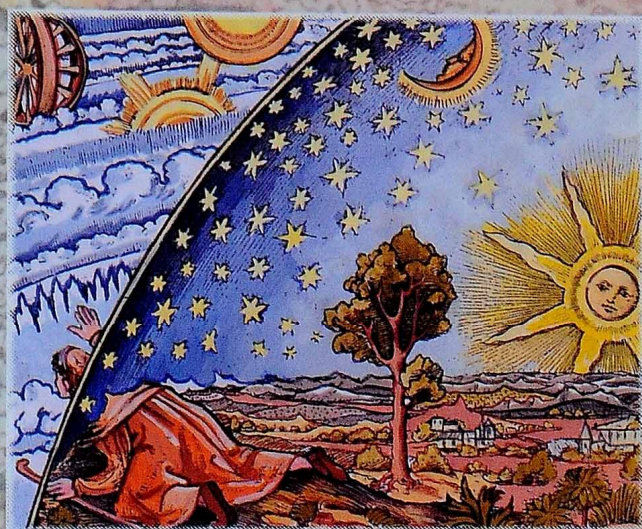


Игорь Мельник



НЕГАДАННЫЕ



ПУТЕШЕСТВИЯ





*Якоря, якоря, якоря...
якорь!*

*Якорь всегда в море,
да никогда не научится плавать.
Английская пословица*

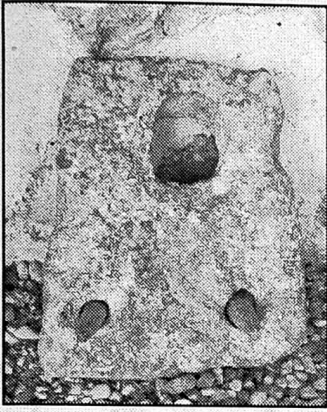
Теплый осенний вечер. Еле уловимый шум прибоя доносится в открытые окна гидробиологической станции Одесского национального университета им. И. И. Мечникова, расположившейся на небольшом мысе, который коренные одесситы по-прежнему называют Малый Фонтан.

Я в гостях у директора станции Олега Алексеевича Ковтуна. Прямо под окном, на дорожках, ведущих к морю, лежат более десятка якорей. Старшему по возрасту – не менее трех столетий.

– Вот уже несколько лет, проводя гидробиологические исследования, я и мои коллеги поднимаем на поверхность найденные на дне якоря, – говорит ученый. – Часть находок сделана на Тарханкуте, другие – в Одесской бухте... Известны находки и более ранних – средневековых якорей на Кинбурнской и на Тендровской косе, а также в Крыму.

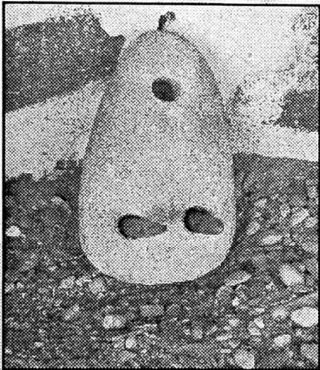
Осматривая их, прихожу к убеждению, что большая часть якорей все же принадлежала судам Османской империи и кораблям Российского флота начала XIX столетия. Основной вид якорей – якоря-кошки разных размеров. Самый большой имеет высоту более двух метров, самый маленький, покрытый толстым слоем ржавчины, скорее всего – абордажная кошка, имеет всего 30 см в высоту. Сотрудники станции с почтением и любовью относятся к своим находкам и, чтобы предотвратить разрушение металла, покрыли подводные находки масляным лаком. У многих якорей лапы деформированы, есть и “инвалиды”, у которых одна из четырех лап отломана. Имеются и другие повреждения, думается, следствия ударов разрушительной силы стихии, воздействовавшей на четырехлапых великанов. У одного разорван рым – кольцо, к которому привязывался канат.

Вместе с Олегом Ковтуном тщательно осматриваю якоря в поисках клейм, которые помогли бы более точно определить страну и место изготовления. Но, увы! Или коррозия уничтожила клейма, или мастера отличались скромностью, а может быть...



боялись ответственности за судьбу судна, сорванного с якоря.

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 строго наказан и, вместо клейма на якоре, сам был заклеянным как преступник.

