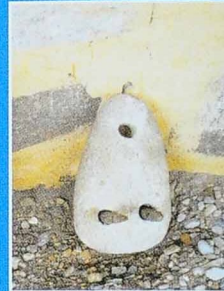
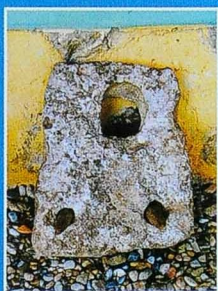


# Сокровища Черного моря



## ИЛИ **ЯКОРЬ** важнее всего

*Игорь ДМИТРУК  
Фото автора и Игоря МЕЛЬНИКА*

## *Он и вправду необычен, этот морской воздух....*

А вот и гидробиологическая станция Одесского Национального университета им. И.И. Мечникова, стоящая на крутом берегу, с которого открывается вид на одесский рейд. Прежде чем войти внутрь скромного дома с палисадником, хочется надышаться этим свежим солоноватым ветром и окинуть взглядом необъятный небесно-водный простор. Эх, всё-таки люди, живущие у моря, счастливее нас, живущих вдали от него. Вспоминаются строки Гумилёва — лучше его не скажешь:

*Я молчу — во взорах видно горе,  
Говорю — мои слова так злы!  
Ах, когда ж я вновь увижу в море  
Синие и пенные валы...!*

**П**ытаюсь представить настроение людей, живущих не только здесь, на станции, но и по всему побережью и каждый Божий день меряющих свой кругозор морской далью...

Если кто и избран быть чуточку счастливее, так это они.

Жёсткий морской ветер несколько раз по-дружески потрепал мне волосы и поторопил открыть дверь... Директор станции Олег Ковтун, как почти все люди моря, строен и подтянут, и сразу заметно, что не одна сотня часов его жизни прошла во владениях Посейдона.

Украшением станции является небольшая коллекция якорей, размещённая между зданием станции и морем, о ней-то и пойдёт рассказ. Первой мыслью при виде удивительного собрания было: «Что-то есть в этих предметах, магнитящее внимание, что-то, достойное разгадки. Все они похожи на повторяющийся в разных вариациях магический знак, ключ к спасению».

**Олег рассказывает о каждом экспонате своей коллекции не спеша, припоминает подробности каждой удачной находки... Слушает его и задаёт вопросы Игорь Дмитрук.**

**Олег Ковтун:** Этот якорь мы подняли в районе Тарханкута. Самый большой, первый по счёту в галерее, он же самый



**Шаланды, полные кефали, в Одессу Костя привозил... Именно такими якорями пользовались отважные одесские рыбаки, которые ходили по морю на своих знаменитых шаландах**

новый в коллекции. Остальные железные братья намного старше его. В нём обращают внимание лапы — они литые, а сам якорь собран из четырёх частей. Видно, что лапы сведены ковкой в одно веретено, которое венчает скоба для выдёргивания якоря в обратную сторону. Возраст этого якоря историки определяют в 200–250 лет.

Специально на поиски якорей мы не отправляемся, получается это между делом. Мои частые погружения во время и научных работ, и кинофотосъёмки со временем заставили пристальнее вглядываться в морское дно, с большим

вниманием читать его замысловатый рельеф. Отыскать якорь в донном покрове не так просто, нужен наметанный глаз опытного ныряльщика. Если бы удалось достать все якоря, которые попадались за годы подводных погружений, то была бы собрана грандиозная коллекция. *(Поглаживает согретый теплыми лучами солнца чёрный металл, что-то вспоминает.)*

**Игорь Дмитрук:** Как же он лежал, в каком положении находился в момент, когда вы поняли, что это именно якорь?

**О.К.:** У этого, как и у большинства якорей, торчали из песка две лапы, потому что песок в море до глубины 15 метров достаточно подвижен, а на глубине 5-10 метров полуметровый песчаный слой и вовсе меняется регулярно. Несколько следующих якорей — исключение, так как они были оборваны на камнях буквально в 200 метрах от того места, где мы сейчас стоим. Если что-то попадает в песчаный слой, оно может пролежать до 300 лет, и только во время сильного шторма какая-то часть обнажается. Несколько якорей были найдены мною благодаря интуиции: заметил торчащий из песка маленький кусочек, отбил обрастания — вот вам и металл. Этот, первый, я обнаружил на глубине 22 метра. Сначала вытащил его из песка, а потом уже вместе с коллегами-водолазами мы обдумали, как эту махину (весом больше 200 кг) поднять. Применили водолазные парашюты, изготовленные из крепкого, плотного полиэтилена, армированного капроном. К парашюту сначала мощным крепёжом привязывают якорь, затем из акваланга этот парашют надувают воздухом, и после того как якорь поднимается на поверхность, его можно буксировать, а затем и вытащить на берег. Если не применять плавкран и корабли, то вручную провести эту операцию сложно, тяжёлые предметы доставить по воде с расстояния в сотни метров от берега —

