



ИНСТИТУТ  
НАСЛЕДИЯ

С. А. МОЗГОВОЙ



**МОРСКОЕ  
КУЛЬТУРНОЕ  
НАСЛЕДИЕ  
РОССИИ:  
ИЗУЧЕНИЕ,  
СОХРАНЕНИЕ,  
МУЗЕОФИКАЦИЯ**

МОСКВА  
2021

Министерство культуры Российской Федерации  
Российский научно-исследовательский институт культурного  
и природного наследия имени Д. С. Лихачёва  
Центр военного и морского наследия

С. А. Мозговой

**МОРСКОЕ КУЛЬТУРНОЕ  
НАСЛЕДИЕ РОССИИ:  
ИЗУЧЕНИЕ, СОХРАНЕНИЕ,  
МУЗЕЕФИКАЦИЯ**

МОСКВА  
2021

УДК. 37: 355.75  
ББК 79.1: 68.66  
М74

Издается по решению Ученого совета  
Российского научно-исследовательского института культурного  
и природного наследия имени Д. С. Лихачёва

**Рецензенты:**

Путрик Ю. С., *доктор исторических наук, профессор*  
Хаванов Е. И., *доктор исторических наук; профессор*  
Рябов С. А., *кандидат военных наук, доцент*

**М74      Мозговой С. А. Морское культурное наследие России : изучение, сохранение, музеефикация / С. А. Мозговой. — М. : Институт Наследия, 2021. — 434 с. : — ил., прилож. — DOI 10.34685/НИ.2021.84.37.007. — ISBN 978-5-86443-351-5.**

Монография руководителя Центра военного и морского наследия С. А. Мозгового посвящена исследованию актуальных вопросов изучения, сохранения и музеефикации морского культурного наследия России. Обобщается опыт этой деятельности, дается характеристика понятию «морское наследие», его сущность, классификация, типологизация и статус.

Наряду с научно-теоретическим осмыслением проблем морского наследия, даются методические рекомендации по выявлению, изучению, фиксации, документированию, паспортизации и музеефикации объектов морского культурного наследия.

Книга рассчитана на всех, кто интересуется вопросами изучения и сохранения морского наследия.

**ISBN 978-5-86443-351-5**

© С. А. Мозговой, 2021  
© Российский научно-исследовательский  
институт культурного и природного  
наследия имени Д. С. Лихачёва, 2021

# Содержание

Введение .....	6
<i>Глава 1.</i>	
Основные методологические подходы к пониманию морского культурного наследия в контексте исторической и географической науки и культурологии .....	13
1.1. Морская деятельность — ключевой фактор рождения морского наследия .....	15
1.2. Роль географии и картографии в изучении морского наследия .....	76
1.3. Изучение и сохранение морского наследия в рамках культурологии .....	81
1.4. Определение, содержание и сущность, классификация и типологизация морского культурного наследия .....	89
<i>Глава 2.</i>	
Объекты морского культурного наследия: сохранение и музеефикация .....	123
2.1. Краткий обзор опыта изучения и сохранения морского культурного наследия .....	123
2.2. Статус объектов морского наследия: международный опыт и российское законодательство .....	138
2.3. Вопросы сохранения морского наследия .....	156
2.4. Проблемы музеефикации морского культурного наследия .....	249
Заключение .....	298

ПРИЛОЖЕНИЯ .....	308
<i>Приложение № 1</i> .....	308
Правительственная телеграмма IV съезда народных депутатов СССР экипажу корабля по случаю присвоения атомной подводной лодке наименования «Пантера»	
<i>Приложение № 2</i> .....	309
Предложения по составлению свода объектов и Атласа морского наследия	
<i>Приложение № 3</i> .....	327
Флот дорогами воинской славы (отдельные памятники морской славы)	
<i>Приложение № 4</i> .....	336
Церемония перехода экватора на клипере «Крейсер»	
<i>Приложение № 5</i> .....	339
Краткий словарь по рангоуту, такелажу и парусам	
<i>Приложение № 6</i> .....	342
Опросные листы для изучения объектов морского культурного наследия	
<i>Приложение № 7</i> .....	352
Рекомендации по описанию исторических портов и гаваней	
<i>Приложение № 8</i> .....	355
Краткая памятка об инженерно-экологических изысканиях и исследовании температурно-влажностного режима объекта культурного наследия	
<i>Приложение № 9</i> .....	357
Основные вопросы для полевого обследования маяков в качестве объектов морского культурного наследия	

<i>Приложение № 10</i> .....	361
Методические рекомендации по подготовке исследователей (специалистов и волонтеров) в области изучения и сохранения морского культурного наследия	
<i>Приложение № 11</i> .....	370
Морская навигация и морская гидрография. Термины и определения .....	
<i>Приложение № 12</i> .....	381
Служебная записка С. А. Мозгового председателю Межведомственной комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации адмиралу В. А. Попову о необходимости создания в селе Дединово морского музея, 25 июля 2013 года	
<i>Приложение № 13</i> .....	384
В Центральный Комитет КПСС (Обращение в ЦК КПСС А. Ф. Трёшникова, Я. Я. Гаккеля, Е. Е. Шведе, М. И. Белова, М. Е. Острекина с возражением против слома первого в мире ледокола «Ермак», 4 июня 1964 года)	
<i>Приложение № 14</i> .....	388
Порядок включения объектов культурного наследия в реестр	
<i>Приложение № 15</i> .....	398
Рекомендации по вовлечению объектов морского культурного наследия в социокультурный оборот	
Список нормативно-правовых актов, архивных документов и использованной литературы .....	403

---

## Введение

Народ, не помнящий своего  
прошлого, не имеет будущего.

*В. О. Ключевский*

**Р**оссия — великая морская держава, омываемая морями и океанами со всех сторон. Морское наследие нашей страны прямо вытекает из истории отечественного флота. Однако морское наследие — понятие, значительно более емкое, чем история флота. Жизнь зародилась в море. Животный мир вышел из океана. В ходе длительной эволюции произошел человек, названный «венцом природы». Это определение, ставшее в сознании «*homo sapiens*» аксиомой, синонимично близкому по смыслу, но религиозному тезису «человек — венец творения» (эту формулу представители церкви выводят из Библии). С момента своего появления человек не потерял связи с морем-океаном — водной средой, которая его кормила и служила дорогой в новые земли, по водной глади происходило расселение людей по планете Земля, ведь древние пути коммуникаций были в основном водными. Поэтому человечество можно по праву назвать наследием океана или морским наследием.

Морское наследие бывает природным, культурным и смешанным. Вопросам сохранения объектов морского наследия уделяется внимание в документах ЮНЕСКО. Следует отметить, что вопросам океана уделяют внимание такие институты, как Глобальный форум по океану<sup>1</sup> и организуемые им Дни Мирового океана, научные конференции

---

<sup>1</sup> Глобальный океанический форум (ГОФ) — это международная независимая некоммерческая организация, миссия которой заключается в содействии рациональному управлению океаном, здоровым морским экосистемам и устойчивому развитию. Подробнее см.: URL: <https://globaloceanforum.com/> (дата обращения: 25.12.20).

и другие мероприятия. Первая Глобальная конференция по океанам, берегам и островам состоялась в декабре 2001 года в штаб-квартире ЮНЕСКО в Париже с целью привлечь внимание правительств разных стран на экономическое и социальное значение океанов, побережий и малых островных развивающихся государств и необходимость решения серьезных проблем, связанных с океаном.

Сегодня Глобальный океанический форум (GOF) объединяет лидеров из различных секторов изучения и использования океана из более чем 110 стран для продвижения глобальной повестки дня в области океана, поддерживая подход к устойчивому развитию, ориентированный на здоровые экосистемы и развитие прибрежных государств и народов следующими путями:

- содействие выполнению международных соглашений, касающихся океана, побережья и малых островных развивающихся государств;
- содействие достижению международного консенсуса по нерешенным вопросам океана, включая вопросы океана и климата, и совершенствование режима управления районами океана за пределами действия национальной юрисдикции;
- предвидение новых проблем океана для содействия выработке дальновидной политики и управлению и др.

Океаны — это одна из наиболее существенных составляющих для всех трех столпов устойчивого развития человечества — экономического развития, социального развития и защиты окружающей среды. Океаны выполняют жизненно важные функции по поддержанию жизни планеты. Они производят половину кислорода на Земле, являются жизненно важным источником существования и средств к существованию, поглощают углекислый газ и регулируют климат и температуру. Точно так же, как нельзя обойтись без здорового сердца, мир не может обойтись без здорового океана.

Океаны являются не только жизненно важным источником пищи и питания для миллиардов людей. Помимо пищевых ресурсов, мор-



ское и прибрежное биоразнообразие предоставляют людям много ценных услуг и продуктов, включая регулирование климата, сырья для лекарств и генетических ресурсов, обеспечивают круговорот питательных веществ, хранение углерода, являются местом хранения культурных ценностей и др. Состояние океанов напрямую и неразрывно связано с долгосрочным управлением, развитием и благосостоянием прибрежного населения. Однако успех этой деятельности невозможен без воспитания морского сознания. А этому способствует именно изучение морского наследия. В данной работе мы рассматриваем его культурную составляющую.

Морское наследие позволяет понять историю человечества. А опыт освоения морских пространств извлечь уроки и выводы для дальнейшего существования человеческой цивилизации. Благодаря морскому наследию мы больше узнаем о путях, способах и истории создания и развития государства, его защиты и приращения новыми территориями, намного больше, чем это можно проследить в литературно-философских изысканиях отдельных философов или мыслителей прошлого и современности.

Морская деятельность требует умелого, чуткого, оперативного и профессионального управления. Поэтому кадровая подготовка соответствующих специалистов — задача государственная! Кадровая политика должна способствовать овладению знаниями о морском наследии как для расширения кругозора занятых в транспортной, рыболовной, судостроительной отраслях и обороны страны, так и собственно для непосредственного умелого управления морским культурным наследием.

Объекты морского наследия являются свидетельством успешной морской деятельности государства, его национальными памятниками, символизирующими присутствие государства на морях и океанах, важным фактором геополитики. Они являются наглядными индикаторами приоритета государства в освоении Мирового океана, в них воплощена история отечественных морских свершений. Это прекрасно понимали все успешные правители России, начиная с ве-

ликих императоров: Петра I и Екатерины II, добившихся выхода России на морские просторы. Все развитые государства мира добились своего военного и экономического могущества благодаря успешной морской деятельности и господству на море.

Сегодня поддержанию особого международного статуса, определяющего ведущее место ряда государств в мировой политике и экономике, служат их выдающиеся успехи в морских научных исследованиях, развитых технологиях судостроения, военного кораблестроения, морского образования, морехозяйственной деятельности, добычи ресурсов в морях и океанах. Этому в полной мере способствует внимание ведущих государств мира к сохранению и популяризации морского наследия, выделяя его в специальную категорию культурного наследия и наделяя особым государственным и общественным статусом. Неслучайно в ряде ведущих стран мира приняты специальные законы об охране морского наследия, а для их реализации созданы специальные государственные органы.

Отметим, что в новой редакции «Морской доктрины Российской Федерации на период до 2030 года» поставлены задачи сохранения морского природного и культурно-исторического наследия на главных региональных направлениях (Атлантическом, Арктическом, Тихоокеанском, Каспийском, Индокитайском и Антарктическом), увеличения туристско-рекреационных комплексов, расположенных на пересечении туристических маршрутов, организации круизного и яхтенного туризма и повышения качества подготовки специалистов, которые непосредственно связаны с изучением и популяризацией морского наследия<sup>2</sup>. Сохранение морского наследия обусловлено реализацией таких целей государственной культурной политики, как сохранение культурного и исторического наследия и использование его для воспитания и образования, создание условий для воспитания граждан, укрепление гражданской идентично-

---

<sup>2</sup> Морская доктрина Российской Федерации от 26.07.2015 г. Утверждена Президентом Российской Федерации 26 июля 2015 года.

сти, передача новым поколениям традиционных ценностей и норм, традиций и обычаев и т. д.<sup>3</sup>

Необходимо отметить, что в такой малоизученной сфере, как изучение и сохранение морского наследия, накоплен опыт в Центральном военно-морском музее Министерства обороны Российской Федерации, Музее морского флота Федерального агентства морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации, Музее Мирового океана Министерства культуры Российской Федерации, Российском научно-исследовательском институте культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва Министерства культуры Российской Федерации (Институте Наследия), Русском географическом обществе (РГО) и ряде других учреждений и организаций. Этот опыт накапливался в ходе экспедиций Института Наследия. В их числе: Морская арктическая комплексная экспедиция на острова российской Арктики (МАКЭ) (руководитель П. В. Боярский), экспедиции сектора исследований культурного и природного наследия Соловецкого архипелага и Беломорья на Соловки (В. П. Столяров, В. В. Рябиков), экспедиции Центра традиционной культуры природопользования в Арктику от Шпицбергена и Новой Земли до региона Берингова пролива включительно (руководитель экспедиции Л. С. Богословская), экспедиции Центра археологического наследия на Каспийское море и Чукотку (руководитель С. В. Гусев)<sup>4</sup>, экспедиции Центра военного и морского наследия в Печенгский район Мурманской области — Лиинахамари, Калининградскую область, Краснодарский и Красноярский край, а также Тунис, Греческий архипелаг, Турцию, Индонезию и другие регионы (руководитель С. А. Мозговой), российско-норвежское пограничье (С. А. Рябов) и др.

Методики, разработанные в Институте Наследия, взяты на вооружение рядом морских музеев. Так, с 2011 года «Опросные листы

<sup>3</sup> Основы государственной культурной политики. Утверждены Указом Президента Российской Федерации от 24 декабря 2014 года № 808. — С. 7.

<sup>4</sup> Гусев С. В. Археологическая экспертиза : теория и практика. Методическое пособие. — М. : Институт Наследия, 2019.

для выявления и описания морского наследия»<sup>5</sup>, разработанные в 2010–2011 годах Центром военного и морского наследия (ЦВМН), уже много лет используются сотрудниками ряда морских музеев во время экспедиций и хорошо себя зарекомендовали. Кроме того, в 2019 году были подготовлены методические рекомендации об увековечении памяти о заслуженных моряках<sup>6</sup>, которые были одобрены Клубом адмиралов и зарекомендовали себя на практике восстановления памятников выдающимся морякам. В 2020 году Северный флот во время арктической экспедиции к островам архипелага Новая Земля использовал методики Института Наследия, разработанные МАКЭ и ЦВМН<sup>7</sup>.

Морское наследие — это прошлое и о прошлом в современном глобальном и национальном контексте ради будущего. Поэтому в первой главе монографии были рассмотрены основные методологические подходы к пониманию морского наследия в контексте исторической, географической науки и культурологии. Особое внимание было уделено морской деятельности, которая, по нашему мнению, является ключевым фактором формирования морского наследия. Для этого кратко были раскрыты отдельные исторические аспекты строительства и развития флота. Учитывая то объективное обстоятельство, что проблема изучения морского наследия — задача комплексная, стоящая на стыке многих наук, а изучением занимаются историки, географы, картографы, культурологи и специалисты других профессий, была кратко рассмотрена роль исторической науки, географии, картографии и культурологии в изучении морского наследия. Используя комплексный подход, автор показал существую-

---

<sup>5</sup> Мозговой С. А., Филин П. А. Опросные листы для выявления и описания морского наследия. — М. : Институт наследия, 2011. — 12 с.

<sup>6</sup> См. : Мозговой С. А., Остапенко В. В. К вопросу об увековечении памяти о заслуженных моряках // Морской сборник, 2019. — № 7. — С. 42–44.

<sup>7</sup> Северный флот берет на вооружение методики Института Наследия, 15.06.2020. — URL : [http://heritage-institute.ru/?tribe\\_events=severnoy-flot-vozmoyot-na-vooruzhenie-metodiki-instituta-naslediya](http://heritage-institute.ru/?tribe_events=severnoy-flot-vozmoyot-na-vooruzhenie-metodiki-instituta-naslediya)

щие определения морского наследия, раскрыл его содержание и сущность, дал классификацию и типологизацию морского культурного наследия.

В настоящей книге мы не касаемся вопросов подводного культурного наследия, которые отражены в изданиях Центра подводного наследия Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва (руководитель Центра А. В. Окорочков), институтов РАН, подразделений РГО и других научно-исследовательских организаций.

---

## Глава 1

# Основные методологические подходы к пониманию морского культурного наследия в контексте исторической и географической науки и культурологии

Всякий Потентат, который едино  
войско сухопутное имеет, одну руку  
имеет, а который и флот имеет, обе  
руки имеет.

*Пётр I*

**К**ультурное наследие и его составляющая — морское культурное наследие — рассматриваются как система материальных и нематериальных ценностей, доставшихся нам от предшествующих эпох, являющихся результатом деятельности человека (иногда совместно человека и природы), имеющих исключительное научное, социокультурное и историческое значение, а также играющих важную роль в социализации и воспитании личности, ее дальнейшего развития и сохранения цивилизации. Наследие является объектом исследования многих наук (искусствоведение, этнография, археология, биология, геология, гидрология, инженерные науки и т. д.)<sup>8</sup>. Таким образом, существуют разные подходы к исследованию морского культурного наследия. Наиболее эффективно себя зарекомендовали исторический, географический и культурологический подходы.

---

<sup>8</sup> Ведин Ю. А. Основы географического подхода к изучению и сохранению культурного наследия // Наследие и современность. Информационный сборник. Вып. 12. — М., Институт Наследия, 2004. — С. 3.

Методы исторического исследования традиционно делятся на две большие группы: общие методы научного исследования и специальные исторические методы. Однако нужно иметь в виду, что подобное деление в некоторой степени условно. Например, так называемый «исторический» метод используется не только историками, но и представителями самых различных естественных и общественных наук, в том числе в культурологии и при изучении культурно-исторического наследия, включая морское наследие.

Существует достаточно большое количество общенаучных и специальных методов, которые используются при проведении исторических исследований. Среди них нарративный метод, который еще называют описательно-повествовательным, а также исторический (историко-генетический) метод. Его можно использовать для изучения развития морской техники, например, в кораблестроении или строительстве гидросооружений, морских крепостей, портов. Еще одним вариантом использования исторического метода является так называемый «ретроспективный» («регрессивный», «реконструкционный») метод. Одним из результатов применения исторического метода является создание периодизации. Также для изучения морского наследия применяется сравнительный (сравнительно-исторический) метод. Сравнение есть один из базисных принципов научного познания мира. Логическим основанием сравнительного метода является аналогия, т. е. изучается сходство предметов и явлений.

Понять культурно-исторический и политический смысл и потенциал морского наследия позволяет глобальная история и соответственно глобальное мышление. Ведь представления о мире постоянно менялись под влиянием географических открытий, столкновений с иными культурами и цивилизациями, развитием науки. Все эти процессы происходили благодаря морской деятельности разных народов.

## 1.1. Морская деятельность — ключевой фактор рождения морского наследия

Морская деятельность способствовала преодолению изоляционизма, установлению коммуникаций с другими странами и народами, торговле, развитию экономики и морской мощи, что является очень важным обстоятельством в методологическом плане для понимания сущности морского наследия. Хотя в нашей работе мы в большей мере опираемся на работы наших соотечественников и опыт европейских и североамериканских хранителей наследия, на используемый в России понятийный аппарат в сфере управления культурным наследием с преобладанием европоцентричного подхода, тем не менее мы не умаляем опыт морской деятельности и морские технологии восточных стран (Китая, Индии, арабского мира и др.), которые также заимствовались европейскими мореплавателями.

Историю флотов и национальное морское наследие мы помещаем в широкий глобальный контекст, так как ни один флот ни одной страны не развивался изолированно. Всегда было взаимодействие с другими регионами, странами и соответственно перенятие и взаимообмен опытом и технологиями. Поэтому историю мореплавания и морской деятельности необходимо рассматривать в рамках всемирной истории, включая всемирную историю мореплавания.

Неслучайно сторонники исторической концепции «глобальной истории» подчеркивают «конститутивную роль взаимодействия между разными регионами и нациями в развитии современных обществ»<sup>9</sup>.

Это взаимодействие было торговым, династическим, научно-образовательным и военным (как союзническим, так и в ходе вооруженного противостояния).

---

<sup>9</sup> Конрад С. Что такое глобальная история? — М. : Новое литературное обозрение, 2018. — С. 92.





**Рис. 1.** Памятник Петру I в Антверпене (Бельгия). *Фото С. А. Мозгового*

Именно создание флота и строительство крепости и города на берегу Финского залива позволило Петру, прорубив «окно в Европу», разгромить противника (шведское государство) и модернизировать Россию, благодаря чему она вышла в число сильных стран.

В этой главе мы покажем основные методологические подходы к изучению морского наследия и проиллюстрируем их с помощью военно-морской историографии на примерах деятельности флота, философско-политической, географической, культурологической научной литературы, и вспомним отдельные знаменательные собы-



**Рис. 2.** *Окно в Европу. Серов В.А. Петр I*

тия в истории флота, благодаря которым формировалось морское наследие России<sup>10</sup>.

Наряду с объектами материального культурного наследия (корабли, морские крепости, морские мемориалы и др.) важным в методологическом плане является изучение вопросов и проблем нематериального морского наследия (история флота, морские науки, история военно-морского искусства, морские идеи и традиции, «морская сила», «морская мощь» и др.). Одним из первых ученых, давших научный анализ морской силе и разработавший методо-

<sup>10</sup> В данном параграфе мы даем в сжатом виде важнейшие события истории флота (иначе потребовалось бы написание нескольких томов) только для того, чтобы на отдельных примерах строительства и боевой деятельности флота, выработки морской идеи показать формирование морского наследия России. (*Прим. автора.*)

логию анализа армий и флотов различных государств, научную оценку их мощи и боеспособности был Фридрих Энгельс. Военный флот он считал основой и опорой «политической силы на море, опирающейся на современные военные суда». В статье «Военно-морской флот» Энгельс изложил свою концепцию истории флота, четко наметил ее главные этапы, поставленные в тесную связь с историей и прогрессом общества, техники и мореплавания. С материалистических позиций он проанализировал общую картину развития военных флотов от эпохи рабовладельческого общества до начала строительства первых броненосцев, вызванных к жизни опытом Крымской войны, охарактеризовал современное для той поры положение военно-морских сил<sup>11</sup>.

Рост технической оснащенности кораблей и глубокие качественные изменения в социальном составе флота позволили Ф. Энгельсу сделать вывод, что в военно-морском флоте ярко прослеживалась зависимость от социального развития, экономики и техники (намного сильнее, чем в других областях военного дела). К тому же, будучи одним из главных средств захвата колоний и обеспечения заморской торговли, флот всегда оказывал огромное влияние на экономическое развитие и промышленность. Во второй половине XIX века произошла революция в военно-морском деле, которая оказала большое влияние на развитие флота и стала предметом исследований Ф. Энгельса о флоте. В своем анализе он опирался на исторический материализм. Историю флота Ф. Энгельс рассматривал в прямой связи и зависимости с экономическими и политическими потребностями обществ и государств, с развитием промышленности, торговли и мореплавания<sup>12</sup>. Во второй главе («Теория насилия») «Анти-Дюринга» он писал, что «ничто так не зависит от экономических условий, как именно армия и флот. Вооружение, состав, организация, тактика и стратегия зависят, пре-

<sup>11</sup> Рябов Ф. Г. Ф. Энгельс и флот. — М. : Воениздат, 1984. — С. 26.

<sup>12</sup> Рябов Ф. Г. Ф. Энгельс и флот. — М. : Воениздат, 1984. — С. 6.



Рис. 3. Фридрих Энгельс

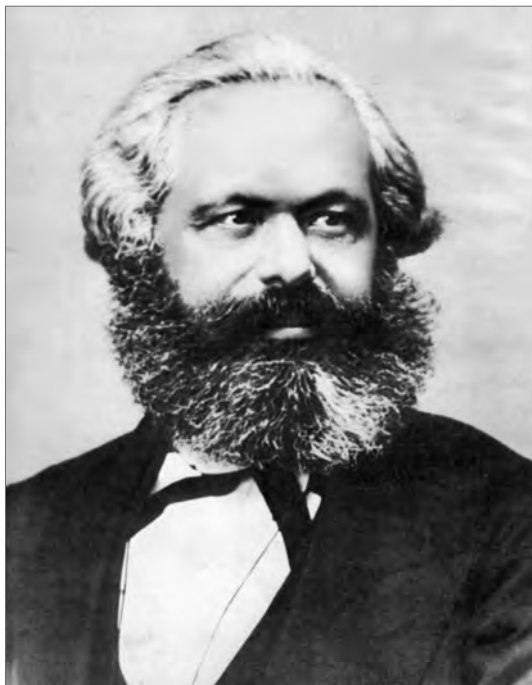
жде всего, от достигнутой в данный момент степени производства и от средств сообщения»<sup>13</sup>.

Наследие Ф. Энгельса показывает, что военные флоты влияли на ход и исход многих войн в истории, всегда являлись одним из важнейших видов вооруженных сил как мощного орудия политики. В морских сражениях не раз решались судьбы народов и государств. Флот всегда занимал и продолжает занимать ведущее место в жизни приморских стран<sup>14</sup>.

Работы Ф. Энгельса о флоте и морских войнах представляют собой один из лучших образцов военно-исторических сочинений. Они являются не только памятниками нематериального морского насле-

<sup>13</sup> Маркс К., Энгельс Ф. Соч. в 50 т. Т. 20. — С. 171.

<sup>14</sup> Рябов Ф. Г. Ф. Энгельс и флот. — М. : Воениздат, 1984. — С. 7.



**Рис. 4.** Карл Маркс

дия, но и базирующейся на истмате и не потерявшей актуальность научной методологии, позволяющей делать анализ качественного изменения сил и средств флота (появление новых типов и классов кораблей, двигательных установок, вооружения, других технических средств), предвидеть изменения в военно-морском искусстве и применения флота. Ф. Энгельс наглядно показал, что военный флот является основной силой и опорой политической силы на море, что военный флот всецело зависит от экономики, прежде всего от тяжелой индустрии и морской торговли (торгового флота), что для флота необходимо наличие морской инфраструктуры (порты и базы). Ныне все это получило название «морская мощь государства».

Тема морского флота занимала значительное место и в творчестве К. Маркса. В его произведениях освещены как некоторые важные

эпизоды боевых действий на море, так и проблемы морского права. Впервые в научной литературе он поставил вопрос о торговом флоте как одном из источников и элементов морской мощи. В «Капитале» и опубликованных его первоначальных вариантах, а также написанных совместно К. Марксом и Ф. Энгельсом «Немецкой идеологии» и ряде других работ рассматривается влияние мореплавания, судостроения, торгового флота на историю, экономическое и общественное развитие<sup>15</sup>. В этой работе авторы в частности ссылаются на высказывание голландского купца XVIII века Исаака де Пинто<sup>16</sup>: «С некоторых пор только и говорят, что о торговле, мореплавании, флоте»<sup>17</sup>. Таким образом, в основе изучения флота К. Марксом и Ф. Энгельсом лежит материалистическое понимание истории.

Рассмотрение Ф. Энгельсом роли военного флота в истории иллюстрирует взаимоотношения политической надстройки и базиса. При этом не только зависимости первой от второго, но и их взаимовлияния. Напомним, что критикуя теорию насилия Е. Дюринга, Ф. Энгельс отметил, что «ничто так не зависит от экономических условий, как именно армия и флот»<sup>18</sup>. В большинстве случаев новой и новейшей истории это безусловно так, хотя в истории было немало примеров, когда первоначальный капитал и ресурсы для экономики добывались благодаря насилию, пиратству на морях и т. д. Кстати, Ф. Энгельс обратил внимание и на взаимовлияние надстройки и базиса.

<sup>15</sup> Рябов Ф. Г. Ф. Энгельс и флот. — М. : Воениздат, 1984. — С. 12.

<sup>16</sup> Исаак де Пинто (родился в Амстердаме 10.04.1717 — умер 13.08.1787 в Гааге) — голландский еврей португальского происхождения, купец и банкир, один из главных инвесторов в голландской Ост-Индской компании, ученый и философ, изучавший проблемы национального долга и европейской культуры. (Прим. автора.)

<sup>17</sup> Маркс К., Энгельс Ф. Немецкая идеология // Собрание сочинений в 50 т. — 2-е изд. — М. : Политиздат, 1955. — Т. 3. — С. 59. В этой работе цитируется «Lettre sur la Jalousie du Commerce» («Письмо о соперничестве в торговле») из книги И. Пинто «Traite de la Circulation et du Credit». — Amsterdam, 1771 («Трактат об обращении и кредите»). — С. 234, 283.

<sup>18</sup> Маркс К., Энгельс Ф. Соч. в 50 т. Т. 20. — С. 171.



На обратном влиянии надстройки на базис сосредоточил свое внимание офицер флота США американский военно-морской теоретик Альфред Тайер Мэхэн (Mahan) (1840–1914). Он стал автором одной из наиболее известных концепций, посвященных значению «морской силы» (sea power) во всемирной истории, разработанной в конце XIX века<sup>19</sup>. В своих трудах «Влияние морской мощи на историю 1660–1783» (издан в 1890 году)<sup>20</sup> и «Влияние морской силы на Французскую Революцию и Империю (1793–1812)» (вышла в 1892 году)<sup>21</sup> он ввел в научный оборот понятия «господство на море» и «морская мощь», чем предвосхитил ожидания части американского истеблишмента и представителей флота. Основное содержание этой доктрины заключается в том, что одним из решающих факторов в мировой истории была названа «морская сила», состоявшая из мощных военно-морских сил, торгового флота и заморских территорий. Контроль над океанскими коммуникациями провозглашался Мэхэном «главной целью морской войны»<sup>22</sup>. Таким образом, Альфред Мэхэн инициировал и способствовал созданию идеологии «маринизма», сочетавшей в себе соперничество ведущих держав за мировое влияние, гонку военно-морских вооружений и колониальную экспансию, что впоследствии явилось основным фактором ведения морской войны<sup>23</sup>.

<sup>19</sup> Мэхэн А. Т. Влияние морской силы на историю 1660–1783. — СПб. : Terra Fantastica, 2002.

<sup>20</sup> Mahan A. T. The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783. — Little, Brown & Co. Boston, 1890.

<sup>21</sup> Mahan A. T. The Influence upon the French Revolution and Empire, 1793–1812. — Boston, 1892. Русское издание : Мэхэн А. Влияние морской силы на французскую революцию и империю 1793–1812 : монография. — Санкт-Петербург : Тип. Мор. М-ва, 1898.

<sup>22</sup> Федоров Н. Ф. Идеи адмирала А. Т. Мэхэна и военно-морская политика великих держав в конце XIX — начале XX века. — СПб. : СПбГУ, 2010. — 239 с.

<sup>23</sup> Кеннет Дж. Хейган — Hagan K. J. Alfred Thayer Mahan. Turning America back to the sea // Makers of American Diplomacy. From B. Franklin to A. T. Mahan / Ed. by F. J. Merli and T. A. Wilson. — New York, 1974. Подробнее см.: Федоров Н. Ф. Идеи адмирала А. Т. Мэхэна и военно-морская политика великих держав в конце XIX — начале XX века. — СПб. : СПбГУ, 2010. — 239 с.

В первой работе, принесшей ему всемирную славу, Мэхэн подвергает глубокому анализу значительные события эпохи мореплавания, произошедшие с 1660 по 1783 год. В качестве теоретической базы он избрал наиболее успешные морские стратегии прошлого — от Древней Греции и Рима до Франции эпохи Наполеона. Автор обращает пристальное внимание на тактически значимые качества разных типов военных кораблей (галер, брандер, миноносцев и др.), места базирования кораблей, их боевой порядок и другие вопросы применения флота. Перечислены также недостатки в обороне и искусстве управления флотом. Этот труд вошел в число классических произведений о флоте и оказал сильнейшее влияние на умы государственных деятелей многих мировых держав. Сама книга вошла в сокровищницу морского наследия.

Близкие к А. Мэхэну взгляды выражал известный германский адмирал Альфред фон Тирпиц, разработавший в 1892–1894 годах линейную тактику. Но если американский адмирал А. Мэхэн сделал свои выводы теоретически, на основе изучения истории, то А. Тирпиц пришел к этим выводам эмпирическим путем. Благодаря этому германский флот, не имевший еще кораблей, стал одним из ведущих в области методики морского боя и сражения<sup>24</sup>. В 1895 году в записке кайзеру А. Тирпиц обосновывал «необходимость создания флота для защиты неудержимо и непрерывно расширявшихся морских интересов Германии» и «необходимость в линейном флоте для обеспе-

---

<sup>24</sup> Несмотря на ведущие позиции в области методики и построенный к Первой мировой войне флот, в полной мере его использовать в годы войны не удалось по политическим причинам. Тирпиц сожалеет, что им не удалось довести до успешного завершения Ютландское сражение (31 мая — 1 июня 1916 года), иначе, — по его мнению, — мог измениться ход мировой истории. Ютландское сражение произошло в годы Первой мировой войны в Северном море близ датского полуострова Ютландия, в проливе Скагеррак. В нем сошлись германский и британский флоты, и оно стало самым крупным морским сражением в истории человечества по общему водоизмещению и огневой мощи кораблей, участвовавших в нем. Тирпиц многократно сетовал, что руководство Германии не позволяло выводить флот в море. (*Прим. автора.*)





Рис. 5. Альфред Мэхэн

чения морского могущества». Он писал, что «без морского могущества международный престиж Германии уподоблялся черепахе без панциря. Флаг должен следовать за торговлей; другие, более старые национальные государства давно поняли эту необходимость, которую у нас только начали осознавать»<sup>25</sup>. При этом он сослался на газету «Фортнайтли Ревью», которая еще в 1893 году писала: «Торговля

<sup>25</sup> Тирпиц фон А. Воспоминания / Альфред фон Тирпиц [Пер. с нем., примечания В. Я. Голанта]. — М. : Вече, 2014. — С. 56.

либо порождает флот, достаточно сильный для того, чтобы защитить ее, либо переходит в руки иностранных купцов, располагающих такой защитой»<sup>26</sup>. А. Тирпиц считал, что в наступающем столетии Германия быстро перестанет быть великой державой, если не будет следовать морским интересам, для чего необходимо срочно создавать морское могущество путем строительства боеспособного линейного флота.

Другой широко известный военно-морской теоретик, английский адмирал Филипп Коломб в 1891 году написал труд «Морская война, ее основные принципы и опыт», в котором он, как и А. Мэхэн, сосредоточился на анализе исторических событий и описал борьбу за обладание морем. Поэтому его, наряду с А. Мэхэном, называют одним из создателей теории «морской силы», а теорию иногда называют учением этих двух военно-морских ученых: «теория Мэхэна — Коломбо». В последующем теория Мэхэна — Коломбо легла в основу создания целостной научной теории морской войны, многие положения которой не утратили своей актуальности в современных условиях. Их последователь, британский историк флота Джулиан Корбетт особое внимание сосредоточил на исследовании действий флота по контролю над важными портами и военно-морскими базами<sup>27</sup>. Следует отметить, что А. Мэхэн и его последователи абсолютизировали морскую мощь, считая ее главной движущей силой истории.

Говоря о политическом и военно-морском наследии А. Мэхэна и его последователей, для нас в методологическом плане сохраняет актуальность социально-политический анализ и географический фактор содержания его военно-морской доктрины, о чем в первые послевоенные годы писал «Морской сборник»<sup>28</sup>. В идейном и идео-

<sup>26</sup> Тирпиц фон А. Воспоминания / Альфред фон Тирпиц [Пер. с нем., примечания В. Я. Голанта]. — М. : Вече, 2014. — С. 56.

<sup>27</sup> *Corbett J. S. Principles of Maritime Strategy.* — London : Longmans, Green and Co., 1911.

<sup>28</sup> Кулаков В. М. К критике теории морской силы А. Т. Мэхэна // Морской сборник. 1947. — № 11. — С. 47.

логическом плане доктрина А. Мэхэна о морском господстве за более чем столетие в целом доказала свою состоятельность. Об этом свидетельствует и мировая история в домэхэнский период. Многие морские страны успешно развивались, а с развитием военно-морской мощи входили в число наиболее сильных государств и оставили большое морское наследие.

Следует отметить, что идеи Мэхэна о достижении господства на море заслуживают внимания как квинтэссенция морской идеи и практики, являющиеся важнейшим результатом извлечения ценности в морском наследии любой морской державы. Известный историк и теоретик русского флота, профессор Морского корпуса и Николаевской морской академии генерал-майор Н. Л. Кладо прекрасно понимал доктрину А. Мэхэна и также отмечал большое значение флота на рубеже XIX–XX вв. В своей книге «Современная морская война», вышедшей в 1901 году, он проанализировал прошедшие в конце XIX века войны на море, роль и возможности сильного наступательного флота по овладению морем, общую динамику и направление развития флота, его роль, возможности в характере будущих войн. А в книге «Морские заметки о русско-японской войне» сделал вывод, что «во всех международных столкновениях последнего времени флот играл выдающуюся роль...»<sup>29</sup>. Неслучайно за свои научные труды Н. Л. Кладо получил прозвище «русский Мэхэн».

Продолжателем многих взглядов Н. Л. Кладо был его ученик, помощник и идейный последователь в Морской академии Б. Б. Жерве. В своих лекциях по стратегии он уделял внимание вопросам теории владения морем как общей морской стратегической теории. Материалами по морской стратегии служили произведения Колумба «Морская война», Мэхэна «Влияние морской силы на историю», Корбетта «Некоторые принципы морской стратегии», Гросса «Учение о мор-

---

<sup>29</sup> Кладо Н. Л. Современная морская война. Морские заметки о русско-японской войне. — СПб., 1905. — С. 1–2.



**Рис. 6.** Генерал-майор по Адмиралтейству Н. Л. Кладо

ской войне в свете опыта мировой войны» и др.<sup>30</sup> Следует сказать, что в СССР не отмахивались от мировой военно-морской науки, а скрупулезно ее изучали.

Авторами блестящих образцов отечественной военно-морской мысли являются Е. И. Аренс, А. Д. Бубнов, П. И. Белавинец, П. С. Бурачек, Г. И. Бутаков, Ю. Ф. Волковицкий, Г. К. Граф, Б. И. Доливо-Добровольский, А. М. Доможиров<sup>31</sup>, Б. Б. Жерве, С. О. Макаров,

<sup>30</sup> Белли В. А. В советском Военно-Морском Флоте. Воспоминания / Федеральное архивное агентство; РГА ВМФ / В. А. Белли. — СПб.: Изд-во «Гиперион», 2013. — С. 120.

<sup>31</sup> Доможиров А. М. О значении крейсерского флота для России. Санкт-Петербург, 26 января 1888 г. // РГАВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 1538. Л. 19–23.

М. О. Меньшиков, А. В. Немитц, Н. К. Нордов, М. М. Римский-Корсаков, Я. И. Подгорный, Н. М. Португалов, А. Ф. Риттих, Н. М. Чихачёв<sup>32</sup>, упоминавшийся выше Н. Л. Кладо и другие военно-морские ученые, выдвигающие и формулирующие военно-морскую идею, которая сегодня для нас является нематериальным объектом морского наследия.