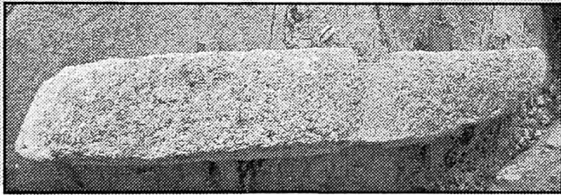


Так, в России при Петре I были введены суровые наказания за клеймение якорей без пробы на прочность. Адмиралтейств-коллегия в 1723 году ввела следующие наказания: "Якорному десятнику и кузнецу за клеймение якоря без пробы положено объявить смерть и взвезть на виселицу, но не казнить, а по наказании кнутом послать в Астраханское адмиралтейство в работу на 5 лет, в которой быть им всегда скованными". Суровые наказания за плохое изготовление якорей предусматривалось и в итальянских республиках: Амальфи, Пизе, Венеции и Генуе, суда которых не одно столетие бороздили просторы Черного моря. Не обошли суровыми наказаниями нерадивых мастеров и султаны Османской империи.

Якорь – одно из древнейших изобретений человека, на чью крепость всегда уповали терпящие бедствие, и не только они, но и те, кто ждал на берегу их возвращения.

История якоря очень поучительна.

* * *



Как только человек начал строить плавсредства, перед ним стала задача: как при необходимости удерживать их на одном месте? Вероятно, самыми первыми, как и во многих других начинаниях на определенном отрезке развития цивилизации, были руки самих гребцов,



использовавших для передвижения по воде вязанки тростника. Руку сменил шест, вслед за ним пришло весло-гребок. Первоначально удерживали плавсредство камнем, обмотанным лианой или кожаным ремнем, позже ремень и камень связывались, благодаря сделанному в нем отверстию. Камни, служившие для удержания плавсредства в нужном месте, хотя и с большой натяжкой, уже можно назвать прообразом якорей.

Однако на заре человечества они, можно сказать, с честью выполняли свою пионерскую роль, и ко всем временам мореходства можно отнести емкую поговорку: "Где ладья ни рыщет, а у якоря будет". Каменные якоря сменили плетеные или кожаные корзины, наполненные мелкими камнями или песком. Вслед за ними были изобретены деревянные якоря-крюки с утяжелителями, тянувшими древесину на дно. С приходом эры металлов якоря стали прочными и долговечными, и для кузнецов, на-

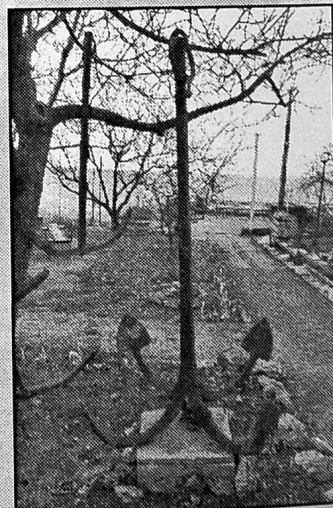
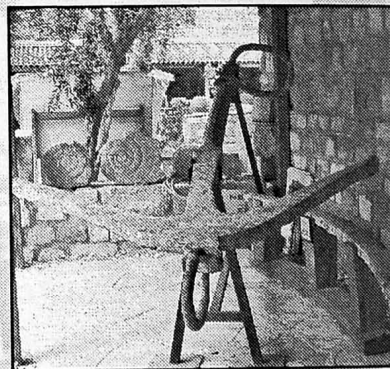
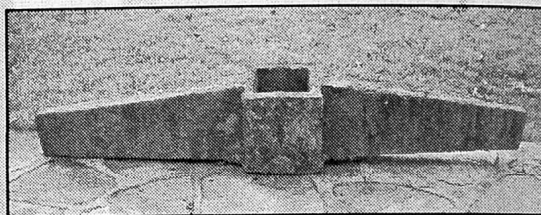
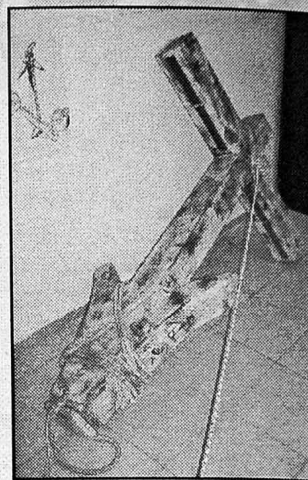
ряду с лемехами для плугов, холодным оружием, скобами и гвоздями, якоря были едва не самым главным заказом и испытанием их мастерства.