работа трудоёмкая. Чтобы поднять этот якорь, сначала использовали два парашюта грузоподъёмностью 100 и 200 кг. Надули — ничего не вышло. Пришлось, как говорится, сворачивать удочки. На следующий день добавили две больших пластмассовых бочки и несколько полиэтиленовых мешков, всё это привязали к находке, надули — и якорь поддался.

На нём был слой ржавчины в несколько сантиметров толщиной, обросший мидиями да полянусами, и этот балласт весил килограммов 50, если не больше. Когда такая оболочка высыхает, то легко отбивается: удар молотком — и куски отлетают. Погрузив наше сокровище на попутную машину, мы в конце концов доставили его на станцию...

Второй и третий якоря, по мнению историков, могут внести ценное дополнение в историю Одессы. Они были найдены на гряде в районе станции прямо в камнях на расстоянии 30 метров друг от друга.

**И.Д.:** А что значит «на гряде»? Прямо в камнях?

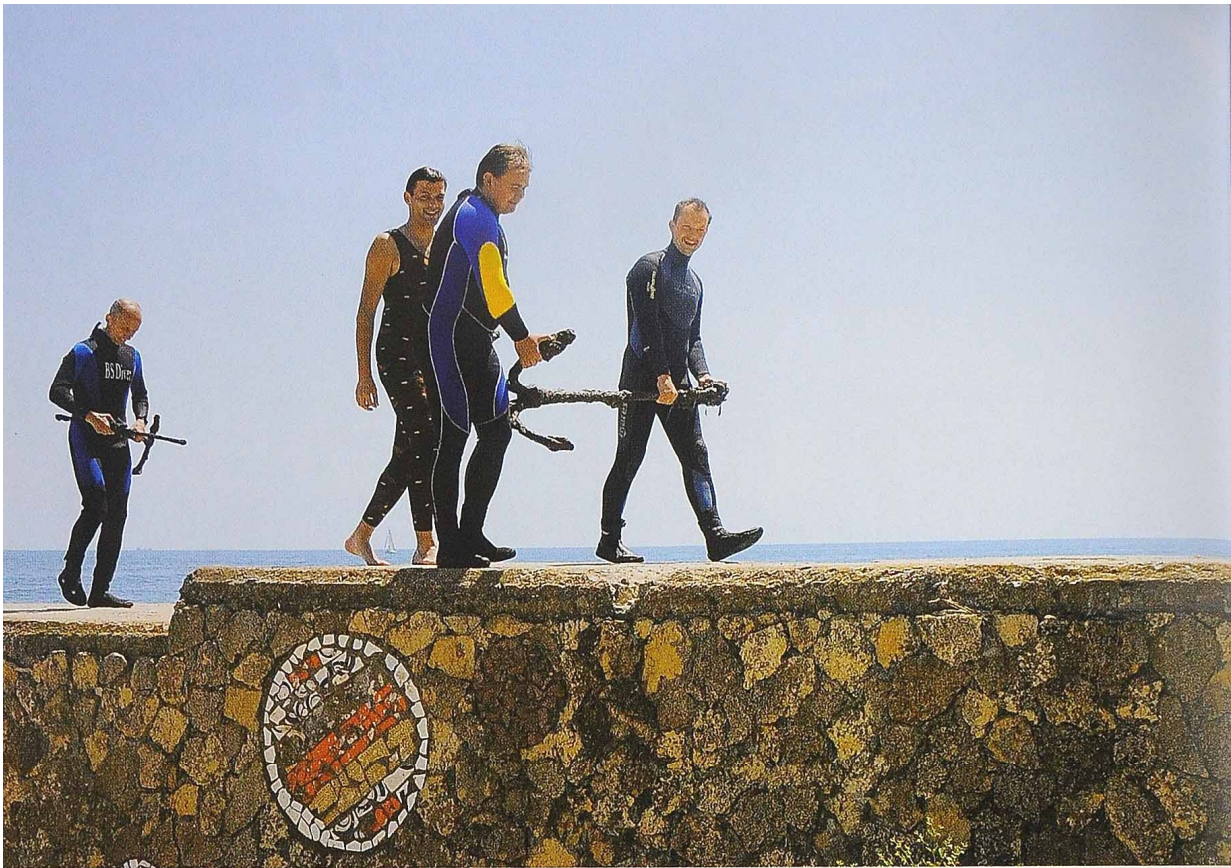
**О.К.:** В этом районе дно не везде ровное, вон туда *(показывает на море)* уходит каменная гряда. Она тянется вдоль берега и уходит в море. Это остатки разрушенных прибрежных скал, оставшихся с тех времен, когда уровень моря был ниже, чем сейчас. Двух-трёх-пятиметровые камни из природного ракушняка нагромождаются друг на друга и представляют собой гряду шириной от 30 до 50 метров. Вокруг гряды — песчаное дно. Название этому природному образованию — мыс Малый Фонтан. Когда-то он уходил в море намного дальше, теперь это всего лишь остатки мыса, на нём мы, кстати, и стоим.