Заметный вклад в развитие военно-морской науки в межвоенный период внесли также российские и советские военно-морские ученые Б. Б. Жерве, Л. Г. Гончаров, М. А. Петров, В. А. Белли, И. С. Исаков, В. А. Петровский, С. П. Ставицкий и многие другие<sup>33</sup>.

Безусловно, война на море оказывает огромное влияние на ход мировой истории и в некоторой степени является ее движущей силой. Тем не менее успех войны в немалой степени зависит от экономики, развития производительных сил и производственных отношений, т. е. роль морской войны носит вторичный характер. Ведь всякая морская деятельность (морские экспедиции, война и др.) требует огромных материальных ресурсов и финансовых средств, которые дают экономическое производство и частично торговля. Неслучайно Ф. Энгельс писал о рабской зависимости флота от экономики.

Учитывая, что значительная доля морского наследия приходится на Военно-Морской Флот, наследие которого в большей степени появляется в результате боевой деятельности и участия в войнах, вкратце охарактеризуем основные узловые или «реперные» точки развития и деятельности флота в период создания сильного госу-

<sup>32</sup> Подробнее о вкладе в военно-морскую науку вице-адмирала Н. М. Чихачёва, капитана 2 ранга А. М. Доможирова и др. см.: Болтрукевич В. А. Предложения представителей военно-морского профессионального сообщества России по использованию крейсеров в 1880-е годы // Елагинские чтения. Сборник статей. Вып. X / Федеральное архивное агентство; Российский государственный архив Военно-Морского Флота. — СПб. : Анима, 2020. — С. 94–102.

<sup>33</sup> См.: Белли В. А. В советском Военно-Морском Флоте. Воспоминания / Федеральное архивное агентство; РГА ВМФ / В. А. Белли. — СПб. : Изд-во «Гиперион», 2013. — 262 с., ил.



**Рис. 7.** Контр-адмирал В. А. Белли

дарства, развития и расцвета военно-морской науки. Такой, хотя и небольшой, исторический экскурс акцентирует внимание на оценках деятельности флота, что является результатом методологических подходов ученых военно-морского флота.

Историю формирования российского морского наследия условно можно разделить на четыре периода: допетровский, императорский, советский (1917–1991 гг.) и современный (1991 г. — настоящее время).

О морских походах предков восточных славян на Черном, Мраморном и Средиземном морях документально известно с VII века. Древние пути коммуникаций были в основном водными. Неслучайно классический путь «из варяг в греки» проходил по Балтийскому

морю, реке Неве, Ладожскому озеру, реке Волхов, озеру Ильмень, рекам Ловать и Днепр и далее по Черному морю... Другой освоенный русскими великий торговый путь из Хвалынского (Каспийского) моря по Волге через Окско-Волжское междуречье также доходил до Варяжского (Балтийского) моря, а по Каме и далее Северной Двине — до Белого моря. Тогда же русские мореходы спустились по рекам к Северному Ледовитому океану и успешно освоили северные берега Сибири. Их опыт успешно был использован Семеном Дежневым, который, обогнув в 1648 году Чукотку, вышел в Тихий океан.

Принято считать, что у восточных славян военный флот зародился в VI–VII вв. Их корабли совершали походы по Черному и Средиземному морям. Новгородские мореходы плавали в Балтийском море, ходили на Грумант (Шпицберген), Новую Землю и в Карское море. В 1696 году в селе Дединово на Оке был построен военный корабль «Орёл», который охранял торговлю русских купцов в Астрахани.

При Петре I было положено начало созданию регулярного флота. В 1696 году по указу Петра I началось строительство Азовского флота. В ходе Северной войны 1700–1721 годов за сравнительно короткий срок был создан Балтийский флот, сыгравший важную роль в победе над Швецией и выдвинувший Россию в число сильных морских держав. Большая заслуга в строительстве русского флота принадлежит сподвижникам Петра Великого: А. Д. Меншикову, Ф. М. Апраксину, Н. А. Сенявину, М. М. Голицыну<sup>34</sup>. С их именами сегодня связаны такие объекты культурно-исторического наследия, как Петропавловская крепость, Меншиковский дворец в Санкт-Петербурге, усадьба Ф. М. Апраксина в Москве, ботик Петра I на Плещеевом (Переславском) озере, старинные экспонаты Центрального военно-морского музея имени императора Петра Великого и др.

---

<sup>34</sup> Военно-морской энциклопедический словарь / Под ред. В. И. Куроедова. 2-е изд., испр. и доп. — М. : Воениздат, 2003. — С. 149.





Рис. 8. Петропавловская крепость, Санкт-Петербург

Первый опыт военно-морской организации и боевых действий флота был обобщен в Морском уставе 1720 года.

Весомый вклад в развитие военной мощи парусного флота внесли адмиралы Г. А. Спиридов<sup>35</sup>, Ф. Ф. Ушаков<sup>36</sup>, Д. Н. Сенявин, П. С. Нахимов, М. П. Лазарев и другие.

Во второй половине XVIII века русский регулярный флот совершил первый выход кораблей в Средиземное море в ходе Первой архипелагской экспедиции во время русско-турецкой войны 1768–

<sup>35</sup> См.: Спиридов. Адмирал // Биографии Главнокомандующих флотами / Том I / РГАВМФ. Ф. 315. Оп. 1–1. Д. 96. Л. 8 об. — Л. 12 об.

<sup>36</sup> Мозговой С. А. Канонизация Ушакова — признание заслуг ВМФ // «Военно-христианский вестник». — № 2–3 (7–8), 2001. — С. 49; Овчинников В. Д. Святой праведный адмирал Федор Ушаков. — М.: МГФ «Ветеран Москвы», 2001. — 376 с., ил.



1774 годов. Благодаря победе в Чесменском сражении 24–26 июня (ст. ст.) 1770 года Россия получила выход к Черному морю и право свободного плавания по нему и через проливы в Средиземное море для торговых судов<sup>37</sup>. Затем последовали победы адмиралов Ф. Ф. Ушакова, Д. Н. Сенявина, П. С. Нахимова и других.

Наши соотечественники совершили десятки дальних (кругосветных и полукругосветных) плаваний, а также великих научных открытий. В первой половине XVIII века под руководством флотских офицеров В. Беринга, А. И. Чирикова, С. Г. Малыгина, Д. А. Овцына, В. В. Прончищева, братьев Харитона и Дмитрия Лаптевых провели Первую (1725–1730) и Вторую (1740–1742) Камчатские экспедиции, благодаря которым были открыты новые территории (острова и земли), в том числе северо-западное побережье Америки, острова Алеутской и Курильской гряды. В 1765–1766 годы секретные экспедиции в Арктику по заданию императрицы Екатерины II и по проекту академика М. В. Ломоносова совершили корабли под командованием В. Я. Чичагова<sup>38</sup>.

В начале XIX века на большую высоту авторитет русских мореплавателей подняли И. Ф. Крузенштерн, Ю. Ф. Лисянский, В. М. Головин, О. Е. Коцебу и другие, совершившие кругосветные плавания. Особое место в ряду научных морских подвигов занимает откры-

---

<sup>37</sup> Тарле Е. В. Чесменский бой и первая русская экспедиция в Архипелаг (1769–1774) // Тарле Е. В. Сочинения. — М., 1950. — Т. 10; Гребенищикова Г. А. Чесменская победа. Триумф России в Средиземном море. — СПб., 2020. — 432 с., ил.; Мозговой С. А. Чесменское сражение. К 250-летию // Елагинские чтения. Сборник статей. Вып. X / Федеральное архивное агентство; Российский государственный архив Военно-Морского Флота. — СПб.: Анима, 2020. — С. 6–17; Мозговой С. А. 250 лет Чесменскому сражению // Морской сборник. 2020. — № 9. — С. 77–84; Мозговой С. А. Наследие Чесмы // Морской сборник. 2020. — № 11. — С. 82, 88.

<sup>38</sup> Мозговой С. А. «250-летний юбилей экспедиции капитана Чичагова (1765, 1766)» // Культурологический журнал. № 2 (24). 2016. — Электронный журнал: URL: [http://cr-journal.ru/rus/journals/378.html&j\\_id=27](http://cr-journal.ru/rus/journals/378.html&j_id=27) (дата обращения: 12.12.20).



**Рис. 9.** Памятник графу А. Г. Орлову и адмиралу Д. Н. Сенявину, г. Мирина, о. Лемнос (Греция)



Рис. 10. Усыпальница адмирала Г. А. Спиридова. Фото С. А. Мозгового

тие Антарктиды экспедицией капитана 2 ранга Ф. Ф. Беллинсгаузена и лейтенанта М. П. Лазарева на шлюпах «Восток» и «Мирный» в 1819–1821 годах<sup>39</sup>.

Промышленная революция, произошедшая в конце XVIII — первой половине XIX века под влиянием науки и техники оказала зна-

<sup>39</sup> Бережной С. С., Аммон Г. А. Героические корабли российского и советского Военно-Морского Флота : Альбом. — 2-е изд., испр. и доп. — М. : Воениздат, 1990. — С. 10.



**Рис. 11.** Памятник Ф. Ф. Ушакову в Санаксарском монастыре

чительное влияние на улучшение конструкции кораблей и парусного вооружения. Произошло качественное совершенствование корабельной артиллерии. В начале XIX века появились паровые суда и боевые корабли. Первым в мире удачно воплотил в жизнь идею парового судна французский инженер в США Роберт Фултон в 1807 году, построивший стимбот<sup>40</sup> Фултона, после чего паровое судоходство начало бурно развиваться сначала в Америке, а потом и во всем мире<sup>41</sup>.

В России первый пароход был построен выдающимся российским инженером и промышленником, шотландцем по происхож-

<sup>40</sup> В начале эры парового судоходства пароходы именовали стимботами. (Прим. автора.)

<sup>41</sup> Рыжов К. В. Сто великих изобретений / К. В. Рыжов. — М. : Вече, 2000. — С. 117.



Рис. 12. Памятник П. С. Нахимову, г. Севастополь



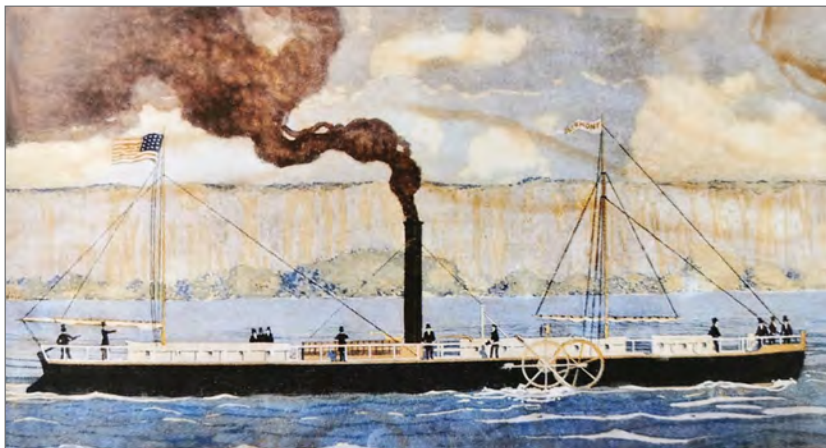


Рис. 13. Стимбот Фултона

дению Чарльзом Бердом в 1815 году, вошедшем в отечественную историю как «пароход Берда»<sup>42</sup>. Хотя долгое время ошибочно считалось, что первенцем был пароход «Елизавета», построенный в 1833 году. Описание первого рейса стимбота Берда сделал участник этого плавания морской офицер (будущий адмирал) П. И. Рикорд в статье «Первая поездка на пароходе из Санкт-Петербурга в Кронштадт и обратно», напечатанной в журнале «Сын Отечества» в 1815 году. Он же впервые использовал в этой статье вместо распространенного тогда английского термина «стимбот» русское слово «пароход»<sup>43</sup>.

Таким образом, в первой половине XIX века началась эра пароходостроения. Сначала для торговых, транспортных, других хозяйст-

<sup>42</sup> Подробнее см.: Черненко В. А. Первый пароход в России — пароход Берда. — СПб.: «Издательство «Крига», 2015. — 328 с.

<sup>43</sup> Черненко В. А. Первый пароход в России — пароход Берда. — СПб.: «Издательство «Крига», 2015. — С. 68. Как указывает в своей книге В. А. Черненко, об этом также писал в своем дневнике в 1943 году М. А. Корф (Корф М. А. Дневник. Год 1943-й. — М., 2004. — С. 368.). (Примечание автора.)



Рис. 14. Пароход Берда на Неве. Неизвестный художник

венно-экономических нужд<sup>44</sup>. В 1848 году в России вступил в строй винтовой фрегат «Архимед» с паросиловой установкой. А после Крымской войны 1853–1856 годов все развитые страны приступили к строительству паровых броненосных кораблей. В России в этот период проводились глубокие реформы, которые также коснулись армии и флота. В 1877 году в строй вступил броненосец «Пётр Великий», водоизмещением 9700 т. Корабли стали оснащаться нарезной корабельной артиллерией, обладавшей большей дальностью и лучшей точностью стрельбы. Боевые возможности флота возросли с появлением в 70-х годах XIX века мины, а впоследствии торпеды. Так,

<sup>44</sup> Подробнее см.: Эра пароходов. История парового судоходства и судостроения. К 200-летию первого русского парохода и 100-летию ледокола «Красин». Сборник статей. — Санкт-Петербург : Издательство «Аврора», 2017. — 416 с., 195 ил.



**Рис. 15.** Памятник крейсеру «Варяг» в Корее

в 1878 году российский флот успешно применил торпедное оружие, потопив на Батумском рейде турецкий пароход «Интибах».

Изменение тактико-технических характеристик кораблей и появление новых видов оружия вызвало зарождение и развитие новой тактики ведения морского боя.

В историю нашего флота вписаны подвиги экипажей крейсеров «Варяг» и «Дмитрий Донской», броненосца береговой обороны «Адмирал Ушаков», миноносца «Стерегущий», канонерской лодки «Кореец», минного заградителя «Амур» и других кораблей, до конца выполнивших свой воинский долг перед Родиной во время русско-японской войны. Умело руководил действиями кораблей при обороне Порт-Артура командующий Тихоокеанской эскадрой вице-адмирал С. О. Макаров, который впоследствии героически погиб со многими членами экипажа на броненосце «Петропавловск», подорвавшемся на mine. Вместе с моряками на броненосце погиб выдающийся рос-





Рис. 16. Памятник С. О. Макарову в Кронштадте

сийский художник-баталист и летописец ряда войн В. В. Верещагин. Многие поколения моряков знают и помнят знаменитые слова — предупреждение о бдительности — С. О. Макарова «Помни войну!», которые высечены на его памятнике в Кронштадте.

После русско-японской войны 1904–1905 годов в составе флота появились линейные корабли (линкоры), которые становились решающей силой вооруженной борьбы на море<sup>45</sup>. А в период Первой мировой войны свои боевые возможности и эффективность показали подводные лодки<sup>46</sup>, а затем и зарождающаяся морская авиация. В целом, Российский императорский флот прочно удерживал свои позиции на морских театрах военных действий и выполнял возло-

<sup>45</sup> См.: Виноградов С. Е. Последние исполины Российского Императорского флота. — СПб. : Галея Принт, 1999. — 408 с.

<sup>46</sup> Мозговой С. А. «Подводный флот России в Первой мировой войне» // «Нептун». 2014. — № 2. — С. 88–95.

женные на него задачи<sup>47</sup>. После этой войны также остались объекты военно-исторического и морского наследия, хотя их не так много<sup>48</sup>, но они в других странах мира. Это памятник морякам крейсера «Жемчуг» с надписью «Русским военным — благодарная Родина» в Пенанге (Малайзия), установленный в 1976 году, и памятник на могиле моряков броненосца «Пересвет», установленный на средства Министерства обороны СССР в 1955 году на христианском кладбище Порт-Саида (Египет)<sup>49</sup>. При заходе советских и российских кораблей в порты Пенанг и Порт-Саид моряки всегда посещают кладбища и возлагают цветы на могилы погибших воинов, а находясь в море при прохождении памятных мест отдают воинские почести и возлагают на воду венки.

В трудный для нашей страны период Гражданской войны и военной интервенции империалистических держав флот нашей страны сумел показать образцы героизма, мастерства и военной выучки. Примером тому служит уникальная победа подводной лодки «Пантера», которая 31 августа 1919 года потопила в Финском заливе новейший английский эсминец «Виттория»<sup>50</sup>.

<sup>47</sup> Данная глава не ставит своей целью подробно излагать историю флота, мы лишь делаем экскурс по отдельным узловым моментам, чтобы проиллюстрировать, как складывалось морское наследие. *(Примечание автора.)*

<sup>48</sup> Проблемы сохранения памяти и мемориализации наследия Первой мировой войны. Материалы научно-практического круглого стола 12 октября 2017 г. / Мин-во культуры РФ; Рос. Науч.-исслед. ин-т культурного и природ. наследия имени Д. С. Лихачёва / ред.-сост. С. А. Мозговой. — М.: Институт Наследия, 2019. — 162 с., ил.

<sup>49</sup> Мозговой С. А. «Памяти «Пересвета»» // Морской сборник. № 12. 2018. — С. 85–88; Мозговой С. А. «Память о войне и международный опыт мемориализации ратного подвига» // «Проблемы сохранения памяти и мемориализации наследия Первой мировой войны». Материалы научно-практического круглого стола 12 октября 2017 г. / Мин-во культуры Российской Федерации; Рос. Науч.-исслед. ин-т культурного и природ. наследия имени Д. С. Лихачёва / ред.-сост. С. А. Мозговой. — М., Институт Наследия, 2019. — С. 37–38.

<sup>50</sup> Мозговой С. Геройский подвиг «Пантеры». // Морское наследие. № 3 (27). 2019; Мозговой С. А. Легендарный подвиг подводной лодки «Пантера» // Нептуин. — 2019. — 5. — С. 96–105.



**Рис. 17.** Памятник на могиле моряков крейсера «Пересвет», затонувшего в годы Первой мировой войны у берегов Порт-Саида.  
*Фото из «Википедии» передано в общественное достояние*



**Рис. 18.** Потопление подводной лодкой Балтийского флота «Пантера» английского эсминца «Виттория» у острова Сескар.

*Худ. Н. Е. Бубликов и Г. В. Горшков*

Недавно наша страна отметила столетний юбилей этого подвига. К сожалению, пройдя три войны и прослужив стране почти 40 лет, знаменитая «Пантера» в конце 1950-х годов была утилизирована. Только один из торпедных аппаратов был взят в качестве экспоната в Центральный военно-морской музей. Это негативный пример того, как не следовало поступать с прославленным кораблем, которому, по нашему мнению, следовало стать кораблем-музеем. Правда, следуя морским традициям, как важному элементу морского наследия «в целях сохранения исторической памяти и укрепления боевых традиций отечественного флота», приказом главкома ВМФ адмирала флота В. Н. Чернавина в 1990 году имя героической «Пантеры» было присвоено головной многоцелевой подводной лодке К-317 новой серии проекта 971 «Барс» (командир — капитан 1 ранга В. В. Михальчук)



**Рис. 19.** Фото командира ПЛ «Пантера» А. Н. Бахтина.  
*Из семейного архива*

(см. Приложение 1)<sup>51</sup>. Инициативу экипажа тогда поддержал Совет ветеранов-подводников, конструкторское бюро «Малахит» и трудовой коллектив «Севмашпредприятия», где был построен новый атомход. Свою первую боевую службу и поисковую операцию блестяще провела в июне 1991 года в Баренцевом, Норвежском и Гренландском морях. По итогам года «Пантера» была признана лучшей на Северном флоте по противолодочной подготовке, а спустя год она была объявлена лучшей в соединении и на Северном флоте по поисковым дей-

---

<sup>51</sup> Приложение 1. Правительственная телеграмма 4-го съезда народных депутатов СССР экипажу корабля по случаю присвоения атомной подводной лодке наименования «Пантера».





**Рис. 20.** Возложение цветов к памятнику командиру «Пантеры» А. Н. Бахтину на его могилу на Смоленском православном кладбище Санкт-Петербурга

ствиям. В 1993 году по итогам почти трехмесячной боевой службы экипажу был вручен Кубок главнокомандующего ВМФ и присуждено первое место в Военно-Морском Флоте по длительному слежению за иностранной ПЛА<sup>52</sup>. Этот пример наглядно показывает, что там, где помнят славное морское наследие, где целеустремленно проводится боевая подготовка, где наиболее заботливо проводится работа по воспитанию личного состава на славных боевых традициях, там есть успех. Командир АПЛ «Пантера» (1987–1993), капитан 1 ранга В. В. Михальчук говорил: «При всем, что было сделано на “Пантере”, и как бы это тогда и сейчас ни оценивали, бесспорно одно: у нас

<sup>52</sup> ПЛА — подводная лодка атомная. (Прим. автора.)



**Рис. 21.** Мемориальная доска на доме, где жил А. Н. Бахтин, на 11 линии Васильевского острова Санкт-Петербурга.

*Фото С. А. Мозгового*

не было никогда потерь. Не пострадал экипаж, не пострадали семьи. И это считаю главным своим достижением. “Береги людей!” — так напутствовал меня, командира, один из командиров первой “Пантеры”, капитан 1 ранга И. А. Быховский<sup>53</sup>, когда передавал нам реликвии со своей “Пантеры”. Те же слова хочу адресовать действующему экипажу. Пусть в море вам будут по плечу самые сложные задачи, а домой возвращайтесь целыми и невредимыми. Буду вдвойне рад, если сохраните корабль и позовете на его 40-летие<sup>54</sup>. Неслучайно ряд офицеров из экипажа «Пантеры» в будущем за свой ратный подвиг («за мужество и героизм, проявленные при выполнении специального задания в условиях, сопряженных с риском для жизни») стали Героями Российской Федерации, среди них капитаны 1 ранга А. В. Буриличев<sup>55</sup> и С. В. Справцев<sup>56</sup>. Таким образом, традиции флота живы.

Как известно, в результате Гражданской войны в России была разрушена экономика и практически не стало флота. Большевистская партия поставила задачу в кратчайший срок восстановить Военно-Морской Флот и сделать его боеспособным. В марте 1921 года X съезд партии принял историческое решение о флоте: «Съезд считает необходимым, в соответствии с общим положением и материальными ресурсами Советской республики, принять меры к возрождению и укреплению Красного военного флота»<sup>57</sup>. Председатель Революцион-

---

<sup>53</sup> И. А. Быховский командовал подводной лодкой «Пантера» в годы Великой Отечественной войны, а в 1959 году выпустил книгу «Героическая «Пантера». См.: *Быховский И. А. Героическая «Пантера»*. — Л.: Лениздат, 1959. — 148 с.

<sup>54</sup> *Емельянов А.* След «Пантеры» // Российская газета — Федеральный выпуск № 14 (5390) 26.01.2011.

<sup>55</sup> Советский и российский военачальник вице-адмирал А. В. Буриличев (1958–2020) впоследствии стал начальником Главного управления глубоководных исследований Министерства обороны Российской Федерации. (*Прим. автора.*)

<sup>56</sup> Парадоксально, что местом рождения капитана 1 ранга С.В. Справцева (1958–2010) являются Соловецкие острова (29 августа 1958 г.).

<sup>57</sup> ВКП (б) в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Изд. 6-е. Ч. 1. — М., Госполитиздат, 1940. — С. 394.





**Рис. 22.** Знаки экипажа современной АПЛ «Пантера», выпущенные по случаю приема корабля в состав ВМФ, 1990 г.

ного военного совета СССР и нарком по военным и морским делам Михаил Васильевич Фрунзе в 1925 году говорил: «Что же касается общей оценки роли морского флота в общей системе обороны страны, то я должен сказать, что мы не представляем себе возможности твердого обеспечения границ Советской земли без наличия достаточно сильного морского флота»<sup>58</sup>.

Уже к 1929 году наш флот закончил свой восстановительный период и вступил в период технической реконструкции (отремонти-

<sup>58</sup> Фрунзе М. В. Избранные произведения. — М., 1977. — С. 326.



**Рис. 23.** Председатель Реввоенсовета СССР и нарком по военным и морским делам М. В. Фрунзе

рована значительная часть кораблей, произведена модернизация эсминцев, частично восстановлены линкоры). И в этот год — «Год великого перелома»<sup>59</sup> — Иосиф Виссарионович Сталин впервые артикулировал значительную роль и значение флота в победе над врагами во всемирном масштабе. В мощном флоте И. В. Сталин видел силу, с которой можно победить весь мир. В июле 1929 года, посетив вместе с другими руководителями страны — Климентом Ефремови-

<sup>59</sup> Сталин И. В. «Год великого перелома : к XII годовщине Октября» // Правда. 3 ноября 1929 г.



Рис. 24. И.В. Сталин и Г.К. Орджоникидзе среди моряков крейсера «Червона Украина» во время перехода из Севастополя в Сочи, июль 1929 г.

чем Ворошиловым и Серго Орджоникидзе — учения на Черноморском флоте и, в частности, крейсер «Червона Украина», И. В. Сталин оставил в судовом журнале крейсера памятную запись: «Был на крейсере “Червона Украина”. Присутствовал на вечере самодеятельности. Общее впечатление: замечательные люди, смелые, культурные товарищи, готовые на все ради нашего общего дела. Приятно иметь дело с такими товарищами. Приятно бороться с врагами в рядах таких бойцов. С такими товарищами *можно победить весь мир* (курсив мой. — С. М.) эксплуататоров и угнетателей. Желаю вам успеха, друзья с “Червоной Украины”! И. Сталин»<sup>60</sup>.

Это была не только высокая оценка морякам, но и наказ вождя о дальнейшем совершенствовании флота и усилении его мощи. В это

<sup>60</sup> Сталин И. В. Соч. в 13 т. Т. 12. — С. 117.

время в советском руководстве стало выкристаллизовываться решение о необходимости строительства «большого флота»<sup>61</sup>, основу которого должны были составить линейные корабли, что по ряду моментов было в теории А. Мэхэна. Касательно планов по строительству линкоров для Советского Военно-Морского Флота, И. В. Сталин 11 июля 1931 года на заседании Комиссии обороны при СНК СССР отметил: «Начать постройку большого флота надо с малых кораблей. Не исключено, что через пять лет мы будем строить линкоры»<sup>62</sup>.

Одним из сторонников крупных кораблей был маршал Советского Союза А. И. Егоров, под руководством которого в Управлении Военно-Морских Сил и Генеральном штабе РККА в январе 1936 года был разработан один из первых проектов перспективного состава флота, который предусматривал строительство для всех четырех флотов 676 боевых кораблей основных классов (в том числе двух малых авианосцев) общим стандартным водоизмещением 1,727 млн т. По проекту Генерального штаба общий тоннаж кораблей должен был составить 1,868 млн т, в числе боевых кораблей предусматривалось наличие шести авианосцев, четыре из которых должны были войти в состав Тихоокеанского флота. В обоих проектах линейные корабли должны были стать главной силой будущих советских флотов<sup>63</sup>. Впоследствии было принято несколько программ и планов морского

---

<sup>61</sup> Большой флот — собирательное название программ строительства Военно-Морского Флота СССР в 1938–1955 годах, целью которых было создание мощного океанского флота. Ядро «Большого флота» должны были составлять крупные боевые корабли, превосходившие или равные по своим боевым и эксплуатационным качествам аналогичные корабли иностранных флотов (См.: *Краснов В. Н.* Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны. — М.: Наука, 2005. — С. 11).

<sup>62</sup> *Васильев А. М.* Линейные корабли типа «Советский Союз». — СПб.: Галера Принт, 2006. — С. 4–5.

<sup>63</sup> *Грибовский В. Ю.* На пути к «большому морскому и океанскому» флоту (Кораблестроительные программы Военно-Морского Флота СССР в предвоенные годы) // *Гангут*. — СПб.: Издательство «Гангут», 1995. — № 9. — С. 8–9.

судостроения, в том числе «крупного морского судостроения», которые несколько раз корректировались по составу и тоннажу.

10–21 марта 1939 года прошел XVIII съезд ВКП (б). На съезде подчеркивалось, что «задача ускорения постройки и ввода в строй новых кораблей должна стать центральной задачей советского судостроения»<sup>64</sup>. Особое внимание съезд уделил целесообразному географическому размещению промышленных предприятий, работающих на судостроение, для достаточного приближения судостроительных заводов к местам базирования флота. Этим намеревались при меньших затратах получить на каждом театре равное или несколько превосходящее число кораблей основных классов по сравнению с вероятным противником<sup>65</sup>. В этом же году была принята программа строительства большого морского и океанского флота<sup>66</sup>.

Если до 1938 года рост флота шел преимущественно за счет легких надводных и подводных кораблей, то в последующие годы в СССР ускоренными темпами строились корабли всех классов в том числе крупные корабли (например, в 1939 году на Балтике был спущен на воду мощный крейсер «Киров»). Только за период с 1930 до начала 1939 года общий тоннаж флота увеличился на 130 процентов, т. е. более чем в два раза. За один только 1939 год в строй вступили 112 новых надводных кораблей: в 1940 году ВМФ получил на 50 процентов больше новых надводных кораблей, чем в 1939 году. Рост подводного флота СССР в 1940 году и по количеству боевых единиц и по тоннажу составил около 300 процентов по отношению к росту подводных сил за 1939 год<sup>67</sup>. К началу Великой Отечественной войны в состав

---

<sup>64</sup> См.: XVIII съезд Всесоюзной коммунистической партии (б). 10–21 марта 1939 г. Стенографический отчет. — М. : Госполитиздат — ОГИЗ, 1939. — 744 с.

<sup>65</sup> Краснов В. Н. Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны. — М. : Наука, 2005. — С. 16.

<sup>66</sup> Из-за начала в 1941 году Великой Отечественной войны программу полностью выполнить не успели. (Прим. автора.)

<sup>67</sup> Военно-Морской Флот СССР (ВМФ СССР) // Краткая Советская Энциклопедия. — М., ОГИЗ РСФСР, 1943. — С. 231.



Рис. 25. Крейсер «Киров»

ВМФ СССР входило около одной тысячи боевых кораблей различных классов (в том числе три линкора, восемь крейсеров, 54 эсминца и лидера, 212 подводных лодок), свыше 2,5 тысяч самолетов морской авиации и 260 батарей береговой артиллерии. Значительно улучшилась система базирования флота<sup>68</sup>.

В 1932–1937 годах были созданы новые оперативно-стратегические объединения. В 1932 году сформированы Морские силы Дальнего Востока (в 1935 году переименованы в Тихоокеанский флот), в 1933 году создана Северная флотилия, преобразованная в 1937 году в Северный флот. 30 декабря 1937 года Советское правительство приняло решение об образовании Народного комиссариата ВМФ (утверждено Верховным Советом СССР 15 января 1938 года).

Созданию мощного флота способствовало успешное выполнение сталинских пятилеток индустриализации, создание необходимой

<sup>68</sup> См.: Военно-Морской Флот // Военно-морской энциклопедический словарь / Под ред. В. И. Куроедова. 2-е изд., испр. и доп. — М.: Воениздат, 2003. — С. 150–151.

промышленной и материально-технической базы для оснащения флота. Окрепшая на базе побед политики индустриализации судостроительная промышленность стала из года в год все более усиливать флот, помогая ему стать могущественным<sup>69</sup>.

Защита Родины в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов позволила накопить опыт ведения войны силами флота. Ее наследием является память о войне, опыт применения сил флота (в том числе военно-морское искусство) в защите рубежей родной земли и разгроме фашистского агрессора, множество памятников и обелисков героическим морякам, военно-мемуарная литература и живопись, артефакты и воспоминания ветеранов, хранящиеся в морских музеях.

Многие историки флота и специалисты в области военной истории отмечают большие заслуги выдающегося государственного и военного деятеля нашей страны, народного комиссара Военно-Морского Флота адмирала флота Советского Союза Николая Герасимовича Кузнецова, который уделял большое значение боеготовности сил флота и их готовности к отражению внезапного нападения. Нарком ВМФ и Главный морской штаб уделяли особое внимание совершенствованию оперативной подготовки штабов соединений, а также боевой подготовке кораблей и частей, боролись за сокращение сроков приведения сил флота в готовность к немедленному отпору противнику. В этих целях 23 февраля 1939 года нарком ВМФ издал директиву «Об установлении для флота трех степеней оперативных готовностей». Это позволило 22 июня 1941 года привести флоты в боевую готовность № 1 и без собственных потерь отразить первые удары авиации фашистской Германии. Корабли и самолеты морской авиации были накануне рассредоточены, чем удалось исключить их потерю. Кроме того, Генеральный штаб Красной Армии совместно с Главным морским штабом Военно-Морского Флота определил

---

<sup>69</sup> Советское военно-морское искусство : Сборник статей / Под редакцией кандидата военно-морских наук капитана 1 ранга Р. Н. Мордвинова. — М. : Военно-морское издательство Военно-Морского Министерства Союза СССР, 1951. — С. 13.





Рис. 26. Адмирал флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов

задачи флотов и порядок их взаимодействия с войсками Красной Армии на приморских направлениях.

В новых условиях ведения войны на море усилиями Н. Г. Кузнецова получили дальнейшее развитие такие принципы военно-морского искусства, как боевая готовность, взаимодействие, внезапность, твердое и непрерывное управление силами и всестороннее обеспечение боевых действий. Такой научный подход положительно сказался на результатах стратегического применения сил флота в войне<sup>70</sup>.

<sup>70</sup> Подробнее см.: *Капитанец И. М.* Война на море. 1939–1945. — М.: Вече, 2005. — С. 206–211.





Рис. 27. Адмирал флота И. С. Исаков

Еще шла война, но опыт применения Военно-Морского Флота в Великой Отечественной войне уже был обобщён адмиралом флота **И. С. Исаковым** в журнале «Морской сборник» (№№ 1, 2, 3 и 4 за 1944 год), а также статьи были изданы отдельной книгой<sup>71</sup>. В этих статьях и книге он дал анализ эволюции, методов и средств реализации германских планов, описал характер войны на море, роль нашего флота и морскую войну на каждом из советско-германских театров: на Бал-

<sup>71</sup> *Исаков С. И.* Военно-Морской Флот СССР в Великой Отечественной войне. — М.: Военно-Морское издательство НКВМФ Союза СССР, 1944; Л., 1944.

тийском и Черном море, на Северном театре боевых действий военных флотилий и Вспомогательного флота.

«Главнейшая задача, которую выполнял наш флот на всех морях, — писал адмирал флота И. С. Исаков, — заключалась в том, чтобы любыми методами и средствами морской войны *обеспечить стратегические фланги Красной Армии, упирающиеся в море, от десантов или ударов флота противника, и в нанесении ударов во фланг и тыл группировки войск противника...* Ни на одном театре фланг нашей армии не был атакован противником с моря (здесь и далее курсив дан так же, как в оригинале цитируемого материала. — С. М.), в то время как наши эскадренные миноносцы, канонерские лодки и сторожевики многократно губительным фланговым огнем поражали артиллерию, доты и скопления немецких и румынских войск в Московском и Финском заливах, на Ладожском озере, в Крыму, в Азовском море и под Сталинградом... Большую помощь фронту оказал наш флот героической обороной военно-морских бухт. В Таллине, в Ганге, в районе Красной Горки, в Одессе, Севастополе, Керчи, Новороссийске моряки совместно с частями Красной Армии не только отстаивали свои дома, не только защищали ценнейшие куски советской территории, но, *надолго задерживая и оттягивая на себя значительно превосходящие силы врага, обессиливали их и тем самым тормозили общий ход германского наступления на главном направлении.*

Сами немцы с запоздалым сожалением писали о том, что беспрецедентная оборона Севастополя по крайней мере на два месяца задержала наступление их правого фланга и заставила сталинградскую и кавказскую операцию, вопреки первоначальному плану, сползти по времени на зимний период. Как известно, сумасбродный план германского командования провалился не только поэтому, и немцы задержались у Севастополя значительно больше двух месяцев, но само признание весьма характерно...

Все это явилось результатом уроков, полученных противником после многократных десантов североморцев во фланг немецких час-

тей с захватом и уничтожением опорных пунктов, островных десантов прославленных защитников Ганге, обходного маневра азовцев под Таганрогом и Мариуполем при взятии Очакова и Николаева, крупных десантных операций в Феодосии, Керчи и Новороссийске и многих других, о которых немцам и румынам хорошо известно.

Таким образом, действия наших флотов приковывают к побережью и фактически омертвляют значительные силы противника, которые в других условиях были бы использованы на фронте.

Виднейшая роль в десантах всегда принадлежала морякам, а там, где организовывались крупные десанты частей Красной Армии, моряки были обычно «первым броском», цепляющимся за берег. Наиболее успешные десантные операции флота были проведены в ходе операции Северного флота «Вест» в рамках Петсамо-Киркенесской наступательной операции в октябре 1944 года, получившей также название «Десятый Сталинский удар» и ставшей триумфом освобождения советского Заполярья.

Следует отметить, что флот выделил много моряков для борьбы на суше в составе армейских соединений. Морские батальоны, полки или бригады, часть из которых является теперь гвардейскими или краснознамёнными, участвовали в боях не только на морских берегах, но и под Москвой и Сталинградом»<sup>72</sup>.

Этой цитатой — выжимкой из книги адмирала флота И. С. Исакова — мы в сжатом виде показали высокую роль и ценное значение флота в годы Великой Отечественной войны. По мнению адмирала флота И. М. Капитанца, «впервые в XX веке советский ВМФ выстоял перед ударами противника и добился победы на морских театрах. Советское военно-морское искусство получило дальнейшее развитие, русская морская школа была восстановлена и способствовала победе советского народа в Великой Отечественной войне»<sup>73</sup>.

<sup>72</sup> Исаков С. И. Военно-Морской Флот СССР в Великой Отечественной войне. — М.: Военно-Морское издательство НКВМФ Союза СССР, 1944; М., 2006. — С. 14–17.

<sup>73</sup> Капитанец И. М. Война на море. 1939–1945. — М.: Вече, 2005. — С. 210.

Это лишь некоторые золотые крупницы военно-исторического и морского наследия России в числе многих славных сражений и побед.

Наиболее подробно основные действия сил флотов и флотилий, а также сухопутных формирований ВМФ и изложение подвигов военных моряков изложены в Боевой летописи Военно-Морского Флота, в отдельных книгах о действиях флотов в Великой Отечественной войне<sup>74</sup>.

Одним из лучших научных исследований, где в полной мере были отражены роль и значение действий сил флота в Великой Отечественной войне Советского Союза против агрессора — фашистской Германии, стал научно-исторический труд «Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»<sup>75</sup>. Он был разработан Историческим отделением Военно-морского научно-го отдела Главного штаба Военно-Морского Флота при участии специалистов Научно-технического комитета ВМФ и Военно-морской академии и был издан в 1959–1962 гг. Как отмечал А. А. Раздолгин, генеральный директор издательского дома «Морской Петербург», доктор исторических наук, заместитель председателя редакционной комиссии второго издания: «В редакционную комиссию вошли видные военно-морские и научные деятели, прошедшие школу войны и хорошо знающие тактику, оперативное искусство и стратегию

---

<sup>74</sup> См.: *Ачкасов В., Вайнер Б.* Краснознамённый Балтийский флот в Великой Отечественной войне. — М.: Военное издательство Министерства обороны Союза ССР, 1957; *Манкевич А. И.* Краснознамённая Ладужская флотилия в Великой Отечественной войне. — М.: Военное издательство Министерства обороны Союза ССР, 1955; *Кислый Г. П.* На притоках Днепра. Боевые действия советских моряков в Белорусской операции (июнь — июль 1944 г.). — М.: Военное издательство Министерства обороны Союза ССР, 1959; *Кислый Г. П.* Победа на юге. Боевые действия советских моряков в августе-сентябре 1944 года. — М.: Военное издательство Министерства обороны Союза ССР, 1955;

<sup>75</sup> Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. — 2-е изд., испр. и доп. Том II. Черноморский флот. — СПб.: Издательский дом «Морской Петербург», 2005. — 504 с., ил.