Подсчитано, что за время существования плавсредств человек изменял конструкцию якоря или усовершенствовал его более 5000 раз! Какое еще техническое средство подвергалось таким усовершенствованиям?! И это неудивительно. Якорный камень, а за ним деревянный и металлический якоря в большинстве случаев были последней надеждой моряков на спасение. Как при постройке самих плавсредств, так и при создании якорей каждый регион древнего мира выдвигал свою конструкцию.

Так как Междуречье и Египет не имели достаточного количества древесины, суда здесь строили из тростника и камыша, а на севере, где не было тростника, в ход шли шкуры животных, которыми обтягивали каркасы, сплетенные из коротких веток или из связанных между собой костей животных. В южных регионах использовали кору деревьев, корневища и даже траву, из которой плели корзины, обмазывая их битумом или камедью. То же происходило и с якорями. Там, где не было подходящего камня, в кожаный мешок насыпали песок, в вязанную из лозы корзину грузили гальку. Появившиеся деревянные якоря, в зависимости от региона и материалов, из которых они изготовлялись, также имели свои особенности.

Это положение в полной мере относится и к Черноморско-Азовскому региону. Примитивные плавсредства появились здесь еще во времена неолита, а якорями на них были камни, корзины с галькой, кожаные мешки с песком. Усовершенствование и плавсредств, и якорей относится, вероятно, к моменту проникновения в Черноморский бассейн племен с берегов Греции и Малой Азии в середине II тысячелетия до н. э. На этих судах, наряду с якорными камнями, появились камни с просверленными отверстиями, в которые вставлялись колья, врезавшиеся в грунт, а также деревянные якоря-крюки с утяжелителями в виде камней, крепившихся внизу, у самых ответвлений – лап.

Со времен начала колонизации Черноморских берегов греками (VII в. до н. э.) в регионе появляются суда, оснащенные более современными якорями. Их главное отличие от предшественников состоит в том, что утяжелитель в виде камня или куска металла смещается от лап якоря вверх по деревянному веретену. Якорных лап остается всего две, а утяжелитель, называемый штоком, вытягивается, принимая



форму бруска. Крепят его поперек расположения самих лап. Именно благодаря каменным и металлическим штокам историкам удалось узнать много новых фактов о развитии мореплавания в Черном море.

Это не случайно, деревянные части якорей за столь долгое время нахождения под водой не сохраняются, а вот камень и металл, в особенности свинец, хранятся в воде тысячелетиями. Коллекцию штоков античных якорей хранят археологические музеи Стамбула, Варны, Констанцы, Одессы, Севастополя, Батуми и других приморских городов. Кстати, с рядом коллекций древних якорей, обнаруженных под толщей черноморских вод, мне удалось познакомиться во время экспедиций на судах-новоделах, построенных мною вместе с товарищами, по маршрутам, повторяющим пути следования древних мореплавателей.

С приходом в Черноморский регион римлян в обиходе мореходов появляются цельнокованные металлические якоря. Цельный металлический якорь, как считают исследователи, появился еще в VII-VI веках до н. э., но массово не использовался, так как и медь, и железо были очень дорогими и в те времена постоянно ощущался недостаток этих металлов. О широком использовании цельнометаллических якорей в Черном море следует говорить только с наступлением новой эры. Римские флоты, базировавшиеся в дельте Дуная, наряду с деревянными, были оснащены металлическими якорями. Их устройство можно с полной достоверностью изучать по римским монетам I-IV веков до н. э.

Византия, не одно столетие владычествовавшая на Черном море, во многом переняла морской устав Римской державы, продолжая строить и технически оснащать свои корабли – дромоны, по принципу римских. Итальянские же города-государства продвинулись в техническом оснащении своих флотов дальше, создав новый тип кораблей – средневековую галеру, в оснащение которой вошли новые якоря с тремя, четырьмя и даже шестью лапами. Есть предположение, что рождение таких якорей связано с норманами, или, как еще называли эти народы, – викингами, проникавшими по европейским рекам с севера на юг в Средиземное и Черное моря. Получив привилегии от Византийской империи еще в XIII столетии, мореходы Генуи и Венеции основали десятки крупных и малых поселений на берегах Черного моря, откуда вывозилась в Италию пшеница, кожа, меха и другие предметы быта. Сотни галер, составленные в большие караваны, двигались вдоль черноморских берегов, собирая накопленные грузы. Такие маршруты названы “галей-линии”. Галеры оснащались тремя-четырьмя многолапыми якорями, которые хорошо зарекомендовали себя на песчаном черноморском грунте.