Итак, второй и третий якоря были похожи друг на друга, явно походили с одного судна. Но один с разорванным кольцом. Якорные цепи очень медленно входили в морской обиход. Известно,



Извлечь хотя бы сотую долю всех якорей со дна Черного моря – вот это был бы музей!  
А почему нет? Ведь есть же в Одессе достойные продолжатели дела профессора Аронакса  
и доктора Сальватора! И убедительное тому подтверждение – талантливый гидробиолог  
Олег Ковтун (справа на обоих фото) и его друзья





**Бесценный свидетель морской истории – старинный якорь спустя несколько минут после доставки на берег**

что ещё в середине XIX века моряки и слышать не хотели о замене пеньковых тросов железными цепями. Что уж говорить о временах 400-500-600-летней давности... Лапа одного из якорей лежала под огромной каменной плитой. Он несомненно зацепился за неё и оторвался, а это значит, что судно сюда прибило штормом. У обоих якорей кольца были разорваны, явно по причине шторма.

**И.Д.:** Странно, почему не оборвалась в первую очередь пенька.

**О.К.:** Не обязательно. Якорные кольца сваривали ковкой: сначала сгибали, потом били, пока точка схождения не превращалась в сплошной металл. Вот сила шторма в самом слабом месте и разогнула этот металл, порвала его, а трос остался цел. От второго якоря, вероятно, моряки освободились, обрубив трос. Оба якоря глубоко ушли под камни, и чтобы

их достать, пришлось хорошо поработать. Их долго раскачивали, что в акваланге делать особенно трудно.

**И.Д.:** Наверное, целый день ушел на эту операцию.

**О.К.:** Скажете! Да это десятка два погружений. Если учесть, что в день под водой можно находиться 2-2,5 часа максимум, эпопея с поднятием этих якорей длилась около полугода. Сначала я их нашел, потом мы плавали вокруг них и обсуждали, что же предпринять, потом начали раскидывать камни и раскапывать песок, торчали ведь только части якорей...

**И.Д.:** А что происходило вокруг вас во время этих раскопок, какая-нибудь рыба приплывала или еще что-то было необычное?

**О.К. (оживляется):** Бычки всегда рядом, а уж когда начинаешь дно ковырять, то они со всех сторон буквально стаями слетаются и моментально находят себе в поднявшейся мути корм.

**И.Д.:** А какая видимость под водой здесь, у одесских берегов?

**О.К.:** Видимость разная, в зависимости от погоды. Обычно прозрачность воды невысокая, 3-4 метра, и она считается очень хорошей для нашего района.

**И.Д.:** Могут ли в близлежащей акватории лежать затопленные корабли?

**О.К.:** В нескольких километрах отсюда лежит какой-то колёсник, говорят, что старинный. Дело в том, что у нас очень плохо сохраняются суда, особенно деревянные. В Чёрном море обитает много животных, которые разрушают древесину. Есть, например, моллюск, которого называют древоточец. Раньше его агрессивные челюсти были настоящей напастью. Когда причалы строили из деревянных свай, да и корабли были ещё деревянные, то если древесина не была защищена, этот древоточец поселялся в ней и за два-три года пронизывал ходами. Корабли тонули, причалы рушились. Сейчас его намного меньше, опасность вроде миновала, но есть и другие любители древесины, поэтому все деревянное сохраняется очень плохо. Металл держится дольше, но по металлу, в отличие от древесины, трудно определить возраст судна. Если время постройки деревянного судна можно определить с точностью в несколько десятков лет, то металлического — только по историческим документам и аналогам, и, конечно же, по якорям, так как в разные периоды были в ходу разные модели якорей.

