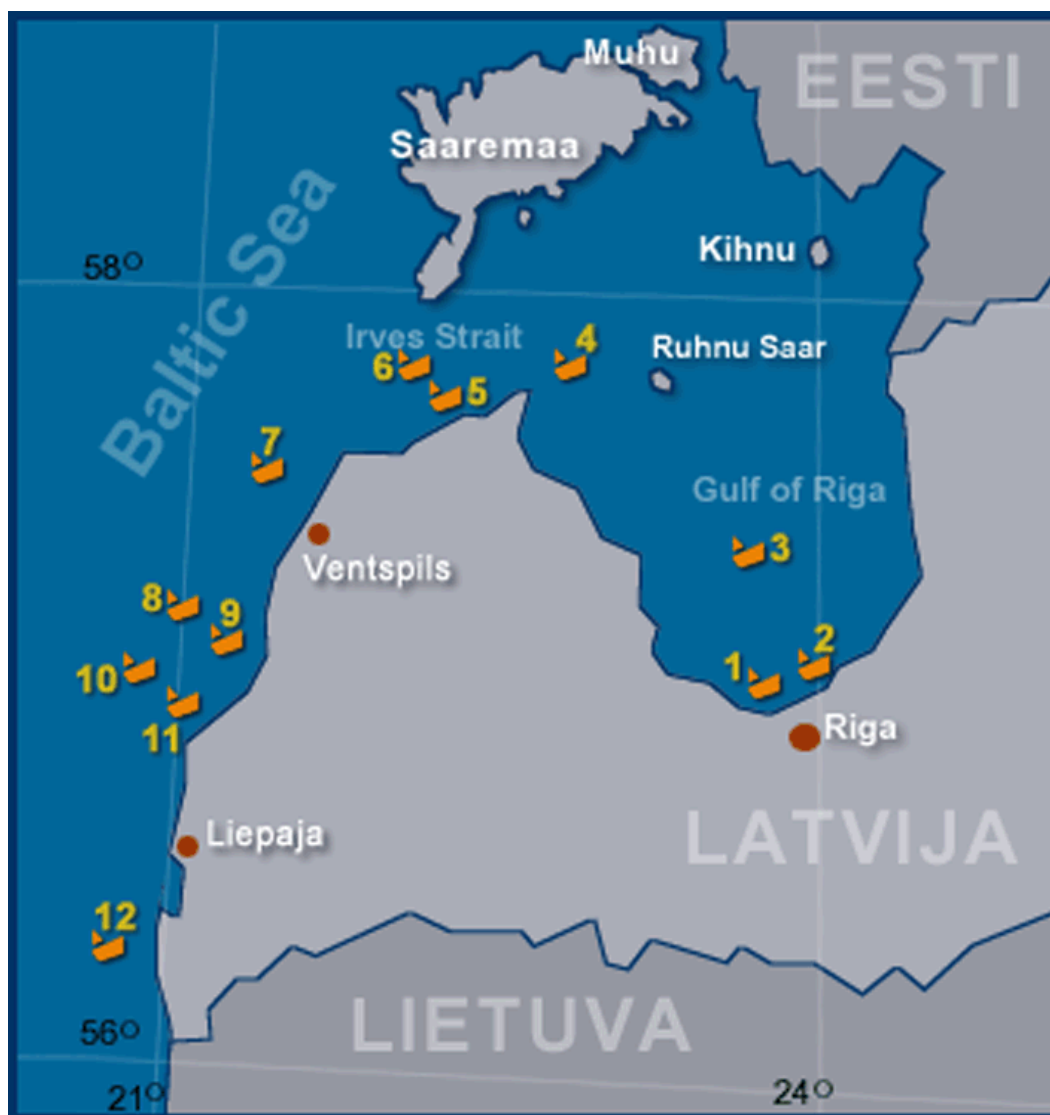


Рис. 1. Места массовой гибели кораблей в латвийских водах

Неплохую прибыль приносят и так называемые экскурсии ныряльщиков на затонувшие корабли. Однако, погоня за большими деньгами часто заставляет пренебрегать правилами безопасности, что влечет за собой несчастные случаи с ныряльщиками. Немалую опасность таит в себе груз многих из лежащих под водой военных судов, а так же судов – целей, оставшихся после ухода Советской армии из Прибалтики. Это: мины, снаряды, бомбы и химическое оружие.