Вскоре после падения Константинополя, столицы Византии (1453 г.), под натиском турок-османов генуэзцы, оставшиеся последними европейскими мореходами на Черном море, были вытеснены за его пределы. Турки, освоив черноморские берега, вели здесь исключительно каботажную торговлю на небольших судах – сайках. Эти суда также оснащались четырехлапыми якорями, схожими с якорями средневековых галер. Более чем трехсотлетнее доминирование турецких судов в водах Черного моря практически ничего не изменило ни в техническом состоянии строящихся судов, ни в средствах их оснащения, в том числе и якорями. Связано это было с тем, что основные политические события, а вместе с ними и военные баталии, проходили в пределах Средиземного моря, где развернулась борьба между мусульманским и христианским мирами. Именно здесь проходили морские битвы, собиравшие по несколько сотен малых и больших кораблей.

Все изменилось после выхода Российской империи на берега вначале Азовского, а затем и Черного морей. Начаты Петром I преобразования, а затем и интенсивная

экспансия как на Балтике, так и в Черноморско-Азовском регионе, привели к созданию крупных боеспособных флотов, оснащенных в соответствии с передовым опытом кораблестроения. Российские корабли изучали опыт передовых на тот момент английских и голландских мастеров. В частности, к якорям выдвигались следующие требования: "Якоря должно делать по положенной пропорции из доброго железа, и смотреть накрепко, чтоб прутья крепко и плотно добрым железом были связаны перед тем, как станут класть в горн" (Регламент об управлении Адмиралтейства и верфи, 1722 год). Якоря были двухлапыми, шток размещался поперек расположения лап. Вместо якорного каната стали употреблять якорную цепь. После побед над Турцией на Черном море были созданы крупные адмиралтейства (Севастополь, Николаев). Здесь, как свидетельствуют документы, разрабатывались и новые конструкции якорей.

* * *

Вернувшись в кабинет Олега Ковтуна, я еще раз внимательно изучил карту побережья, где отмечены находки якорей, и обнаружил одну закономерность. Большинство из них сделаны в Одесской бухте и далее вдоль побережья, вплоть до Сухого лимана, и так или иначе связаны с мысом Малый Фонтан.

– Такое количество находок в непосредственной близости от гидробиологической станции – случайность или закономерность? – спрашиваю у Ковтуна.

– Я думаю, что это и случайно и не случайно, – отвечает Олег. – Безусловно, мы ныряли больше всего в районе мыса Малый Фонтан, но погружались и вдоль всего побережья, просто у мыса найдено якорей больше, чем в других местах.

– Согласитесь, что это несколько выходит за рамки привычной нам истории. Как установлено, античные поселения находились не здесь, а гораздо глубже в Одесской бухте. То же самое можно сказать и о Джинестре, крохотном форпосте средневековых итальянских республик, и о турецкой крепости Ени-Дунья, впоследствии Хаджибее, или Гаджибее. Да и сама юная Одесса начиналась не здесь. Нет никаких известий, что на плато над мысом Малый Фонтан было какое-то поселение. Откуда же такое большое количество находок – якорей разных эпох, свидетельствующих о якорной стоянке?

– Это загадка! Возможно, дальнейшие исследования морского дна в этом районе дадут более исчерпывающую информацию.

Я прощаюсь с Олегом Ковтуном и другими энтузиастами подводных погружений – сотрудниками Гидробиологической станции, вспоминая, как всего год назад, погожими летними днями, дважды налетавший шторм восточного направления, чуть не погубил наш маленький корабль "Одиссей", и как якоря не удержали его, и как мы вынуждены были их оставить на грунте.

Восточные шторма, носящие имя абаза, самые коварные в нашем регионе. Очевидно, именно они заставляли мореходов оставлять якоря на грунте и искать спасение в открытом море. Но все же, почему именно в районе мыса Малый Фонтан так много находок, свидетельствующих о пребывании здесь множества судов?.. Наверное прав Олег Алексеевич Ковтун – время и дальнейшие поиски могут приоткрыть завесу над тайнами моря в районе мыса. Будем в это верить, и еще в то, что со временем находки гидробиологов позволят открыть выставку, рассказывающую об истории якорей.

Директор гидробиологической станции Одесского университета Олег Ковтун со своими находками