Ну а четвёртый якорь привезён из района Тарханкута. Он явно в недавние времена попал в руки рыбаков. Видно, как одна из вконец проржавевших лап была приварена современной сваркой.

**Олег Ковтун рассказывает много интересного о каждом обнаруженном и поднятом со дна якорю. Этот — в качестве геральдической фигуры попал на герб Одессы**

Тогда у побережья шёл активный траловый промысел. Недавно он был запрещён, потому что нарушает целостность донных сообществ. Сейчас добыча рыбы ведётся в основном пелагическими тралами, которые не затрагивают дна. Эта тенденция — сокращать количество донных тралов — популярна во всём мире. Вред таких тралов очевиден: волоочась по дну, они взмучивают и соответственно разрушают всё, что там живёт. Конечно же, если какие-нибудь якоря торчали из дна, они попадали в сети. Тралы запутывались, а когда их вытаскивали на берег, обнаруживали якорь, иногда и покореженный. Такие якоря ремонтировали





**Университетская коллекция якорей, собранная верным другом Черного моря Олегом Ковтуном и его коллегами, пополняется ежегодно. А как же иначе? Ведь только на дне близ Одессы их сотни, а быть может, тысячи**

и вскоре повторно использовали на современных рыболовных судах.

**И.Д.:** А вот огромные якоря с больших кораблей. Что можно сказать о них?

**О.К.:** Их достать практически невозможно. Я находил огромные якоря в полтонны, тонну весом. На том же Тарханкуте лежит якорь, так у него только одно металлическое веретено метров пяти, а весит он больше тонны. Эти якоря обычно с больших судов, парусников. Им лет по 200-300.

Знаю, где в ста километрах отсюда лежит латунная пятиметровая пушка, она то показывается во время шторма, то снова исчезает. Поднять её невозможно, хоть глубина небольшая, меньше пяти метров, от берега метров двести, к тому же ещё и мелководье.... Но чтобы вытянуть этот раритет на берег, нужны трактор и длинный трос. Очень трудоём-

кая работа. Скорее всего эта пушка находилась на военном фрегате, и ценность её велика.

Пятый, шестой, седьмой и остальные якоря, которые мал-мала меньше, подняты недалеко отсюда. Из них шестой наиболее интересен, так как в нём узнаётся символ Одессы. На гербе Одессы изображён стилизованный якорь основания города. Одесса ведь город молодой, и до того, как её основали, здешние воды бороздили суда генуэзцев, греков, турков, и у всех, ясное дело, были свои якоря. Так вот этот якорь на гербе — не российского флота. Он принадлежит генуэзцам. Этому символу около 400-500 лет, в те времена на месте Одессы были греческие поселения. Для герба взяли генуэзский якорь, точь в точь как этот — четырёхлапый и гладкокованный.

Кстати, четырёхлапые якоря уже двести лет не применяются из-за их неудобства. С изобретением подвижных двулапых якорей моряки вздохнули с облегчением, ведь четырёхлапые и хранить было неудобно, и использовать при поднятии на борт. Эту травмоопасную модель заменила более удобная, но и сложная в изготовлении, так как использовалось



литьё, в отличие от прежней грубойковки. История кованых четырёхлапых якорей закончилась, вероятно, еще до появления Одессы.

Седьмой якорь самый трухлявый, вероятно, он и самый древний. Хотя очень часто находку надо рассматривать с позиции сохранности. Одно дело, если якорь находился в толще заиленного грунта, был засыпан песком, — он разрушался медленно. А вот если он застрял где-то на поверхности дна, на камнях, и постоянно омывался водой, ржаветь и разрушаться ему придётся быстрее. В иле меньше кислорода, и металл поэтому защищён. После образования ржавой корки процесс разрушения приостанавливается. А если такие же металлические предметы находятся на поверхности дна, их век недолог.

**И.Д.:** Вы объехали полмира, а где-нибудь видели подобные коллекции якорей?

**О.К.:** Лично я подобного не видел нигде. Знаю, что есть небольшая коллекция в Измаиле. Там идут глубоководные работы, и со временем была собрана небольшая коллекция. В Севастополе тоже

**Прикрепив к якорю, находящемуся на дне, и наполнив воздухом подводный парашют, его доставляют к берегу**

есть коллекция. На Тарханкуте живёт один любитель, так он во дворе своего дома держит собрание якорей.. А вот в Одессе коллекции, подобной нашей, нет. Да у нас-то теперь и музея морского флота нет. Сгорел два года назад.