Всё чаще Латвию посещают и искатели сокровищ. Первая, хорошо оснащенная группа из Германии, (фирма Explorerdiving) появилась у мыса Колка в 2002 году с целью найти затонувшие в 1625 году корабли шведской эскадры адмирала Флеминга. Немецкие искатели приключений были очень неприятно удивлены, когда после первого спуска, на берегу их встретили как представители государственной инспекции по охране памятников культуры с группой водолазов, так и Латвийское телевидение с береговой охраной. После предупреждения о том, что нарушены, как минимум, три закона Латвийской республики, этой группе стало неинтересно дальнейшее пребывание в Латвии.

Исследование кладбищ кораблей имеет ещё один очень важный аспект – моральный (гуманитарный). Ведь мы имеем дело не только с утонувшей техникой, но и зачастую с местом гибели экипажей кораблей. Там, в глубине, погребены сотни и тысячи людей. Судьба многих из них до сих пор неизвестна. Могут ли только историки определить, кому принадлежит право вмешательства в такого рода погребения – государству, какой либо организации или близким погибших? После консультаций с посольствами заинтересованных стран, для нас этот вопрос всё ещё остается открытым.

Факторы способствующие возникновению кладбищ кораблей. С появлением возможности нырять в Балтийском море, ныряльщики обнаружили места концентрации затонувших кораблей и их остатков. Естественно у историков появились вопросы, в чем причина гибели кораблей в определенных местах, главные из которых в Латвии – Рижский залив у входа в устье Даугавы (Daugavgrīva, Dunemund), мыс Колка (Tumisnis, Domesness), побережье пос. Сикрагс (Ирбенский пролив), Акменьрагс (Steinort) и прибрежные воды Лиепай (Libau) (Laumane, 1996) .

Понадобилось более десяти лет работы Центра, чтобы сделать какие либо выводы. Первые сведения о морских катастрофах в латвийских водах относятся к X веку. Скандинавские руны сообщают о гибели кораблей с богатым грузом отважного викинга Свена у мыса Колка (Laumane, 1996). Средневековые описания Курземского побережья предупреждают об опасности для мореплавания, имея в виду, как природные условия, так и распространенное в этом регионе пиратство (Eriksson, Miekkaavaara, Nurminen, Raurala, 1988: 10). К сожалению, сведения о средневековых морских катастрофах и их причинах, в Латвийских водах, очень скудны и не могут быть использованы как надежный материал для подводного поиска.

Более или менее систематизированные сведения на эту тему появляются с начала XIX века. Однако непрерывные войны, проходившие до 1945 года на территории нынешней Латвийской республики, нанесли существенный ущерб архивным данным. Только сейчас началась серьезная работа по составлению общего регистра подводно-исторических объектов в латвийских водах. Без сомнения затонувшие корабли занимают в нем главное место, как наиболее ценный источник информации соответствующего времени.

На основании предварительного анализа морских катастроф в латвийских водах можно говорить о двух основных причинах возникновения кладбищ кораблей. Во-первых, это природные условия и стихийные бедствия, во вторых – деятельность людей. Характеризуя латвийские прибрежные воды можно указать на главные причины гибели кораблей, это: небольшие глубины, длинные песчаные или каменистые отмели (до 6-8 км) вблизи морских путей, отсутствие естественных и удобных убежищ для судов в случае стихийных бедствий (бухт, заливов), как и недостаток маяков и навигационных обозначений морских путей. Следующий фактор зависел только от людей. Ни огромный опыт моряков, ни все более совершенное навигационное оборудование не могло гарантировать безопасный проход из Балтийского моря в Рижский залив, тем более на заре мореплавания, когда этот район находился под пристальным вниманием куршских мореходов, не делавших различия между добычей с немецких торговых когов или с судов коллег по разбойному промыслу – викингов.

Среди известных сотен затонувших кораблей, большинство пошло на дно или было специально затоплено, перекрывая входы в гавани и фарватеры во время двух последних мировых войн.

Формировали кладбища кораблей суда, стремившиеся, покинув порты Лиепаи, Вентспилса и Риги, найти убежище в Финском заливе. В результате непрерывных атак немецкой авиации, подводных лодок, большая часть из них осталась под водой среди минных полей по пути от Лиепаи до Кронштадта. В конце последней мировой войны шел обратный процесс – бегство в Германию. Теперь уже немецкие транспорты, груженные военной техникой, ранеными и беглецами, а так же награбленным, шли на дно, пополняя интернациональный состав затонувших кораблей (Schon, 1989: 38).