Военно-Морского Флота. Это вице-адмирал И. И. Азаров, кандидат военно-морских наук, профессор контр-адмирал В. А. Белли, кандидат военно-морских наук, профессор полковник В. С. Ветошкин, кандидат военно-морских наук капитан 1 ранга Н. П. Вьюненко, генерал-лейтенант авиации В. П. Канарев, контр-адмирал Ю. В. Ладинский, генерал-майор С. С. Лотоцкий, генерал-лейтенант артиллерии И. С. Мушнов, профессор контр-адмирал Н. Б. Павлович, адмирал Ю. А. Пантелеев, профессор капитан 1 ранга А. П. Проничкин, контр-адмирал А. Н. Родионов, доктор военно-морских наук, профессор, заслуженный деятель науки РСФСР вице-адмирал К. А. Сталбо. Ответственным редактором труда был председатель Научно-технического комитета ВМФ адмирал Л. А. Владимирский»<sup>76</sup>.

Труд состоял из трех томов и был написан на основе архивных документов и трофейных материалов с использованием имеющихся отечественных и иностранных военно-исторических публикаций, посвященных боевым действиям на наших морских театрах. Он был призван оказать помощь в изучении боевых действий на море, а также в извлечении необходимых уроков и выводов из боевого опыта отечественного флота. Ранее секретное издание вышло в трех томах, переиздание рассекреченного издания подготовлено в четырех томах<sup>77</sup>.

Советский Военно-Морской Флот в годы Великой Отечественной войны явил образцы мужества и героизма, обрел опыт проведения морских боев и операций. За мужество, стойкость и воинскую доблесть, проявленные в период 1941–1945 годов, свыше 350 тысяч военных моряков были награждены боевыми орденами и медалями,

---

<sup>76</sup> Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. — 2-е изд., испр. и доп. Том II. Черноморский флот. — СПб. : Издательский дом «Морской Петербург», 2005. — С. 3.

<sup>77</sup> Раздолгин А. А. От издательства // Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. — 2-е изд., испр. и доп. Том II. Черноморский флот. — СПб. : Издательский дом «Морской Петербург», 2005. — С. 3.

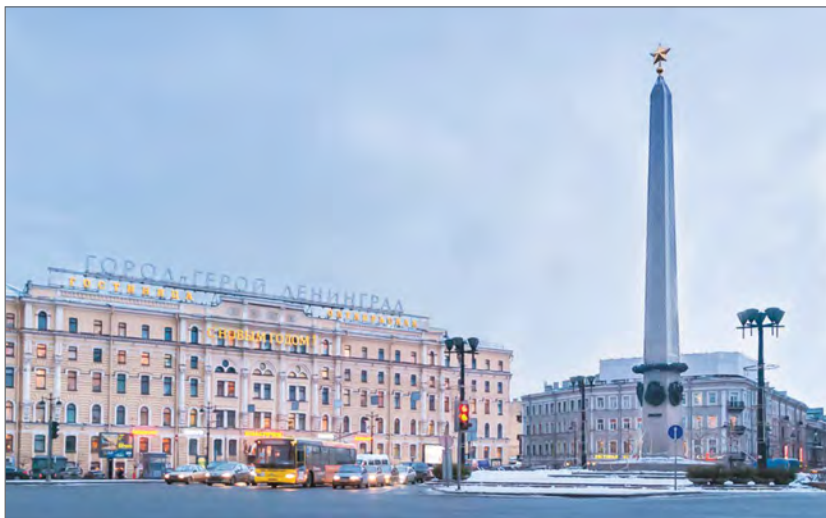
более 600 удостоены звания Героя Советского Союза, а Б. Ф. Сафонов, А. О. Шабалин, В. Н. Леонов, В. И. Раков, Н. Г. Степанян, А. Е. Мазуренко, Н. В. Челноков были удостоены этого звания дважды. Боевыми орденами отмечено 238 наиболее отличившихся в боях кораблей, частей и соединений, 78 из них стали гвардейскими<sup>78</sup>.

В 1965 году — в двадцатую годовщину Победы советского народа над фашистской Германией — Черноморский, Северный, Тихоокеанский, Краснознамённый Балтийский флоты награждены орденом Красного Знамени. Ранее этой награды были удостоены Дунайская, Днепровская, Ладожская, Каспийская и Амурская флотилии. Приморские города: Ленинград, Севастополь, Одесса, Керчь, Новороссийск стали городами-героями. А недавно еще 15-ти флотским городам (из 45-ти) было присвоено звание городов воинской славы: Полярный, Туапсе, Кронштадт, Анапа, Архангельск, Владивосток, Выборг, Гатчина, Ломоносов, Петрозаводск, Петропавловск-Камчатский, Ростов-на-Дону, Таганрог, Феодосия, Хабаровск<sup>79</sup>.

Однако война не позволила реализовать сталинский план «Большого флота». Большие разрушения заставили на некоторое время скорректировать кораблестроительные программы и направить ресурсы на восстановление народного хозяйства, в том числе портов, а также военно-морских баз. Известный военный ученый вице-адмирал **К. А. Сталбо**, анализируя послевоенное состояние ВМФ, отмечал: «Военно-морское искусство нашего флота <...> 1945 года было искусством прибрежного флота. Боевых действий и операций, ведущихся в океане <...>, оно не рассматривало. Это объяснялось отсутствием необходимых сил <...> на океанских просторах. Последние контролировались пока военно-морскими силами англо-американ-

<sup>78</sup> Военно-Морской Флот СССР. Фотоальбом. — М. : «Планета», 1982. — С. 92.

<sup>79</sup> В Российском научно-исследовательском институте культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва прошел семинар на тему «Военно-историческое наследие как источник развития культурной среды городов-героев и городов воинской славы России» // Морской сборник. — № 9. — 2019. — С. 18–19.



**Рис. 28.** Стела «Город-герой Ленинград»

цев, имевших в своем распоряжении многочисленные океанские корабли и военно-морские базы»<sup>80</sup>.

При изучении морского наследия Военно-Морского Флота в послевоенный период необходимо фиксировать значительные, узловые вехи развития судостроения (кораблестроения), вооружения и эволюции военно-морского искусства. Этот период характеризовался разработкой новых (в том числе уникальных) проектов кораблей, оружия и вооружения.

На развитие советского Военно-Морского Флота в послевоенный период и ликвидацию отставания большое и благотворное влияние оказали научно-технические достижения и открытия послевоенного периода.

Одним из важнейших достижений современного научно-технического прогресса явились открытие и разработка способов ис-

<sup>80</sup> Цит. по : *Саввин В.* Наследие Победы : военно-морской флот. Как ВМФ СССР превратился из прибрежного в океанский // Коммерсантъ. № 75. 28.04.2015. С. 6.





**Рис. 29.** Стела «Город-герой Севастополь»

пользования практически неисчерпаемого нового источника энергии — атомного ядра. Это позволило создать принципиально новое ракетно-ядерное оружие невиданной доселе мощности, а также атомную энергетику для боевых кораблей, что резко повысило их боевые возможности.

После окончания Великой Отечественной войны, примерно с 50-х годов в нашей стране начались крупные работы по созданию мощного океанского ракетно-ядерного флота. Немалые заслуги в строительстве современного по тем временам Военно-Морского Флота принадлежат Н. Г. Кузнецову. Главным в его деятельности являлось то, что он впервые выдвинул требования создания сбалансированного Военно-Морского Флота и также впервые высказал предложение в сентябре 1951 года об объединении усилий всех ведомств в целях «применения внутриядерной энергии для движения». Благодаря не-





**Рис. 30.** Стела «Город воинской славы Полярный»

утомимой деятельности Н. Г. Кузнецова в должности главнокомандующего ВМФ, флот в 50-х годах превратился в атомный и ракетный<sup>81</sup>.

Этим было положено начало второго этапа в развитии советского ВМФ. Важнейшим событием на этом этапе была ликвидация ядерной монополии США, в результате чего уже в 1954 году Военно-Морской Флот СССР обладал ядерным оружием различной мощности, в том числе водородными бомбами. Поэтому флот приступил к практическому изучению боевого применения оружия с ядерным боеприпасом.

Основными направлениями, по которым шло качественное преобразование флота под влиянием научно-технического прогресса, по мнению главнокомандующего Военно-Морским Флотом СССР

<sup>81</sup> Мозговой С. А. Сценарии будущей войны : Интервью с контр-адмиралом В. А. Дыгало. — URL: [https://flot.com/welfare/onelife/?ELEMENT\\_ID=5718](https://flot.com/welfare/onelife/?ELEMENT_ID=5718) (дата доступа: 25.12.20).



**Рис. 31.** Стела «Город воинской славы Туапсе». Фото С. А. Мозгового

адмирала флота Советского Союза С. Г. Горшкова были: переход к строительству атомного подводного флота; внедрение ракетного и ядерного оружия и создание морских ракетно-ядерных систем стратегического назначения, вооружение флота авиацией дальнего действия — океанской авиацией; внедрение корабельных авиационных средств; качественное изменение средств освещения подводной обстановки, сил и средств борьбы с подводными лодками; внедрение разнообразных средств радиоэлектроники, автоматизации управления оружием и боевой техникой, а также математических методов исследования с применением электронно-вычислительных машин.

Реализовывая эти направления, флот активно участвовал в разминировании морей и рек<sup>82</sup>, строительстве новых кораблей разных классов, плаваниях за пределами территориальных вод СССР<sup>83</sup>, вновь осваивая океанские просторы.

В середине 50-х годов наша страна приступила к строительству атомного ядерного флота, благодаря чему к 1953 году была ликвидирована монополия США в области ядерного оружия. С 1953 года началось строительство атомных ракетных и многоцелевых подводных лодок. В 1955 году с советской ракетной подводной лодки (командир Ф. И. Козлов) стартовала баллистическая ракета, а в сентябре 1958 года с подводной лодки (командир С. И. Бочкин) осуществлен пуск ракеты из-под воды. В 1956 году был заложен, в 1957 году спущен на воду, а 20 декабря 1959 года вступил в строй атомный ледокол «Ленин», первая навигация которого прошла с 14 июля по 24 октября 1957 года. Вслед за ним были построены атомные ледоколы «Арктика», «Сибирь», «Россия» и другие.

В 60-е годы флот после длительного перерыва вновь вышел в океан высоко технически оснащенным. Атомные подводные лодки покорили Северный полюс и совершили несколько кругосветных плаваний, сложилась система несения боевых служб во всех районах Мирового океана, было создано постоянное оперативное соединение в Средиземном море.

Так, например, 17 июля 1962 года первенец советского атомного подводного кораблестроения — подводная лодка К-3 «Ленинский комсомол», совершив поход подо льдами Арктики, всплыла в районе Северного полюса, где был водружен флаг СССР. 29 сентября 1963

---

<sup>82</sup> По данным на 1 октября 1945 г., в наших морях и реках во время войны было выставлено 145 тыс. мин, поэтому флот выполнил важнейшую, выдающуюся задачу по разминированию акваторий и судоходных путей.

<sup>83</sup> Первое послевоенное заграничное плавание советского корабля состоялось 7–18 июля 1953 года. Легкий крейсер «Свердлов» Краснознаменного Балтийского флота ходил в Англию для участия в международном морском параде по случаю коронации английской королевы Елизаветы II. (Прим. автора.)



Рис. 32. Атомный ледокол-музей «Ленин», г. Мурманск

года атомная подводная лодка под командованием капитана 2 ранга Ю. А. Сысоева, пройдя более тысячи миль в подводном положении, впервые всплыла точно в географической точке Северного полюса, на широте 90 градусов.

Реализацию замыслов о господстве на море и превращение отечественного флота в океанский можно проиллюстрировать следующими примерами. В феврале — марте 1966 года группа атомных подводных лодок Северного флота под командированием контр-адмирала А. И. Сорокина успешно совершила кругосветный поход. Первое в истории советского Военно-Морского Флота групповое кругосветное плавание в подводном положении вокруг земного шара выполнили атомоходы под командованием капитанов 2 ранга В. Т. Виноградова и Л. Н. Столярова. После этого подобные плавания были продолжены. Так, с января по апрель 1979 года в обстановке строгой секретности атомные подводные ракетоносцы (РПКСН) К-455 (командир — капитан 1 ранга И. А. Толстолыткин) и К-490 (ко-



Рис. 33. Почтовая марка СССР «Атомная подводная лодка «Ленинский комсомол»»

мандир — капитан 1 ранга В. М. Кузнецов) под руководством контр-адмиралов А. И. Павлова<sup>84</sup> и В. Т. Лосикова совершили ответственную боевую службу с постоянной готовностью оружия (подводные лодки имели по 16 межконтинентальных баллистических ракет с разделяющимися боеголовками и торпеды с ядерными зарядами) к применению по защите СССР и нанесению удара по противнику с одновременным переходом лодок с Северного на Тихоокеанский флот, на Камчатку. Сложность перехода усугублялась наличием в море большого количества натовских кораблей, обострившимся конфликтом между Аргентиной и Чили, так как советские подводные корабли могли оказаться в зоне конфликта. Но отряд подводных лодок успешно преодолел противолодочные рубежи НАТО в Северной Атлантике и другие сложные препятствия. Каждой заступающей

<sup>84</sup> Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 июля 1979 года за успешное выполнение заданий командования и проявленные при этом мужество и героизм Павлову было присвоено звание Героя Советского Союза. В 1979 году он был назначен на должность командующего 2-й флотилии атомных подводных лодок Тихоокеанского флота. 7 мая 1980 года Павлову присвоено звание вице-адмирала. (Прим. автора.)

на вахту боевой смены по корабельной трансляции поступала команда: «Смене на защиту интересов Союза Советских Социалистических Республик заступить!»

В 1967–1969 годы советские советники-моряки (более 70 человек) участвовали в оказании помощи военно-морским силам Объединенной Арабской Республики. ОАР находилась в состоянии войны с Израилем. На территории Египта советники занимались вопросами боевой готовности частей и кораблей.

С 14 апреля по 8 мая 1970 года были проведены самые крупные в истории Военно-Морского Флота маневры «Океан». В них одновременно участвовали все силы флота, действия которых развернулись на огромных пространствах Арктики, Атлантического и Тихого океанов, прилегающих к ним морях — Баренцевом, Черном и Балтийском.

В 1974 году по просьбе Арабской Республики Египет корабли Черноморского флота оказали помощь в разминировании Суэцкого канала, так как мины представляли угрозу судоходству.

В 1975 году крейсер «Дмитрий Пожарский», выполнявший учебно-боевые задачи в Индийском океане, оказал помощь островному государству Маврикий, пострадавшему от тропического циклона «Жервез».

В 1975 году на вооружение флота поступил первый советский авианосный корабль — тяжелый авианесущий крейсер «Киев», на вооружении которого наряду с ударными ракетами большой дальности была корабельная авиация: самолеты Як-38 вертикального взлета и посадки и вертолеты Ка-25. В 1976 году крейсер «Киев» совершил переход с Черноморского на Северный флот и вошел в состав кораблей Атлантической эскадры. За крейсером «Киев» последовали крейсера «Минск», «Новороссийск», «Баку», «Адмирал Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов» (последний располагает современными штурмовиками Су-27к и истребителями МиГ-29к).

17 августа 1977 года впервые в истории мореплавания советский ледокол «Арктика» (капитан Ю. С. Кучиев, начальник экспедиции —



министр морского флота СССР Т. Б. Гуженко), преодолев мощный ледовый покров Центрального полярного бассейна, достиг географической точки Северного полюса.

В 1977 году был спущен на воду тяжелый атомный ракетный крейсер «Киров», который в 1980 году был включен в состав Оперативной эскадры Северного флота. Вслед за ним в состав флота вошли корабли этого типа — «Фрунзе», «Калинин», «Пётр Великий»<sup>85</sup>.

В 1976 году на предприятии «Севмаш» была заложена, а 12 декабря 1981 года вступила в строй самая большая в мире подводная лодка — тяжелый ракетный подводный крейсер стратегического назначения проекта 941 «Акула» (SSBN «Typhoon» по кодификации НАТО). Началось строительство серии советских атомных стратегических подводных лодок третьего поколения. Основное вооружение — 20 баллистических ракет Р-39 (РСМ-52). Всего было построено шесть кораблей<sup>86</sup>.

Самая глубоководная в мире атомная подводная лодка с глубиной погружения 1000 метров К-278 проекта 685 была принята в состав флота в 1983 году (строитель: ФГУП «ПО Севмашпредприятие», г. Северодвинск, главный конструктор Ю. Н. Кормилицын (ЦКБ МТ «Рубин»)), впоследствии получила название «Комсомолец», погибла 11 апреля 1989 года.

Большой вклад в изучение Мирового океана внесла Антарктическая экспедиция (с 2 февраля по 27 апреля 1983 года) в составе океанографических исследовательских судов ВМФ «Адмирал Владимирский» и «Фаддей Беллинсгаузен», повторившая маршрут

<sup>85</sup> В мае 1992 г. они были переименованы соответственно в крейсера «Адмирал Ушаков», «Адмирал Лазарев» и «Адмирал Нахимов». ТАРКР «Пётр Великий» сохранил свое наименование.

<sup>86</sup> По состоянию на 2020 год три корабля утилизированы, один (ТК-208 «Дмитрий Донской») находится в строю как опытовый корабль, еще два находятся в резерве и ожидают утилизации. Это самая большая в мире атомная подводная лодка нормальным водоизмещением 23 200 тонн ТК-208 проекта 941, сдана в 1981 году ФГУП ПО «Севмашпредприятие», г. Северодвинск, главный конструктор С. Н. Ковалёв (ЦКБ МТ «Рубин»). (Прим. автора.)



первой русской антарктической экспедиции Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева.

12 февраля 1988 года советские сторожевые корабли Черноморского флота — СКР «Беззаветный» (командир — капитан 2 ранга В. И. Богдашин) и «СКР-6» (командир — капитан 3 ранга А. И. Петров) под общим командованием начальника штаба 70-й бригады 30-й дивизии противолодочных кораблей ЧФ капитана 2 ранга Н. П. Михеева осуществили операцию по вытеснению кораблей ВМС США (крейсер «Йорктаун» (USS CG 48 Yorktown) и эсминец «Кэрон» (USS DD-970 Caron)) из советских территориальных вод в Черном море.

Большое число знаменательных событий дали подводные силы. Так, 6 августа 1991 года РПКСН К-407 «Новомосковск» проекта 667 БДРМ (командир — капитан 1 ранга С. В. Егоров) впервые в истории ВМФ выполнил ракетную стрельбу полным боекомплектом ракет Р-29РМ (операция «Бегемот-2»). В 1994 году РПКСН К-18 «Карелия» проекта 667 БДРМ (командир Ю. И. Юрченко) всплыл на Северном полюсе, и экипаж торжественно поднял Государственный и Андреевский флаги. А 7 июля 1998 года экипаж РПКСН К-407 «Новомосковск» (командир — капитан 1 ранга А. А. Моисеев<sup>87</sup>) из подводного положения произвел запуск на низкую околоземную орбиту двух немецких спутников Tubsat-N и Tubsat-N1 ракетой-носителем РСМ-54С «Штиль», что вошло в историю не только флота, но и космонавтики.

Летом 1996 года многоцелевая атомная подводная лодка под командованием капитана 2 ранга А. В. Буриличева выполняла сложные и ответственные задачи в удаленных районах Атлантики. В зоне господства противолодочных сил США подводная лодка обнаружила новейшую американскую подводную лодку с баллистическими ракетами (ПЛАРБ). Затем она длительное время скрытно следила за ПЛАРБ на маршруте перехода в боевое патрулирование. И таких примеров мы

---

<sup>87</sup> С 3 мая 2019 года по настоящее время адмирал А. А. Моисеев является командующим Северным флотом. (Прим. автора.)

имеем десятки. К сожалению, иногда в условиях напряженного выполнения учебно-боевых задач случались и трагедии. В настоящее время во всех морских городах, портах, военно-морских базах имеется множество памятников погибшим морякам и кораблям.

Представляется, что со временем многие события, свидетелями которых мы являемся, пополнят состав морского наследия. Например, операции ВМФ России против позиций «Исламского государства» (запрещено на территории РФ) на территории Сирии и другие важные события, связанные с участием Военно-Морского Флота в международных делах<sup>88</sup>.

Особое место в истории флота и сохранении морского наследия играет история подводной деятельности. В последние годы многие музеи мира пополнились советскими дизельными подводными лодками проектов 613, 641 и др. Это были самые массовые и надежные «трудяги» холодной войны. Некоторым пришлось участвовать и в военных конфликтах.

Причем активно шло развитие не только военного, но и гражданского — транспортного, научного и ледокольного флота. Уже с 14 июля по 24 октября 1957 года состоялась первая навигация атомного ледокола «Ленин».

Приведенные нами отдельные примеры успешной морской и боевой деятельности, вписавшие заслуги флота в летопись морского наследия, являются яркими свидетельствами морской мощи государства. Таким образом, в результате научно-технической революции и активной морской деятельности отечественный Военно-Морской Флот успешно защищал мирный труд нашего народа, а гражданский флот столь же успешно осваивал морское пространство, обеспечи-

---

<sup>88</sup> В результате удара запущенными из Каспийского моря по территории Сирии крылатыми ракетами «Калибр» были поражены позиции террористов. Носителями ракет ЗМ14, способных поражать наземные цели, на Каспии являются малые ракетные корабли «Дагестан», «Град Свяжск», «Углич» и «Великий Устюг». Также этим ударным комплексом вооружены современные корабли всех флотов. (Прим. автора.)



Рис. 34. Почтовая марка СССР «Атомный ледокол «Ленин»

вая решение народно-хозяйственных задач. Идеи морского могущества воплощались в достижениях флота, становясь важнейшим по ценности объектом нематериального морского наследия.

В годы холодной войны эти идеи развивались главнокомандующим Военно-Морским Флотом СССР адмиралом флота Советского Союза С. Г. Горшковым. В своей фундаментальной книге «Морская мощь государства»<sup>89</sup>, написанной в век интенсивного хозяйственного освоения океанов и выдержавшей несколько изданий, он показал значение освоения океана и связь с мощью государства, способность современных флотов решать стратегические задачи в различных районах Мирового океана самостоятельно и совместно с другими видами вооруженных сил. Наряду с историческим опытом применения флотов в различных войнах, военными доктринами и взглядами на применения флотов отдельных государств, он рассмотрел специфические особенности флота как военного фактора, который использовался и в мирное время для демонстрации экономического и военного могущества государства за его пределами, и того, что из всех видов вооруженных сил флот в наибольшей степени способен оперативно обеспечивать государственные интересы страны за ее

<sup>89</sup> Горшков С. Г. Морская мощь государства. — Изд. 2-е, доп. — М.: Воениздат, 1979. — 416 с., ил.



**Рис. 35.** Адмирал Флота Советского Союза С. Г. Горшков

рубежами<sup>90</sup>. Учитывая накопленный в XX веке опыт и научно-технические достижения, С. Г. Горшков показал их влияние на взгляды о роли и боевой устойчивости флотов, уделив особое внимание подводным и противолодочным силам, морской авиации. Он показал необходимость дальнейшего расширения исследований проблемы океана и морской мощи государства.

Следует отметить, что если вооружение, техника и военно-морское искусство постоянно изменяются и совершенствуются, что не позво-

---

<sup>90</sup> Горшков С. Г. Морская мощь государства. — Изд. 2-е, доп. — М. : Воениздат, 1979. — С. 9.

ляет абсолютизировать ценность их применения в прошлом для настоящего, то для морского наследия важен и ценен опыт и объекты, сохранившиеся от каждой исторической эпохи. Таким образом, морское наследие напрямую связано с историей судостроения и мореплавания, тем ценным опытом, который получен в результате морской деятельности. Именно в целях успешной морской деятельности появляются уникальные корабли и суда, обладающие набором ценностей, разрабатывается теория военно-морского искусства на основе опыта морских войн. Также в ходе морской деятельности появляются образцы мужества, героизма и ратного подвига моряков, передача славных морских традиций, устанавливаются памятники героям и героическим кораблям, сохраняются исторические суда и корабли.

Целеустановки и методы, применяемые при изучении морского наследия, направлены на выявление, отбор, фиксирование, изучение, сохранение и популяризацию всего уникального и ценного в ходе морской (военно-морской) деятельности. К ней безусловно относятся не только уникальные образцы морской техники и вооружения, но и эволюция способов ведения морской войны и военно-стратегических взглядов. Военно-морское наследие великих держав занимает внушительную долю в структуре морского наследия.

Советские и российские флотоводцы и ученые историю и развитие флота рассматривали в динамике их изменения и становления во времени, в закономерном историческом развитии, в связи с конкретно-историческими условиями их существования, используя в качестве научного метода **принцип историзма**<sup>91</sup>. Продолжая эту научную традицию, мы также опираемся на принцип историзма, рассматривая морское наследие в качестве историко-культурного явления, исследование которого предполагает анализ объектов морского наследия в тесной связи с конкретно-историческими и социальными условиями их существования.

---

<sup>91</sup> Подробно принцип историзма рассмотрен в книге: Межуев В. М. Научный историзм как методология познания и преобразования общественной жизни. — М., 1987. — 237 с.

## 1.2. Роль географии и картографии в изучении морского наследия

Важное значение в изучении морского наследия имеют методы географической науки. Ведь изучение пространственной (территориальной) поверхности Земли, включающей и поверхность морей, океанов и побережья, исторически связано с традиционной школой географии. География позволяет посмотреть на политическую карту мира, сформированную во многом благодаря активной морской деятельности, а физическая и экономическая география позволяют оценить различные мировые ресурсы, осваиваемые благодаря успешной морской деятельности.

Причем наряду с методами географической науки, географии (ее исторической составляющей, получившей название «историческая география»<sup>92</sup>), также присущ традиционный метод историзма, о котором мы писали в предыдущем параграфе. «История есть география во времени, география — история в пространстве», писал еще в XIX веке знаменитый французский географ Элизе Реклю<sup>93</sup>. Таким образом, историческая география, находясь на стыке двух наук, образует мост между ними, что очень важно для комплексного исследования морского наследия, в изучении которого, следуя академику РАО В. П. Максаковскому, можно выделить следующие направления: историческая физическая география, которая изучает общие вопросы развития и изменения географической среды за определенное историческое время; историческая поли-

<sup>92</sup> *Максаковский В. П. Историческая география мира : Учебное пособие : Рекомендовано Министерством общего и профессионального образования РФ для студентов высших учебных заведений / Под ред. Е. М. Гончаровой, Т. В. Зиничевой. — М. : Экспрос, 1999. — 584 с.*

<sup>93</sup> *Цит. по : Максаковский В. П. Историческая география мира : Учебное пособие : Рекомендовано Министерством общего и профессионального образования РФ для студентов высших учебных заведений / Под ред. Е. М. Гончаровой, Т. В. Зиничевой. — М. : Экспрос, 1999. — С. 3.*

тическая география, которая изучает политическую карту, границы государств (для нас интерес представляют морские державы и роль флота в оформлении морских границ государств); историческая география населения, которая изучает не только особенности населения, но также вопросы, связанные с его размещением (для нас интерес представляет размещение в районах морского хозяйства, морских промыслов, морской индустрии, морской торговли и базирования флота) и морскими миграциями населения на протяжении исторического прошлого; историческая экономическая география, которая изучает последовательный ход развития производства в целом и отдельных его отраслей, а также изменения в их пространственной структуре (примером здесь может служить промышленный переворот в середине — второй половине XVIII века в Англии, благодаря чему в стране началась индустриализация, разорившиеся крестьяне уходили на промышленные предприятия, многие из которых стали работать на флот, строившийся усиленными темпами для колониальных захватов заморских территорий и морской торговли). К тому же Британские колонии и зависимые территории полностью зависели от поставок английских товаров и техники. Росла сеть фабрик, была создана паровая машина, а в 1807 году на воду был спущен первый пароход и начинает формироваться паровой флот. Таким образом, цели обогащения и задачи освоения новых территорий способствовали промышленной революции, развитию капитализма и строительству мощного современного флота. Морские походы способствовали развитию культурной географии, которая изучает историко-географические аспекты, так как колониальный флот был в постоянном и тесном соприкосновении с колониями и заморскими территориями. Морские экспедиции служили развитию историко-географического страноведения, а в период новейшей истории ученые стали обращать внимание на вопросы взаимодействия общества и природы, связи между социально-экономическим развитием и окружающей природной средой и их влияние на формирование антропогенных ландшафтов.



Важнейшими признаками географического подхода так же является ориентация исследователя на изучение территориальности и комплексности объектов, расположенных на поверхности Земли, в пределах ее географической оболочки. Здесь важным является **картографический подход**, в частности, картографирование объектов морского наследия. Изучению и популяризации морского наследия должен послужить Свод объектов морского наследия и Атлас морского наследия России (АМНР). Атлас морского наследия должен представлять собой фундаментальное комплексное картографическое произведение, призванное дать целостное представление об объектах морского наследия, героической морской истории и морской культуре нашей страны (см. Приложение 2)<sup>94</sup>.

География и картография опираются на «пространственный подход»<sup>95</sup>, при котором применительно к нашему исследованию используются такие пространственные словосочетания или метафоры, как «Мировой океан», «океанские пути мира», «география морей», «география морских путей», «география морского судоходства», «география внутренних водных путей», «шельф и береговая зона», «мировые водные ресурсы», «нефтяные и газовые месторождения морей и океанов», «территория», «акватория», «морские пути и коммуникации», «географические комплексы мирового промысла водных животных», «моря российской Арктики», «экономико-географическое положение морей России» и др. Все это требует смотреть на Мировой океан как на важнейший фактор современного общественного развития. Опыт освоения Мирового океана связан с решением народнохозяйственных и научно-технических проблем (обеспечение продовольственных, сырьевых, энергетических потребностей общества), социально-политических проблем (укрепление всеобщего

---

<sup>94</sup> Подробней см.: Приложение 2. Предложения по составлению свода объектов и атласа морского наследия.

<sup>95</sup> Справедливости ради следует сказать, что «Глобальная история», о которой было сказано в параграфе 1.1., также стремится опираться на пространственный подход.

мира, международного сотрудничества, развитие мировой торговли, поддержание экологического равновесия на нашей планете, исключение морской среды из гонки вооружений).

История экономической географии позволяет видеть, как прогресс научно-технической революции оказывает влияние на мировое хозяйство, венцом которых были и остаются технологии судостроения, машиностроения, энергетики, добычи нефти и газа в Мировом океане, а также трубопроводный транспорт на дне морей и то, что в обобщенном виде принято называть «голубой экономикой» и др. Сюда же можно отнести морской туризм.

Таким образом, в изучении и сохранении наследия наряду с историей особая роль принадлежит географии. Неслучайно недавно даже появилось понятие «география наследия»<sup>96</sup>, которое означает территориальный подход к изучению и сохранению наследия, применение культурно-ландшафтного подхода и выделение такой фундаментальной функции наследия, как формирование разнообразной и устойчивой среды обитания человека. Здесь «наследие рассматривается как сложная система культурных и природных, материальных и нематериальных ценностей, созданных и сохраненных нашими предшественниками, универсальная значимость которых не только признана современным обществом, но и рассматривается им как необходимое условие для жизнедеятельности будущих поколений»<sup>97</sup>.

Среди географических факторов формирования наследия выделяются естественные и социокультурные<sup>98</sup>. Естественно-географические факторы являются результатом действия природы, в том числе климата, в нашем случае морского и морских климатических про-

---

<sup>96</sup> Веденин Ю. А. География наследия. Территориальные подходы к изучению и сохранению наследия / Ю. А. Веденин. — М. : Новый Хронограф, 2018. — 472 с., ил.

<sup>97</sup> Веденин Ю. А. География наследия. Территориальные подходы к изучению и сохранению наследия / Ю. А. Веденин. — М. : Новый Хронограф, 2018. — С. 49.

<sup>98</sup> Там же. С. 51.

цессов. Однако нас в данной работе интересует влияние географических факторов на историко-культурные памятники, относящиеся к морскому наследию. Это могут быть созданные человеком совместно с природой (ветром) авантюны (например, на Куршской косе), характер жизни, быта и условий промысла морских охотников и рыболовов, включая их жилища и средства передвижения, технологии выращивания аквакультур и др.

Социокультурные факторы проявляются в ходе деятельности морских сообществ разных континентов и стран. В них могут отражаться региональные и этнические (национальные) особенности особенностей судостроения, судовождения и ловли рыбы, этнический морской эпос и традиции и др.

В последнее время для изучения и сохранения культурного наследия все чаще стараются опереться на **ландшафтоведение**. Ландшафтный подход себя хорошо зарекомендовал, так как позволяет увидеть объект культурного наследия в комплексе и взаимосвязи с другими элементами. Такой подход находит применение при оценке прибрежных акваторий, портов и военно-морских баз, их морского фасада, а также ледовых ландшафтов. Этот метод можно успешно использовать и для изучения объектов морского наследия, особенно когда речь идет о морском фасаде страны, культурном ландшафте исторических портов, военно-морских баз и волоков, оценке прибрежных акваторий. В данном случае речь идет, как правило, о приморском (в том числе островном) или сугубо сухопутном (волоки) пространстве. Однако существует случаи, когда вполне уместно говорить и о морском (озерном) ландшафте. Примером может быть акватория с множеством островов, как правило, взаимосвязанных между собой, например, Валаам. Другим, чисто морским примером, является ледовый ландшафт. Это понятие в 1989 году защитил на географическом факультете Ленинградского государственного университета в докторской диссертации «Ландшафты замерзающих морей» В. Н. Купецкий, который известен также тем, что впервые за последние 100 лет вместе с Н. И. Евгеновым собрал и представил ма-

териалы о подготовке и проведении Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО) 1910–1915 годов<sup>99</sup>. Ледовые морские ландшафты продолжили изучать сотрудники Института Наследия Л. С. Богословская и И. И. Крупник<sup>100</sup>. Они исследовали роль морских ледовых ландшафтов в формировании локальных вариантов морской зверобойной культуры на азиатском побережье Берингова пролива, собрали терминологию льдов, ветров и течений у эскимосов и чукчей. Таким образом, было изучено взаимодействие и духовные связи морских охотников со льдами Арктики, знание местных аборигенов о сезонно возникающем и исчезающем ледовом ландшафте, который за тысячелетия стал культурным явлением и сердцевинной древней морской зверобойной культуры.

Таким образом, при изучении морского наследия широко используются ландшафтные и размещенческие подходы. Актуализация проблем сохранения морского наследия способствует маринизации общественной деятельности и превращению Мирового океана в фактор общественного развития.

### **1.3. Изучение и сохранение морского наследия в рамках культурологии**

Если в предыдущем параграфе был затронут географический подход к изучению морского наследия, который рассматривает пространственную деятельность человека, то здесь будет рассмотрен социально-культурный аспект проникновения морского фактора в сферу общественной жизни, ее маринизации.

<sup>99</sup> *Евгенов Н. И., Купецкий В. Н.* Полярная экспедиция на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910–1915 годах / Н. И. Евгенов, В. Н. Купецкий. — СПб.: Географ, 2013. — 312 с., ил. (Полярные истории).

<sup>100</sup> Наши льды, снега и ветры. Народные и научные знания о ледовых ландшафтах и климате Восточной Чукотки. — Москва: Институт Наследия, 2013. — 360 с., ил., карты, библи.

Общепринято, что морское культурное наследие — составная часть культурного наследия, которое делится на всемирное и национальное и имеет как интернациональные, так и сугубо национальные черты. При этом существенным признаком и отличием морского наследия как культурного феномена от уникальности любых национальных культур является его интернациональный характер. Сегодня национальные признаки морского наследия выделить практически невозможно, так как велико значение заимствований, ставших символами и традициями национальных флотов. Да и появление многих морских символов и традиций произошло задолго до появления наций. Однако вполне уместно говорить об этническом и страновом происхождении ряда морских традиций, символов, технологий постройки судов (здесь уместно вести речь, прежде всего, о «народном судостроении»), способах управления плавсредствами, парусном вооружении и т. д.

Отметим, что несмотря на свою историческую уникальность в освоении широких просторов, ставшими территорией нашей страны, Российский флот без проблем принял элементы голландской и британской морской культуры, европейскую навигацкую науку и способы управления большими многомачтовыми парусными судами. Во многом этому способствовал царь-реформатор Пётр I, ставший впоследствии Великим именно благодаря успешной морской деятельности.

«На протяжении всей отечественной истории именно культура сохраняла, накапливала и передавала новым поколениям духовный опыт нации, обеспечивала единство многонационального народа России, воспитывала чувства патриотизма и национальной гордости, укрепляла авторитет страны на международной арене», — говорится в «Основах государственной культурной политики»<sup>101</sup> (Далее — «Основы...»).

---

<sup>101</sup> Основы государственной культурной политики. Утверждены Указом Президента Российской Федерации № 808 от 24.12.2014 г. — С. 2. — URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/39208> (дата обращения: 25.12.20).

В «Основах...» подчеркивается, что «утверждение приоритета культуры призвано обеспечить более зрелое качество общества, его способность к гражданскому единству, к определению и достижению общих целей развития. Главным условием их развития является формирование нравственной, ответственной, самостоятельно мыслящей творческой личности»<sup>102</sup>. Именно поэтому мы считаем культуру важнейшим фактором формирования морского сознания нации и сохранения и популяризации морского наследия.

**Государственная культурная политика** направлена на изучение и сохранение культурного наследия (включая морское культурное наследие), представляющего собой «совокупность предметов, явления и произведений, имеющих историческую и культурную ценность»<sup>103</sup>. При этом сохранение культурного наследия — это «обеспечение физической сохранности объектов материального культурного наследия, собирание, документирование и изучение объектов нематериального культурного наследия, вовлечение в культурный и научный оборот объектов культурного наследия»<sup>104</sup>.

Глубокому научному осмыслению морской культуры и морского культурного наследия способствует **культурология**, которая использует систему методов, то есть различных, взаимосвязанных между собою способов изучения явлений культуры. Среди них — сравнительно-исторический метод, структурно-функциональный метод, семиотический метод, биографический метод, метод моделирования, психологический метод, диахронический метод, синхронический метод и др. Для данной научной работы культурологический метод является наиболее универсальным, включающим

---

<sup>102</sup> Основы... С. 2. — URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/39208> (дата обращения: 25.12.20).

<sup>103</sup> Основы... С. 5. — URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/39208> (дата обращения: 25.12.20).

<sup>104</sup> Основы... С. 6. — URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/39208> (дата обращения: 25.12.20).