**И.Д.:** Это тот самый знаменитый музей, который находился в здании бывшего Английского клуба?!

**О.К.:** Да! И самое интересное, что менее чем в ста метрах от пожарища находится здание мэрии, куда каждый день съезжаются чиновники — от самого главного до «служивых людишек поменьше» (так наверняка сказал бы Салтыков-Щедрин).

**И.Д.:** А сколько у берегов Одессы может находиться якорей?

**О.К.:** Якорей здесь сотни и сотни. Часть из них мы постоянно видим. Большинство ушли под грунт и незаметны. Но иногда после шторма вдруг высовывается торчащая лапа якоря. Веретено

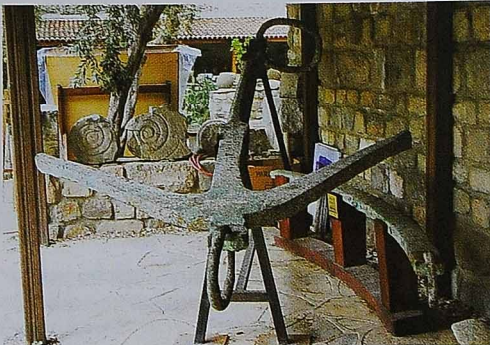




Каменный шток древнего якоря



Малый римский якорь



В любом приморском городе мира, якорь – лучшее украшение дома



Металлический шток большого римского якоря



Каменные якоря из экспозиции музея подводной археологии в турецком городе Бодрум

находится в грунте, его не видно. Недавно ребята возле станции нашли абордажную кошку в очень хорошем состоянии. Это маленький пятикилограммовый якорь, гладко кованный, без лепестков-крылышек, другими словами то, что использовали пираты при взятии судов на абордаж. находка говорит о том, что здесь, в местах активного судоходства, издавна промышляли пираты. А вот трёхпалых якорей я не видел. Знаю только, что есть два места, где из песка торчит по лапе. Ведь у четырёхпалого обычно торчит одна лапа, а вторая где-то рядом, копнул — и вот она. Положение трёхпалого иное, торчит только одна лапа, и хотелось бы такой найти.

**И.Д.:** А с чего у вас началась любовь к морю — с фильма «Человек-амфибия», или со знаменитой книги «Тени моря», или с первого ныряния где-нибудь в Аркадии или Севастополе? Ведь можно жить у моря и не стремиться в него даже нырнуть, не говоря уже о том, чтобы наплавать вдоволь.

**О.К.:** Одессит не может не любить море, а я родился и вырос здесь. Детство прошло на улице Большой Фонтан — улице, находящейся недалеко от моря. Как только меня стали отпускать одного, так первым делом мне захотелось отправиться к морю. Вот как рождаются художниками или поэтами, так есть люди, которые рождаются биологами. Ничто в жизни меня не интересовало так сильно, как морская биология. Хотя я люблю технику, биология для меня была и остаётся всем. Поступил на биофак, отслужил на флоте, потом водолазная школа, служба в Североморске на самом мощном сегодня в мире корабле — атомном крейсере «Киров» (теперь он называется «Петр Великий»). Когда-то флагман СССР, теперь он флагман России. Вернулся на гражданскую жизнь уже с профессией водолаза. В институте участвовал во всех возможных экспедициях. Побывал на всех океанах, кроме Тихого, и даже пересёк их. ●

**С**амые первые якоря были каменными. Якорь, который сам при тяге за канат переворачивается на рог, придумали на Востоке за две тысячи лет до нашей эры. Такие якоря делали сначала целиком из дерева, позже к ним добавили свинцовые штоки. Но кто же первый догадался делать их целиком из железа?

Мнения историков расходятся. Сегодня можно утверждать только следующее: железный якорь появился около VII века до н. э., вероятно, во второй его половине. Изобретателем мог быть и грек Евламбий, и скиф Анахарсис, и царь Фригии Мидас. Местом появления первого железного якоря можно считать бассейн Средиземного моря, где он быстро распространился среди морских народов, живших на его берегах. Значение общего морского пространства для античных цивилизаций было исключительно велико. Главными приоритетами для древних городов, которые, по образному выражению Цицерона, «расположились вокруг Средиземного моря, как лягушки вокруг пруда», были морская торговля и связанное с ней судостроение. Именно поэтому распространение железного якоря, развитие и совершенствование его конструкции проходило в Средиземноморье — колыбели западного кораблестроения и мореплавания.