Дайвинг в исследовании кладбищ кораблей. В Латвии любительский дайвинг появился одновременно с профессиональными подводными историческими исследованиями. Тем более, что первый дайвинг – центр «Аквашельф» возник по инициативе и при участии Центра. Общая стартовая позиция способствовала тесному сотрудничеству в области организации цивилизованного подводного туризма, что редко приводило к нарушениям закона Латвии «Об охране памятников культуры». Небольшое количество любителей нырнуть и их постоянное участие в обследовании затонувших судов, под руководством историков, помогало избежать серьезных конфликтов. Мы, как и в других морских странах, искали и продолжаем искать наиболее эффективные и наименее болезненные пути подводно-исторических исследований, не закрывая возможности и не запрещая ныряльщикам – любителям прикоснуться к тайнам истории на дне Балтийского моря.

Появление у нас многих тысяч дайверов (после вступления в ЕС и создания в Латвии комфортных баз для подводного туризма) уже сейчас заставляют морских археологов и туристические агентства упорядочить развитие подводного туризма, сделав его законным, безопасным и привлекательным.

Объекты. Чем же могут быть интересны воды Латвии? Конечно не подводными пейзажами и теплой водой. Интерес представляют затонувшие корабли, их судьба и тайны которые они унесли с собой. Да и любителям экстрима есть где развернуться. Глубины до 60 м, отсутствие видимости, ледяная вода даже в самые жаркие летние дни и суда покрытые сетями как саваном – вот и адреналин с избытком.

Однако не обязательно проверять себя на пределе. Экстремальные погружения – это для некоторых. Большинство предпочитает и воду теплее и видимость получше, да и сеток поменьше. Сейчас предпочтением у Латвийских дайверов пользуются семь объектов.

Глубины от 7 до 30 м, возраст кораблей от 200 до 60 лет и базы на берегу уже несколько лет постоянные. По установившейся традиции за охранный режим на подводных объектах отвечает инструктор – гид, организующий ныряние и сопровождающий группу. Чаще всего те же инструктора информируют Инспекцию по охране памятников культуры Латвии о замеченных нарушениях и стараются их предотвратить. Ведь это их бизнес. Намного серьезней стоит вопрос о безопасности такого отдыха. При этом ни один из затонувших кораблей в районах Ужавы, Павилосты, Колки и т.д. не подготовлен по-настоящему к посещению подводными туристами.

Например, найденный в 2000 году большой немецкий транспорт (наиболее популярный объект, условное название «Адольф Гитлер»), находится на глубине 27 м, в 11 км от берега. Он сильно поврежден и его трюма наполнены минами. Менее опасный, но уже 7 лет представляющий загадку, немецкий

транспорт «Эльбинг Ш» (наскочил на мину в 1941 г.). На посуде судна тщательно стерта свастика, а недалеко от патефона найдена пластинка с речью Л.И.Брежнева о победе СССР над фашизмом (возможно, это шутка какого-то ныряльщика). К сожалению, не удалось проявить найденную на том же судне пленку в фотоаппарате и сделать фотографии. Лежащее на глубине 10 м и относительно безопасное для погружений судно является привлекательным объектом для начинающих подводников.

Искусственный остров в 5 км от берега в районе мыса Колка и построенный на нем во второй половине XIX века маяк спасли многие суда и людей от гибели. Но это – одно из самых опасных и коварных мест Балтийского моря, стало последним прибежищем для сотен, а может быть и тысяч затонувших кораблей. Один из них, парусник (предположительно XVIII века), рядом с этим островком, несмотря на небольшую глубину (7 м) и сильное течение, очень неплохо сохранился и тоже готовится, в комплексе с маяком, для превращения в один из туристических объектов.

Поиск. Помимо известных ныряльщикам объектов для них есть возможность самим сделать интересные открытия в латвийских водах. Знаменитая шведская эскадра Флеминга потеряла в бурную сентябрьскую ночь 1625 года 10 из своих 15 кораблей у мыса Колка. Их поиски велись с момента катастрофы, а последние, упомянутые выше, искатели сокровищ появились здесь в 2002 году. Но, как и их шведским коллегам в 1939 году, им не повезло. Работы морских археологов, при раскопках предполагаемого судна этой эскадры, в 1999 году, ситуацию не прояснили, а только подогрели интерес к последующим поискам (Rains, 2000). То же самое можно сказать и о гибели 8 судов российского десанта с казаками в том же районе в 1805 году (Сарычев, 1808: 135), тем более что у Колки есть затонувший корабль, который местные жители называют – «Казацкий».