в себя методы, используемые в других отраслях науки. Сложность предмета культурологии и тесные связи с другими науками обуславливают разнообразие методов, используемых для изучения различных аспектов феномена культуры. Так, используются философские и общенаучные методы познания, в частности наблюдение, эксперимент, аналогия, моделирование, анализ и синтез, индукция и дедукция, выдвижение гипотез, анализ текстов, а также философские принципы всеобщей связи и развития, объективности, детерминизма и др. Наряду с методами, применяемыми любыми науками, существуют собственно культурологические методы и подходы. Это, прежде всего, генетический подход, компаративный подход, системный подход, структурно-функциональный подход, социологический подход, деятельностный подход, семиотический подход, герменевтический подход, биосферный подход, просветительский подход и др.

Появление памятников морского культурного наследия и их последующая музеефикация обычно связана с героическим участием флота и боевых кораблей в войнах и морских сражениях, морскими экспедициями и открытиями новых территорий, другими видами морской деятельности и освоения водных пространств (рыболовством и морскими промыслами, добычей морского зверя, развитием аквакультуры, добычей полезных ископаемых, морской торговлей, строительством портов, военно-морских баз, морских крепостей и фортификационных, созданием навигационных и гидротехнических сооружений).

Выявление, изучение, сохранение и популяризация морского наследия немыслимо без музейной деятельности, научные подходы к которой разрабатываются в рамках **музееведения**. «Музееведение, музеология — формирующаяся научная дисциплина, изучающая специфическое музейное отношение человека к действительности и порожденный им феномен музея, исследующая процессы сохранения и передачи социальной информации посредством музейных предметов, а также развитие музейного дела и направле-



ния музейной деятельности» (Российская музейная энциклопедия, 2001)<sup>105</sup>. Ученые и практические работники отечественных морских музеев в своей научной деятельности опираются, как правило, на структуру, предложенную З. Сперанским, которая включает историческое, теоретическое и прикладное музееведение<sup>106</sup>. На историческое музееведение в области морского наследия большое влияние оказала история создания и развития Центрального Военно-морского музея Министерства обороны Российской Федерации имени императора Петра I (ЦВММ). Этот музей успешно работал и накапливал опыт музейной деятельности в разные эпохи и в различных исторических условиях, вырабатывал музейную политику и музееведческую мысль морского ведомства России и СССР, формировал музейную сеть Военно-Морского Флота (филиалы ЦВММ на флотах и в Ленинградской военно-морской базе), составлял и отработывал организацию музейного дела. Сотрудники Центрального военно-морского музея внесли свой вклад в изучение теоретических и практических вопросов музееведения. Применительно к морскому наследию, ученых и музейных сотрудников в большей степени интересуют проблемы, связанные с музейной практикой, связанной, прежде всего, с методикой и технологией музейной деятельности. Следует сказать, что в системе наук, изучающих вопросы морского наследия, музееведение занимает одно из ключевых значений. Ведь морские музеи и морские парки являются главными хранилищами и хранителями предметов и объектов морского наследия.

Ключевым и основополагающим направлением и способом сохранения морского наследия является его **музеефикация**. «Музеефикация — направление музейной деятельности, заключающееся в преобразовании историко-культурных или природных объектов

---

<sup>105</sup> Юренева Т. Ю. Музееведение : учебник для подготовки кадров высшей квалификации / Т. Ю. Юренева. — М. : Институт Наследия, 2020. — С. 13.

<sup>106</sup> Юренева Т. Ю. Музееведение : учебник для подготовки кадров высшей квалификации / Т. Ю. Юренева. — М. : Институт Наследия, 2020. — С. 17.

в музейные объекты с целью максимального сохранения и выявления их историко-культурной, научной, художественной ценности»<sup>107</sup>. Изначально музеи создавались для сбора и хранения коллекций, позже к путям создания музеев добавился метод музеефикации. Термин «музеефикация» относительно молодой. Как пишет М. Е. Каулен, «когда в 1980-е гг. шла работа над терминологическим аппаратом музееведения, термин «музеефикация» в него не был даже включен»<sup>108</sup>, так как существовало противопоставление музеев и недвижимого наследия. Морские музеи, как и все прочие, в большей степени занимались сбором и сохранением коллекций, а музеефикацией недвижимого и нематериального наследия — в меньшей степени. Тем не менее музеефикация в качестве направления музейной деятельности была выделена в учебном пособии М. Е. Каулен «Музеефикация историко-культурных и природных объектов»<sup>109</sup>, а в 2005 году музеефикация памятников была обозначена наряду с другими проблемами музейной практики в учебном пособии Российского института культурологии под редакцией Э. А. Шулеповой<sup>110</sup>.

Суть музеефикации заключается в превращении в музейные объекты недвижимых памятников (архитектурных сооружений, ансамблей, природных комплексов, промышленных предприятий и т. п.), коими в нашем случае являются морские фортификационные и гидротехнические сооружения, морские храмы, некрополи, исторические корабли-музеи, памятники флотоводцам, морякам-героям, кораблям и т. д., а также включение в содержание деятельности музеев нематериального наследия (вопросы изучения морской науки и практики, морских традиций, праздников, ритуалов, фольк-

<sup>107</sup> Каулен М. Е. Музеефикация историко-культурного наследия России. — М. : Этерна, 2012. — С. 13.

<sup>108</sup> Каулен М. Е. Музеефикация историко-культурного наследия России. — М. : Этерна, 2012. — С. 11.

<sup>109</sup> Каулен М. Е. Музеефикация историко-культурных и природных объектов. Учебное пособие. — Омск, 2002.

<sup>110</sup> Основы музееведения / отв. ред. Шулепова Э. А. — М., 2005. — 504 с.

лора и т. д.). Важной составляющей музеефикации также является морская историко-культурная среда военных моряков, моряков торгового и пассажирского флота, промысловиков, рыбаков и др. Таким образом, музеефикация осуществляется вокруг представляющего музейный интерес объекта и/или внутри него, где создается музейная среда, формирующая условия для его материального и духовного сохранения, использования и освоения. Как справедливо отметила М. Е. Каулен, «в настоящее время музеефикация стала неотъемлемой частью современной музейной практики»<sup>111</sup>.

Важным для нас является и вопрос актуализации морского культурного наследия. Анализ, классификация и история развития основных экспозиционных методов и технологий, используемые в современной практике российских музеев, нашли представление в монографии Т. П. Полякова «Музейная экспозиция: методы и технологии актуализации культурного наследия»<sup>112</sup>.

В структуре Министерства культуры Российской Федерации вопросы изучения морского наследия были в поле зрения Института культурологии (П. В. Боярский, А. В. Огороков, С. М. Фазлуллин), а с созданием Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия — в этом учреждении (П. В. Боярский, В. А. Дыгало, А. Б. Григорьев, С. А. Мозговой, П. А. Филин, С. А. Рябов и др.)<sup>113</sup>. В Институте Наследия вопросам изучения морского наследия уделялось внимание в работе Центра военного и морского наследия (ранее — сектор военно-исторического наследия), Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ), а с созда-

---

<sup>111</sup> См.: Каулен М. Е. Музеефикация историко-культурных и природных объектов. Учебное пособие. — Омск, 2002; Основы музееведения / отв. ред. Шульпова Э.А. — М., 2005. — С. 10.

<sup>112</sup> Поляков Т. П. Музейная экспозиция : методы и технологии актуализации культурного наследия. — М. : Институт наследия, 2018. — 518 с.

<sup>113</sup> После объединения институтов специалисты по этому направлению стали работать в едином научном центре по своему направлению и специализации морского, подводного, арктического наследия и др. (Прим. автора.)

нием Центра подводного наследия — в этом подразделении. Однако на начальном этапе авторы в большей степени опирались на военную и историческую науку и лишь в последние годы больше внимания стало уделяться «науке о наследии» и культурологии.

Отдельные вопросы, связанные с морским зверобойным промыслом и зверо- и китобойными традициями малых народов Севера, в Институте Наследия изучались Центром традиционной культуры природопользования (Л. С. Богословская) и Центром археологического наследия (С. В. Гусев).

Наработанный опыт изучения и сохранения морского наследия частично нашел свое отражение в коллективной монографии сотрудников Института Наследия «Наука о культуре»<sup>114</sup> и сборнике статей «В фокусе наследия»<sup>115</sup>, посвященных 25-летию основания Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва и 85-летию Центрального НИИ методов краеведческой работы (Российского института культурологии).

В этом параграфе мы лишь кратко остановились на основных методологических подходах к изучению и сохранению морского культурного наследия с помощью культурологического подхода, так как подробней этой проблеме посвящена вторая глава монографии, которая в большей мере посвящена опыту деятельности различных организаций и методическим вопросам.

---

<sup>114</sup> Наука о культуре : история Российского НИИ культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва (Института Наследия) и Центрального НИИ методов краеведческой работы (Российского института культурологии) [колл. авторов] / отв. ред. С. Ю. Житенёв; Российский НИИ культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва. — Москва, 2017. — 304 с., ил.

<sup>115</sup> В фокусе наследия. Сборник статей, посвященный 80-летию Ю. А. Веденина и 25-летию создания Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва / Сост., отв. ред. М. Е. Кулешова. — М. : Институт географии РАН, 2017. — 688 с., ил.

#### **1.4. Определение, содержание и сущность, классификация и типологизация морского культурного наследия**

В России морское наследие как научная категория является достаточно новым, еще не до конца утвердившимся понятием. Ранее все, что было связано с морским наследием, как правило, обозначалось такими дисциплинами и терминами, как история флота, морская культура, морские традиции и морские памятники (изучение памятников судостроения, мореплавания и гидротехники и др.). Однако задача изучения и сохранения всего ценного и памятного, что связано с деятельностью человека на море побудила некоторых исследователей и хранителей морских культурных объектов, предметов и традиций обратиться к термину «морское наследие», в связи с тем, что он является более емким и позволяет включить в себя довольно широкий спектр объектов культурного и природного, материального и нематериального наследия, связанного с освоением человеком водных пространств.

П. В. Боярский предложил именовать это научное направление «памятниковедением»<sup>116</sup>, которое, по его мнению, является «новым научным направлением в области выявления, изучения, охраны и использования памятников истории и культуры», т. е. «общим памятниковедением» и памятниковедением науки и техники»<sup>117</sup>. Однако нас интересуют вопросы не сколько общего памятниковедения, что, безусловно, в методологическом отношении представляет научно-практический интерес, а вопросы, связанные с морской деятельностью, морскими памятниками, морской наукой и практикой, традициями. А это направление уже несколько десятков лет обозначается устойчивым термином «морское наследие».

---

<sup>116</sup> Боярский П. В. Введение в памятниковедение. — М., 1990. — С. 3.

<sup>117</sup> Боярский П. В. Указ соч. — С. 3.

В мировой науке и музейной практике термин «морское наследие» получил распространение относительно недавно, благодаря активной деятельности отдельных экспертов ПАСЕ и тому обстоятельству, что в ряде стран были приняты специальные законы по охране морского наследия. Осмысление проблем, связанных с морским наследием на высшем политико-правовом уровне началось в Европе в 1978 году, когда ПАСЕ приняла Рекомендацию № 848 о подводном культурном наследии в целях разработки соответствующей европейской конвенции. Как известно, на первом этапе вопросы, связанные с сохранением культурно-исторического наследия, находящегося в морской среде, были включены в Европейскую конвенцию по охране археологического наследия<sup>118</sup>.

К понятию «морское наследие» пришли постепенно через (в связи с необходимостью) расширение толкования термина «подводное культурное наследие». Вначале чаще употреблялся термин «морская культура» — понятие, которое на протяжении длительного времени использовалось и продолжает использоваться во многих странах мира, включая Россию. Например, в 1979 году в Бретани была орга-

---

<sup>118</sup> Европейская конвенция «Об охране археологического наследия (пересмотренная)» стала результатом завершения разработки принципов, изложенных в Европейской конвенции об охране археологического наследия, подписанной в Лондоне 6 мая 1969 года как результат эволюции политики в области планирования в европейских странах, и учла Европейскую культурную конвенцию, подписанную в Париже 19 декабря 1954 года, в частности, статьи 1 и 5 этой Конвенции; Конвенцию по охране архитектурного наследия Европы, подписанную в Гранаде 3 октября 1985 года; Европейскую конвенцию о правонарушениях, связанных с культурной собственностью, подписанную в Дельфах 23 июня 1985 года; рекомендации Парламентской Ассамблеи, касающиеся археологии, и, в частности, Рекомендации 848 (1978), 921 (1981) и 1072 (1988); Рекомендацию N R(89)5, касающуюся охраны и укрепления археологического наследия в контексте деятельности по городскому и сельскому планированию и др. Ратифицирована Федеральным законом от 27.06.2011 № 163-ФЗ «О ратификации Европейской конвенции об охране археологического наследия (пересмотренной)». — URL: <https://docs.cntd.ru/document/901809045> (дата обращения: 25.12.20).

низована Региональная федерация морской культуры Франции, но спустя 13 лет в этой же стране была создана «Ассоциация морского и речного наследия» («Patrimoine maritime et fluvial» — Р.М.Ф.). Таким образом, в названии организации был закреплен термин «морское наследие». А в правовое поле он вошел в 1994 году, когда в США был принят федеральный закон об охране морского наследия «National Maritime Heritage Act», а также закон об охране исторических маяков. Подобные законы, охраняющие национальное морское наследие, имеют и другие ведущие морские державы.

В европейской правовой мысли и законодательстве термин «морское наследие» был конституирован в Резолюции Парламентской Ассамблеи Совета Европы 1168 (1998) «Вызовы будущего в развитии морской науки и технологий в Европе». В этом документе морское наследие определено как «состоящее из исторических судов (включая затонувшие суда), недвижимого наследия (порты, прибрежные морские, речные и каналные сооружения) и «документального наследия» (книги, архивы, картины, музыка и другие объекты)»<sup>119</sup>.

В докладе «Морское и речное культурное наследие» эксперта Комитета по культуре и образованию Эдварда О'Хары (Великобритания) на Парламентской Ассамблее Совета Европы (ПАСЕ) в октябре 2000 года отмечалось, что в Европе возник большой интерес к морскому и речному культурному наследию. Поэтому назрела необходимость в координации и объединении усилий, а также в развитии связей между экспертами и неправительственными организациями в соответствующих областях подводной археологии, морскими музеями, научными лабораториями по вопросам сохранения недвижимых морских сооружений, сохранении исторических судов и докумен-

---

<sup>119</sup> См.: Резолюция Парламентской Ассамблеи Совета Европы 1168 (1998) «Вызовы будущего в развитии морской науки и технологий в Европе» (Future challenges in European maritime science and Technology). — URL: <https://pace.coe.int/en/files/16652>. Также см. здесь: URL: <https://pace.coe.int/pdf/13785f538261351c23800adf5de934c5472ec85d3326667a8259ffe25682ae848428feba12/recommendation%201387.pdf> (дата обращения: 25.12.20).



тальных свидетельств морского и речного наследия, а также об историческом значении морских и внутренних водных путей как маршрутов культурного обмена в развитии Европы и контактов с остальным миром. Докладчик так же остановился на угрозах для морского и речного наследия от безответственной эксплуатации океанов, коммерческой и промышленной эксплуатации внутренних вод, прибрежных районов и внутренних водных путей. Он обратил внимание на необходимость нового использования «мертвых» морских и речных сооружений, а также уделить особое внимание сохранению исторических судов в рабочем состоянии и их копий (включая копии в натуральную величину) для использования в сфере культуры и отдыха, ввиду их значительной исторической ценности. Отдельное внимание было уделено совместному поиску решений судьбы судов, хранящих человеческие останки и являющихся братскими могилами.

В своем докладе Э. О'Хара определил состав морского наследия следующим образом: «морское и речное культурное наследие» включает как затонувшие исторические объекты, так и артефакты, и объекты морской и речной инфраструктуры (движимые и недвижимые), которые находятся под угрозой исчезновения и нуждаются в сохранении. «Морское и речное культурное наследие не ограничивается существовавшим в прошлом, исчезнувшим и не подлежащим восстановлению. Оно включает и артефакты, которые не были ни затоплены, ни потеряны любым иным образом, но которые находятся под угрозой исчезновения при отсутствии активных действий, направленных на их охрану. Такими объектами являются вышедшие из эксплуатации доки и портовые сооружения, береговые укрепления, такие как форты, маяки, дамбы и молы, заброшенные рыбацкие поселения, суда, срок службы которых уже закончился, но которые могут быть сохранены в первозданном виде или же в рабочем состоянии для коммерческого использования, для развлечения частных лиц и широкой публики или для образовательных или учебных целей. Морское и речное наследие включает и связанные с кораблями традиции, от чисто технических, например, приемов судостроения

и способов управления судами и доставки грузов, до художественных, таких как декор кораблей и снаряжения, морская наука, приметы, фольклор, музыка, включая песни моряков и т. п.»<sup>120</sup>. После обсуждения был принят документ-рекомендация № 1486 (2000) «Морское и речное культурное наследие»<sup>121</sup>, в котором странам-участницам ПАСЕ (включая Россию) предлагалось обратить внимание на сохранение морского наследия и необходимость использования для этого специальных знаний в области науки и технологий.

В России термин «морское наследие» юридически и законодательно никак не закреплен, хотя уже широко используется в научно-методических материалах и рекомендациях. Впервые в нашей стране он был зафиксирован в «Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации на период до 2030 года»<sup>122</sup>, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2010 г. № 2205-р., а затем внесен в текст новой редакции «Морской доктрины Российской Федерации на период до 2030 г.»<sup>123</sup>. Однако в указанных документах содержание термина не раскрывается.

Термин «морское наследие» появился как производный от общепринятых и получивших широкое распространение в международной и отечественной практике терминов «культурное наследие», «всемирное наследие», «культурное и природное наследие», «под-

---

<sup>120</sup> Морское и речное культурное наследие. Док. 8867 от 12 октября 2000 г. Сборник правовых актов Совета Европы о сохранении культурного наследия. Часть 2. — URL: <https://docs.cntd.ru/document/902018839> (дата обращения: 25.12.20).

<sup>121</sup> «Maritime and fluvial cultural heritage». — Doc. 8867 12/10/2000. Recommendation Rec. 1486 09/11/2000. Maritime and fluvial cultural heritage. — URL: <https://pace.coe.int/en/files/16854> (дата обращения: 25.12.20).

<sup>122</sup> Распоряжение Правительства РФ от 08.12.2010 г. № 2205-р «О Стратегии развития морской деятельности в РФ до 2030 года».

<sup>123</sup> «Морская доктрина Российской Федерации» утверждена Президентом Российской Федерации 26.07.2015. Ранее действовала «Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года». Утверждена Указом Президента Российской Федерации от 21.07.2001 г. № ПР-1387.

водное культурное наследие». Определения культурного и природного наследия были официально закреплены в Конвенции по охране культурного и природного наследия, которая была принята ЮНЕСКО в 1972 году (вступила в силу в 1975 г.). СССР ратифицировал Конвенцию 9 марта 1988 года.

В настоящей Конвенции под «**культурным наследием**» (Статья 1) понимаются:

- **памятники**: произведения архитектуры, монументальной скульптуры и живописи, элементы или структуры археологического характера, надписи, пещеры и группы элементов, которые имеют выдающуюся универсальную ценность с точки зрения истории, искусства или науки; ансамбли: группы изолированных или объединенных строений, архитектура, единство или связь с пейзажем которых представляют выдающуюся универсальную ценность с точки зрения истории, искусства или науки;
- **достопримечательные места**: произведения человека или совместные творения человека и природы, а также зоны, включая археологические достопримечательные места, представляющие выдающуюся универсальную ценность с точки зрения истории, эстетики, этнологии или антропологии.

Под «**природным наследием**» (Статья 2) понимаются:

- **природные памятники**, созданные физическими и биологическими образованиями или группами таких образований, имеющие выдающуюся универсальную ценность с точки зрения эстетики или науки;
- **геологические и физиографические образования** и строго ограниченные зоны, представляющие ареал подвергающихся угрозе видов животных и растений, имеющих выдающуюся универсальную ценность с точки зрения науки или сохранения;
- **природные достопримечательные места** или строго ограниченные природные зоны, имеющие выдающуюся универсальную ценность с точки зрения науки, сохранения или природной красоты.

Ряд уникальных объектов, подпадающих под это определение, включены в Список всемирного культурного, природного и культурно-природного наследия ЮНЕСКО. На настоящее время (2019 год) в этот список включен 1121 объект в 160 странах мира. Этот список, состоящий из культурных, природных и смешанных объектов, регулярно пополняется. Из них 30 объектов расположены на территории России.

Главная цель Списка всемирного наследия — сделать известными и защитить объекты, которые являются уникальными в своем роде. Для этого и из-за стремления к объективности были составлены оценочные критерии, на основании которых происходит номинация объектов.

Объект Всемирного наследия должен обладать каким-нибудь из следующих критериев.

*Культурные критерии:*

- (I) Объект представляет собой шедевр человеческого созидательного гения.
- (II) Объект свидетельствует о значительном взаимовлиянии человеческих ценностей в данный период времени или в определенном культурном пространстве, в архитектуре или в технологиях, в монументальном искусстве, в планировке городов или создании ландшафтов.
- (III) Объект является уникальным или по крайней мере исключительным для культурной традиции или цивилизации, которая существует до сих пор или уже исчезла.
- (IV) Объект является выдающимся примером конструкции, архитектурного или технологического ансамбля или ландшафта, которые иллюстрируют значимый период человеческой истории.
- (V) Объект является выдающимся примером человеческого традиционного сооружения, с традиционным использованием земли или моря, являясь образцом культуры (или культур) или человеческого взаимодействия с окружающей

средой, особенно если она становится уязвимой из-за сильного влияния необратимых изменений.

- (VI) Объект напрямую или вещественно связан с событиями или существующими традициями, с идеями, верованиями, с художественными или литературными произведениями и имеет исключительную мировую важность. (По мнению комитета ЮНЕСКО, этот критерий предпочтительно использовать вместе с каким-либо ещё критерием или критериями.)

*Природные критерии:*

- (VII) Объект представляет собой природный феномен или пространство исключительной природной красоты и эстетической важности.
- (VIII) Объект является выдающимся образцом главных этапов истории Земли, в том числе памятником прошлого, символом происходящих геологических процессов в развитии рельефа или символом геоморфических или физиографических особенностей.
- (IX) Объект является выдающимся образцом происходящих экологических или биологических процессов в эволюции и развитии земных, пресноводных, береговых и морских экосистем и растительных и животных сообществ.
- (X) Объект включает в себя наиболее важную или значительную естественную среду обитания для сохранения в ней биологического многообразия, в том числе исчезающих видов исключительной мировой ценности с точки зрения науки и охраны.

Суммируя основные ценностные характеристики, связанные с опытом освоения человеком водных пространств и важностью сохранения для человечества морской среды обитания животного и растительного мира, сохранения его красоты и природной девственности, дадим определение понятию «морское наследие».

Морское наследие — это опыт морской деятельности по освоению и защите водных пространств, в результате которого возникли

ценные объекты материального и нематериального культурного наследия, а также уникальные объекты природного наследия в водной среде, имеющие универсальную ценность с точки зрения эстетики, науки или природной красоты<sup>124</sup>. При этом определение морского культурного наследия ограничивается первой частью данной дефиниции, в которой говорится про опыт и память<sup>125</sup>, которые нашли свое отражение в объектах культурного наследия.

Важной сущностной характеристикой наследия является ценность объекта, которая имеет качественные характеристики, определяемые результатом деятельности, как правило, сравнительными показателями или отличительными героическими деяниями. Примерами являются выдающиеся кругосветные плавания, уникальные морские экспедиции, славные героические победы флота, шедевры судостроения, приведшие к усилению государства или показавшие образцы мужества и смелости экипажей кораблей и отдельных моряков, а также военно-морского искусства. Такими примерами являются героические корабли российского и советского Военно-Морского Флота, памятные места славных побед и героической гибели кораблей русского и советского флота и отдания воинских почестей, памятники и мемориалы прославленным кораблям и морякам-героям, судостроителям, морские музеи и т. п. Многовековой опыт морской деятельности вырабатывает флотские традиции,

---

<sup>124</sup> Мозговой С. А. Изучение и сохранение морского наследия : российская и международная практика». Доклад на секции «Стражи морей» : история, использование, сохранение маяков и морского культурного наследия. Российская и международная практика» (15 ноября 2018 года) в Санкт-Петербургской художественно-промышленной академии имени А. Л. Штиглица в рамках Санкт-Петербургского международного культурного форума / Вопросы музеефикации морского наследия обсудили на Культурном форуме. Веб-сайт Института Наследия. — URL: [http://heritage-institute.ru/?tribe\\_events=voprosy-muzeifikatsii-morskogo-naslediya-obsudili-na-kulturnom-forume](http://heritage-institute.ru/?tribe_events=voprosy-muzeifikatsii-morskogo-naslediya-obsudili-na-kulturnom-forume) (дата обращения: 25.12.20).

<sup>125</sup> Память является как частью нематериального культурного наследия, так и материализуется в морских мемориалах. (Прим. автора.)

имеющие огромную ценность для обучения и воспитания моряков, успешного и безаварийного плавания, поддержания морально-нравственной атмосферы на должном для выполнения стоящих задач уровне<sup>126</sup>.

Большую ценность также представляют собой уникальные корабли и суда, морские крепости, маяки, судостроительные заводы, опыт их деятельности, приведший к боевой и трудовой славе, и др. Например, в годы Великой Отечественной войны на заводе «Красное Сормово» было построено самое большое в СССР количество подводных лодок — 27 единиц. В то время как всеми остальными заводами страны — 28 ПЛ. Сормовские подводные лодки успешно воевали на всех флотах, из них четыре экипажа получили звание гвардейских, восемь экипажей награждены орденом Боевого Красного Знамени. Среди них легендарная подводная лодка под командованием А. И. Маринеско «С-13», потопившая в январе 1945 года в Данцигской бухте немецкий лайнер «Вильгельм Густлов»<sup>127</sup>.

Несколько сотен боевых, пассажирских, промысловых и иных кораблей (судов) оставили заметный ценный след в истории нашей страны. Среди них — первый российский «пароход Берда», ледоколы

---

<sup>126</sup> По этому вопросу см.: *Анчарский П. П.* Боевые традиции советских военных моряков. — М., ДОСААФ, 1963; *Во имя России / Под ред. Азарова В. М.* — М., Воениздат, 2001; *Горбачёв С. П.* «Традиции — понятие конкретное». — Севастополь : «ЭКОСИ-Гидрофизика», 2003. — 68 с.; *Гранков Л. И.* Морские традиции не умирают // *Морской флот.* — 1994. — № 5–6; *Зенков Ю. В.* Служить Отчизне. — Калининград : ГИПП «Янтарный сказ», 2000; *Масягин В. П.* Воспитывать на традициях // *Морской сборник.* — 1996 — № 5; *Петров И. Н.* Традиции в строю. — М. : ДОСААФ, 1980; *Российский патриотизм и пути его формирования / Под ред. Ю. В. Зенкова.* — Калининград : КВВМУ, 1998; *Флотские традиции в боевом строю / Сб. ст. Ред.-сост. В. С. Тищенко / Севастополь : ПУ ЧФ, 1987; Шкадов И. Н.* Мужество в наследство. — М., 1987; *Шульц В.* Подвиги русских моряков. — СПб., 1853 и др.

<sup>127</sup> Нижегородская книга рекордов и достижений / Авт.-сост. О. И. Наумова, Т. В. Кучерова ; науч. ред. Т. П. Виноградова. — 2-е изд., испр. и доп. — Н. Новгород : Кварц, 2010. — С. 26–27.



«Ермак» и «Ленин», крейсер «Аврора», подводные лодки «Пантера» и «Ленинский комсомол», экраноплан «Лунь» и др.

К выдающимся новшествам в водном транспорте относится создание паровой машины гениальным нижегородским механиком-самоучкой И. П. Кулибиным (1735–1818), в результате чего появилось одно из первых в мире «водоходных» судов, способных двигаться против ветра и течения без парусов и весел на машине (1782 год, С.-Петербург). В нашей стране под руководством вице-адмирала С. О. Макарова создан первый в мире ледокол арктического класса «Ермак» и др.

В случаях, если речь идет о морских объектах всемирного наследия, следует добавлять характеристику выдающейся универсальной ценности<sup>128</sup>.

Ранее, в связи с многоплановостью содержания морского наследия и возникающих в связи с этим сложностей в формулировании однозначного и четкого определения, мы описывали термин через раскрытие его содержания, показывая основные составные части морского наследия. Так, во вводной части к «Опросным листам по изучению морского наследия»<sup>129</sup> нами было принято решение указать, что «морское наследие включает объекты культурного и природного наследия, нематериальное наследие, музеи, архивы, библиотеки, коллекции и предметы, связанные с историческим опытом освоения и использования человеком водных пространств»<sup>130</sup>. Учитывая, что «Опросные листы» были сориентированы, прежде всего, на описание материальных объектов (хотя на нематериальные отсылка была), то такой подход на начальном этапе вполне устроивал. Тем не ме-

---

<sup>128</sup> Мозговой С. А. Морское наследие: сущность, содержание, структура // Морской сборник. — 2013. — № 9. — С. 33.

<sup>129</sup> Опросные листы разрабатывались в 2010 году, и были утверждены Ученым советом Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва.

<sup>130</sup> Мозговой С. А., Филин П. А. Опросные листы для выявления и описания морского наследия. — М., Институт наследия, 2011. — 12 с.

нее было ясно, что предстоит систематизировать и уточнять формулировку. Достаточно хорошо это понятие в тот период изложил П. А. Филин, который дал следующие варианты формулировок:

- «Морское наследие — это исторический опыт освоения человеком водных пространств».
- «Морское наследие — объекты культурного наследия в историко-культурной и природной среде, связанные с историей морской деятельности, морские традиции; объекты природного наследия, относящиеся к морским и прибрежным территориям. К категории морского наследия примыкают объекты культурного и природного наследия, связанные с реками и озерами».

Третье положение он уточнил в привязке к наследию России: «Морское наследие РФ — это объекты культурного наследия, связанные с историей морской деятельности, морские традиции народов Российской Федерации, объекты природного наследия, относящиеся к морским и прибрежным территориям РФ»<sup>131</sup>.

Несмотря на достаточную полноту, эти определения нуждались в некоторых дополнениях, связанных с выделением ценностного аспекта (выдающаяся универсальная ценность с точки зрения истории, искусства или науки), особенно если речь идет о морских объектах всемирного наследия, а также необходимости расширения состава и характеристик нематериального морского наследия и морского природного наследия. Эти дополнения были нами сделаны через описание сущности, содержания и структуры морского наследия<sup>132</sup>.

---

<sup>131</sup> Филин П. А. Морское наследие как важнейший фактор развития морской деятельности России // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России : Материалы Первой Международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г.). — Калининград : Терра Балтика, 2010. — С. 112.

<sup>132</sup> Мозговой С. А. Морское наследие : сущность, содержание, структура // Морской сборник. — 2013. — № 9. — С. 31–40.

Основные положения научно-методических разработок легли в преамбулу Устава общественной организации «Морское наследие России: исследуем и сохраним»:

- культурное наследие (материальное): движимые и недвижимые объекты (морские музеи, морские архивы, морские коллекции, исторические и традиционные суда, подводная археология, морские мемориалы, храмы, исторические поселения, др.);
- культурное наследие (нематериальное): морские традиции, морское наследие в художественной культуре, историческая память, фольклор, др.;
- объекты природного и природно-культурного наследия в соответствии с критериями Конвенции ЮНЕСКО «Об охране Всемирного природного и культурного наследия»: морские природные и природно-культурные ландшафты, природные памятники, геологические образования, ареалы животных и растений, природные достопримечательные места, имеющие ценность с точки зрения науки и сохранения природной красоты»<sup>133</sup>.

Представляется, что наиболее емким и кратким определением можно считать то, которое было дано в ноябре 2018 года в докладе «Изучение и сохранение морского наследия: российская и международная практика» на секции «Стражи морей»: история, использование, сохранение маяков и морского культурного наследия. Российская и международная практика» в Санкт-Петербургской художественно-промышленной академии имени А. Л. Штиглица в рамках Санкт-Петербургского международного культурного форума: «Морское наследие — это опыт морской деятельности по освое-

---

<sup>133</sup> Устав Ассоциации «Морское наследие : исследуем и сохраним». Утвержден решением общего собрания членов Ассоциации «Морское наследие : исследуем и сохраним»: Протокол №2 — 2016 от 29 августа 2016 г. Веб-сайт : Ассоциация «Морское наследие». — URL: <http://maritime.spbmtc.com/images/pdf/ustav.pdf> (дата посещения: 25.12.20).

нию и защите водных пространств, в результате которого возникли ценные объекты материального и нематериального культурного наследия, а также уникальные объекты природного наследия водной среды, имеющие универсальную ценность с точки зрения эстетики, науки или природной красоты».

Представляется, что это определение отражает историко-правовой, структурно-содержательный и функциональный статус понятия.

Данное определение состоит из двух ценностных оснований: культурного и природного морского наследия, отличие которых в способе формирования: морское культурное наследие — в результате морской деятельности людей, морское природное — явление и детище природы, получившее статус в результате оценки со стороны экспертов и в ходе природоохранных мероприятий. Таким образом, морское культурное и природное наследие формируются по своим, присущим каждому виду наследия законам.

В результате морской деятельности обретается ценный опыт освоения и защиты морских пространств, который находит свое отражение в истории судостроения, мореплавания и морского искусства, морских технологиях и архитектуре, материальных и духовных памятниках покорителям океана, героям морских сражений, экспедиций и создателям плавсредств. А в результате геологических процессов и природных явлений появляются уникальные, исключительной природной красоты и эстетического значения морские экосистемы, обретающие ценность у человечества.

В связи с недостаточной репрезентативностью объектов морского наследия Центром Всемирного наследия была разработана Морская программа ЮНЕСКО, основным отличием которой явилось провозглашение экосистемного подхода к выявлению и описанию морского наследия. Таким образом, при выявлении объектов морского наследия и формировании списка перспективных достопримечательных мест в Российской Федерации в дополнение к историческому подходу при определении и описании культурного наследия

целесообразно использовать также экологический подход<sup>134</sup>. Имеющаяся сеть особо охраняемых природных территорий России включает около 100 различных заповедников, из которых только один — морской, он находится в заливе Петра Великого, на Дальнем Востоке, и был основан по предложению Института географии ДВО РАН в 1970-х гг. Есть еще морские заказники, но они ориентированы на охрану отдельных биологических видов, а не природных комплексов или целостных экосистем.

Большинство ученых и специалистов в целом принимают все вышеназванные определения. О необходимости обращения к разработанному понятийно-терминологическому инструменту писали С. А. Звягин, И. Р. Николаев, Е. Ю. Терещенко и другие исследователи. Так, например, С. А. Звягин пишет: «Наиболее эффективно термин зарекомендовал себя в теории и истории культуры, исторических и географических исследованиях...»<sup>135</sup>. И. Р. Николаев анализирует основные концепции морского культурного наследия в отечественной культурологии и отмечает наш<sup>136</sup> «значительный вклад в разработку понятия...», инициативу «нового номенклатурного изложения понятия и включения широких нематериальных аспектов...». Он отмечает, что «проработанность вышеупомянутой концепции заложила фундамент для дальнейшей научной дискуссии в России»<sup>137</sup>. На получившую развитие в России концепцию также опирается Е. Ю. Терещенко, при этом в большей мере делая акцент на культурно-

---

<sup>134</sup> *Мозговой С. А.* Морское наследие : сущность, содержание, структура // Морской сборник. — 2013. — №9. — С. 34.

<sup>135</sup> *Звягин С. А.* Морское наследие Поморья : образы, функции, практики. Екатеринбург : УрО РАН, 2020. — С. 18.

<sup>136</sup> Здесь речь идет о формулировании определения «морского культурного наследия» П. А. Филиным и С. А. Мозговым.

<sup>137</sup> *Николаев И. Р.* Морское культурное наследие : основные концепции в отечественной культурологии // Культурное наследие России. — 2020. — 2 (29) — С. 21–22.

этнографически аспектах<sup>138</sup>. При этом на междисциплинарном уровне широкий культурологический подход также использовали Н. М. Терехин<sup>139</sup>, С. А. Мозговой, П. А. Филин, Е. Ю. Терещенко<sup>140</sup>, Г. К. Войтоловский<sup>141</sup>, С. А. Звягин<sup>142</sup>.

С.А. Звягин изложил свой подход к морскому наследию через призму социокультурных ценностей. С этих позиций он дает следующее определение: «Морское наследие — это совокупность социально-значимых объектов и явлений морской культуры, при взаимодействии которых духовный и материальный опыт морской деятельности сохраняется и передается следующим поколениям»<sup>143</sup>. Здесь в определение включен важнейший принцип трансляции — передачи опыта, а с ним и наследия. Именно на это, как мы знаем, нацелены морские учебные заведения, культурные учреждения (морские музеи и библиотеки) и популяризаторская миссия общественных морских организаций.

Однако существующая дифференциация водных пространств, различных по своей площади и местоположению водоемов (океаны, моря, озера, пруды, реки, каналы и т. п.), иногда отдельных исследо-

<sup>138</sup> Терещенко Е. Ю. Морское наследие в культурных индустриях Кольского Севера // Культурное наследие России. — 2016. — № 1. — С. 74.

<sup>139</sup> Терехин М. Н. Метафизика Севера : монография. — Архангельск, 2004. — 272 с.

<sup>140</sup> Терещенко Е. Ю. Морфология современной морской культуры Кольского Севера // Культура и цивилизация. — 2016. — № 1. — С. 208–219.

<sup>141</sup> Теория и практика морской деятельности. Вып. 8 : Факторы развития : внутренние и внешние / сост. : Батурова Г. В., Войтоловский Г. К. [и др.]. — М. : СОПС, 2006. — 224 с. (Серия научных публикаций / под ред. проф. Войтоловского Г. К.)

<sup>142</sup> Звягин С. А. Морское наследие как ценностный фактор развития социокультурного пространства Поморья : опыт социально-философского исследования. Диссертация на соискание ученой степени кандидата философских наук. — Архангельск, 2019. Автореферат диссертации см.: URL: [https://narfu.ru/upload/iblock/e2a/Zvyagin-Avtoreferat\\_-fin.pdf](https://narfu.ru/upload/iblock/e2a/Zvyagin-Avtoreferat_-fin.pdf) (дата обращения: 25.12.20).

<sup>143</sup> Звягин С. А. Морское наследие Поморья : образы, функции, практики. — Екатеринбург : УрО РАН, 2020. — С. 39.

вателей и специалистов ставит в затруднительное положение относительно термина «морское наследие». Не каждый специалист в сфере изучения и сохранения наследия считает возможным отождествление морского и, к примеру, озерного или речного наследия. Налицо проблема понятийного аппарата. Хотя, как мы показали выше, в европейской традиции установилось употребление двойного термина «морское и речное наследие». Мы считаем вполне уместным и обоснованным употребление универсального термина «морское наследие», что обусловлено, с одной стороны, исторической этимологией понятия «морской», а с другой — официальным принятием этого термина специалистами в сфере морского наследия и утверждением в официальных международных и государственных документах, например, в документах ЮНЕСКО и Морской доктрине Российской Федерации.

Известный в славянских языках термин «море» представлен в русском языке не только в значении «море», но и «озеро», сохранившемся к настоящему времени в диалектах. Термин «море» употреблялся в памятниках русской письменности XI века в нарицательном значении «большое водное пространство»<sup>144</sup>.