Древние греки называли железный якорь словом анкура, происходившим от корня анк, что по-русски означает крюк, кривой или изогнутый.

Вероятно, сразу же после появления двурогого якоря со штоком его ещё далёкая от совершенства конструкция стала символом мореплавания, дальних странствий, морской торговли. Моряки античного мира, убедившись, что якорь не раз оказывался их единственным спасением в беде, стали считать его изображением символом надежды. В искусстве Древнего Рима якорь — это один из аллегорических атрибутов радости

возвращения на родину после долгих и тяжких скитаний на чужбине. В период возникновения христианства якорь у многих народов, обитавших на берегах Средиземного моря, стал символом непоколебимости и надежды на небесное спасение. Может быть потому, что верхняя часть якоря со штоком, развернутым в плоскости рогов, воспринималась христианами как знак креста.

С падением Рима морская торговля и судостроение на Средиземном море пришли в упадок. Эстафету дальнейшего развития кораблестроения подхватили норманны — северогерманские племена, обитавшие на полуострове Ютландия и на юго-западном побережье Скандинавии.

Походы викингов приходятся как раз на период наибольших успехов в судостроении норманнов в VIII веке н. э.

В середине или в конце XIV века на ладах скандинавов появились трёх-, четырёх- и пятирогие якоря-кошки. Для ладей они были очень удобны — легкие и цепкие. Во время морских грабежей викинги иногда употребляли такие якоря в качестве абордажных крючьев.

После того как времена норманнов ушли в историю, первое место под морским солнцем на юге Европы по праву занимают итальянские республики Венеция и Генуя, а на её севере главным форпостом морской мощи становится Ганза — возникшая в 1356 году федерация прибалтийских городов. И хотя Ганза в течение трёх столетий контролировала морские пути Северной Европы, её корабли не рисковали заходить в Средиземное море, где хозяйничали итальянские республики и Византия.

Размеры военных и торговых судов непрерывно увеличивались. К XV веку водоизмещение многих из них превышало тысячу тонн. Потребовались и соответствующих размеров и веса якоря. Секреты же изготовления громадных римских якорей были давно утрачены. Кузнецам Европы пришлось самим ломать голову

над новой технологией изготовления крупных якорей из металла.

Качество выплавленного железа, которое доставалось якорным кузнецам, было весьма низким. Веретено, рога и лапы якорей ковались отдельно. Потом все эти детали сваривали под ударами молота. Так называемая сборка веретена якоря состояла из двух, трёх или четырёх довольно толстых железных прутьев, которые обкладывали прутьями меньшей толщины. Сложенный таким образом сноп сначала обтягивали кольцами, потом постепенно нагревали и ковали ручным молотом до тех пор, пока все прутья не соединились в одну плотную массу.

Рога якоря собирали и ковали так же, как веретено, но только сборка каждого рога на одном конце была значительно толще, чем на другом. После этого к ним приваривали лапы и затем отделявали начисто. У готовых веретена и рогов на концах оттягивали ласки — выступающие на половину толщины рога или веретена шипы. После нагрева ласки до белого каления веретено и рога укладывали раскалёнными концами друг к другу и ковали до тех пор, пока они не сваривались. Но получить прочное соединение таким способом было нелегко. Приварка рогов и веретена требовала большого мастерства, и далеко не всегда якорь получался прочным. Поэтому производство больших якорей, которым моряки могли доверить свою судьбу, считалось настоящим искусством, а его секреты ревниво охранялись и передавались от поколения в поколения.

Хотя металлургия и кораблестроение к концу XVII века сделали значительные

**Настоящий одессит весел, имеет отлично тренированные легкие и всегда готов нырнуть в пучину, чтобы спасти тонущего или... достать сокровище. Охотники за бесценными экспонатами во главе с Олегом Ковтуном перед погружением обычно рассказывают (для настроения) какой-нибудь новый одесский анекдот**

успехи, якорь никаких изменений не претерпел. В принципе он остался таким, каким мы видим его на колонне Траяна в Риме. Правда, изготавливавшиеся в разных странах якоря всё же немного отличались друг от друга. Нередко рога были совершенно прямыми от веретена до конца лапы. Некоторые мастера придавали рогам изогнутую форму в виде дуги окружности, в середине которой из наружного обвода рогов выступало острое образование (пятка). Разными были и углы отгиба рогов от веретена, и площадь лап. В одних случаях шток делался в сечении квадратным, в других — круглым или овальным. Каждый мастер руководствовался своим личным опытом или опытом своего учителя. А вот какие оптимальные формы и пропорции отдельных частей якоря, толком не знал никто.

