



Анкура,

анкора, анкэр... якорь!



▶ ДИРЕКТОР
ГИДРОБИОЛОГИЧЕСКОЙ
СТАНЦИИ ОДЕССКОГО
НАЦИОНАЛЬНОГО
УНИВЕРСИТЕТА
ИМ. И. И. МЕЧНИКОВА
ОЛЕГ АЛЕКСЕЕВИЧ КОВТУН

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, лежит более десятка якорей. Старшему по возрасту — не менее трех столетий.



Якорь всегда в море,
да никогда не научится плавать.

▲ Игорь Мельник,
доктор исторических наук

Английская пословица

Суровые наказания из-за якорей-кошек

— 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 и на Кинбурнской, и на Тендровской косе, и в Крыму.

Осматривая их, убеждаюсь, что большая часть якорей все же принадлежала судам Османской империи и кораблям Российского флота начала XIX столетия. Основной вид якорей — якоря-кошки разных размеров: от 30 см до 2-х и более метров.

Вместе с Олегом Ковтуном 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.

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 сам был заклеимен как преступник.

В России при Петре I были введены суровые наказания за клеймение якорей без пробы на прочность: «Якорному десятнику и кузнецу за клеймение якоря без пробы положено объявить смерть и взвесить 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 предусматривались 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.

Согласно истории

Как только человек начал строить плавсредства, перед ним стала задача: как при необходимости удерживать их на одном месте. Сначала удерживали плавсредство камнем, обмотанным лианой или кожаным ремнем, позже ремень и камень связывались. Камни, служившие для удержания плавсредства, можно назвать прообразом якорей.

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.

Подсчитано, что за время существования плавсредств человек изменял конструкцию якорей или усовершенствовал их более 5000 раз! Якорный камень, а за ним деревянный и металлический якоря, часто были последней надеждой моряков на спасение. Как и при постройке самих плавсредств, так и при создании самих 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 в ход шли шкуры животных, которыми обтягивали каркасы, сплетенные из веток или из связанных между собой костей животных. В южных регионах в ход шла кора деревьев, корневища и трава, 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 корзину грузили гальку. Появившиеся деревянные якоря, в зависимости от региона, также имели свои особенности.

Это положение в полной мере относится и к Черноморско-Азовскому региону. Прimitивные плавсредства появились здесь еще во времена неолита, а якорями на них были камни, корзины с галькой, кожаные мешки с песком.

Усовершенствование плавсредств и якорей относится к моменту проникновения в Черноморский бассейн племен с берегов Греции и Малой Азии в середине II тыс. до н. э. На этих судах 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.

Хронология

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 (камень или кусок металла) смещается от лап якоря вверх по деревянному веретену. Якорных лап остается всего две, а утяжелитель (шток) вытягивается, принимая форму бруска. Крепят его попеременно 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 тысячелетия.

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-новделах, построенных мною вместе с товарищами по экспедициям, повторяющим маршруты древних мореплавателей. Великопленной является коллекция якорей музея подводной археологии в турецком городе Бодруме, на берегах Эгейского моря.

С приходом в Черноморский район римлян в обиходе мореходов появляются цельнокованные металлические якоря, которые, как считают исследователи, появились еще в VII-VI веках до н. э.

О широком использовании цельнометаллических якорей в Черном море следует говорить только с наступлением Новой эры.

Римские флоты, базировавшиеся в дельте Дуная, были оснащены и деревянными, и металлическими якорями. Их устройство можно 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 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 3, 4 и 6 лапами. Есть предположение, что рождение таких якорей связано с норманами, проникшими по европейским рекам в Средиземное и Черное моря.

Получив привилегии от Византийской империи, мореходы Генуи и Венеции основали десятки поселений на берегах Черного моря, откуда вывозилась в Италию пшеница, кожа, меха и другие предметы быта. Сотни галер двигались вдоль черноморских берегов, собирая накопленные грузы. Такие маршруты названы «галей-линии». Галеры оснащались 3-4 многолапными якорями, которые хорошо зарекомендовали себя на песчаном черноморском грунте.

Вскоре после падения Константинополя (1453 г.) под натиском турок-османов генуэзцы были вытеснены за его пределы. Турки, освоив черноморские берега, вели здесь исключительно каботажную торговлю на небольших судах — сайках. Эти суда также оснащались 4-лапными 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 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 Азовского и Черного морей. Начатые Петром I преобразования, а затем и экспансия как на Балтике, так и в Черноморско-Азовском регионе, привели к созданию крупных, боеспособных флотов. Российские корабли изучали опыт передовых на тот момент английских и голландских мастеров.

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».



Якоря были 2-лапными, 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 разрабатывались и новые конструкции якорей.

В заключение

Вернувшись в кабинет Олега Ковтуна, я еще раз 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 связаны с мысом Малый Фонтан.

— Такое количество находок в непосредственной близости от Гидробиологической станции — случайность или закономерность? — интересуюсь 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, поэтому 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. Да и 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, вспоминая, как всего год назад дважды налетавший шторм чуть не погубил наш маленький корабль «Одиссей», и как якоря не удержали его, и мы вынуждены были их оставить на грунте, заранее пометив местоположение буйками.

Восточные шторма — абаза — самые коварные в нашем регионе. Именно они заставляли мореходов оставлять якоря на грунте и искать спасение в открытом море. Но 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.

ОТДЫХ

#14
25 июля-
7 августа
2008 г.
www.tio.od.ua



Рэйнис Тумовс

«Можно увидеть красоту и в пустыне,
если умеешь смотреть»