В латинском языке термин «море» (*mare*) употреблялся не только как нарицательное существительное, но и в сочетаниях, близких к именам собственным. Например, сочетания *mare nostrum* (наше море), *mare internum* (внутреннее море) обозначали Средиземное море, что отражено в трудах Юлия Цезаря. Ионическое и Адриатическое моря именовались у Марка Туллия Цицерона *mare superum* (верхнее море) в противоположность *mare infernum* (нижнему морю) — Тирренскому (Этрусскому). Сочетания *mare Oceanus* у Юлия Цезаря и Корнелия Тацита, как и *mare extrerum* (внешнее море) у Плиния Старшего, обозначали Атлантический океан<sup>145</sup>.

<sup>144</sup> Барандеев А. В. История географических названий : Русская топонимика в терминах. — М. : Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2010. — С. 107.

<sup>145</sup> Доватур А. И. Обозначение морей у Геродота // Вестник древней истории. — 1982. — № 3. — С. 110–113.



«В языке русской практической географии XI–XVII вв. не существовало четкого разграничения между понятиями «океан», «море», «озеро». Поэтому Индийский и Атлантический океаны именовались Индейским и Атланским морями, а Чудское озеро и Байкал — тоже морями. Также в русской письменности XVI–XVII вв. получила широкое распространение смешанная форма двух терминов — море-окиян, возникшая из словосочетания море оки-яна. Памятники русской письменности фиксируют это сочетание с XV в., но только как обозначение Северного Ледовитого океана и его морей. Примечательно, что аналогичные формы представлены в латинском (*mare Oceanus*) и английском (*ocean sea*) языках как свидетельство общечеловеческих поисков истинного понимания сущности морей и океанов»<sup>146</sup>.

В России на высоком уровне вопрос о морском наследии рассматривался в рамках совещания Морской коллегии при Правительстве РФ под руководством заместителя Председателя Правительства Российской Федерации, председателя Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации С. Б. Иванова, прошедшего в Воронеже в 2010 г.<sup>147</sup> После чего необходимость сохранения морских традиций и морского наследия была отражена в тексте «Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года».

В новой редакции «Морской доктрины Российской Федерации на период до 2030 года» ставятся задачи сохранения морского природного и культурно-исторического наследия на главных региональных направлениях (Атлантическом, Арктическом, Тихоокеанском, Каспийском, Индокитайском и Антарктическом), увеличения туристско-рекреационных комплексов, расположенных на пересече-

---

<sup>146</sup> Барандеев А. В. История географических названий : Русская топонимика в терминах. — М. : Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2010. — С. 108.

<sup>147</sup> Протокол совещания № 13 от 08.07.2010, пункт 1. «О мерах по сохранению культурного и исторического наследия, связанного со становлением России в качестве великой морской державы».

нии туристических маршрутов, организации круизного и яхтенного туризма и повышения качества подготовки специалистов, которые непосредственно связаны с изучением и популяризацией морского наследия<sup>148</sup>.

Настоящая работа посвящена вопросам изучения и сохранения морского культурного наследия. Между тем, специалисты в сфере культурного наследия и культурологии должны понимать смежную область морского природного наследия, которое часто пересекается с культурным особенно в области морских ландшафтов и морских парков, изучения, сохранения и поддержания морских и прибрежных экосистем, морской этноэкологии и морского природопользования, включая морские промыслы. Неслучайно в 1992 году был создан Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва, уже своим названием показывающий, что вопросы культурного и природного наследия нужно изучать и видеть во взаимной связи и в единстве.

Потенциальные природные (или смешанные, как, например, Куршская коса) объекты морского наследия могут находиться в каждом из морских биорегионов и в идеале должны представлять не только уникальные или выдающиеся природные ценности, но и включать типичные экосистемы для более полной репрезентативности в системе охраны наследия и одновременно для выполнения задач научного мониторинга за изменениями окружающей среды.

Основные характеристики экорегионов должны включать следующие данные:

- 1) геологическое строение морского дна или прибрежной области (с тектоническими данными);
- 2) океанографические данные (течения, продуктивность биомассы, основные физические и биологические связи);

---

<sup>148</sup> Морская доктрина Российской Федерации от 26.07.2015 г. Утверждена Президентом Российской Федерации 26 июля 2015 года. — URL: <https://docs.cntd.ru/document/555631869> (дата обращения: 25.12.20).

- 3) биогеографические данные (виды и их распространение, типы местообитаний, интегральная оценка биоразнообразия);
- 4) описания уникальных природных явлений, видов и феноменов поведения животных.

Морскими объектами Всемирного наследия пока официально признаны только 46 объектов, расположенных в 35 странах мира, которые признаны таковыми за их исключительную красоту, геологию, экосистемные процессы и биоразнообразие мест обитания рыб и морских животных. Морские участки Всемирного наследия занимают около одной четверти от площади всех морских охраняемых районов (МОР) на планете. Они охватывают широкий спектр типов экосистем в различных областях океана. К ним относятся, например, Большой Барьерный риф у берегов Австралии, Галапагосские острова (Эквадор) и другие.

В России впервые на отдельные объекты Всемирного наследия как на морское наследие мы обратили внимание через описание их сущности и содержания в 2013 году<sup>149</sup>. Так, в нашей стране объектом морского наследия, включенным в список Всемирного наследия, является природный комплекс заповедника «Остров Врангеля». Однако к объектам морского наследия, входящим в список морского наследия (Всемирного наследия) по праву можно отнести следующие объекты: исторический центр Санкт-Петербурга и связанные с ним группы памятников; некоторые объекты, расположенные в историко-культурном комплексе Соловецких островов; озеро Байкал, Куршская коса и Ленские столбы (национальный парк «Ленские столбы»)<sup>150</sup>.

---

<sup>149</sup> Мозговой С. А. Морское наследие : сущность, содержание, структура // Морской сборник. — 2013. — №9. — С. 31–40.

<sup>150</sup> Ленские столбы вошли по природным критериям в список Всемирного наследия ЮНЕСКО 2 июля 2012 года в ходе 36-й сессии Комитета по Всемирному наследию ЮНЕСКО, которая прошла с 22 июня по 6 июля 2012 года в Санкт-Петербурге. (Прим. автора.)

Если говорить о Санкт-Петербурге, то этот прекрасный город-памятник, расположенный в устье Невы на берегу Финского залива, с его многочисленными каналами и мостами (более 400), называют «Северной Венецией». Он создавался Петром Великом как морской форпост России, а его архитектурное наследие наряду с многочисленными дворцами украшено Адмиралтейством, Петропавловской крепостью и другими морскими объектами, создающими западный морской фасад России.

Соловецкий архипелаг, располагающийся в западной части Белого моря, состоит из шести островов общей площадью более 300 кв. км. Каменная крепость там была построена в 1582–1594 гг., после чего он стал не только религиозным, культурным и экономическим, но и военным (военно-морским) центром региона. С 1939 по 1957 годы острова служили местом подготовки специалистов для Военно-Морского Флота (знаменитая Школа юнг и другие части ВМФ). В качестве морских памятников здесь имеются старинные гидротехнические сооружения: сухой док, гидроэлектростанция, ирригационная система.

Расположенное на юго-востоке Сибири озеро Байкал, занимающее площадь 3,15 млн га, признано самым древним (25 млн лет) и самым глубоким (около 1700 м) озером планеты. Водоем хранит примерно 20 % всех мировых запасов пресной воды. В озере, которое еще называют «Галапагосы России», благодаря древнему возрасту и изоляции сформировалась уникальная даже по мировым меркам пресноводная экосистема, изучение которой имеет непреходящее значение для понимания эволюции жизни на Земле.

Комитет ЮНЕСКО включил озеро Байкал как наиболее выдающийся пример пресноводной экосистемы. Озеро обладает выдающимся разнообразием эндемических видов флоры и фауны, что имеет исключительную ценность в эволюционной науке. Байкал является одним из самых разнообразных озер на Земле, с 1340 видами животных (745 эндемичных). Наиболее заметным из них является байкальская нерпа. А также здесь представлено 570 видов растений (150 эндемичных).

Куршская коса — узкая полоска суши длиной 98 км, соединяющая Россию и Литву. Она представляет собой яркий пример ландшафта песчаных дюн, созданных морскими ветрами и трудом человека, в основном семьями рыбаков, которые трудились на укреплении дюн.

Остров Врангеля — российский остров в Северном Ледовитом океане между Восточно-Сибирским и Чукотским морями. Назван в честь российского мореплавателя и государственного деятеля XIX века Фердинанда Петровича Врангеля. Находится на стыке западного и восточного полушарий и разделяется 180-м меридианом на две почти равные части. Отделен от материка (северное побережье Чукотки) проливом Лонга, шириной в самой узкой части около 140 км. Административно относится к Иультинскому району Чукотского автономного округа. Входит в состав одноименного заповедника.

Остров Врангеля представляет собой объект наследия, расположенный за Полярным кругом. Он включает гористый остров Врангеля (7,6 тыс. кв. км) и остров Геральд (11 кв. км) вместе с прилегающими акваториями Чукотского и Восточно-Сибирского морей. Здесь отмечается очень высокое биоразнообразие. Остров Врангеля известен благодаря огромным лежбищам моржа (одни из крупнейших в Арктике), а также наибольшей во всем мире плотностью родовых берлог белого медведя. Этот район важен как место нагула серых китов, мигрирующих сюда со стороны Калифорнии и из Мексики (в том числе с другого объекта Всемирного наследия — китового заповедника Эль Вискаино). Острова имеют крупнейшие морские колонии птиц на Чукотском море, являются самым северным гнездованием более 100 видов перелетных птиц, в том числе нескольких, которые находятся под угрозой исчезновения, таких как сапсан. Остров Врангеля может похвастаться самым большим населением тихоокеанского моржа: на прибрежных лежбищах собирается до 100 000 животных.

Перечисленные выше российские объекты Всемирного наследия по своим характеристикам также относятся к объектам морского наследия. Однако абсолютное большинство национальных объектов

морского наследия представляют собой объекты (памятники) федерального, регионального и местного значения. Каждая страна сама определяет объекты культурного наследия. В соответствии с Федеральным законом от 25.06.2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», объекты культурного наследия подразделяются на памятники, ансамбли и достопримечательные места. Термин «природное наследие» российское законодательство не раскрывает.

Однако в последнее время все чаще применительно к морскому наследию стал использоваться более широкий подход. Кроме объектов памятников истории и культуры добавляется нематериальное (включая духовное) наследие. В 2003 году на 32-й сессии ЮНЕСКО была принята Международная конвенция об охране нематериального культурного наследия, согласно которой «нематериальное культурное наследие» означает обычаи, знания, навыки и т. п.

**К нематериальному морскому наследию относятся:** история военно-морского искусства, военно-морской морской протокол и церемониал, морская культура, морские традиции и обычаи, ритуалы и торжественные церемонии<sup>151</sup>, морской сленг (жаргон), морские образы, символы и святые, морские приметы и суеверия<sup>152</sup>, знания и навыки, появившиеся в результате морской деятельности, а также морская (военно-морская) наука<sup>153</sup> и образование, технологии и опыт судостроения, мореплавания и морепользования, историческая память, морская топонимика и географические названия на морской

---

<sup>151</sup> Горденев М. Ю. Морские обычаи, традиции и торжественные церемонии Русского императорского флота. — М. : Андреевский флаг, 1992. — 80 с. (Серия «Морской пантеон».)

<sup>152</sup> Каланов Н. А. Словарь пословиц и поговорок о море (2-е переизд.). — М. : Моркнига, 2010. — 240 с.; Каланов Н. А. Словарь морского жаргона (2-е переизд.). — М. : Моркнига, 2011. — 440 с.

<sup>153</sup> Монаков М. С. Военно-морская наука в России : происхождение, возникновение и становление национальной системы знаний о вооруженной борьбе на море / М. С. Монаков. — Москва : Кучково поле, 2011. — 557 с.



**Рис. 36.** Обложка книги «Проблемы сохранения памяти и мемориализации наследия Первой мировой войны».

*Худ. М. Ю. Маяков*

карте мира, памятные даты морской истории и др.<sup>154</sup>, знания и навыки, появившиеся в результате морской деятельности.

Постепенно зарождалась маринистика как жанр изобразительного искусства и литературы, в котором основной темой является море, морская стихия, жизнь людей, связанных с морем и т. д. Данное направление (как бытовое в интересах жизнедеятельности) зароди-

<sup>154</sup> Каланов Н. А. Словарь пословиц и поговорок о море (2-е переизд.). — М. : Моркнига, 2010. — 240 с.; Каланов Н. А. Словарь морского жаргона (2-е переизд.). — М. : Моркнига, 2011. — 440 с.



лось в эпоху палеолита и сначала выражалось в наскальной (пещерной) живописи, характеризующейся сегодня как вид первобытного искусства. Постепенно содержание маринистики стало расширяться. Сюда, кроме живописи и художественной литературы, стала включаться документальная литература, фото-, кино-, видеоматериалы о море, флоте и морях, нумизматика, фалеристика и филателия по морской тематике.

К примеру, памятные и юбилейные даты морской истории и людей, с ней связанных, уже сами по себе являются свидетельством признания обществом значимости того или иного события или человека, его наследия. Так, недавно мы отметили 300-летие Гангутского сражения (2014 г.), 250-летие арктической экспедиции капитана Чичагова 1765–1766 гг., 100-летие Первой мировой войны и героического подвига подводной лодки «Пантера», 90-летие спасения участников экспедиции Умберто Нобиле командой ледокола «Красин» и др.<sup>155</sup>, 90-летие писателя-мариниста Валентина Пикуля, 75-летие

<sup>155</sup> Мозговой С. А. 250-летний юбилей экспедиции капитана Чичагова (1765, 1766) // Культурологический журнал. 2016. 2(24). — URL: [http://www-journal.ru/rus/journals/378.html&j\\_id=27](http://www-journal.ru/rus/journals/378.html&j_id=27) (дата обращения: 18.12.20); «Проблемы сохранения памяти и мемориализации наследия Первой мировой войны»: Материалы научно-практического круглого стола 12 октября 2017 г. / ред.-сост. С. А. Мозговой. — М.: Институт Наследия, 2019. Веб-сайт Института Наследия. — URL: <http://heritage-institute.ru/?books=%d0%bf%d1%80%d0%be%d0%b1%d0%bb%d0%b5%d0%bc%d1%8b-%d1%81%d0%be%d1%85%d1%80%d0%b0%d0%bd%d0%b5%d0%bd%d0%b8%d1%8f-%d0%bf%d0%b0%d0%bc%d1%8f%d1%82%d0%b8-%d0%b8-%d0%bc%d0%b5%d0%bc%d0%be%d1%80%d0%b8%d0%b0> (дата обращения: 18.12.20); Мозговой С. Геройский подвиг «Пантеры» // Морское наследие». № 3 (27). 2019. Веб-сайт Института Наследия. — URL: [http://heritage-institute.ru/?tribe\\_events=100-%d0%bb%d0%b5%d1%82-%d0%bf%d0%be%d0%b4%d0%b2%d0%b8%d0%b3%d1%83-%d0%bf%d0%b0%d0%bd%d1%82%d0%b5%d1%80%d1%8b-%d1%81%d0%b5%d1%80%d0%b3%d0%b5%d0%b9-%d0%bc%d0%be%d0%b7%d0%b3%d0%be%d0%b2%d0%be%d0%b9](http://heritage-institute.ru/?tribe_events=100-%d0%bb%d0%b5%d1%82-%d0%bf%d0%be%d0%b4%d0%b2%d0%b8%d0%b3%d1%83-%d0%bf%d0%b0%d0%bd%d1%82%d0%b5%d1%80%d1%8b-%d1%81%d0%b5%d1%80%d0%b3%d0%b5%d0%b9-%d0%bc%d0%be%d0%b7%d0%b3%d0%be%d0%b2%d0%be%d0%b9) (дата обращения: 18.12.19); «Вопросы музеефикации морского наследия обсудили на Культурном форуме». Веб-сайт Института Наследия. — URL: [http://heritage-institute.ru/?tribe\\_events=voprosy-muzeefikatsii-morskogo-naslediya-obsudili-na-kulturnom-forume](http://heritage-institute.ru/?tribe_events=voprosy-muzeefikatsii-morskogo-naslediya-obsudili-na-kulturnom-forume) (дата обращения: 18.12.20).

Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.<sup>156</sup>, 250-летие Чесменского сражения (1770 г.)<sup>157</sup>, 100-летие исхода Русской армии и флота из Крыма<sup>158</sup> и другие памятные даты<sup>159</sup>.

### **К объектам морского наследия относятся:**

Морские музеи, морские коллекции, архивы, морские библиотеки и издания.

---

<sup>156</sup> Дорогами воинской славы. 1941–1945. Атлас. — Москва — Минск : Роскартография, Белкартография, 2020. — 287 с.

<sup>157</sup> В канун юбилея Чесменского сражения Сергей Мозговой изучил место битвы и музейную экспозицию. Веб-сайт Института Наследия. — URL: [http://heritage-institute.ru/?tribe\\_events=v-kanun-yubileya-chesmenskogo-srazheniya-s](http://heritage-institute.ru/?tribe_events=v-kanun-yubileya-chesmenskogo-srazheniya-s) (дата обращения: 25.12.20); Мозговой С. А. 250 лет Чесменскому сражению // Морской сборник. — 2020. — 9. — С. 77–84; Мозговой С. А. Наследие Чесмы // Морской сборник. — 2020. — 11. — С. 82–88., ил.

<sup>158</sup> Судьба Русской эскадры : корабли и люди : Материалы Международной историко-просветительской конференции «Судьба Русской эскадры : корабли и люди» (Санкт-Петербург, 21–22 ноября 2019 г.) / науч. ред. и сост. С. А. Мозговой. — М. : Институт Наследия, 2020. — 290 с., ил.

<sup>159</sup> Мониторинг объектов морского культурного наследия // Морской сборник. 2019. № 12. — С. 5. В канун юбилея Чесменского сражения Сергей Мозговой изучил место битвы и музейную экспозицию. 7.11.2019. Веб-сайт Института Наследия. — URL: [http://heritage-institute.ru/?tribe\\_events=%d0%b2-%d0%ba%d0%b0%d0%bd%d1%83%d0%bd-%d1%8e%d0%b1%d0%b8%d0%bb%d0%b5%d1%8f-%d1%87%d0%b5%d1%81%d0%bc%d0%b5%d0%bd%d1%81%d0%ba%d0%be%d0%b3%d0%be-%d1%81%d1%80%d0%b0%d0%b6%d0%b5%d0%bd%d0%b8%d1%8f-%d1%81](http://heritage-institute.ru/?tribe_events=%d0%b2-%d0%ba%d0%b0%d0%bd%d1%83%d0%bd-%d1%8e%d0%b1%d0%b8%d0%bb%d0%b5%d1%8f-%d1%87%d0%b5%d1%81%d0%bc%d0%b5%d0%bd%d1%81%d0%ba%d0%be%d0%b3%d0%be-%d1%81%d1%80%d0%b0%d0%b6%d0%b5%d0%bd%d0%b8%d1%8f-%d1%81) (дата обращения: 18.12.19); Международная историко-просветительская конференция «Судьба Русской эскадры : корабли и люди» 21–22 ноября 2019 года в Центральном военно-морском музее имени императора Петра Великого, г. Санкт-Петербург. Веб-сайт Российско-туниского делового совета. — URL: <http://rus-tunis.com/novosti/sudba-escadry.html> (дата обращения: 18.12.19); Мозговой А. В. Инженерно-строительные войска Северного флота в наступательной операции «Вест» и после нее. — М. : Институт Наследия, 2019. — URL: [http://heritage-institute.ru/wp-content/uploads/2019/12/%D0%9E%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B0%D1%86%D0%B8%D1%8F-%D0%92%D0%B5%D1%81%D1%82\\_%D0%B8%D1%82%D0%BE%D0%B3-1.pdf](http://heritage-institute.ru/wp-content/uploads/2019/12/%D0%9E%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B0%D1%86%D0%B8%D1%8F-%D0%92%D0%B5%D1%81%D1%82_%D0%B8%D1%82%D0%BE%D0%B3-1.pdf) (дата обращения: 18.12.19);



**Рис. 37.** Торжественный вечер в Эрмитаже на Санкт-Петербургском культурном форуме, посвященный 90-летию спасения экспедиции Нобиле

Самые крупные морские коллекции у нас сосредоточены в Центральном Военно-Морском музее имени императора Петра Великого (ЦВММ, Санкт-Петербург и Ленинградская область) и его филиалах — музеях флотов (Мурманск, Балтийск, Севастополь, Владивосток), а также в Музее мирового океана (Калининград — Санкт-Петербург), Музее морского флота (Москва) и др. А к изданиям с полным правом относится уникальный старейший научный морской журнал «Морской сборник» (год основания — 1848), который является не только живым хранилищем морской истории России и кладезем морских знаний, но и историческим морским раритетом.

#### **Памятники, связанные с историей морской деятельности:**

- исторические плавсредства (надводные и подводные корабли, морская авиация, экранопланы и др.). К ним относятся крейсер «Аврора», научно-исследовательское судно «Витязь», ледоколы «Ленин», «Красин» и многие другие исторические суда и корабли;



Рис. 38. Обложка атласа «Дорогами воинской славы. 1941–1945»

- памятники кораблям и самолетам (памятники-мемориалы «Подводная лодка К-21» в Североморске, «Подводная лодка С-56» во Владивостоке и др.);
- архитектурные и инженерные сооружения (здание Адмиралтейства, исторические здания морских научных и образовательных учреждений, морских портов, администраций, морских исследовательских станций, спасательных станций, рыболовецких/зверобойных баз, верфей, эллингов, слипов, заводских сооружений, испытательных станций и др.);
- гидротехнические сооружения (каналы, доки, причалы, молы, шлюзы, плотины, мосты, акведуки, мельницы и др.);
- навигационные знаки, исторические маяки;
- береговые объекты фортификации (морские крепости, форты и др.);
- морские мемориалы и памятники, отдельные захоронения (бюст, стела и др.);



**Рис. 39.** Чесменский музей в Турции. Фото С. А. Мозгового

- культовые сооружения (морской храм, часовня и др.);
- подводные объекты, включая затонувшие корабли;
- памятники археологии, связанные с историей морской деятельности.

**Ансамбли, связанные с историей морской деятельности:**

- комплексы архитектурных и инженерных сооружений (порты, военно-морские базы и др.);
- комплексы гидротехнических сооружений (системы шлюзов, каналов и др.);
- комплексы навигационных сооружений (маяки, знаки, створы и др.);



Рис. 40. Обложка книги «Судьба Русской эскадры: корабли и люди»

- мемориальные комплексы (усадьбы и др.);
- комплекс захоронений (некрополь);
- комплексы культовых сооружений.

#### Достопримечательные места:

- места морских боев и сражений, участия флота в сухопутных операциях, места дислокации войск и сил флота, штабов и др.;
- мемориальные места на море, связанные с гибелью судов, места отдания воинских почестей;
- места, связанные с историей освоения новых территорий и с жизнью выдающихся мореплавателей и первопроходцев

(к примеру, уникальным объектом морского культурного наследия является знаменитая Аникеева плита, расположенная на Большом Аникеевом острове, расположенном к северо-востоку от п-ва Рыбачий. На плите высечены имена многих мореплавателей прошлых эпох);

- элементы морского и прибрежного культурного ландшафта, связанного с традиционным природо- и морепользованием; традиционные районы промысла рыбы и морского зверя;
- историческое поселение, порт, верфь (например, село Дединово Луховицкого района Московской области, в котором в 1667 году была основана первая российская государственная верфь, на которой был построен первый русский военный корабль «Орёл»);
- система исторических водных и волоковых путей, каналов, обеспечивающих связь между морями;
- культовый комплекс, связанный с морской историей в окружающей природной среде. Место не сохранившегося морского храма, часовни, культового сооружения.

Таким образом, морское наследие России включает объекты культурного и природного наследия, нематериальное наследие, музеи, архивы, библиотеки, коллекции и предметы, связанные с историческим опытом освоения и использования человеком водных пространств.

Особое место среди объектов культурного наследия принадлежит **объектам морского наследия за рубежом**. Россия имеет множество памятников и достопримечательных мест в других странах мира. Среди них — город русской морской славы Севастополь, Либавская военно-морская база в Латвии, морской порт Ревель (Таллин), множество памятников русским морякам в Греческом архипелаге (например, на о-вах Лемнос, Корфу и др.), памятники морякам «Русской эскадры» в Бизерте, Тунисе и других городах (Тунис), памятник Н. Н. Миклухо-Маклаю в Папуа-Новой Гвинее, памятник военным морякам с подводной лодки С-34, погибшей у болгарских берегов в 1941 году (Болгария, Сизополь), памятник «Освобождение» (Хебант-



хаб) в честь 40 советских моряков-десантников, погибших в боях в 1945 году (Корея, Вонсан), памятник на могиле моряков русского крейсера «Жемчуг», торпедированного немецким крейсером «Эмден» в порту Пенанг в 1914 году (Маврикий, Пенанг), памятник на могиле моряков броненосца «Пересвет» на христианском кладбище Порт-Саида в Египте (корабль подорвался в 1917 году на минном заграждении, выставленном немецкой подводной лодкой U-73 на выходе из Суэцкого канала в Средиземное море). В 1955 году на средства Министерства обороны СССР здесь был установлен памятник в виде скромного обелиска, огороженного якорными цепями, с надписью: «Русским морякам, погибшим на боевом посту в январе 1917 года. Сооружен Министерством обороны Союза ССР в 1954 году»). А также «Русское кладбище» в Порт-Артуре (ныне — Люйшунькоу, Китайская Народная Республика), памятник морякам крейсера «Варяг» и лодки «Кореец» (Южная Корея, Чемульпо (Инчхон) и многие другие<sup>160</sup>.

**Природное морское наследие** (морские и приморские уникальные природные объекты, национальные парки): исторически значимые и/или особо охраняемые территории (акватории), острова и прибрежные территории, охраняемые виды морских животных

<sup>160</sup> Мозговой С. А. О некоторых проблемах изучения и сохранения морского наследия России за рубежом // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России : Материалы Первой Международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г.). — Калининград : Терра Балтика, 2010. — С. 426–432; Мозговой С. А. Морское наследие : сущность, содержание, структура // Морской сборник. — №9. — 2013. — С. 38–39; Мозговой С. А. Российское военно-историческое наследие за рубежом // Российское культурное наследие за рубежом : анализ состояния и сохранения, актуальные проблемы использования и доступности: Материалы Всероссий. науч.-практ. конф. 15 окт. 2015 г. / Мин-во культуры РФ ; Рос. науч.-исслед. ин-т культурного и природ. наследия имени Д. С. Лихачёва. ред.-сост. Т. А. Пархоменко. — М. : 2015. — С. 224–235; Мозговой С. А., Кочергина И. «Памяти броненосного крейсера «Пересвет» // Нептун. — 2017. — №1. — С. 58–63.

и растений. Выше мы уже привели в качестве примеров такие объекты Всемирного природного наследия, как озеро Байкал и остров Врангеля.

### **Смешанное культурно-природное морское наследие.**

Куршская коса — узкая полоска суши длиной 98 км, соединяющая Россию и Литву. Она представляет собой яркий пример ландшафта песчаных дюн, созданных морскими ветрами и трудом человека, в основном семьями рыбаков, которые трудились на укреплении дюн.

Наглядным примером также может служить национальный парк «Русская Арктика» (НПРА), включающий северную оконечность острова Северный архипелага Новая Земля и государственный природный заказник федерального значения «Земля Франца-Иосифа» (ЗФИ). Территория НПРА представляет собой богатое историко-культурное наследие (ИКН) на особо охраняемых природных территориях (ООПТ). Богатое и уникальное ИКН связано с открытием и освоением Западного сектора высокоширотной Арктики в период с конца XVI века до наших дней.

### **Классификация и типология объектов морского культурного наследия.**

Морское наследие включает:

1. **культурное наследие (движимые и недвижимые материальные объекты):**
  - морские памятники и мемориальные комплексы (морские храмы, святилища, мемориальные памятники, бюсты, стелы, захоронения и т. д.);
  - исторические, традиционные суда и их реплики;
  - исторические прибрежные фортификационные сооружения, порты, исторические маяки и гидротехнические сооружения;
  - достопримечательные места (исторические поселения и города, исторические водные пути, места сражений, дислокации войск и ставок, ведения переговоров, связанные с морской

- историей и морской славой, места, связанные с историей освоения новых территорий и с жизнью выдающихся мореплавателей и первопроходцев);
- места кораблекрушений и объекты подводной археологии, элементы морского культурного ландшафта, связанного с традиционным природопользованием, морские исследовательские станции с районами их исследований;
  - морские коллекции, архивные и библиотечные собрания.
2. **культурное наследие (нематериальное наследие):** опыт судостроения, мореплавания и природопользования, историческая память, традиции, обычаи, фольклор, легенды, морская наука и искусство, термины и др.
  3. **природное наследие (морские и приморские уникальные природные объекты):** исторически значимые и/или особо охраняемые территории (акватории), острова и прибрежные территории, охраняемые виды животных и растений<sup>161</sup>.

---

<sup>161</sup> Филин П. А., Фоломеева-Вдовина С. Б. Морское наследие — национальное достояние // Морское наследие. — № 1. — 2012. — С. 9.

## Объекты морского культурного наследия: сохранение и музеефикация

### 2.1. Краткий обзор опыта изучения и сохранения морского культурного наследия

**В** России сохранение исторических морских артефактов, которые в настоящее время мы именуем объектами морского наследия, началось в эпоху Петра Великого. Как известно, Пётр I издал 7 февраля 1722 года специальный Указ, получивший известность как «петровский указ воеводам переславским» и гласивший: «Надлежит вам беречь остатки кораблей, яхт и галеры, а буде опустите, то взыскано будет на вас и на потомках ваших, яко пренебрегших сей указ. Петр». Хотя на практике по его указанию выведенные из эксплуатации суда в Петербурге сохранялись с 1719 года: первый фрегат Балтийского флота «Штандарт», шнява «Мункер» и трофейные корабли — фрегат «Элефант» и шнява «Астрильд». В последующие годы число сохраняемых кораблей росло и к 1732 году превысило два десятка. Отдельные «свидетели» Персидского похода Петра I — его плезир-яхта и верейка, сходная с той, что экспонируется в Домике Петра в Санкт-Петербурге, сохранялись в Астрахани вплоть до 1919 года.

К сожалению, исторические суда приходили в ветхость и горели, поэтому с 1742 года вместо оригиналов решено было сохранить модели памятных кораблей<sup>162</sup>. В 1767 году после окончания плавания императрицы Екатерины II по Волге было решено сохранить в Казани четыре из шести построенных в Твери специально для этого путешествия галер: «Тверь», «Волга», «Ярославль» и «Казань». В 1804 году

---

<sup>162</sup> Георги В. С. К Святой Земле под парусом «Надежды». — Петрозаводск, 1992. — С. 243.

из всех галер, разобранных за ветхостью, одну «Тверь» по решению Александра I было велено «хранить, не переменяя того вида, какой она имела во время Высочайшего путешествия...». Этот памятник был утрачен во время пожара в 1956 году<sup>163</sup>. В целом же практика сохранения исторических судов в XVIII–XIX и начале XX вв. была еще достаточно редким явлением.

Во второй половине XIX–XX вв. было положено начало изучению нематериального морского наследия — истории флота и военно-морского искусства. Этим вопросам были посвящены труды выдающихся теоретиков военного и военно-морского искусства П. Госта, Дж. Клерка, И. Г. Кинсбергена, П. Я. Гамалеи, К. Клаузевица, А. Мэхэна, Ф. Коломба, Г. Альфреда фон Тирпица, Г. А. Леера, Н. П. Михневича, С. О. Макарова, А. А. Свечина, Н. Л. Кладо, М. А. Петрова, Б. Б. Жерве и др.<sup>164</sup> В России эту деятельность осуществляла кафедра военно-морского искусства Военно-Морской Академии, где исследовалась история флота (Ф. Ф. Веселаго, 1875, А. Е. Аренс, 1897, 1898, 1899, 1903, 1904, 1910, 1912)<sup>165</sup> и военно-морского искусства (Е. В. Березин, 1880; Н. Л. Кладо, 1896–1897; А. В. Немитц)<sup>166</sup>. В дальнейшем

<sup>163</sup> Чепелев В. Р. Галера «Тверь» и ее печальная судьба // Катера и яхты. 2007. № 1 (205). — С. 89–91.

<sup>164</sup> Макаров С. О. Вопросы морской тактики и подготовки офицеров. — М., 1943. — 264 с.; Жерве Б. Значение морской силы для государства. — Л., 1925. — 136 с.

<sup>165</sup> Веселаго Ф. Ф. Очерк русской морской истории. — СПб., 1875; Аренс Е. И. История русского флота. Екатерининский период. — СПб., 1897; Аренс Е. И. История русского флота в царствование Павла I (литогр.). — СПб., 1898; Аренс Е. И. История русского флота в царствование императора Александра I (литогр.). СПб., 1899; Аренс Е. И. Роль флота в войну 1877–1878 гг. — СПб., 1903; Русский флот. — СПб., 1904; Конспект по русской военно-морской истории. — СПб., 1910; Морская сила и история. — СПб., 1912.

<sup>166</sup> Березин Е. В. Морская тактика : Часть историческая. — СПб., 1880; Немитц А. В. Стратегическое исследование Русско-японской войны на море. — СПб., 1909, 1910; Очерки по истории Русско-японской войны. — СПб., 1912; Прикладная стратегия. — СПб., 1913; Стратегический разбор Первой мировой войны на море. — Л., 1924; Служба штаба во флоте. — Л., 1924; Стратегия на море. — Л., 1952.

эти вопросы развивали Е. Е. Шведе<sup>167</sup>, А. В. Шталь, К. В. Пензин, А. М. Гаккель, С. Г. Горшков, А. Н. Замчалов, В. Д. Доценко, В. И. Жуматий, Г. Г. Костев, И. Г. Костев<sup>168</sup> и др. Истории происхождения, возникновения и становления отечественной военно-морской науки посвятил свои труды М. С. Монаков.

Серия книг по истории флотов была подготовлена по инициативе Главного командования и Политического управления Военно-Морского Флота<sup>169</sup>. В Военно-Морском Флоте также сложилась практика увековечивания подвигов моряков и героических кораблей. В этих целях в 1986 году главнокомандующий Военно-Морским Флотом издал приказ № 310 «Об отдании воинских почестей в памятных местах славных побед и героической гибели кораблей русского и советского флота» с объявлением координат мест героических подвигов и гибели этих кораблей в качестве мест боевой славы<sup>170</sup>. Военное издательство Минобороны СССР выпустило несколько иллюстрированных альбомов о героических кораблях российского и советского Военно-Морского Флота<sup>171</sup>.

Морские обычаи, традиции и церемонии изучались офицером Русского императорского флота старшим лейтенантом М. Ю. Горденым и советским контр-адмиралом В. А. Дыгалом<sup>172</sup>.

<sup>167</sup> Шведе Е. Военные флоты. — М., Воениздат, 1939–1940.

<sup>168</sup> Горшков С. Г. Морская мощь государства. — М., Воениздат, 1976; Костев Г. Г., Костев И. Г. Война и океан. Размышление о Военно-морском флоте. — М.: Кучково поле, 2012. — 272 с.

<sup>169</sup> Дважды Краснознамённый Балтийский флот. — М.: Воениздат, 1979. — 336 с.; Краснознамённый Северный флот. — М.: Воениздат, 1983. — 296 с.; Краснознамённый Тихоокеанский флот. — М.: Воениздат, 1981. — 318 с.; Краснознамённый Черноморский флот. — М.: Воениздат, 1987. — 330 с.

<sup>170</sup> Приказ главнокомандующего Военно-Морским Флотом от 19 декабря 1986 г. № 310 «Об отдании воинских почестей в памятных местах славных побед и героической гибели кораблей русского и советского флота». — М., 1987.

<sup>171</sup> Бережной С. С., Аммон Г. А. Героические корабли российского и советского Военно-Морского Флота. — М.: Воениздат, 1990. — 240 с.

<sup>172</sup> Горденев М. Ю. Морские обычаи, традиции и торжественный церемониал Русского императорского флота. — М.: Андреевский флаг, 1992. — 80 с.; Дыгало В. А. Откуда и что на флоте пошло. — 2-е изд. — М., 2000. — С. 381.

Археолого-этнографические исследования средств передвижения по воде были начаты в последней трети XIX в. Изучению традиционных плавсредств сначала способствовали археологические находки фрагментов древних судов в скандинавских странах. Затем в разработку темы включились этнографы и лингвисты. В ряде государств были созданы специальные музеи мореходства (в Париже, Берлине, Стокгольме, Кронберге, Осло, Гётеборге, Бергене) и научно-исследовательские общества (например, Британское морское научно-исследовательское общество, основанное в 1910 году). Результаты исследований публиковались в специальных изданиях.

Наиболее значительные исследования по выявлению и описанию исконно народных средств передвижения по воде были начаты норвежским этнографом Эйлертом Сундтом в конце XIX в.

С 1920-х годов документированием сведений о старинных лодках занимались Д. Хернелл (Великобритания), Х. Шимански (Германия), Б. Ферейвик (Норвегия). Благодаря трудам последнего типы традиционных лодок из Северной и Западной Норвегии, относящиеся, главным образом, к XIX в., были сохранены для дальнейших исследований в виде чертежей или музейных экспонатов.

Аналогичная работа по документированию находок проводилась в Швеции Олафом Хаслефом и в Дании Кристианом Нильсеном. Причем в Швеции и Дании особое внимание уделялось не столько самим лодкам или их деталям, сколько сбору чертежей и фотографий.

В нашей стране во второй половине XIX века появились труды, обобщающие информацию о судах народной постройки (П. А. Богославский, 1859 и Ф. К. Яковлев, 1863)<sup>173</sup>. Ценные описания и рисунки судов середины XIX века, использовавшихся в рыбных и звериных

---

<sup>173</sup> *Богославский П. А.* О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном; Чертежи и рисунки, составленные Ф. Яковлевым к <...> Суда, плавающие по Черному морю и рр. Днепру и Бугу; Суда, плавающие по Азовскому морю и р. Дон. — Санкт-Петербург, 1859, 1863.



промыслах на Севере и Юге России, содержатся в отчетах экспедиции К. М. Бэра — Н. Я. Данилевского и К. Шульца, 1861, 1863<sup>174</sup>.

В конце XIX — начале XX века появился ряд обзорных работ, посвященных типам судов на внутренних водных путях (А. И. Звягинцев, С. И. Макаревич, 1882<sup>175</sup>; А. К. Боярский, 1888; Л. Х. Бучацкий, 1895<sup>176</sup>; С. П. Неустроев, 1914 и др.<sup>177</sup>).

В первой половине XX века также продолжалось изучение речного судостроения (И. А. Шубин, 1928<sup>178</sup>; Н. К. Дормидонтов, 1930<sup>179</sup>; А. П. Вересов, 1938<sup>180</sup>; В. П. Кузнецов, 1956<sup>181</sup>).