Попытки продолжить исследование места гибели в 1758 году упомянутого линейного корабля «Москва» привели к находке части большого судна (размеры – 25 м в длину и 7 м в ширину) в предполагаемом месте. Однако, через год, когда попытались отснять возможные остатки этого корабля (в рамках проекта «Макаревич и Акватекс», Рига), обнаружить его не удалось. Обычная история в латвийских водах. Еще более интригующей является информация о сборке и испытаниях одних из первых в России подводных лодок на заводе Тосмаре в Лиепае, утопленного такелажа с царской яхты «Полярная звезда», плюс рассказы о подводном туннеле 2,5 км от завода в море. Эти легендарные сведения проверяются в ходе подводных работ в районе Лиепаи. Уже первые подводные работы в Лиепайской морской крепости не подтвердили многие из них и показали сложность последующих исследовательских работ. Проведенные же геологические исследования свидетельствуют о наличии значительных подземных помещений и коммуникаций, часть из которых заполнены водой (Rains 2003).

Не секрет что любые воздействия на затонувшие суда, как археологов, так и ныряльщиков ведут к необратимым изменениям исторического места и его окружения. Иногда это приводит к их потере. Значительно масштабней и более деструктивной может быть непродуманное изучение и проверка кладбищ кораблей военными структурами. Без участия историков, порой уничтожаются важные свидетельства ушедшей эпохи. Где проходит граница между желанием открыть новые тайны и разрушением довольно хрупкого подводного мира предстоит определить нам – историкам и дайверам, без которых многие подводные тайны так и не были бы открыты.

The underwater world of Latvia: a hydroarchaeologist's view.

Investigations of underwater historical objects started in the waters of Latvia in the beginning of the 20th century. However, because of wars and the borderland position of the Latvian coasts, these studies were not continued during the Soviet period. Historical documents presenting reliable information on wrecked ships have been appearing since the 19th century. Active investigations of shipwrecks had been started by the Centre of Underwater Archaeology of the Jurmala City Museum not long before Latvia regained its independence. Expeditions of recent years, including those carried out in cooperation with Swedish colleagues, as well as the development of diving, have resulted in the discovery of a number of shipwreck cemeteries. At present, the immediate task is that of their preservation and utilization to obtain scientific information and for the development of underwater tourism. These activities, however, should be planned so that the underwater historical objects would suffer no damage.

БИБЛИОГРАФИЯ

Богатырев, Стрельбицкий, 1994 – Богатырев С.В., Стрельбицкий К.Б. Потери Флотов Противника на морских театрах военных действий в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Архив Второй Мировой. 1994.

Известия императорской археологической комиссии, 1914. – Известия императорской археологической комиссии. Прибавление к выпуску 52-му. СПб, 1914.

Сарычев 1808. – Сарычев Г. Дневные записки плавания вице-адмирала Гавриилы Сарычева по Балтийскому морю и Финскому заливу в 1802, 1803, 1804 и 1805 годах. СПб, 1808.

Ericsson, Miekkaavaara, Nurminen, Raurala, 1988 – Christoffer H. Ericsson, Leena Miekkaavaara, Juha Nurminen, Nils-Erik Raurala. The Routes of the Sea. Helsinki, 1988.

Laumane, 1996 – B. Laumane. Zeme, jūra, zvejvietas. Zvejniecības leksika Latvijas piekrastē. – Rīga, 1996, p. 142, 152, 157.

Laumane, 1996a – B.Laumane. Zeme, jūra, zvejvietas. Zvejniecības leksika Latvijas piekrastē. – Rīga, 1996, p. 151.

Rains, 1996. – V. Rains. Zemūdens arheoloģijas pētījumi Latvijā. Zinātniskās atskaites sesijas materiāli par arheologu 1994. un 1995. gada pētījumu rezultātiem. – Rīga, 1996, p. 91–93.

Rains, 2000 – V.Rains. Arheologu pētījumi Latvijā 1998. un 1999. gadā. Kuģa vraka izrakumi pie Kolkasraga. – Rīga, 2000, p. 333–336.

Rains, 2002. – V.Rains. Kuģu kapsētas Latvijā, to veidošanās un pētījumi. Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2002. Rīga, 2002, p. 320-324.

Rains, 2003. – V.Rains. Referats «The Cemetery of the Ships. The Paradise for Underwater Archaeologists or the Dump of Metal Scroops». The conference « The use of natural sciences and new methods and technologies in archaeology» in Trakai, Lithuania, may 9th 2003.

Rains, 2003a. – V.Rains. Pārskats par zemūdens pētījumiem Liepājas jūras cietokšņā 2003. gadā.

Schon, 1989 – Heinz Schon. Flucht über die Ostsee 1944/45 im Bild., Stuttgart, 1989.