В 1737 году Парижская Академия наук этот вопрос предложила решить математикам.

Лучше всех с поставленной задачей справился знаменитый швейцарский учёный Иоганн Бернулли: его «Мемуар о якорях» был удостоен высшей академической премии. Труд Бернулли был издан в Париже мизерным тиражом и до якорных мастеров, к сожалению, не дошёл. Они продолжали устанавливать пропорции якоря по своему разумению.

**М**ноговековой опыт выработал ряд закономерностей, которые вылились в правила и формулы. По ним можно было весьма точно установить необходимый вес якоря для строящегося корабля. К сожалению, не всегда. На протяжении столетий недостаточная прочность якоря являлась частой причиной морских катастроф. На рифах и мелях гибли не только отдельные первоклассные корабли, но и целые эскадры, в числе которых



были и легендарные испанские галеоны, гружённые сокровищами.

Испытанные на прочность якоря больших размеров в Средние века были редкостью, и кузнецы ганзейских гильдий ломили за них баснословные цены. Именно поэтому на средневековых кораблях охотнее держали десять-двенадцать якорей малого веса, чем два-три больших. Иметь несколько якорей предпочитали и из практических соображений: морякам нередко приходилось оставлять большие, дорогие якоря на дне. Когда корабль долго стоял на якоре во время сильного шторма, длинный рог якоря из-за сильного натяжения каната так глубоко зарывался в грунт, что его не удавалось оторвать от дна. Вот и приходилось рубить канаты и оставлять большие якоря на дне... Моряки предпочитали отдавать три-четыре якоря малого веса, чем рисковать одним тяжёлым.

С XVII столетия многие европейские страны указами своих монархов обязывали мастеров ставить клейма на якорях, дабы, если случится по вине плохого якоря беда, бракодел был бы строго наказан и вместо клейма на якоре сам был заклеянным как преступник.

Так, в России при Петре I были введены суровые наказания за клеймение якорей без пробы оных на прочность. Адмиралтейств-коллегия в 1723 году ввела следующие наказания: «Якорному десятнику и кузнецу за клеймение якоря без пробы положено объявить смерть и взвезть на виселицу, но не казнить, а по наказании кнутом послать в Астраханское адмиралтейство в работу на 5 лет, в которой быть им всегда скованным». Суровые наказания за плохое из-

готовление якорей предусматривались и в итальянских республиках: Амальфи, Пизе, Венеции и Генуе, суда которых не одно столетие бороздили просторы Черного моря. Если судно погибало по вине якорных дел мастера в Османской империи, то нерадивому умельцу отсекали голову.

Но не одни лишь якоря были ответственны за гибель кораблей. Очень часто моряков подводили якорные канаты и цепи. Но это уже совсем другая история...

**Н**аши же приключения в поисках подводных сокровищ моря не завершаются. При расставании с гостеприимным одесским побережьем, здешними веселыми и простыми тружениками моря подумалось, что богатства самого синего в мире находятся вовсе не в его пучине. Вот они — предо мной: мужчины и женщины, в гидрокостюмах и рубашках, брюках и ситцевых платьях, с крепкими мускулами и тренированными легкими. Труженики моря! ●

**Настя Тарасенко учится в аспирантуре и работает на гидробиологической станции Одесского Национального университета им. И.И. Мечникова уже полтора года. Одна из ее обязанностей – наблюдение за поведением моря (она фиксирует гидрологические показатели состояния моря в районе станции: соленость, направление ветра, температуру воды, уровень волнения). Она родилась в Одессе и росла в Лузановке, которая находится на противоположном берегу Одесского залива. Родители возили маленькую Настю к морю еще в коляске, поэтому не случайно она так любит его**

<sup>1</sup> Полностью стихотворение «Тоска по морю» напечатано в «Геосфера»-июль 2006.