На основе этнографических исследований наиболее полно изучены конструкции и технология изготовления традиционных лодок

<sup>174</sup> Таммиксаар Э. У истоков рыбопромысловых исследований в России : Карл Бэр и его экспедиция на Чудское и Псковское озера в 1851–1852 гг. // Историко-биологические исследования. 2016. Том 8. № 1. — С. 10–28.

<sup>175</sup> Звягинцев А. И., Макаревич С. И. Описание мест построек и господствующих типов судов, плавающих по реке Волге и Мариинскому водному пути. — Санкт-Петербург, 1882. — 96 с., 18 л. черт.

<sup>176</sup> Бучацкий Л. Х. Типы речных судов и их рациональная конструкция с определением наивыгоднейших размеров стоимости тракции и провозной платы с пуда версты. — С.-Петербург : Тип. Муллер и Богельман, 1895. — 192 с.

<sup>177</sup> Неуструев С. П. Словарь волжских судовых терминов : объяснение современных и старинных слов, в связи с историей волжского судоходства : с рисунками в тексте. — Н. Новгород, 1914.

<sup>178</sup> Шубин И. А. Волга и волжское судоходство : (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения) / И. А. Шубин / Центральное правление речных государственных пароходств. Репр. воспроизведение изд. 1927 г. — Москва : Транспечать НКПС, [1994]. — XIX, 908, VIII, 4 с., ил.

<sup>179</sup> Дормидонтов Н. К. Речное судостроение / Н. К. Дормидонтов ; Предисловие : проф. В. Л. Позднюин. — Ленинград : Судопроект, 1930 (тип. Гидр. упр. воен.-мор. сил РККА). — XIV, 383 с., [13] вклад. л. черт., ил., черт., граф., карт., план.; 26x17 см. (Труды бюро научных исследований Судопроекта.)

<sup>180</sup> Вересов А. П. Деревянное судостроение : Суда баржевого и барочного типа : Учеб. пособие для техникумов водного транспорта. — 2-е изд., испр. — Москва : Гострансхиздат, 1938 (Л. : Тип. «Печатный двор»). — 264 с., ил.

<sup>181</sup> Кузнецов В. П. Речные деревянные суда / В. П. Кузнецов. — Ленинград : Речной транспорт. Ленингр. отд-ние, 1956. — 232 с., ил.

Сибири: нганасанов (А. А. Попов, 1948), коряков (В. В. Антропова, 1971), нивхов (Ч. М. Таксами, 1975), долган (А. А. Попов, 1937), удэгейцев (В. Г. Ларикин, 1958), орочей (В. Г. Ларькин, 1964), эвенков (Г. М. Василевич, 1969), кетов (Е. А. Алексеенко, 1961).

Народными средствами передвижения по воде в Беломорье и в центральной части России, занимался А. В. Окорочков (1998, 2001). Одной из последних работ, посвященных опыту обобщения информации о разновидностях судов народной постройки, принадлежащих разным народам, населяющим территорию России, стал энциклопедический словарь судов народной постройки (П. А. Филин, С. П. Курносин, 2016)<sup>182</sup>. Ряд отечественных исследователей продолжают изучение мореплавания других народов (А. А. Лебедева, 2013)<sup>183</sup>.

Ценнейший и полезнейший вклад в нашу кораблестроительную литературу, по меткому выражению академика А. Н. Крылова, внес профессор Военно-морской академии имени К. Е. Ворошилова, инженер контр-адмирал А. П. Шершов, изложивший ход развития военного кораблестроения начиная с древнейших эпох истории и до 30-х гг. XX века<sup>184</sup>. Опыт отечественного военного кораблестроения в XX веке обобщил известный специалист в области военного кораблестроения вице-адмирал В. Н. Буров.

В конце XX — начале XXI века тему истории создания и развития судов и кораблей продолжил контр-адмирал В. А. Дыгало (1996, 2000).

Изучению морских архитектурных ансамблей, морских крепостей и храмов, навигационных и гидротехнических сооружений,

---

<sup>182</sup> Народное судостроение в России : Энциклопедический словарь судов народной постройки / П. А. Филин, С. П. Курносин. — СПб. : Издательско-полиграфический комплекс «Гангут», 2016. — 408 с., илл.

<sup>183</sup> Лебедева А. А. Мореходное искусство Микронезии. — СПб. : Наука, 2013. — 172 с.

<sup>184</sup> Шершов А. П. История военного кораблестроения с древнейших времен и до наших дней. — М., Л. : Государственное военно-морское издательство НКВМФ СССР, 1940. — 360 с.

водных каналов, морских некрополей посвятили свои работы Амирханов Л. И., Исакова Е. В., Мозговой С. А., Столяров И. Ю., Ткаченко В. Ф., Чистиков А. В., Филин П. А. и др.<sup>185</sup>

Вопросы подводного культурного наследия изучались Вахонеевым В. В., Кочергиной И. Н., Лукошковым А. В., Мазуркевичем А. Н., Ольховским С. В., Огороковым А. В., Сорокиным П. Е., Сташевским В. Г., Степановым А. В., Фазлуллиным С. М., Шопотовым К. А., Фокиным С. Г. и другими исследователями.

Особая роль в сохранении морского наследия всегда принадлежала музеям. В советское время работа по музеефикации кораблей и судов проводилась более активно, что было связано с новым этапом развития музейного дела в целом. Как правило, это затрагивало корабли и суда, которые были связаны с политической историей, жизнью и деятельностью В. И. Ленина, участием в боевых действиях, а также исследованиями мирового океана. Это крейсер «Аврора» (Санкт-Петербург), речной пароход «Св. Николай» (Красноярск), сторожевой корабль «Красный вымпел» и подводная лодка С-56 (Владивосток), подводная лодка К-21 (Североморск), ледокольный пароход «Ангара» (Иркутск), речная канонерская лодка «Волгарь-добороволец» (Нижний Новгород) и др.

Работа по музеефикации кораблей и судов и создания судов-реплик продолжилась и в постсоветское время. Была завершена музеефикация научно-исследовательского судна «Витязь», музеефициро-

---

<sup>185</sup> Амирханов Л. И., Ткаченко В. Ф. Форты Кронштадта. — СПб.: Остров, 2007; Выдающиеся гидротехнические сооружения мира. Мариинская водная система / Сост. Чистиков А. В. — СПб.: Лики России, 2011. — 200 с.; Аюшин Н. Б., Калинин В. И., Воробьев С. А., Гаврилкин Н. В. Крепость Владивосток. — Санкт-Петербург: Остров, 2001. — 264 с.; Исакова Е. В., Шкаровский М. В. Храмы Кронштадта. — СПб.: «Паритет», 2005; Горохов В. А., Крестьянинов В. Я. Кронштадтский Морской собор. — СПб.: «Цитадель», 1997. — 32 с.; Мозговой С. А. Морская звезда Никольского собора. Зодчество. // Россия. Наследие. № 1. 22.02.2016. — URL: <http://russianasledie.ru/dostoyanie/zodchestvo/kronshtadt-morskaya-zvezda-nikolskogo-sobora.html> (дата обращения: 25.10.2016).

ваны ледоколы «Красин» (Санкт-Петербург) и «Ленин» (Мурманск), крейсер «Михаил Кутузов» (Новороссийск), средний рыболовный траулер СРТ-129 (ММО, Калининград), десантный экраноплан «Орленок» и сторожевой катер «Скат» (Москва), ряд подводных лодок (Д-2, ЦВВМ, Санкт-Петербург; Б-413, ММО, Калининград; Б-440, Музей боевой славы моряков, Вытегра; Б-396, Музейно-мемориальный комплекс истории ВМФ России, Москва; С-189, частный музей, Санкт-Петербург и др.).

В 1990 — начале 2000 годов в России насчитывалось около 250 морских музеев<sup>186</sup>. Однако в подавляющем большинстве это были небольшие музеи. Как правило, это музеи при судостроительных заводах, проектно-конструкторских бюро, морских учебных заведениях, частях и соединениях ВМФ, научно-исследовательских институтах, общественных организациях, а также школьные музеи. Многие из них не имеют официального статуса музея, а скорее являются образованиями музейного типа, комнатами боевой и трудовой славы. К сожалению, некоторые из них прекратили свое существование в 90-е гг. XX века. Тем не менее ряд морских музеев продолжает развиваться. Это такие крупнейшие музеи, как Центральный военно-морской музей имени императора Петра I в Санкт-Петербурге, Музей Мирового океана в Калининграде, музеи флотов (Музей Северного флота в Мурманске, Музей Балтийского флота в Балтийске, Музей Тихоокеанского флота во Владивостоке, Музей Черноморского флота в Севастополе, Государственный Северный музей в Архангельске, Музейно-мемориальный комплекс истории Военно-Морского Флота в Москве и многие другие). Отрадно, что, несмотря на экономические проблемы 1990 — 2000 годов, более чем в два раза увеличилось количество судов-музеев.

---

<sup>186</sup> В это число входят также небольшие ведомственные музеи, а также некоторые военные и краеведческие музеи, отдельные залы которых посвящены морской истории. (Прим. автора.)

Наряду с созданием морских музеев, исторических кораблей, морских фортификационных, навигационных и гидротехнических сооружений (маяки и др.) также накоплен опыт сохранения нематериального морского наследия (морской истории, истории военноморского искусства, истории судостроения, традиций, фольклора и др.). В конце 80-х и начале 90-х годов XX века эта работа некоторыми учеными рассматривалась под эгидой памятниковедения, основы которого применительно к изучению и сохранению морского наследия были заложены в Институте культурологии и Институте Наследия. В последующем этот опыт нарабатывался, и уже в середине 1990 — начале 2000 годов от памятниковедения постепенно перешли к изучению и сохранению морского наследия (Боярский П. В., Мозговой С. А., О कोरोков А. В., Сивкова С. Г., Филин П. А. и др.). Исследования велись как в институтах и музеях, так и во время морских экспедиций. Большой материал дали арктические экспедиции Морской комплексной арктической экспедиции (МАКЭ), а также экспедиции Института Наследия в южные моря, в частности, Морская научно-практическая и историко-культурная экспедиция «По следам Русской эскадры. Через пять морей» в Бизерту (2007 год, Тунис)<sup>187</sup> и др. Экспедиционный опыт по изучению и сохранению объектов морского наследия накоплен в Русском географическом обществе (РГО), Российском государственном музее Арктики и Антарктики (Санкт-Петербург), в Северном Арктическом федеральном университете (САФУ, Архангельск), Музее Мирового океана (Калининград) и др.

Особое место в морском наследии занимает вопрос изучения морей. История и деятельность гидрографической службы была обобщена в фундаментальных трудах к столетию Гидрографического

---

<sup>187</sup> Мозговой С. А. Через пять морей. По следам Русской эскадры. Морская парусная экспедиция в Тунис // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России. Материалы Первой международной научно-практической конференции. Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010. — Калининград, 2010. — С. 166–168.

управления (1927) и 150-летию Гидрографической службы ВМФ<sup>188</sup>, а также изучена история строительства маяков и гидротехнических сооружений в России и СССР<sup>189</sup>. А известный полярный исследователь и океанолог В. Ю. Визе оставил нам фундаментальные очерки по истории исследования морей советской Арктики<sup>190</sup>.

Изучению морского наследия за рубежом посвятили свои труды исследователи Н. А. Монастырев, А. В. Плотто, А. А. Манштейн-Ширинская, Н. Ю. Березовский, В. Д. Доценко, С. В. Волков, В. В. Лобыцын, С. А. Мозговой, А. В. Окороков и др.<sup>191</sup>

<sup>188</sup> Блинов С. П., Мессер П. В. Столетие Гидрографического управления. — Л. : Гидрографическое управление ВМС РККА, 1927; 150 лет Гидрографической службе Военно-Морского Флота. Исторический очерк / А. Н. Алексеев, Л. В. Басис, К. А. Богданов и др. — Л., 1977.

<sup>189</sup> Басис Л. В. Строительство маяков на морях СССР // Записки по гидрографии. 1957. № 2.

<sup>190</sup> Визе В. Ю. Моря советской Арктики. Очерки по истории исследования. — М., Л. : Изд-во Главсевморпути, 1948. — 416 с., ил., карты.

<sup>191</sup> Ширинская А. А. Бизерта. Последняя стоянка / А. А. Ширинская. — СПб : Фонд «Отечество», 2006. — 368 с.; Жалнина-Василькиоти И. Л. Русские военно-морские кладбища в Греции // Кортик. 2009. № 9. — С. 116–125; Мозговой С. А. О некоторых проблемах изучения и сохранения морского наследия России за рубежом // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России. Материалы Первой международной научно-практической конференции. Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010. — Калининград, 2010. — С. 426–432; Мозговой С. А. Проблемы изучения и сохранения морского наследия России за рубежом (на примере Туниса, Индонезии, Бельгии и Латвии) // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России. Материалы Первой международной научно-практической конференции. Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г. — Калининград, 2010. — С. 203–206; Мозговой С. А. Опыт сохранения и популяризации морского наследия в морских музеях Бельгии // VI Международная научно-практическая конференция «Сохранение морского наследия в музеях России» 8–12 октября 2012 г. Сборник материалов. — Калининград, 2012; Мозговой С. А. Российское военно-историческое наследие за рубежом // Российское культурное наследие за рубежом : анализ состояния и сохранения, актуальные проблемы использования и доступности : Материалы Всерос. науч.-практ. конф. 15 окт. 2015 г. / Мин-во культуры РФ ; Рос. науч.-исслед. ин-т культурного и природ. наследия имени Д. С. Лихачёва / Ред.-сост. Т. А. Пархоменко. —

Систематическую работу в этом направлении с 2010 года ведет Межведомственная комиссия по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, а научно-методическое обеспечение осуществляет Центр военного и морского наследия Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва. Здесь было выработано определение морского наследия, его структура, разработана методика его изучения и сохранения, даны рекомендации учреждениям и организациям, осуществляющих свою деятельность в области морского наследия. Активную работу проводят энтузиасты и волонтеры, объединившиеся в Ассоциацию морского наследия России.

Вопросам сохранения национального морского наследия было посвящено заседание Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации 20 декабря 2013 г., где с обобщающим докладом, анализом состояния и предложениями по сохранению морского наследия выступила генеральный директор Музея Мирового океана, заместитель председателя Межведомственной комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации С. Г. Сивкова<sup>192</sup>.

---

М. : 2015. — С. 224–235; *Мозговой С. А.* Бизерта : Последняя стоянка Черноморской эскадры, или Легенда Русской Африки. Воспоминания о встрече с А. А. Ширинской-Манштейн // *Нептун*. № 1 (94). 2016. — С. 92–97; *Мозговой С. А., Огороков А. В.* Морское наследие // Российское культурное наследие за рубежом : анализ состояния и сохранения, актуальные проблемы использования и доступности : Материалы Всерос. науч.-практ. конф. 15 окт. 2015 г. / Мин-во культуры РФ ; Рос. науч.-исслед. ин-т культурного и природ. наследия имени Д. С. Лихачёва / Ред.-сост. Т. А. Пархоменко. — М. : 2015. — С. 21–30; *Волков С. В.* Офицеры флота и морского ведомства : Опыт мартиролога. — М. : Русский путь, 2004. — 560 с. О деятельности редактора «Морского сборника» капитана 2 ранга Н. Монастырёва говорится здесь: *Бизертинский Морской сборник 1921–1923. Избранные страницы* / Сост. и науч. ред. В. В. Лобыцын. — М. : Согласие, 2003. — 560 с.

<sup>192</sup> Протокол заседания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации от 20 декабря 2013 г. № 2 (24). — URL: <http://mk.esimo.ru/portal/portal/arm-mk/Документы> (дата обращения: 25.10.2016).



Широкому научному обмену в последние годы способствовали специализированные научные и научно-практические конференции, посвященные изучению морского и подводного наследия, которые прошли в Санкт-Петербурге, Калининграде, Архангельске, Туле, Севастополе и др. городах.

Апробации и пропаганде научных исследований и практической деятельности в области морского наследия служат журналы «Морской сборник», «Культурное наследие России», «Журнал Института Наследия», «Морское наследие», «Нептун» и др.

Большой опыт по изучению и сохранению морского наследия накоплен в Центральном военно-морском музее имени императора Петра I и его флотских филиалах, в Музее Мирового океана и др. К сожалению, по количеству морских музеев (по размерам фондов и экспозиций, технической оснащенности и внедрению новейших музейных технологий) Россия пока уступает ряду других государств (США, Великобритания, Франция, Швеция и др.)<sup>193</sup>.

Между тем в США мероприятия по сохранению морского наследия стали проводиться намного позже, чем в России. Первые случаи зафиксированы в 30-х гг. XIX века, то есть более чем на 100 лет позже, нежели в России. Системная работа по сохранению исторических памятников в США началась в 50-е гг. XX века. А уже в 1960 году начал формироваться реестр национальных исторических памятников, в который записывались объекты, находящиеся под охраной федерального правительства. Сегодня в этом реестре около 150 морских объектов, в том числе затонувшие

---

<sup>193</sup> Курносов С. Ю. Сеть морских музеев Российской Федерации // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России : Материалы Первой Международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г.). — Калининград : Терра Балтика, 2010. — С. 56–61.

корабли, береговые сооружения (верфи, доки). Суммарно это более 5 % от числа всех национальных исторических памятников<sup>194</sup>.

В Великобритании имеется более 1000 исторических судов, из них 400 включены в Национальный архив исторических судов, а в Национальный реестр исторических судов записано более 1000 наименований, из них более 250 плавающие. Здесь вопросами сохранения судов занимается специально созданная для этого организация — «Национальные исторические суда», а для их оценки созданы специальные регистры<sup>195</sup>.

В Германии историческими признано 280 кораблей и судов, а этими вопросами занимается «Совместная комиссия по историческим судам», а во Франции принята концепция и процедура, в соответствии с которыми исторические корабли признаются культурно-историческим наследием нации. Существует три уровня охранного статуса этих кораблей<sup>196</sup>.

В Норвегии так же охрана морского наследия напрямую связана с сохранением статуса страны как морской державы. В 1960-е гг. общественность страны подняла вопрос о необходимости сохранения исторических судов, демонстрирующих национальную морскую самобытность. А в 1978 году при министерстве культуры было создано специальное подразделение по сохранению судов. Здесь действуют три национальных центра по сохранению исторических судов.

---

<sup>194</sup> Толмачёв А. К. Исторические суда — памятники национального культурного наследия // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России : Материалы Первой Международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г.). — Калининград : Терра Балтика, 2010. — С. 313–314.

<sup>195</sup> Толмачёв А. К. Исторические суда — памятники национального культурного наследия // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России : Материалы Первой Международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г.). — Калининград : Терра Балтика, 2010. — С. 316–317.

<sup>196</sup> Толмачёв А. К. Указ. соч. — С. 317, 319.

В 2000 г. приняты поправки в закон о культурном наследии, касающиеся сохранения исторических судов. Ныне в список объектов, объявленных историческим наследием, входят 220 судов<sup>197</sup>.

В Нидерландах количество исторических судов составляет около 2 500. Это примерно столько, сколько во всех странах Европы вместе взятых. При этом подавляющее большинство — это действующие суда. С 1995 года здесь действует Национальный реестр плавающих памятников<sup>198</sup>.

Евросоюз уже более двух десятков лет проводит политику содействия сохранения и эксплуатации исторических и традиционных судов. В 2000 году Парламентская Ассамблея Совета Европы (ПАСЕ) обратилась к правительствам Европы с Рекомендацией № 1468, в которой предлагалось:

- поддерживать и поощрять организации, занимающиеся сохранением исторических судов;
- поощрять демонстрацию этих судов для широкой общественности;
- развивать взаимоприемлемость национальных морских стандартов безопасной эксплуатации традиционных судов странами ЕС.

В 2000 г. Великобритания, Дания, Германия, Испания, Нидерланды, Финляндия, Норвегия подписали Меморандум о взаимопонимании. Позднее к этому документу присоединились Эстония (2004) и Швеция (2005). Цель меморандума — стимулировать правительства и морские власти государств содействовать дальнейшему развитию системы взаимоприемлемости стандартов безопасной

---

<sup>197</sup> Толмачёв А. К. Исторические суда — памятники национального культурного наследия // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России : Материалы Первой Международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г.). — Калининград : Терра Балтика, 2010. — С. 315–316.

<sup>198</sup> Толмачёв А. К. Указ. соч. — С. 317–318.

эксплуатации традиционных судов. В 2002 году в Барселоне были приняты Европейская (Барселонская) хартия и руководство о сохранении, восстановлении и поддержке исторических судов в эксплуатации<sup>199</sup>.

В России, как уже было сказано выше, также ведется работа по выявлению, изучению, сохранению и популяризации морского наследия. Однако отсутствуют необходимые нормативно-правовые документы, которые бы придали этой деятельности систематический и упреждающий характер. В результате великая морская держава утрачивает редчайшие выдающиеся образцы морского судостроения. Так было с ледоколом «Ермак» и другими уникальными кораблями. Подобная участь чуть не постигла ледокол «Красин» и атомную подводную лодку «Ленинский комсомол», которые в последний момент удалось спасти.

В целях эффективного сохранения морского наследия необходимо изучение международного законодательства, сложившейся международной юридической и музейной практики в области управления морским культурным наследием. Работа по выработке концептуальных подходов по комплексному изучению и сохранению морского наследия России, плана комплексных мероприятий по совершенствованию системы охраны объектов морского культурного наследия и приданию этим документам статуса руководящих является для нас актуальной.

---

<sup>199</sup> Толмачёв А. К. Исторические суда — памятники национального культурного наследия // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России : Материалы Первой Международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г.). — Калининград : Терра Балтика, 2010. — С. 314–315.

## **2.2. Статус объектов морского наследия: международный опыт и российское законодательство**

В этом параграфе будет рассмотрен вопрос определения статуса морского культурного наследия. В соответствии с международным и российским законодательством, с помощью научно-правового подхода будут выделены критерии отнесения объектов культурного наследия к морскому наследию, показана их значимость и иерархия.

Важность сохранения и популяризации морского наследия России постепенно начинают понимать все большее число государственных, политических и военных руководителей, деятелей культуры и науки. Все развитые государства мира добились своего военного и экономического могущества благодаря успешной морской деятельности и господству на море. Сегодня поддержанию особого международного статуса, определяющего ведущее место ряда государств в мировой политике и экономике, служат их выдающиеся успехи в морских научных исследованиях, развитых технологиях судостроения, военного кораблестроения, морской торговли и морского образования. Этому в полной мере способствует внимание ведущих государств мира к сохранению и популяризации морского наследия, выделяя его в специальную категорию культурного наследия и наделяя особым государственным и общественным статусом. Неслучайно в ряде ведущих стран мира приняты специальные законы об охране морского наследия, а для их реализации созданы специальные государственные органы. Таким образом, эти важные для каждого военного и морского руководителя решения ставят задачу сохранения морского наследия в один ряд с другими приоритетными направлениями морской деятельности и культурной политики.

В основе статуса морского культурного наследия лежит понятийно-категориальный аппарат, связанный с терминами «морское

наследие», «культурное наследие», видами и категориями объектов культурного наследия.

Как уже говорилось в первой главе, термин «морское наследие» является производным от терминов «культурное наследие» и «всемирное наследие», которые имеют широкое распространение в международной и национальной практике, применяется в зарубежном и российском законодательствах. В то же время универсальное понятие «морское наследие» пока не закреплено в международном праве. Это вопрос будущего. А пока при определении морского наследия и его статуса необходимо ориентироваться на существующие правовые нормы и дефиниции, включая международные, связанные с определением всемирного культурного наследия, объектов культурного наследия и т. п.

Ключевую роль в определении статуса недвижимых объектов культурного наследия на территории нашей страны играет Федеральный закон от 25 июня 2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» (далее — № 73–ФЗ)<sup>200</sup>.

Согласно Закону № 73-ФЗ к объектам культурного наследия (памятникам истории и культуры) народов Российской Федерации относятся объекты недвижимого имущества со связанными с ними произведениями живописи, скульптуры, декоративно-прикладного искусства, объектами науки и техники и иными предметами материальной культуры. При этом к объектам культурного наследия относятся не все объекты, а только возникшие в результате исторических событий, представляющие собой ценность с точки зрения истории, археологии, архитектуры, градостроительства, искусства, науки и техники, эстетики, этнологии или антропологии, социальной культуры и являющиеся свидетельством эпох и цивилизаций.

<sup>200</sup> См.: Федеральный закон от 25 июня 2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации». — URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_37318/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_37318/) (дата обращения: 25.12.20).

Ранее мы отмечали, что в современной классификации объекты культурного наследия подразделяются на памятники, ансамбли и достопримечательные места. Такая классификация в целом соответствует Конвенции об охране всемирного культурного и природного наследия (принятой ЮНЕСКО (Париж, 1972 г.) и ратифицированной Российской Федерацией в 1992 г.). Статус же памятника определяется категорией историко-культурного значения объектов культурного наследия:

- объекты культурного наследия федерального значения — объекты, имеющие особое значение для истории и культуры Российской Федерации, а также объекты археологического наследия;
- объекты культурного наследия регионального значения — объекты, имеющие особое значение для истории и культуры субъекта Российской Федерации;
- объекты культурного наследия местного (муниципального) значения — объекты, имеющие особое значение для истории и культуры муниципального образования.

Кроме того, в настоящее время, до определения категории, объекты, которые представляют собой историко-культурную ценность и в отношении которых вынесено заключение государственной историко-культурной экспертизы о включении их в реестр как объектов культурного наследия, относятся к выявленным объектам культурного наследия. Категория историко-культурного значения присваивается им после издания соответствующего постановления Правительства РФ или исполнительного органа субъекта Российской Федерации, уполномоченного в сфере охраны объектов культурного наследия.

Законом также предусмотрена и еще одна категория — особо ценные объекты культурного наследия народов Российской Федерации.

Обособленную группу объектов культурного наследия представляют объекты, включенные в Список всемирного наследия ЮНЕСКО. Эта категория имеет наивысший приоритет, так как представляет собой объекты, имеющие ценность для всей мировой культуры



(универсальную ценность по терминологии ЮНЕСКО). Внесение памятников истории и культуры в Список всемирного наследия происходит на основе его соответствия одному из шести культурных критериев и таким образом строго регламентировано:

- Объект свидетельствует о значительном взаимовлиянии человеческих ценностей в данный период времени или в определенном культурном пространстве, в архитектуре или в технологиях, в монументальном искусстве, в планировке городов или создании ландшафтов.
- Объект представляет собой шедевр человеческого созидательного гения.
- Объект является уникальным или, по крайней мере, исключительным для культурной традиции или цивилизации, которая существует до сих пор или уже исчезла.
- Объект является выдающимся примером конструкции, архитектурного или технологического ансамбля или ландшафта, которые иллюстрируют значимый период человеческой истории.
- Объект является выдающимся примером человеческого традиционного сооружения, с традиционным использованием земли или моря, являясь образцом культуры (или культур) или человеческого взаимодействия с окружающей средой, особенно если она становится уязвимой из-за сильного влияния необратимых изменений.
- Объект напрямую или вещественно связан с событиями или существующими традициями, с идеями, верованиями, с художественными или литературными произведениями и имеет исключительную мировую важность. (По мнению Комитета ЮНЕСКО, этот критерий предпочтительно использовать вместе с каким-либо еще критерием или критериями.)

Таким образом, наивысший статус памятника культуры достаточно четко определен.

Для работы с морским наследием весьма важным является признание объекту статуса объекта морского культурного наследия.

Будучи составной частью культурно-исторического наследия, морское культурное наследие также относится к всемирному и национальному наследию.

К объектам морского культурного наследия федерального значения относятся объекты морского наследия, обладающие историко-архитектурной, художественной, научной и мемориальной ценностью, имеющие особое значение для истории и культуры Российской Федерации, а также объекты археологического наследия, которые также включают в себя объекты подводного наследия.

К объектам морского культурного наследия регионального значения относятся объекты морского наследия, обладающие историко-архитектурной, художественной, научной и мемориальной ценностью, имеющие особое значение для истории и культуры субъекта Российской Федерации.

К объектам морского культурного наследия местного (муниципального) значения относятся объекты морского наследия, обладающие историко-архитектурной, художественной, научной и мемориальной ценностью, имеющие особое значение для истории и культуры муниципального образования.

Необходимо помнить, что в соответствии с российским законодательством, объекты археологического наследия (в нашем случае, как правило, это объекты подводного наследия) являются объектами культурного наследия федерального (общегосударственного) значения.

В свою очередь, отдельные объекты морского культурного наследия общегосударственного (федерального) значения могут быть отнесены к особо ценным объектам культурного наследия народов Российской Федерации и/или включены в список всемирного наследия ЮНЕСКО.

Таким образом, статус объектов морского культурного наследия по своей иерархии может быть представлен следующим образом:

1. Морские объекты Всемирного наследия ЮНЕСКО.
2. Особо ценные объекты морского культурного наследия народов Российской Федерации.

3. Объекты морского культурного наследия федерального значения (первые две категории также относятся к объектам культурного наследия федерального значения, но кроме того, имеют еще ряд характеристик их ценности и особенности).
4. Объекты морского культурного наследия регионального значения.
5. Объекты морского культурного наследия местного (муниципального) значения.

Полномочиями принять решение о признании объекта культурного наследия федерального значения особо ценным объектом культурного наследия народов Российской Федерации обладают Президент и Правительство Российской Федерации. Присвоение конкретному объекту статуса особо ценного объекта культурного наследия народов Российской Федерации означает отнесение его к высшей категории охраны и учета, предполагающей особые формы государственной поддержки и охраны, и включение его в Государственный свод особо ценных объектов культурного наследия народов Российской Федерации.

В настоящее время сложилась практика, когда в Государственный свод особо ценных объектов культурного наследия народов Российской Федерации включаются, как правило, учреждения, учебные заведения, музеи и редко памятники. К сожалению, до настоящего времени в Свод не был включен ни один объект морского культурного наследия, не считая Соловецкого государственного историко-архитектурного и природного музея-заповедника, обладающего некоторыми признаками морского культурного наследия. Положительным является внесение в Свод объектов военно-исторического наследия, к коим относятся Российский государственный военно-исторический архив (Москва), Государственный Бородинский военно-исторический музей-заповедник (Московская область), Государственный военно-исторический и природный музей-заповедник «Куликово поле» (Тульская область), памятник истории и культуры «Общациональный мемориал воинской славы» (Москва), Военно-медицин-



**Рис. 41.** Музей Мирового океана (Калининград)

ская академия (Санкт-Петербург) и др. Тем не менее Россия стала великой державой благодаря выходу к морю и в результате усиленной морской деятельности. Посему было бы логичным и справедливым включить в Государственный свод особо ценных объектов культурного наследия народов Российской Федерации такие выдающиеся объекты морского наследия, как здание Адмиралтейства (Санкт-Петербург), Российский государственный архив военно-морского флота (РГАВМФ), Федеральное государственное казенное учреждение культуры и искусства «Центральная военно-морская библиотека» Министерства обороны Российской Федерации (Санкт-Петербург), историческое здание Центрального военно-морского музея имени императора Петра I (ЦВММ), Центральный музей Вооруженных Сил (Москва), Музей Мирового океана (Калининград), ряд исторических морских фортификационных сооружений (в Санкт-Петербурге, Кронштадте, Ленинградской области, Севастополе, Владивостоке и др.), Кронштадтский морской собор, крейсер «Аврора», ледокол «Красин», атомный ледокол «Ленин», спасательное судно Черноморского флота «Коммуна» и др.



Рис. 42. Кронштадтский морской собор

Присвоение конкретному объекту статуса особо ценного объекта культурного наследия народов Российской Федерации означает отнесение его к высшей категории охраны и учета, предполагающей особые формы государственной поддержки, и включение его в Государственный свод особо ценных объектов культурного наследия народов Российской Федерации.



**Рис. 43.** Крейсер «Аврора»

В соответствии с п. 1. Положения «Об особо ценных объектах культурного наследия народов Российской Федерации», утвержденного Указом Президента РФ от 30 ноября 1992 г. № 1487, «к особо ценным объектам культурного наследия народов Российской Федерации (далее — именуются особо ценные объекты) относятся расположенные на ее территории историко-культурные и природные комплексы, архитектурные ансамбли и сооружения, предприятия, организации и учреждения культуры, а также другие объекты, представляющие собой материальные, интеллектуальные и художественные ценности эталонного или уникального характера с точки зрения истории, археологии, культуры, архитектуры, науки и искусства».

Отнесение объектов к числу особо ценных осуществляется Указом Президента или Правительства Российской Федерации. «Правительство Российской Федерации может принять решение о при-





Рис. 44. Ледокол «Красин»

знании объекта культурного наследия федерального значения, включенного в реестр, особо ценным объектом культурного наследия народов Российской Федерации (ст. 24, п. 1, ФЗ-73).

Объекты, включенные в Государственный свод, могут быть представлены в ЮНЕСКО для их включения в Список всемирного наследия от имени Российской Федерации.

Согласно п. 2 ст. 22 Федерального закона «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» объект культурного наследия, включенный в реестр и Список всемирного наследия, признается особо ценным объектом культурного наследия народов Российской Федерации в первоочередном порядке.

Основания для включения объекта культурного наследия в Список всемирного наследия и порядок представления соответствующей



документации определены в ст. 25 Федерального закона «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации».

Объект культурного наследия, включенный в реестр и Список всемирного наследия, признается особо ценным объектом культурного наследия народов Российской Федерации в первоочередном порядке.

К объектам всемирного культурного и природного наследия относятся объекты культурного наследия, представляющие собой выдающуюся универсальную историческую, археологическую, архитектурную, художественную, научную, эстетическую, этнологическую или антропологическую ценность. Высокий мировой статус им присваивается в соответствии с Конвенцией об охране всемирного культурного и природного наследия».

В настоящей Конвенции под «культурным наследием» понимаются: памятники: произведения архитектуры, монументальной скульптуры и живописи, элементы или структуры археологического характера, надписи, пещерные жилища и группы элементов, которые имеют выдающуюся универсальную ценность с точки зрения истории, искусства или науки; ансамбли: группы изолированных или объединенных строений, архитектура, единство или связь с пейзажем которых представляют выдающуюся универсальную ценность с точки зрения истории, искусства или науки; достопримечательные места: дело рук человека или совместные творения человека и природы, а также зоны, включая археологические достопримечательные места, представляющие выдающуюся универсальную ценность с точки зрения истории, эстетики, этнологии или антропологии.

Это положение к полной мере относится к объектам морского наследия. Специфика морского наследия требует его особого выделения внутри культурно-исторического наследия в особую категорию с приданием соответствующего статуса добавлением к названию объекта слова «морской» — объект морского культурного наследия. В связи с этим необходимо отметить наличие большого международ-

ного и зарубежного опыта. Между тем международный опыт при-своения морского статуса связан, как правило, с природными объектами всемирного наследия.

Признание морского всемирного наследия (Marine World Heritage) началось только в 1981 году с включения Большого Барьерного рифа (Австралия) в Список всемирного наследия ЮНЕСКО. Это стало важной вехой в миссии Всемирной морской программы наследия человечества по защите морских экосистем и уникального морского биоразнообразия, защите наиболее знаковых — несравненной красоты — природных и культурных объектов для будущих поколений.

В настоящее время ЮНЕСКО формально выделяет и признает 49 объектов морского всемирного наследия (Marine World Heritage), находящихся в 37 странах мира. Эти объекты покрывают пока площадь менее 10 процентов поверхности всех существующих морских охраняемых районов. Их исчезновение было бы необратимой потерей для всего человечества.

В абсолютном большинстве это природные объекты: Большой Коралловый риф (Австралия), Галапагосские острова (Эквадор), природный заповедник «Остров Врангеля» (Россия) и др. Между тем в России, кроме острова Врангеля, существуют природные объекты всемирного наследия, которые по всем признакам являются морскими объектами всемирного наследия. Это такие природные объекты, как озеро Байкал и природный парк «Ленские столбы» (Россия). Необходимо сказать, что в России так же имеется Дальневосточный морской биосферный заповедник ДВО РАН в заливе Петра Великого Японского моря. Учрежден 24 марта 1978 года как объект морского природного наследия, не являющийся всемирным. (Прим. автора.)

Однако постепенно морскими объектами наследия стали объявляться не только природные объекты, но и объекты, имеющие признаки культурного наследия. Таким образом, появились природно-культурные (смешанные) объекты морского наследия (Mixed cultural and natural Marine World Heritage site). К ним ЮНЕСКО относит всего четыре объекта: остров Ивиса (Балеарские острова, Испания),



**Рис. 45.** Куршская коса. Фото С. А. Мозгового

острова Сент-Килда (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии), национальный морской парк «Папаханаумокуакеа» (США) и Южная лагуна островов Рок-Айлендс (Палау). Между тем смешанным культурно-природным объектом всемирного наследия является Куршская коса (Россия/Литва), которую также по праву можно отнести к объекту морского наследия, так как своим появлением и сохранением она обязана природе (морю и ветру) и человеку (населяющим ее семьям рыбаков).

Между тем, учитывая изначальную нацеленность именно на сохранение природного наследия мирового океана, существующая программа сохранения морского наследия обходит стороной объекты культурного наследия. Но это не означает, что они отсутствуют. Если внимательно проанализировать Список объектов всемирного наследия, то мы увидим множество объектов, которые своим появлением обязаны морской и военно-морской деятельности человека.

К их числу относятся такие объекты всемирного наследия (культурные), как верфь Антигуа и связанные с ней археологические объекты (Антигуа и Барбуда), четыре судоподъемника на канале Дю-Сантр и их окружение, Ля-Лувьер и Ле-Рейкс, провинция Эно (Бельгия), Ливерпуль — город мореходов и торговцев (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии), «Морской Гринвич» (Лондон, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии), исторический город Сент-Джордж и его укрепления, Бермудские острова (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии), канал Ридо (Канада), порт, укрепления и памятники города Картахена (Колумбия), Старая Гавана и ее укрепления (Куба), крепость Сан-Педро-де-ла-Рока в городе Сантьяго-де-Куба (Куба), португальская крепость Мазарган, город Эль-Джадида (Марокко), линия оборонительных сооружений Амстердама (Нидерланды), старый портовый квартал Брюгген (город Берген, Норвегия), национальный парк и крепость Бримстон-Хилл (Сент-Китс и Невис), крепость и историческая часть города Сан-Хуан на острове Пуэрто-Рико (США), укрепления на карибском побережье Панамы: Портобело и Сан-Лоренцо (Панама), древний город Корфу (Греция), форт Иисус (Момбаса, Кения), исторический портовый город Левука (Фиджи), Каналь-Дю-Миди (Южный канал, Франция), порт Луны (Франция), природный и культурно-исторический район Котор (Черногория), военно-морской порт Карлскруна (Швеция), крепость Суоменлинна, она же русская морская крепость Свеаборг, являвшаяся частью оборонительных укрепления российской военно-морской базы Гельсингфорс (Хельсинки, Финляндия). Хотя некоторые из них в официальных международных документах формально не называются морскими, но по своей сути такими являются и обладают необходимыми признаками объекта морского наследия.

В России к ним относятся исторический центр Санкт-Петербурга и связанные с ним группы памятников, а также историко-культурный комплекс Соловецких островов. Петербург с его множеством каналов и более чем 400 мостами, Адмиралтейством и роstralными



**Рис. 46.** Крепость Суоменлинна. Фото ЮНЕСКО

ми колоннами, морскими фортами и Никольским морским собором в Кронштадте называется «Северной Венецией» и является морским фасадом России.

В этой связи вызывает беспокойство политика бывшего руководства Минобороны РФ в отношении отдельных объектов морского культурного наследия и в частности здания Центрального Военно-Морского Музея (ЦВММ) — здания бывшей фондовой Биржи, в котором музей располагался с 1939 года. Здание ЦВММ являлось центральным строением архитектурного ансамбля Стрелки Васильевского острова в Санкт-Петербурге, своей красотой и мощью оно символизировало мощь отечественного Военно-Морского Флота, внимание к нему государства. Вывод экспозиции музея на площади «второстепенного» по своему статусу помещения (бывшую казарму) снижает статус военно-морского наследия в глазах общества.



Рис. 47. Почтовая марка России «300 лет Центральному военно-морскому музею» (квартблок). На почтовой марке, выпущенной к 300-летию Центрального Военно-Морского музея, изображено здание на Стрелке Васильевского острова, где музей располагался с 1939 по 2012 год

Весьма значимым для России всегда был и остается город морской славы — город-герой Севастополь, который при настойчивой работе может быть номинирован в качестве объекта всемирного наследия (как вариант, расширение содержания и границ древнего Херсонеса, включенного в Список всемирного наследия ЮНЕСКО). В связи с этим необходима изыскательская научно-исследовательская работа по изучению возможностей отнесения к объектам всемирного наследия объектов морского наследия южного побережья Крыма (Севастополь, Балаклава и др.) и других морских акваторий и прибрежных территорий.



Присвоить объекту статус морского культурного наследия позволяют ряд специфических признаков, связанных с историческими факторами и морской историей объекта. К ним относятся наличие исторических морских портов, фортификационных сооружений (фортов, крепостей), навигационных (маяки) и гидротехнических сооружений (доки, каналы), архитектурных комплексов зданий морских администраций (адмиралтейств), морских академий, флотских казарм, а также морской (военно-морской, торговой, рыбо- и зверо-промысловой, океано- и гидрографической, научной, экспедиционной) деятельностью населения, как правило, мореходов в прошлом.

Эти и другие признаки вполне подходят для отнесения российских объектов к объектам морского наследия пусть даже на национальном уровне.

Как видим, мировой опыт дает нам немало образцов включения в список объектов всемирного наследия объектов, появившихся в результате морской деятельности и/или на которых лежит печать деятельности человека по освоению и защите морских пространств.

Морские объекты всемирного наследия дают исследователю и специалисту в сфере выявления, изучения и сохранения морского наследия большой информационно-методический материал для принятия решения по отнесению тех или иных объектов к морским.

Приданию соответствующего статуса объекту морского культурного наследия, например, историческому маяку или старому маяку так же способствует практика маркировки объекта методом прикрепления мемориальной доски (таблички) со специально разработанным для этой цели символом. Подобная практика существует в ряде стран и положительно себя зарекомендовала. Например, Ассоциация морского и речного наследия Франции (PMF) присваивает историческим судам и репликам исторических судов специальный маркер — знак, свидетельствующий об их статусе морского наследия, что кроме почетного статуса дает ряд льгот (в том числе финансовых, например, льготные портовые тарифы, 90 % освобождение от оплаты за проезд для прогулочных судов и многие другие преимуще-





Рис. 48. Знак «Морское наследие России»

ства). В этих целях был принят специальный закон № 2006-1772 от 30 декабря 2006 г. «О воде и водной среде» (Loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006)<sup>201</sup>.

В России по инициативе Ассоциации «Морское наследие России: исследуем и сохраним» учрежден знак «Морское наследие России» (бронзовая доска круглой формы с соответствующей символикой весом 7 кг.), который присваивается наиболее выдающимся объектам, связанным с морской историей России. Всего было вручено уже более 15 таких знаков. Среди них — корабль-музей крейсер «Аврора», музей-ледокол «Красин», архангельский колесный теплоход «Тоголь», НИС «Михаил Сомов», барк «Седов» и другие. Это может защитить исторический корабль (судно) от утилизации и помочь в сохранении.

<sup>201</sup> Закон Республики Франция № 2006-1772 от 30 декабря 2006 г. «О воде и водной среде» (Loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006. — URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000649171/> (дата обращения: 25.12.20).

Кроме вышеперечисленных категорий объектов морского культурного наследия по своему статусу (объекты всемирного наследия, федеральные, включая особо ценные, региональные и местные), они могут иметь статус выявленного объекта культурного наследия.

В п. 8 ст. 18 Федерального закона «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» записано, что «выявленные объекты культурного наследия до принятия решения о включении их в реестр либо об отказе включить их в реестр подлежат государственной охране» в соответствии с требованиями данного Закона.

Рассматривая статус объекта морского наследия, необходимо помнить, что объекты культурного наследия также обладают правовым статусом. В соответствии с Законом 73-ФЗ, независимо от категории историко-культурного значения объекты культурного наследия могут находиться в федеральной собственности, в собственности субъектов РФ, в муниципальной собственности, в частной собственности, а также в иных формах собственности.

Мы считаем, что высокий статус морского наследия в системе культурного и природного наследия России будет способствовать его сохранению и формированию морского сознания нации для достижения важных прорывных результатов морской деятельности, в развитии и укреплении государства в целом.

### **2.3. Вопросы сохранения морского наследия**

Сохранение морского наследия как составной части культурного и природного наследия состоит в обеспечении физической сохранности объектов культурного наследия, их собирании, документировании и изучении, вовлечении в культурный и научный оборот. Изучение, а затем и сохранение наследия осуществляется через его освоение и музеефикацию. Это касается как материального, так и не-

материального морского наследия и осуществляется в соответствии с задачами государственной культурной политики.

Вопросы сохранения морского наследия включают знание предмета (его изучение), способы и методы сохранения. К ним также относятся вопросы музеефикации, методики консервации, реставрации и т. п.

Сохранение морского наследия регламентировано международными и российскими документами и рекомендациями и связано с решением проблем правового регулирования в сфере сохранения морского наследия.

Основными руководящими правовыми документами являются Конвенция об охране всемирного культурного и природного наследия от 16 ноября 1972 года<sup>202</sup>, Федеральный закон Российской Федерации от 25 июня 2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями)<sup>203</sup>, Основы государственной культурной политики<sup>204</sup>, Морская доктрина Российской Федерации от 26.07.2015 г.<sup>205</sup> и др.

В России вопросами изучения и сохранения морского наследия занимаются разные ведомства. Это прежде всего Министерство

<sup>202</sup> См.: Конвенция об охране всемирного культурного и природного наследия. Принята 16 ноября 1972 года Генеральной конференцией Организации Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры. — URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/heritage.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/heritage.shtml) (дата обращения: 25.12.20).

<sup>203</sup> См: Федеральный закон от 25.06.2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации». — URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_37318/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_37318/) (дата обращения: 25.12.20).

<sup>204</sup> Основы государственной культурной политики. Утверждены Указом Президента Российской Федерации от 24 декабря 2014 года № 808. — URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/39208> (дата обращения: 25.12.20).

<sup>205</sup> Морская доктрина Российской Федерации. Утверждена Президентом Российской Федерации 26 июля 2015 года. — URL: <https://docs.cntd.ru/document/555631869> (дата обращения: 25.12.20).

культуры Российской Федерации, Министерство обороны Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное архивное агентство (Росархив) и др. В Минкультуры России эти вопросы находятся в поле деятельности Департамента государственной охраны культурного наследия, Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва, Музея Мирового океана и других учреждений. В Минобороны России — Институт военной истории Военной академии Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации, Главное управление кадров Министерства обороны, Главное военно-политическое управление Вооруженных Сил, Главное управление боевой подготовки и службы войск Вооруженных Сил, Управление навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации, Военно-мемориальный центр Вооруженных Сил РФ, Архивная служба Вооруженных Сил РФ и др. При этом в Военно-Морском Флоте общее руководство военно-исторической работой осуществляет первый заместитель начальника Главного штаба Военно-Морского Флота. Непосредственное руководство разработкой военно-исторических исследований и организационно-методическое руководство возложено на Морской научный комитет. Координация военно-исторических исследований по проблемам Военно-Морского Флота и, как правило, подготовка исторических справок, возложена на научно-исследовательскую группу Военно-морской академии имени Н. Г. Кузнецова. Работу по музеефикации военно-морского наследия осуществляет Центральный военно-морской музей имени императора Петра I (вместе с филиалами на флотах — флотскими музеями). Архивная работа ВМФ ведется на флотах и в филиале Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации (архив Военно-Морского Флота, г. Гатчина). Большой массив морской литературы находится в Центральной военно-морской библиотеке (г. Санкт-Петербург), Морской библиотеке имени М. П. Лазарева (г. Севастополь) и др. Основные документы морской деятельности (до декабря 1940 года) хранятся в Российском государственном архиве

Военно-Морского Флота (РГАВМФ, г. Санкт-Петербург) Федерального архивного агентства (Росархив), где также проводится соответствующая научно-исследовательская работа. В Минтрансе России вопросы морского наследия возложены на единственный отраслевой ФБУ «Музей морского флота» Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Министерства транспорта Российской Федерации. Большую работу за последние два десятка лет проделал Росвоенцентр при Правительстве РФ. Необходимая работа ведется также в Береговой охране<sup>206</sup> Пограничной службы Федеральной службы безопасности Российской Федерации (БОХР ПС ФСБ России)<sup>207</sup> и научно-исследовательских подразделениях ФСБ РФ. Соответствующие подразделения также имеются в ряде других ведомств, морских учебных и научно-исследовательских заведениях, муниципальных органах и советах. Например, работа, связанная с изучением и сохранением морского наследия, в определенной мере также ведется в Институте океанологии имени П. П. Ширшова Российской академии наук, Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, Морском техническом колледже имени адмирала Д. Н. Сенявина, Морском совете при Правительстве Санкт-Петербурга и др. Координацию всей работы по изучению и сохранению морского наследия России осуществляет Межведомственная комиссия по морскому наследию Морской коллегии Российской Федерации<sup>208</sup>.

---

<sup>206</sup> Предыдущее название — Морчасти Погранвойск КГБ СССР. (Прим. автора.)

<sup>207</sup> Предшественником службы является Морские части пограничных войск КГБ СССР. (Прим. автора.)

<sup>208</sup> Решение о создании Межведомственной комиссии по морскому наследию было принято на заседании Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации 24 декабря 2010 г. Председателем МВК назначен председатель Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике адмирал В. А. Попов. Заместители председателя МВК — вице-адмирал А. Л. Балыбердин и генеральный директор Музея Мирового океана С. Г. Сивкова. Ответственный секретарь — П. А. Филин.

Все вышеназванные государственные органы и организации проводят работу по сохранению морского (военно-морского) наследия. Так, большая работа по увековечению памяти героев Отечества проводится Управлением Министерства обороны Российской Федерации по увековечению памяти погибших при защите Отечества. В структуре гражданских ведомств большая работа проводится Министерством культуры Российской Федерации и профильным Российским научно-исследовательским институтом культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва. В 2020 году, в год 75-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне коллектив Института Наследия совместно с Роскартографией и «Белкартографией» (Республика Беларусь), подготовил и выпустил военно-исторический атлас «Дорогами воинской славы 1941–1945», в котором нашли свое отражение объекты военно-исторического и морского наследия<sup>209</sup> (см.: Приложение № 3<sup>210</sup>. Флот дорогами воинской славы (отдельные памятники морской славы)).

Следует отметить, что МВК регулярно заслушивает отчеты представителей государственных органов, научно-исследовательских и образовательных организаций о ходе выполнения решений Комиссии и вырабатывает рекомендации.

Большую работу по сохранению морского наследия ведут общественные организации. Наибольшую активность проявляют Русское географическое общество, Ассоциация «Морское наследие России», Ассоциация военно-морских музеев, Клуб адмиралов, Союз моряков-подводников Военно-Морского Флота Российской Федерации, Санкт-Петербургский клуб моряков-подводников и ветеранов ВМФ, Союз выпускников военно-морских учебных заведений, Санкт-Петербургское и Севастопольское морские собрания, морские собрания других субъектов федерации, Исторический клуб «Бизерта»,

<sup>209</sup> Дорогами воинской славы 1941–1945 : Атлас. — Москва : Роскартография, Минск : Белкартография, 2020. — 288 с., карт., ил.

<sup>210</sup> Приложение № 3. Флот дорогами воинской славы (отдельные памятники морской славы).

созданный по инициативе фонда сохранения исторического и культурного наследия имени А. А. Манштейн-Ширинской, Общественно-патриотический центр «Севастопольская кают-компания» и др.

В первой главе мы указали состав нематериального морского наследия, которое включает историю военно-морского искусства, военно-морской морской протокол и церемониал, морскую культуру, морские традиции и обычаи, ритуалы и торжественные церемонии, морской сленг (жаргон), морские образы, символы и святые, морские приметы и суеверия, знания и навыки, появившиеся в результате морской деятельности, а также морскую (военно-морскую) науку и образование, технологии и опыт судостроения, мореплавания и морепользования, историческую память, морскую топонимику и географические названия на морской карте мира, памятные даты морской истории, знания и навыки, появившиеся в результате морской деятельности и др.<sup>211</sup> Особенно пристальное внимание сохранению нематериального наследия стало уделяться в конце XX — начале XXI века.

Сохранение нематериального морского наследия осуществляется через его передачу к живым носителям в библиотеках, музеях, архивах, в ходе научно-образовательной деятельности, особенно учебного процесса, лекториях, конкурсах, викторинах и на фестивалях. Живыми носителями и ретрансляторами являются как опытные моряки, так и курсанты, и кадеты морских учебных заведений, влюбленные в море и корабли люди, флотская общественность. Такие направления деятельности, как обучение морскому делу и популяризация морского наследия в клубах юных моряков, морская практика, яхтинг, судомоделизм и морские фестивали зарекомендовали себя положительно. Благодаря этой работе морской опыт, навыки и традиции успешно передаются молодежи — будущему Российского флота.

---

<sup>211</sup> Каланов Н. А. Словарь пословиц и поговорок о море (2-е переизд.). — М.: Моркнига, 2010. — 240 с.; Каланов Н. А. Словарь морского жаргона (2-е переизд.). — М.: Моркнига, 2011. — 440 с.



Уникальное для морского сообщества культурное наследие является результатом долгих творческих процессов изобретательства, выработки технологий строительства судов и навыков и способов управления ими, сочинительства, формирования морских терминов, образов и символов, развития морского эпоса, ритуалов, традиций, сознания, морской идеи<sup>212</sup> и, наконец, науки. Все эти формы нематериального морского наследия успешно сохраняются благодаря деятельности морских архивов, библиотек, научных и образовательных учреждений, музеев, художественных галерей, научно-педагогических и музейных работников, историков флота.

Морские науки стали формироваться на более высокой степени развития мореходства и стали квинтэссенцией анализа и развития накопленного опыта (определенного объема эмпирических знаний о морской деятельности и борьбы на море), морского (военно-морского) образования, морского языка и военно-морской мысли. Особое место среди них занимает военно-морская наука, которая является объектом нематериального морского наследия, появившегося в результате многовековой морской деятельности. Ее сохранению как объекта наследия служит историко-научная деятельность по приведению в стройную систему. Значительный вклад в изучение происхождения, возникновения и становления национальной системы знаний о вооруженной борьбе на море внес известный военно-морской ученый М. С. Монаков<sup>213</sup>. Необходимым условием возникновения и воспроизводства (сохранения) знаний о вооруженной борьбе на море является общественная потребность в защите Отечества. Однако в отличие от любых иных объектов наследия морская наука не является застывшей, а постоянно развивается «обеспечивая не только описание и объяснение текущего состояния вооруженной борьбы на море, но и прогнозирование ее буду-

<sup>212</sup> См.: Военно-морская идея России. — М., 1997. — 578 с.

<sup>213</sup> См.: Монаков М. С. Военно-морская наука в России : происхождение, возникновение и становление национальной системы знаний о вооруженной борьбе на море / отв. ред. А. П. Аристов. — М. : Кучково поле, 2011. — 560 с.

щих состояний, причем последняя функция становится главной». Этот пример наглядно показывает роль наследия для эволюции военно-морской науки и развития морской деятельности в целом.

Весьма актуальными являются вопросы развития теории и методологии военно-морской науки, теории стратегического применения ВМФ, оперативного искусства и тактики ВМФ, управления и строительства ВМФ, военно-морской истории и ее составной части — истории военно-морского искусства<sup>214</sup> и др. Не углубляясь в анализ роли каждого из этих тематических вопросов в сохранении морского наследия, отметим лишь, что военно-морская история способствует изучению и сохранению знаний о процессе развития военно-морского дела с древнейших времен до настоящего времени, кораблестроения и морского вооружения, строительства и организации флотов, военно-морской мысли и историографии военно-морского дела.

Развитию и сохранению этих знаний служат кафедры истории военно-морского искусства военно-морских учебных заведений (Военный учебно-научный центр Военно-Морского Флота «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова» и филиалы) и разрабатываемые в них учебные пособия. В этой связи следует так же выделить фундаментальный труд, являющийся важнейшим научно-справочным источником по истории Военно-Морского Флота — Морской атлас в трех томах с описаниями к картам, изданный в период с 1950 по 1958 год Главным штабом Военно-Морского Флота по постановлению Совета Минист-

---

<sup>214</sup> См.: Русское военно-морское искусство. Сборник статей / Отв. ред. Р. Н. Мордвинов. — М. : Военно-морское издательство Военно-Морского Министерства Союза ССР, 1951. — 460 с.; Советское военно-морское искусство. Сборник статей / Под ред. Р. Н. Мордвинова. — М. : Военно-морское издательство Военно-Морского Министерства Союза ССР, 1951. — 330 с.; Гаккель А. М., Замчалов А. Н., Пензин К. В. История военно-морского искусства. — Л. : Военно-Морская орденов Ленина, Октябрьской революции и Ушакова Академия имени Маршала Советского Союза Гречко А. А., 1980. — 425 с.

ров Союза ССР от 31 мая 1947 года<sup>215</sup>. Атлас состоит из трех томов. Первый том, вышедший в 1950 году, дает общую навигационно-географическую характеристику океанов, морей, отдельных морских районов и главнейших портов мира. Второй том, изданный в 1953 году, служит пособием по физической географии Мирового океана. Третий том Морского атласа, завершающий это комплексное издание, посвящен истории военно-морского искусства, его развитию в войнах с древних времен до наших дней<sup>216</sup>.

Большой пласт морского наследия становится достоянием ученых и моряков, а также сохраняется благодаря морским экспедициям, океанографическим и гидрографическим исследованиям и описанием водных объектов Мирового океана и суши. Как известно, русские и советские путешественники, ученые и моряки-гидрографы внесли огромный вклад в сокровищницу мировой науки о морях и океанах — океанографии, в изучение и освоение Мирового океана, навигационное ограждение и картографирование морей, обеспечение мореплавателей техническими средствами и пособиями, обследовали каждую пядь побережья нашей страны, прославили Родину великими географическими открытиями. Эти открытия и знания являются золотым фондом нематериального морского наследия.

Сегодня российская коллекция навигационных руководств, пособий и лоций для плавания охватывает весь Мировой океан и является одной из самых значительных в мире. Сформирована база данных для автоматизации создания описания огней и знаков, выпущена новая книга «Радиотехнические средства навигационного оборудования России», переизданы Радиотехнические средства навигационного оборудования (РТСНО), разработана новая концепция построения национальной коллекции навигационных карт, руководств и пособий. Создана мировая коллекция россий-

<sup>215</sup> См.: Морской атлас Министерства обороны СССР в трех томах. — М., Издание Главного штаба Военно-Морского Флота, 1950–1958.

<sup>216</sup> Морской Атлас. Том 3 : Военно-исторический. Ч. 1. — М., 1958; Ч. 2. — М., 1963.

ских морских навигационных карт, ведутся работы по разработке и изданию фундаментальных комплексных атласов, отражающих современные знания об основных физико-географических характеристиках Мирового океана.<sup>217</sup> Актуальным является издание атласа морского наследия России.

Деятельность гидрографической службы ВМФ за двухсотлетнюю историю была обобщена А. Н. Алексеевым, Л. В. Басисом, К. А. Богдановым, А. Ю. Гребенщиковым, В. Е. Губановым, М. Н. Карягиным, Н. П. Клюевым, А. П. Князевым, Н. Д. Коломийчуком, Г. Т. Кузнецовым, И. М. Мирошниковым, В. Г. Рыбиным, Н. К. Тимошенко, А. Я. Эльгортом, И. Н. Яковлевым в историческом очерке, посвященном 150-летию Гидрографической службе ВМФ, а также С. В. Козловым, А. И. Гордиенко, В. Д. Фомченко, О. Р. Адамовием, А. И. Поддубным, С. Г. Микавтадзе, А. Е. Поташко и другими авторами по случаю 180-летия Управления навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации в «Записках по гидрографии»<sup>218</sup>, «Морском сборнике» и других изданиях.

В целях сохранения памяти о моряках-исследователях проводится серьезная работа, результатом которой является увековечение памяти гидрографов, внесших значительный вклад в исследование и изучение Мирового океана, развитие научных исследований в области гидрографии и океанографии, навигационно-гидрографическое обеспечение Военно-морского флота и морской деятельности. Так, например, в соответствии с Федеральным законом Российской Федерации 1997 года № 152-ФЗ «О наименовании географических объектов» распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 октября 2018 года № 2354-р безымянным географическим объектам — бухтам, расположенным в Баренцевом море Российской

<sup>217</sup> Фомченко В. Д. Центральному картографическому производству Военно-Морского Флота 230 лет // Записки по гидрографии. Юбилейный выпуск № 271. — Санкт-Петербург, 2007. — С. 58–59.

<sup>218</sup> См.: Записки по гидрографии. Юбилейный выпуск № 271. — Санкт-Петербург, 2007. — 126 с.

Федерации, присвоены имена гидрографов — адмиралов А. А. Комарицына и А. И. Сорокина, капитанов 1 ранга Н. Д. Коломийчука и А. В. Чернышёва. Соответствующие торжественные мероприятия по увековечению памяти выдающихся отечественных гидрографов проводятся в Штаб-квартире Русского географического общества в Санкт-Петербурге<sup>219</sup>.

В то же время остается немало «белых пятен». Начальник Управления навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации контр-адмирал С. В. Козлов писал: «Подводя итог 200-летней деятельности Маячной службы России, приходится сожалеть, что утрачены фамилии людей, обеспечивающих успехи службы своим самоотверженным трудом. Особенно это относится к начальникам маяков и групп СНО<sup>220</sup>, чей труд в сложнейших условиях до сих пор не получил достойной оценки и благодарности, к строителям, которые возвели в труднейших условиях, как правило, необорудованного побережья тысячи сложных в производстве работ объектов навигационного оборудования, но их имена и названия строительных организаций забываются, а люди не получили заслуженного признания»<sup>221</sup>.

«Утрачены многие документы и факты яркой отечественной истории маячного дела в России. Период Петра I был изучен на основании документов того времени лейтенантом К. В. Головинным по поручению начальника Гидрографического департамента Ф. Ф. Веселаго. Краткий обзор маячного дела за 1800–1875 гг. сделал помощник начальника Гидрографического департамента генерал-майор КФШ П. В. Казакевич. П. И. Башмаков в своей книге посвятил восьмую главу краткой истории развития маячного дела в России. Советский период развития маячного дела не получил систематического освещения в литературе. Послевоенному периоду были посвящены

<sup>219</sup> Кубрин А. Имена гидрографов появились на новых картах Арктики // Красная звезда, 30.01.2019.

<sup>220</sup> СНО — средства навигационного оборудования морей. (Прим. автора.)

<sup>221</sup> Козлов С. В. 100 лет на службе Родине // Записки по гидрографии. Юбилейный выпуск № 271. — Санкт-Петербург, 2007. — С. 45.

только ряд статей полковника Л. В. Басиса и некоторых работников ГС ВМФ в различных периодических изданиях. Несколько страниц отведено Маячной службе России в 4-томнике “История Гидрографической службы Российского флота”. Этот исключительно интересный и поучительный период ждет своего исследования и описания... Учитывая происходящую смену поколений, необходимо организовать сбор и издание воспоминаний работников Маячной службы УНиО МО РФ, составить списки работников службы начиная с маяков и групп СНО, включая плавучие предостерегательные знаки. Маячная служба стараниями ее сотрудников должна обрести свою, доступную всем гражданам России и в первую очередь — молодым работникам, подробную летопись»<sup>222</sup>, — подчеркивает С. В. Козлов.

Справедливости ради отметим, что в настоящее время интерес ученых к деятельности российских гидрографов, а также истории маяков и жизни маячников находит свое отражение в научной и справочной литературе.

Так, действительный член Русского географического общества полковник С. Т. Аксентьев изучил и рассказал историю ряда старинных маяков России<sup>223</sup>, а начальник Ай-Тодорского маяка Ю. Тюрин исследовал и осветил 175-летнюю историю Ай-Тодорского маяка<sup>224</sup>. Исследователи П. А. Филин и С. В. Рапенкова разработали «Опросный лист для сотрудников маячной службы»<sup>225</sup>, в котором отмечаются основные сведения о сотрудниках, их быте, а также знания о маяке как памятнике и истории места его расположения.

<sup>222</sup> Козлов С. В. 100 лет на службе Родине // Записки по гидрографии. Юбилейный выпуск № 271. — Санкт-Петербург, 2007. — С. 45–46.

<sup>223</sup> Аксентьев С. Т. Тайны старых маяков : Очерки. Антология маяков. — Севастополь : Изд-во Вебер, 2010. — 280 с.; Аксентьев С. Т. Страж Тарханкута // Морской сборник. — 2017. — № 10. — С. 33–39.; Аксентьев С. Т. Два века на вахте. К 200-летию Херсонесского маяка // Морской сборник. — 2016. — № 9. — С. 33–37.

<sup>224</sup> Тюрин Ю. И. Ай-Тодорский маяк (К 175-летию со дня освещения) // Морской сборник. — 2011. — № 11. — С. 93–95.

<sup>225</sup> Филин П. А., Рапенкова С. В. Опросный лист для сотрудников маячной службы / Цит. по : рукопись, 2016.

В целях сохранения памяти о выдающихся гидрографах и их исследованиях продолжают исследования дореволюционной истории гидрографии. Например, в начале 2021 года вышла содержательная, весьма насыщенная информацией книга профессионального гидрографа и историка флота, ныне начальника РГАВМФ капитана 1 ранга В. Г. Смирнова об арктических экспедициях морского офицера-гидрографа А. И. Вилькицкого. Именно в бытность его во главе Главного гидрографического управления Морского министерства (1907–1913 гг.) исследование Северного Ледовитого океана стало систематическим и Российская империя начала масштабное «наступление в Арктику»<sup>226</sup>.

Географические открытия, сделанные в ходе изучения и освоения Мирового океана, способствовали нанесению русских имен и названий на морскую карту и карту мира, созданию отечественной морской топонимики; являются свидетельством приоритета русских в ряде открытий и представляют собой элемент нематериального морского наследия.

Адмирал флота Н. И. Смирнов отмечал: «Многие события со временем стираются из памяти, в том числе и связанные с географическими открытиями и исследованиями. Отчеты и документы экспедиций теряются в архивах, а иногда, к сожалению, и гибнут... Но посмотрите на географическую карту. Она испещрена названиями городов, поселков, островов, заливов, мысов, проливов. А ведь это в большинстве своем вехи на путях и маршрутах первооткрывателей и исследователей. Они не гибнут в пепелищах пожаров. Они вечны. Это живая история страны. Это свидетельство героических событий и научных подвигов людей России»<sup>227</sup>. От себя добавим: это живое морское наследие нашей страны. Закрепление важнейших достижений русских людей в изучении Мирового океана показывает книга

<sup>226</sup> Смирнов В. Г. Арктические экспедиции Андрея Вилькицкого. — Москва : Паулсен, 2021. — 300 с., ил.

<sup>227</sup> Смирнов Н. И. Предисловие к книге Масленникова Б. Г. «Морская карта рассказывает». — М. : Воениздат, 1986. — С. 3–4.



Б. Г. Масленникова «Морская карта рассказывает»<sup>228</sup>, а также справочная литература по истории географических названий<sup>229</sup>, статьи современных исследователей<sup>230</sup>.

В целях увековечения памяти мест славных побед и героической гибели кораблей русского и советского флота и отдания воинских почестей главным командованием ВМФ и командующими флотами издаются соответствующие приказы. Так, например, главнокомандующий Военно-Морским Флотом адмирал флота В. Н. Чернавин издал приказ от 19 декабря 1986 года № 310 «Об объявлении памятных мест славных побед и героической гибели кораблей русского и советского флота и отдания воинских почестей». Приказ предписывает при отдании воинских почестей кратко информировать личный состав боевых кораблей, кораблей специального назначения, морских и рейдовых судов обеспечения о имевших место исторических

<sup>228</sup> Масленников Б. Г. Морская карта рассказывает / Под ред. Н. И. Смирнова. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Воениздат, 1986. — 368 с., ил.

<sup>229</sup> Справочник по истории географических названий на побережье СССР / Под ред. Г. Гильбо. — М. : Изд-во МО СССР, 1985. — 2-е изд., испр. и доп. — 430 с.; Дополнение к справочнику по истории географических названий на побережье СССР, изд. в 1976 г. — М. : Изд-во МО СССР, 1977. — 67 с.

<sup>230</sup> См.: Бендер Н. А. Имена русских людей на карте мира. — М. : ОГИЗ, 1948. — 159 с.; Вылегжанин А. Н., Зиланов В. К. Русские имена на карте Шпицбергена // Теория и практика морской деятельности. Шпицберген : правовой режим прилегающих морских районов. — М. : СОПС, 2006. — С. 153–158; Визе В. Ю. Русские на Шпицбергене // Моря Российской Арктики. Очерки по истории исследования. Том 1. — М. : Европейские издания, 2008. — С. 110–129; Российские имена на карте мирового океана / Авт.-сост. : Н. С. Дуров, В. Г. Реданский, В. И. Сидоров / под общ. ред. Ю. П. Квятковского, В. Г. Реданского. — М., 2009. — 209 с.; Ельчанинов А. И. Русские географические названия на карте Антарктики как объект наследия — к 200-летию открытия Антарктиды // Культурологический журнал. — 2020. — 1(39). — URL: [http://cr-journal.ru/rus/journals/498.html&j\\_id=42](http://cr-journal.ru/rus/journals/498.html&j_id=42) (дата обращения: 25.12.20); Ельчанинов А. И. Русские географические названия на карте Груманта-Шпицбергена // Журнал Института Наследия. — 2016. — 2(5). — URL: <http://nasledie-journal.ru/ru/journals/9/79.html> (дата обращения: 25.12.20).

событиях<sup>231</sup>. В приложении № 1 к приказу объявлены памятные места с указанием их координат на Северном Ледовитом, Тихом и Индийском океанах, Балтийском, Черном, Каспийском и Средиземном морях, Ладожском озере и реке Волге, а в приложении к приказу № 2 дается краткая историческая справка о каждом событии в месте отдания воинских почестей.

После гибели 7 апреля 1989 года в Норвежском море атомной подводной лодки К-278 «Комсомолец», приказом главнокомандующего ВМФ РФ от 19 декабря 1995 года в память о трагической гибели подводной лодки дата 7 апреля была объявлена в качестве памятного дня<sup>232</sup>. Имена погибших моряков были увековечены на специальной мемориальной доске, которая установлена в Николо-Богоявленском морском соборе в Санкт-Петербурге. С тех пор ежегодно этот день в соборе собираются моряки на траурную панихиду. Такая же траурная традиция сложилась в первые годы после трагедии в других морских городах. Например, в Москве моряки ежегодно собираются почтить память погибших подводников в Храме Тихвинской иконы Божией Матери в Алексеевском (ВДНХ). В этот же день поминают погибших подводников других подводных лодок, не забывая и дату их гибели. Например, память погибших подводников К-141 «Курск» отмечают траурными мероприятиями 12 августа<sup>233</sup>.

<sup>231</sup> Порядок отдания воинских почестей изложен в Корабельном уставе Военно-Морского Флота. (Прим. автора.)

<sup>232</sup> В апреле 1989 года атомная подводная лодка возвращалась с боевой службы. 7 апреля в одном из отсеков субмарины начался пожар, вследствие чего произошла разгерметизация корпуса, и началось поступление забортной воды. Экипаж подводной лодки сражался за живучесть корабля в течение нескольких часов после всплытия, но лодка затонула на глубине 1680 метров в 180 километрах к юго-западу от острова Медвежий. В результате катастрофы погибла большая часть экипажа — 42 моряка из 69 человек. 27 подводников были спасены прибывшей к месту крушения лодки плавучей базой рыбопромыслового флота «А. Хлобыстов». Подводники удостоены ордена Красного Знамени за проявленные в критической ситуации мужество и героизм. (Прим. автора.)

<sup>233</sup> Атомный подводный ракетоносный крейсер (АПРК) проекта 949А «Антей» и все 118 членов экипажа погибли в Баренцевом море в этот день в 2000 году во время учений. (Прим. автора.)

Лидер группы «ДДТ» Ю. Шевчук посвятил гибели подводной лодки «Курск» песню «Капитан Колесников»<sup>234</sup>. Там есть такие слова:

«"Курск" могилой рваную дернулся, застыл,  
На прощанье разрубил канаты ржавых жил.  
Над водою пасмурно, чайки, корабли.  
На земле подлодка спит, но как далёко до земли»<sup>235</sup>.

Героизм и мужество российских и советских моряков, мощь и слава русского и советского оружия всегда были неотъемлемой частью величия флота и государства. Славные победы советских и российских моряков, сыгравшие решающую роль в истории России, законодательно закреплены в Федеральном законе «О днях воинской славы (победных днях) России»<sup>236</sup>.

Такими днями являются:

7 июля — День победы русского флота над турецким флотом в Чесменском сражении (1770 год);

9 августа — День первой в российской истории морской победы русского флота под командованием Петра I над шведами у мыса Гангут (1714 год);

11 сентября — День победы русской эскадры под командованием Ф. Ф. Ушакова над турецкой эскадрой у мыса Тендра (1790 год);

1 декабря — День победы русской эскадры под командованием П. С. Нахимова над турецкой эскадрой у мыса Синоп (1853 год).

---

<sup>234</sup> Капитан-лейтенант Д. Колесников служил на подводной лодке «Курск» командиром турбинной группы дивизиона движения. В 7-м отсеке АПРК была найдена его предсметная записка жене Ольге. (Прим. автора.)

<sup>235</sup> См.: *Полонский И.* День памяти погибших подводников // Военное обозрение. 7 апреля 2019. — URL: <https://topwar.ru/156404-den-pamjati-pogibshih-podvodnikov.html#:~:text=> (дата обращения: 25.12.20).

<sup>236</sup> Федеральный закон от 13.03.1995 г. № 32-ФЗ «О днях воинской славы (победных днях) России». — URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&firstDoc=1&lastDoc=1&nd=102034625> (дата обращения: 25.12.20).

Данный Федеральный закон также устанавливает формы увековечения памяти воинов, организацию проведения дней воинской славы России и порядок проведения воинских ритуалов. Касательно вопросов нематериального наследия, Федеральный закон предписывает необходимость публикаций в средствах массовой информации материалов, связанных с днями воинской славы России, присвоение имен национальных героев, отличившихся в сражениях, населенным пунктам, улицам и площадям, физико-географическим объектам, воинским частям, кораблям, судам. Закон также определяет порядок проведения дней воинской славы России и финансовое обеспечение.

Следует отметить, что имена моряков-героев и прославленных кораблей присвоены тысячам населенных пунктов, улиц и площадей, сотням воинских частей, кораблей и судов. В то же время в вопросе увековечения памяти российских моряков остаются проблемы и нерешенные вопросы. Например, в Военно-Морском Флоте России нет корабля, который бы носил славное имя героя Чесменского сражения адмирала Г. А. Спиридова. В то же время в Российском императорском флоте был броненосный фрегат «Адмирал Спиридов», прослуживший Родине 38 лет с 1869 по 1907 годы. Нет улицы, носящей его имя в крупных городах, где проживал адмирал, а также в морских городах-героях и городах воинской славы. Исключение составляет только село Нагорье Ярославской области Переславского района, где адмирал провел последние годы жизни. Здесь, по инициативе Наркома Военно-Морского Флота СССР Н. Г. Кузнецова центральная магистраль села — улица Московская — была 29 марта 1944 года переименована и получила имя адмирала Г. А. Спиридова.

С инициативой присвоить имя адмирала Г. А. Спиридова улицам крупных городов, включая Москву, Санкт-Петербург, Кронштадт, Севастополь, Владивосток, а также новому крупному кораблю первого ранга и снять художественный кинофильм о Чесменском сражении выступило общественное движение «За

адмирала Спиридова!»<sup>237</sup>, которое поддержали и также обратились к органам власти политики и военные, ученые и писатели, ветераны и журналисты<sup>238</sup>. Предложения по увековечению памяти героев Чесмы были высказаны 31 января 2020 года на Десятых Елагинских чтениях по теме «Сражения Российского императорского флота (по документам РГАВМФ)<sup>239</sup>, организованных Российским государственным архивом Военно-Морского Флота, и нашли свое отражение в публикациях на страницах журнала Министерства обороны Российской Федерации «Морской сборник»<sup>240</sup>. Следует отметить, что Министерство обороны РФ предложение о присвоении его имени улицам городов поддержало<sup>241</sup>. А вот Департамент культурного наследия г. Москвы, вопреки требованиям второй статьи Федерального закона «О днях воинской славы (победных днях) России», не поддержал, сославшись на совещание по данному вопросу Городской межведомственной комиссии по наименованию

---

<sup>237</sup> «За адмирала Спиридова!» : подвижники выступили с инициативой // Веб-сайт «Флот — XXI век». — URL: <http://blackseafleet-21.com/news/3-11-2019-za-admirala-spiridova-podvizhniki-vystupili-s-initsiativo> (дата доступа: 25.12.20).

<sup>238</sup> С обращениями выступили депутаты Федерального Собрания Российской Федерации Н. Николаев и С. Шаргунов, адмирал М. Абрамов, генерал-лейтенант С. Скоков, капитаны 1 ранга В. Остапенко, С. Мозговой, П. Ланцов, полковник В. Малютин, майор О. Кошелев, историк Д. Евстафьев, политолог А. Мухин, писатели З. Прилепин и С. Лукьяненко, издатель С. Турко и др.

<sup>239</sup> Мозговой С. А. Чесменское сражение. К 250-летию // Елагинские чтения. Сборник статей. Вып. X / Федеральное архивное агентство ; Российский государственный архив Военно-Морского Флота. — СПб. : Анимас, 2020. — С. 6–17.

<sup>240</sup> Десятые Елагинские чтения // Морской сборник. — 2020. — № 3. — С. 8–10; Мозговой С. А. Наследие Чесмы // Морской сборник. — 2020. — № 11. — С. 82–88.

<sup>241</sup> Письмо Минобороны России от 24 апреля 2019 года № 172/2/4263 за подписью врио начальника Управления (военно-политической пропаганды и агитации) Главного военно-политического управления Вооруженных Сил Российской Федерации А. Колясникова.