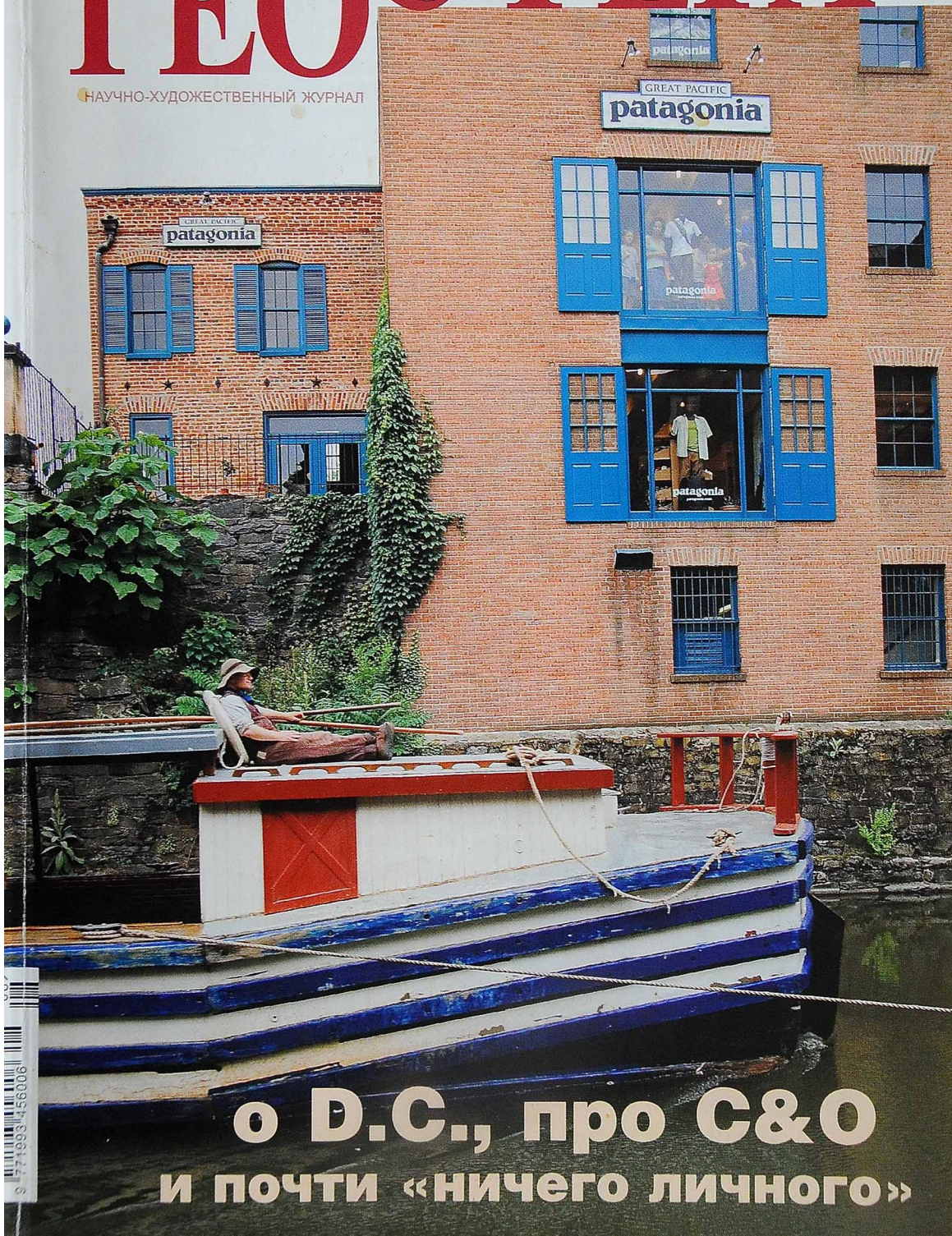
<sup>2</sup> Железные цепи, которые помогли Александру Македонскому покорить финикийцев, были первыми в истории мореплавания якорными цепями. Осаждённые им в финикийском порту Тире воины совершали смелые вылазки, подплывали к греческим триремам и перерезали якорные пеньковые канаты. Разозлённый полководец приказал заменить канаты железными цепями. И лишь в 1638 году промышленник Филипп Уайт предложил снабдить корабли британского королевского флота якорь-цепями своего изготовления. Стоимость цепей показалась Адмиралтейству слишком высокой, и предложение Уайта было отклонено.



АВГУСТ 2007

# ГЕОСФЕРА®

НАУЧНО-ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ ЖУРНАЛ



о Д.С., про С&О  
и почти «ничего личного»