территориальных единиц, улиц, станций метрополитена, организаций и других объектов города Москвы от 18 февраля 2019 года<sup>242</sup>.

Сохранению нематериального морского наследия способствует работа, которая развернута вокруг морских памятных дат, связанных с основными событиями истории Военно-Морского Флота, географическими исследованиями, освоением водных пространств и открытием новых земель, и в которых отражены боевые традиции моряков, даны сведения о выдающихся географических открытиях, совершенных российскими мореплавателями, освещены наиболее важные этапы отечественного кораблестроения. В этих целях пишутся учебники<sup>243</sup> и издаются специальные справочные пособия<sup>244</sup>.

Для повышения эффективности работы по совершенствованию системы героико-патриотического воспитания личного состава, воспитания военнослужащих (моряков) в духе преданности Отечеству и верности традициям в Военно-Морском Флоте установлены годовые праздники флотов, флотилий и учреждены профессиональные дни моряков разных специальностей. Организация проведения этих дней сопровождается комплексом мероприятий: подъем флагов расцвечивания; торжественные построения, собрания личного состава; специальные занятия; встречи с ветеранами флота; выступления ансамблей песни и пляски, художественной самодеятельности, военных оркестров; возложение цветов и венков к местам захоронений военных моряков; пресс-конференции; вечера отдыха моряков и членов их семей в Домах офицеров, клубах, местах народного гулянья и другие мероприятия<sup>245</sup>.

---

<sup>242</sup> Письмо Мосгорнаследия от 28.08.2019 № ДКН 16-09-36/9-106 за подписью заместителя руководителя — главного археолога г. Москвы Л. В. Кондрашева.

<sup>243</sup> Российскому Флоту 300 лет. Сборник статей / Под общей редакцией адмирала флота И. М. Капитанца. — М., 1996. — 272 с. [В. А. Дыгало, В. П. Пузырев, В. Д. Скугарев, В. И. Зуб].

<sup>244</sup> См.: Аммон Г. А. Морские памятные даты. — М. : Воениздат, 1987. — 398 с.

<sup>245</sup> Приказ главнокомандующего Военно-Морским Флотом от 15 июля 1996 года № 253 «О введении годовых праздников Главного штаба ВМФ, флотов, Каспийской флотилии, Новороссийского военно-морского района и профессиональных дней по специальности». — М., 1996.

Особый импульс в изучении и сохранении героических морских традиций придают юбилеи знаменательных сражений и великих флотоводцев (1996 год — 300-летие Российского флота; 2002 год — 200-летие адмирала П. С. Нахимова; 2009 год — 300-летие Центрального военно-морского музея; 2014 год — 300-летие Гангутского сражения; 2020 год — 250-летие Чесменского сражения; 2021 год — 325-летие Российского флота; 2022 год — 350-летие Петра I и т. д.), так как подготовка к празднествам и сами юбилеи сопровождаются большой организаторской, историко-научной, агитационно-пропагандистской и культурно-массовой работой по изучению и пропаганде морского наследия.

Сохранению памяти о судьбах русских моряков служит сбор сведений энтузиастами — историками флота В. Д. Доценко, С. В. Волковым, В. В. Лобыцыным, И. М. Алабиным, А. Ю. Савиновым, Н. А. Черкашиным, В. М. Лурье, В. М. Йолтуховским и другими подвижниками. Краткие биографии моряков и места их захоронений публикуются в специальных биографических справочниках и мартирологах<sup>246</sup>.

Многовековая история отечественного флота формировала специфический образ жизни и деятельности моряков в боевых и повсед-

<sup>246</sup> Словарь биографический морской / авт.-сост. В. Д. Доценко. — СПб. : Издательство «Logos», 2000. — 456 с., ил.; *Мартиролог русской военно-морской эмиграции по изданиям 1920–2000 гг.* / Ред. В. В. Лобыцын; Сост. : И. М. Алабин, В. В. Лобыцын, А. Ю. Савинов, К. Б. Стрельбицкий. — Москва; Феодосия, 2001. — 192 с.; *Волков С. В. Офицеры флота и морского ведомства : Опыт мартиролога.* — М. : Русский путь, 2004. — 560 с.; *Лурье В. М. Адмиралы и генералы Военно-морского флота СССР : 1946–1960* / В. М. Лурье. — Москва : Кучково поле, 2007. — 670 с., портр. (Библиотека клуба адмиралов); *Колесников Ю. Н. Мы помним вас...* / Колесников Ю. Н., Лурье В. М., Чердымов В. В. / Центральный военно-морской архив. — М. : ООО «Издательство “Ирис”», 2011. — 608 с.; *Йолтуховский В. М. Адмиралы и генералы военно-морского флота СССР : 1961–1975 : [биографический справочник]* / В. М. Йолтуховский, Ю. Н. Колесников, В. В. Сулима; Центральный военно-морской архив. — Санкт-Петербург : Свое изд-во, 2013. — 412 с., портр. (Серия «Личности ВМФ»).



невных условиях — морскую культуру, обычаи, традиции, церемонии, легенды и т. п., все то, что оказывает влияние на мировоззрение моряка-патриота. «Морская культура не регламентируется уставными статьями. Однако главные ее составляющие — традиции, обычаи, церемонии, обряды, передающиеся от поколения к поколению и сохраняющиеся длительное время, составляют основу морского свода законов — морского устава. Их значение в военно-морской службе огромно. Как говорили еще в парусном флоте, “церемония — цемент дисциплины, традиция — фундамент ее, а на дисциплине покоится корабельная служба”», — написал адмирал флота В. И. Куроедов в предисловии к переизданию книги офицера Русского императорского флота М. Ю. Горденева «Морские обычаи, традиции и торжественные церемонии Русского императорского флота»<sup>247</sup>.

М. Ю. Горденев умело показал влияние фактора жизни и деятельности флота в ходе формирования морского могущества России на условия образования русских военно-морских обычаев и традиций, подтвердив свое исследование авторитетным мнением российских флотоводцев. Также он описал некоторые морские обычаи и церемонии, дав им историческое обоснование. В частности, это отдание чести кораблем и саблей, салют орудий, церемония спуска на воду нового корабля (судна), присяга и связанные с нею события, погребение в море, церемония перехода кораблем экватора и другие.

Отметим, что церемония перехода линии экватора, получившая название праздник Нептуна<sup>248</sup>, очень древняя и соблюдается как морской обычай практически на всех кораблях и судах (военных, торговых, научно-исследовательских и др.). Она имеет цель нарушить монотонность длительного морского плавания, дать отдых и развлечение команде. В своей книге М. Ю. Горденев приводит опи-

<sup>247</sup> Горденев М. Ю. Морские обычаи, традиции и торжественные церемонии Русского императорского флота / Предисл. В. И. Куроедова. — М. : Кучково поле ; Гиперборея, 2007. — С. 5.

<sup>248</sup> Нептун — мифологический бог. Владыка морей, повелитель морской стихии, главное лицо церемонии-обычая. (Прим. автора.)



Рис. 49. Праздник Нептуна на крейсере «Аврора», 1910-е гг.

сание порядка ее выполнения на клипере «Крейсер» во время кругосветного плавания в 1888–1891 гг., сделанное одним из участников того плавания В. Н. Давидович-Нащинским, ставшим впоследствии вице-адмиралом. Особое внимание в сценарном плане уделялось чувству («испытанию») новичков на морской службе, а также моряков, впервые переходящих экватор (см.: Приложение № 4)<sup>249</sup>.

Данная церемония-обычай вошла в практику почти всех флотов мира и используется не только при переходе экватора, но и в ходе празднования других морских праздников, в частности включается в сценарий Дня Военно-Морского Флота. К сожалению, в последние несколько лет по требованию духовенства Русской православной церкви Московского Патриархата праздник Нептуна упразднили при проведении Дня ВМФ на флотах. Это нонсенс, когда в светском

<sup>249</sup> См.: Приложение № 4. Церемония перехода экватора на клипере «Крейсер»

государстве общественная организация, представляющая собой один из религиозных институтов, так грубо вмешивается в дела оборонного ведомства, игнорируя исторические традиции флота. Отметим, что подобное театрализованное действо организовывалось издревле (например, викингами) и задолго до того, как этот обычай утвердился при переходе параллели экватора. Праздник Нептуна регулярно отмечался в праздничных действиях на кораблях Российского императорского и советского Военно-Морского Флота, а также на гражданских судах как игра, как необходимый праздничай атрибут.

Как известно, традиции являются социальными регуляторами общественного процесса. В отечественном Философском словаре содержится следующее определение: традиция (от *лат.* *traditio* — передача, предание) — это «исторически сложившиеся и передаваемые от поколения к поколению обычаи, обряды, общественные установления, идеи и ценности, нормы поведения и т. п.; элементы социально-культурного наследия, сохраняющиеся в обществе или в отдельных социальных группах в течение длительного времени»<sup>250</sup>. А. Б. Гофман считает традицией «элемент социального и культурного наследия, передающийся от поколения к поколению и воспроизводящийся в обществах и социальных группах в течение длительного времени. В качестве традиций выступают определенные культурные образцы, нормы, ценности, институты, идеи, обычаи, обряды, стили, производственные и ремесленные навыки и т. д.»<sup>251</sup>.

Согласно культурологическому подходу, «традиции имеют определяющее значение в развитии цивилизации. Они дают представление о народе в целом, его характере или о какой-то стороне его бытия. Традиции выступают условием стабильности характера народа, устойчивости его нравственных основ. В них концентрируется тысячелетние духовные искания человечества, народов и отдельных

<sup>250</sup> Философский словарь. — М., 1986. — С. 487.

<sup>251</sup> Гофман А. Б. Традиция // Большая российская энциклопедия. — М., 2016. — С. 692.

людей. Традиции закрепляют опыт взаимоотношений этноса с природой, социальным окружением»<sup>252</sup>. Ж. В. Четвертакова пишет, что «социальное назначение традиций заключается в формировании и передаче новым поколениям тех духовных качеств, которые необходимы для нормального функционирования сложных общественных отношений... Обычаи способны интериоризировать нормы и ценности, снимать эмоциональную напряженность, утверждать социальную значимость жизненных состояний»<sup>253</sup>.

Известный флотский ученый контр-адмирал В. А. Дыгало в своей книге «Откуда и что на флоте пошло» писал: «Своеобразие быта, жизни и деятельности моряков, подолгу оторванных от привычных условий, обусловило возникновение особенных, свойственных только флоту обычаев, ритуалов и норм поведения, придающих флотской службе неповторимую самобытность. Все это вызывает живой интерес у многих, особенно у молодых людей, увлекая их морской романтикой»<sup>254</sup>.

Прославленные русские флотские традиции выковывались, передавались от поколения к поколению: от древних славян-мореходов к морякам регулярного Российского флота, от Петра I и его выдающихся продолжателей Ф. М. Апраксина, В. Я. Чичагова, П. В. Чичагова, Г. А. Спиридова, С. К. Грейга, Ф. Ф. Ушакова, Д. Н. Сенявина, М. П. Лазарева, П. С. Нахимова, В. А. Корнилова, Г. И. Бутакова, С. О. Макарова, Н. Г. Кузнецова, С. Г. Горшкова к нынешним морякам и сегодняшним защитникам Отечества. Многовековой опыт показал, что в армии и на флоте, а также в целом, в обществе, традиции

---

<sup>252</sup> Четвертакова Ж. В. Культурологические подходы к методологии изучения традиций // «Аналитика культурологии». Электронное научное издание. Выпуск 1 (16), 2010. — URL: [http://analiculturolog.ru/journal/archive/item/253-article\\_14-8.html](http://analiculturolog.ru/journal/archive/item/253-article_14-8.html) (дата обращения: 25.12.20).

<sup>253</sup> Четвертакова Ж. В. Указ. соч.

<sup>254</sup> Дыгало В. А. Откуда и что на флоте пошло : [Флот государства Российского] / В. Дыгало / Под ред. И. Ф. Цветкова. — М. : Прогресс : Пангея, 1993. — 349 с., ил.



**Рис. 50.** Капитан 2 ранга Л. С. Соболев беседует с моряками- десантниками на Графской пристани Севастополя. Май 1944 г.

*Фото А. Межуева*

способствуют воспитанию глубокого патриотизма, любви к Родине, верности воинскому долгу.

Разъяснению сущности морских традиций, их усвоению и закреплению служит литература морской тематики. Многие поколения юношей и девушек нашей страны выросли на творчестве писателей-маринистов, описывающих действия, связанные с морем. Наиболее известными и плодовитыми среди них являются: И. А. Гончаров («Фрегат «Паллада»»), А. С. Новиков-Прибой («Цусима»), А. С. Грин («Бегущая по волнам», «Бочка пресной воды»), К. М. Станюкович («Морские рассказы». «Беспокойный адмирал»), Л. С. Соболев («Капитальный ремонт», «Морская душа»), В. С. Пикуль («Океанский патруль», «Крейсера», «Моонзунд», «Три возраста Окини-сан», «Мальчики с бантиками»), И. А. Быховский («Мастера «потаённых» судов», «Повесть о рядовом балтийце» «Петровские корабли»), В. И. Марченко («Севера», «По местам стоять», «Ветры низких широт»), В. В. Конецкий (Роман-странствие «За доброй надеждой»



**Рис. 51.** Флотский поэт А. А. Жаров выступает перед моряками Черноморского флота, 1943 г. *Фото А. Межуева*

в восьми книгах), А. Н. Степанов («Порт-Артур»), Ю. Ф. Лисянский («Путешествие вокруг света на корабле «Нева» в 1803–1806 годах»), Л. Н. Скрягин («По следам морских катастроф», «Сокровища погибших кораблей») и другие. В годы Великой Отечественной войны в работе фронтовой и центральной флотской печати активно публиковались Б. А. Лавренёв, Л. С. Соболев, А. П. Штейн, А. А. Жаров, Вс. Вишневский, А. А. Первенцев, В. А. Рудный и другие писатели, чье творчество неизменно было связано с морем<sup>255</sup>.

Писатели и поэты на флоте в годы войны ярко и умело раскрывали величие духа советских моряков, стойко обороняющих Родину. Так, например, поэт А. А. Жаров написал такие изумительные «черноморские» стихи, как «Заветный камень», вошедшие в золотой

<sup>255</sup> Мусьяков П. И. Писатели на флоте в годы Великой Отечественной войны. — М.: Советский писатель, 1977. — 256 с.

фонд лучших произведений поэзии Великой Отечественной войны и ставшие песней, талантливую музыку к которой написал композитор Б. А. Мокроусов. Приведем текст песни:

«Холодные волны вздымает лавиной  
Широкое Черное море.  
Последний матрос Севастополь покинул,  
Уходит он, с волнами споря.  
И грозный, соленый, бушующий вал  
О шлюпку волну за волной разбивал.  
В туманной дали не видно земли,  
Ушли далеко корабли.

Друзья-моряки подобрали героя.  
Кипела вода штормовая.  
Он камень сжимал посиневшей рукою  
И тихо сказал, умирая:

«Когда покидал я родимый утес,  
С собою кусочек гранита унес...  
Затем, чтоб вдали от крымской земли  
О ней мы забыть не могли.

Кто камень возьмет, тот пускай поклянется,  
Что с честью носить его будет.  
Он первым в любимую бухту вернется  
И клятвы своей не забудет!

Тот камень заветный и ночью, и днем  
Матросское сердце сжигает огнем.  
Пусть свято хранит  
Мой камень-гранит,  
Он русской кровью омыт»...

Величавые и суровые строки этой песни дороги каждому моряку, особенно севастопольцам.



Эстафету художественного сохранения и популяризации истории флота продолжили наши современники — морские писатели Н. А. Черкашин, А. М. Покровский, В. В. Шигин, Н. А. Каланов, С. Г. Литовкин, В. А. Самойлов, А. Б. Рискин, А. В. Антипов, В. Ю. Белько, В. А. Блытов, А. А. Исмагилов, Е. И. Хаванов и другие авторы. Например, все, чем живет флот — морская культура, история флота и лексика моряков, маринистическая литература и лексический материал, связанный с морской тематикой (фольклор, пословицы и поговорки, жаргонные выражения, афоризмы и цитаты, морские поверия и легенды, стихи, песни и морские звуки), собираются в проекте «Морская библиотека Каланова», которую ведет ветеран Космического флота Н. А. Каланов.

Прекрасные образы кораблей и моряков, порой суровые краски морской стихии находят свое воплощение не только в книгах писателей, но и в картинах художников-маринистов. Несмотря на их материализацию в книгах, картинах, скульптурных памятниках и сохранение в столь же материальных музеях, библиотеках, архивах, сами чувства, образы, знания обретаются и передаются как нематериальное морское наследие. Их сохранению и передаче так же служат картинные галереи и каталоги, которые специально посвящаются морской тематике. Наиболее широко картины художников-маринистов представлены в Эрмитаже, Русском музее, Третьяковской галерее, Центральном военно-морском музее имени императора Петра I, художественных и историко-краеведческих музеях морских городов (Государственное музейное объединение «Художественная культура Русского Севера» и Музей художественного освоения Арктики имени А. А. Борисова в Архангельске, Мурманский областной художественный музей, Калининградский музей изобразительных искусств, Приморская государственная картинная галерея — музей изобразительных искусств во Владивостоке, Камчатский краевой художественный музей, Севастопольский художественный музей, Керченская художественная галерея, Художественный музей в Новороссийске, Туапсинский историко-краеведческий музей имени Н. Г. Полетаева

и Дом-музей художника Киселёва, Астраханская государственная картинная галерея имени П.М. Догадина и др.).

Работы многих художников отражены в каталогах художественных выставок. Таким примером является художественный альбом выставки И. К. Айвазовского<sup>256</sup>. Выдающийся русский живописец И. К. Айвазовский (1817–1900) вошел в историю мирового искусства как маринист-романтик, гений морского пейзажа. Он как никто другой умел передавать на полотне красоту, мощь и героический образ морской стихии. В своем искусстве талантливый художник достиг высокого мастерства, разработав множество технических приемов для изображения моря и окружающей его атмосферы в их различных природных состояниях и при разном освещении<sup>257</sup>. Сохраняется наследие знаменитого художника-мариниста в старейшем художественном музее страны — Феодосийской картинной галерее, экспозиционные залы которой расположены в здании, где прошли жизнь и творчество И. К. Айвазовского (1817–1900). Этот дом был построен по проекту самого И. К. Айвазовского. Картинная галерея включает работы таких мастеров, как М. Латри, Л. Лагорио, А. Фесслера, графические листы И. Айвазовского, работы К. Богаевского, М. Волошина<sup>258</sup>.

Талантливым учеником И. К. Айвазовского по праву можно считать художника-мариниста А. П. Боголюбова — знатока моря и кора-

<sup>256</sup> Айвазовский. Живопись. Автор-сост. Ш. Г. Хачатрян. Художественный альбом репродукций. — М. : Советский художник, 1989. — 160 с., 136 репродукций; Евстратова Е.: Иван Айвазовский. Великий певец моря. — М. : ОлмаМедиаГрупп / Просвещение, 2017. — 360 с.; Иван Константинович Айвазовский. [Текст Н. С. Барсамова]. — М. : Издательство «Искусство», 1965. — 104 с.; *Саргсян М. С.* Жизнь великого мариниста : Иван Константинович Айвазовский / Минас Саргсян ; пер. с арм. Ерванда Барашьяна; подг. текста и комм. Дмитрия Лосева. — Феодосия ; Москва : Издательский дом «Коктебель», 2010. — 383 с., цв. ил.

<sup>257</sup> *Жабцев М. В.* Иван Айвазовский. — Минск : Харвест, 2007. — 128 с.

<sup>258</sup> Феодосийская картинная галерея имени И. К. Айвазовского. Альбом на украинском, русском и английском языках / Составитель: С. С. Полун. — Київ : Мистецтво, 1981. — 128 с., ил.



**Рис. 52.** Картина И. К. Айвазовского  
«Смотр Черноморского флота в 1849»

бля. И. К. Айвазовский развил и укрепил его творческую смелость, дал первые профессиональные технические навыки. В ЦВММ хранятся его очаровательные полотна — морская баталия «Бой 12-пушечного люгера “Широкий” с греческим 60-пушечным кораблем “Специя” в Монастырской бухте острова Парос» (написана в 1841 году), «Портрет парохода-фрегата “Камчатка”» и другие. Профессионализма и высоких эстетических достоинств исполнены его работы «Вид Ревеля. Маяк» (Пермская художественная галерея), «Вид Ревеля» (Музей Кадрiorг, Таллин) и др. Не случайно император Александр II заказал художнику серию полотен о победах Русского флота эпохи Петра I. Объемный пласт информации о творчестве художников XIX века, включая маринистов, мы узнаём благодаря «Запискам моряка-художника», сохранившимся в Российской национальной библиотеке в Санкт-Петербурге<sup>259</sup>.

<sup>259</sup> Огарёва Н. В. О Боголюбове и его воспоминаниях // Боголюбов А. П. Записки моряка-художника. — Изд. 2-е, испр. и доп. — Самара : Издательский дом «Агни», 2006. — С. 9–11.

Маринистика отражает ратный труд моряков, их героическую борьбу на морях за свободу и независимость Родины. Это свойство наглядно отражено в иллюстрированном альбоме «История Российской армии и флота», изданном Центром по распространению информации (при Пресс-службе Министерства обороны Российской Федерации)<sup>260</sup>, отражающем мастерство и талант художников-баталистов и маринистов<sup>261</sup>, объединенных уникальным творческим коллективом — Студией военных художников имени М. Б. Грекова.

В альбоме представлены репродукции картин художников-маринистов, передающих славную историю и наследие российского и советского флота. Это полотна А. М. Ананьева («Первый русский корабль «Орёл», 1996 г., холст, масло, 130 × 120), В. Н. Щербакова («Полтава». Первый корабль Балтийского флота. 1712 год», 1995 г., бумага, акварель, 43 × 62), В. М. Сибирского («Гангутское сражение», 1996 г., холст, масло, 150 × 180), А. М. Самсонова («Штурм острова Корфу», 1996 г., холст, масло, 95 × 135), П. Т. Мальцева («Крейсер «Варяг», 1955 г., холст, масло, 205 × 380), Н. С. Присекина («Севастопольцы. Год 1941-й», 1982 г., холст, масло, 150 × 276), Н. Я. Бута («Морские пехотинцы», холст, масло, 130 × 150), В. С. Бибикина («Подлодка в Арктике», 1963 г., графика, 48 × 33), А. В. Евстигнеева («Заданным курсом», 1989 г., холст, масло, 114 × 208), Денисова Н. В. («Задание выполнено», 1967 г., холст, масло, 150 × 300) и другие.

В своей вступительной статье к альбому министр обороны Российской Федерации И. Д. Сергеев (начинавший свою службу моряком) отметил, что «созданные художниками образы знаменитых военачальников, героев, простых воинов, исторические фрагменты битв и сражений впечатляют своей масштабностью, покоряют правдивостью и эмоциональностью. Однако представленные на страницах альбома картины несут не только эстетическую нагрузку. Не менее важна для нас смысловая, содержательная сторона этих замечатель-

---

<sup>260</sup> История Российской армии и флота в живописи. — М., 1999.

<sup>261</sup> Маринист (*фр.* mariniste) — художник, пишущий морские виды.



**Рис. 53.** Н. С. Присекин «Севастопольцы. Год 1941-й». 1982 г., холст, масло, 150 × 276)

ных произведений, их воспитательное воздействие на формирование взглядов и идеалов современной молодежи.

Труд и талант живописцев позволяет всем нам прикоснуться душой к подвигам предшествующих поколений российских воинов и сквозь призму этой исторической вертикали не только оглянуться на день вчерашний, но и попытаться заглянуть в завтра, соизмерить свою деятельность, свои взгляды, помыслы и приверженности с ратными делами дедов и прадедов»<sup>262</sup>. Этими словами, по сути, И. Д. Сергеев выразил важнейшие функции живописи как нематериального культурного наследия.

В целях сохранения морского наследия средствами искусства (живописи) в нашей стране создана Российская ассоциация художников-маринистов, которая своим творчеством помогает формировать морское сознание нации, способствует преемственности морских традиций, вносит вклад в развитие морской культуры и т. п. Это делают современные живописцы П. П. Бойко, Н. Е. Бубликов, А. Ю. Заикин, С. А. Звягин, В. И. Овчинников и многие другие.

<sup>262</sup> История Российской армии и флота в живописи. — М., 1999. — С. 4.



**Рис. 54.** Картина В. И. Овчинникова  
«Линейный корабль “Андрей Первозванный”»

Живопись, как и многие другие творческие сферы, сочетает в себе и материальное и духовное. Картина — это живопись. Ее материальная часть проявляется в том, что мы можем ее потрогать, увидеть. Ее духовная часть состоит в передаче художественного, идейного, эмоционального начала. Художественные образы позволяют нам ощутить и познать культуру того времени, когда они были созданы, происходит материализация художественного образа в холсте, на бумаге, в камне, металле.

Оригинальным свидетельством морского наследия, его отражением, являются так же морская фалеристика<sup>263</sup>, нумизмати-

<sup>263</sup> См.: Доценко В. Д., Бойнович А. Д., Курдюхин В. А. Знаки и жетоны Российского императорского флота. 1696–1917. — СПб. : АСТ, 2004. — 240 с.



ка<sup>264</sup>, филателия<sup>265</sup>. Морские знаки отражают историю создания и службы кораблей, соединений, объединений, военно-морских учебных заведений, выпуски из ввмузов<sup>266</sup>. Небольшой кусочек металла при помощи нанесенных на него символов и изображений дает ценную информацию о корабле (судне), воинской части ВМФ и позволяет сохранять и передавать эти образы и исторические сведения последующим поколениям. Но наиболее емко и содержательно о морском наследии свидетельствует филателия, которая хранит его в почтовых миниатюрах: марках, конвертах, открытках морской тематики. Хотя они сами являются материальными предметами, тем не менее в большей степени мы также можем их относить к нематериальному морскому наследию, так как на них отражены события и образы морских памятников, героических кораблей и моряков.

Почтовые марки и другая филателистическая продукция способствуют сохранению информации о морском наследии благодаря заложенной в ней познавательной, исследовательской, мемориальной, почтово-коммуникативной и иных функций. Почтовые марки хранят богатейшую информацию и рассказывают об истории зарождения, становления и развития флота разных стран мира. Известный ученый и полярник Э. Т. Кренкель, возглавлявший долгое время Всесоюзное общество филателистов, считал, что коллекционирование марок способствует серьезным размышлениям и исследованиям, способствующим изучению истории флота и Арктики, сохранению наследия и культуры.

<sup>264</sup> См.: *Ефремов В. С.* Флот на меди, никеле, серебре. — М.: Хоббикнига, 1992. — 96 с.

<sup>265</sup> *Орлов В. А.* Флот нашей Родины. Справочник-каталог. — М.: Издательство «Связь», 1977. — 168 с., ил.; *Подвязников М.* Подводные лодки и подводные аппараты на почтовых марках мира: тематический каталог / М. Подвязников, Н. Васерин. — Санкт-Петербург: Центр обслуживания и информации, 2008. — 332 с. (Тематический каталог почтовых марок); *Павлов Ю.* Из истории военно-морской почты 1941–1945 гг.: справочник / ред. Е. А. Обухов. — М.: ИТЦ «Марка», 2010. — 80 с. (Прил. к журн. «Филателия». № 5. 2010).

<sup>266</sup> ВВМУЗ — высшее военно-морское учебное заведение.





Рис. 55. Знак военного корабля («Экипажу ПЛА»)



Рис. 56. Почтовая марка морской тематики

В заключение особое внимание мы уделили нематериальному морскому наследию и в частности традициям, которые ранее мало освещались в публикациях, посвященных изучению морского наследия.

Морское наследие России, включающее в себя традиции, обычаи, церемониалы формировалось многими поколениями российских моряков в дальних морских походах и сражениях на протяжении нескольких столетий.

Исторические морские обычаи, традиции и церемонии в купе с современной военно-морской наукой оказали влияние на современ-

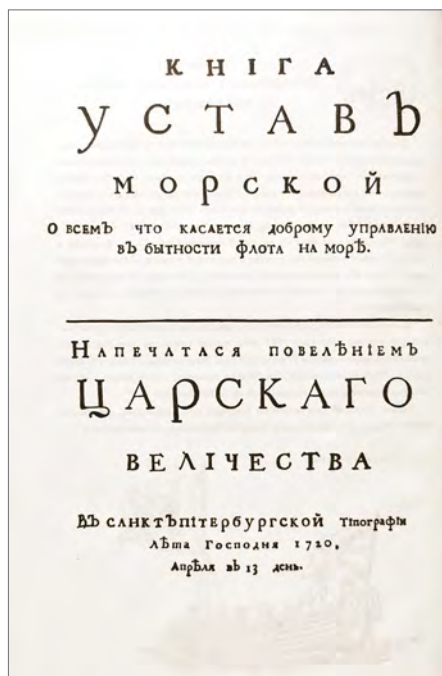
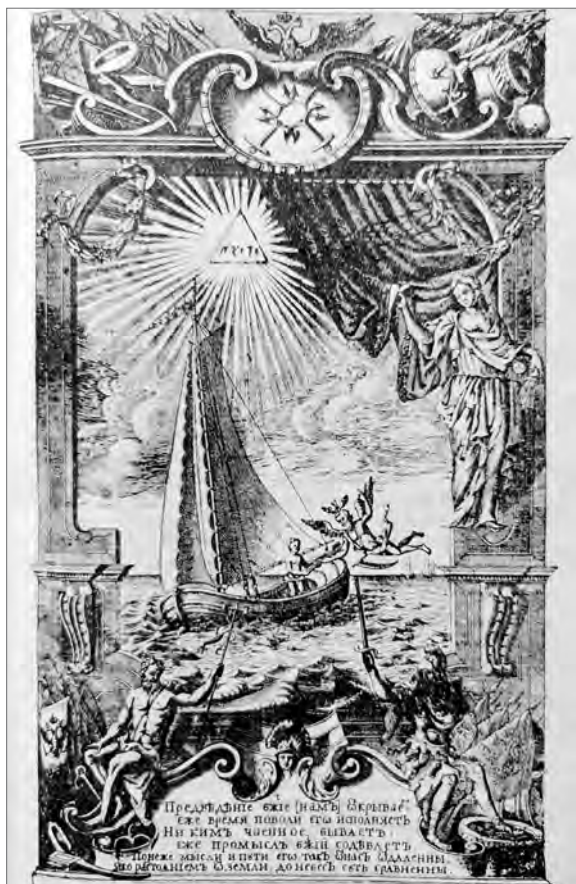


Рис. 57. Устав морской Петра Великого. Титульный лист

ную организацию, подготовку и повседневную жизнь корабля, включая боевую подготовку, обязанности должностных лиц, содержание и обеспечение живучести корабля, корабельные правила, организацию службы корабельных нарядов и вахты, салюты, парады, торжества, военно-морской протокол и церемониал, сигналы и другие вопросы, воплотившиеся в Корабельном уставе Военно-Морского Флота<sup>267</sup>, Военно-морском протоколе и церемониале<sup>268</sup>, приказах и директивах ГК ВМФ. Первым таким документом был морской устав Петра I 1720 года.

<sup>267</sup> Корабельный устав Военно-Морского Флота. Введен в действие приказом главнокомандующего Военно-Морским Флотом от 1 сентября 2001 года № 350. — М.: Военное издательство, 2002. — 512 с.

<sup>268</sup> Военно-морской протокол и церемониал. — М.: Воениздат, 1986. — 238 с., ил.



**Рис. 58.** Устав морской Петра Великого.  
Художественное оформление титульного листа

Его сохранение связано с постоянным воспроизводством путем передачи последующим поколениям и распространением (включая взаимобмен) другим народам. Передача морской культуры и соответственно морского наследия происходит посредством не столько материальной культуры, сколько технологий судостроения, опыта судовождения, морской науки, морских терминов, праздников, ле-

генд, суеверий и т. д. и связано с заимствованиями. Например, достаточно подробную книгу «Рангоут, такелаж и паруса судов XVIII века» по описанию рангоута и такелажа военных и торговых судов XVIII века написал К. Х. Марквардт<sup>269</sup>. Эта книга широко используется в судомоделировании и обучении детей. Представленный в ней краткий словарь терминов на русском, немецком, английском и французском языках показывает их схожесть и поистине международный характер (см.: Приложение № 5)<sup>270</sup>. Например, из нидерландского языка были взяты термины балласт (ballast), верфь (werf), гавань (haven), дрейф (drift), лоцман (loodsman), матрос (matroos), руль (roer), флаг (vlag), шхуна (schoener), шпигат (spruigat) и др. Из английского — бриг (brig), катер (cutter), ватервейс (англ. waterway, от water — вода, way — путь). Или, к примеру, морское воинское звание «мичман», произошедшее от английского midshipman — кандидат на первый офицерский чин.

Поскольку ряд терминов уже давно присутствуют в английском, голландском и в других европейских языках, то бывает сложно сказать, какой стране (и языку) изначально принадлежит тот или иной морской термин, так как происходили постоянные заимствования. Например, слово «кница» в английском языке (knee) и то же самое означает в нидерландском (knitje). Или возьмем другой универсальный термин «штурман» (голл. и англ., от stuur — руль и manн — человек).

По мнению И. К. Сморгонского, который также опирается на мнение академика А. Н. Крылова, большая часть терминов, относящихся к оснастке корабля, взята с голландского языка. Кораблестроительные же термины по большей части английского происхождения, хотя и те, и другие введены главным образом Петром I. Возможно, что это произошло потому, что Пётр взял «Морской

<sup>269</sup> Марквардт К. Х. Рангоут, такелаж и паруса судов XVIII века. — СПб. : Судостроение, 1991. — 288 с.

<sup>270</sup> См.: Приложение № 5. Краткий словарь по рангоуту, такелажу и парусам.

Устав» с голландского, а впоследствии в кораблестроении следовал английским образцам<sup>271</sup>.

Впрочем, ряд терминов пришли в Северную Европу из Греции и Италии (латинского мира). Примером служат итальянские слова или латинские понятия: компас (*compassio*), глобус (от *лат. globus* — «шар»), порт (*лат. portus* — гавань, пристань), капитан (*лат. capitaneus* от *caput* — «голова»). Или, например, слово «корабль» на греческом языке звучит «корабос», на испанском «карабелла», на итальянском «каравелла». Интернациональный характер так же имеют такие очень частые употребляемые в морском лексиконе слова, как якорь (*др.-шв. ankari*, *др.-исл. akkeri*, *лат. ancoга* от греческого *ἀγκυρα*) или парус (от *греч. pharos*).

Наглядным примером прихода в Северную Европу терминов из Средиземноморья может служить изначально семитский термин *camel*, обозначающий на семитских языках верблюда (по-старосирийски звучит как «жамаль»), а в морском деле у европейцев означал специальное плавсредство. Его этимология в английском — *camels*, среднеголландском — *sameel*, староголландском — *kemel*, латинском — *camēlus*, древнегреческом — *κάμηλος* (*kámēlos*). Уже в Северной Европе «корабль пустыни» преобразовался в несамостоятельное плавсредство, представляющее собой парные понтоны, использовавшиеся при помощи помпы, приводящейся в действие вручную для уменьшения осадки корабля и проводки его по мелководью — камели (*англ. camels*)<sup>272</sup>. Камели нашли широкое применение в мелководных портах и гаванях. По существующим сведениям, камели применялись с XVI века в мелководных гаванях и реках Северной Европы, прежде всего в Нидерландах, в дельте

<sup>271</sup> Сморгонский И. К. Кораблестроительные и некоторые морские термины нерусского происхождения / С предисловием академика А. Н. Крылова. — М. : Издательство Академии наук СССР, 1936. — 182 с.

<sup>272</sup> Сулержицкий А. Д., Сулержицкий И. Д. Морской словарь. — М. : Воениздат, 1956. — С. 76.

Рейна и Мааса<sup>273</sup>. В России на них выводились в Балтийское море корабли, построенные на Ладого, Свири или Санкт-Петербурге, а в Азовское — построенные в Воронеже<sup>274</sup>. С развитием морской техники и появлением плавучих доков значение камелей значительно уменьшилось и постепенно сошло на нет. Однако этот пример наглядно показывает принцип сохранения морского термина в ходе морской деятельности и его «умирание» (в морском значении) при прекращении использования.

Эти примеры показывают, как благодаря языку (языкам) сохраняется нематериальное морское наследие, передавая морские термины в среде морского сообщества от поколения к поколению. Благодаря живому морскому языку эти термины сохраняются и служат морякам всего мира. Ну а если морской объект перестает существовать, как это произошло с камелями, то из морского лексикона выпадает и термин, его обозначающий, оставаясь лишь предметом исследования историков мореплавания и филологов.

По своей природе и сути морское наследие интернационально, так как постоянно заимствовалось и перенималось друг у друга моряками и кораблестроителями разных стран. В Россию большинство морских терминов пришло благодаря активной деятельности Петра I в период создания и развития регулярного флота. Но существуют и национальные особенности, которые, как правило, связаны с историей возникновения того или иного ритуала или конкретными геройскими подвигами каждой страны, а также

---

<sup>273</sup> Для постановки корабля на камели их балластировали приемом воды и погруженными подносили под днище. После закрепления балласт откачивали с помощью ручных помп, и камели вместе с кораблём всплывали. В таком состоянии корабль был готов к проводке по мелководью. По окончании ее балласт заполнялся снова, и корабль снимался для самостоятельного плавания. (Прим. автора.)

<sup>274</sup> *Расторгуев В. И.* Воронеж — родина русского Военно-Морского Флота. — Воронеж : Изд-во Воронежского государственного университета, 2002. — С. 24.

особенностями народного судостроения. В то же время технологии изготовления долбленок<sup>275</sup>, байдар<sup>276</sup>, каноэ<sup>277</sup> и т. п. уходят вглубь веков и представлены на всех континентах.

В целях осознания обществом социальной и культурной значимости активной морской политики государства, позиционирования морских городов как историко-культурных хранителей морского наследия (Санкт-Петербурга как морской столицы России), консолидации общественности для сохранения, популяризации и передачи морского наследия будущим поколениям проводятся морские фестивали, которые положительно себя зарекомендовали.

Так, начиная с 2003 года проводится Морской молодежный фестиваль «МОРФЕСТ», включающий научно-практические конференции, творческие конкурсы, молодежные массовые праздники, которые проходят в Санкт-Петербурге, других городах России, а также на борту теплохода во время водного круиза (организаторы — Ассоциация «Морское наследие» при поддержке Правительства Санкт-Петербурга, Русского географического общества, Ассоциации полярников, Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга, Совета ректоров вузов Санкт-Петербурга и Ленинградской области).

Свою деятельность фестиваль начал в 2003 году по инициативе фонда «Морское образование» и Санкт-Петербургского государст-

<sup>275</sup> Долбленка (однодеревка, моноксил, комяга, комельник, дубовка) — гребная, реже со съемной мачтой, плоскодонная лодка, выдолбленная из единого ствола дерева. См.: Долбленые деревянные изделия // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона : в 86 т. (82 т. и 4 тт. доп.). — СПб., 1890–1907.

<sup>276</sup> Байдара (чук. — лыгытвьэ́т, *корякск.* — култаытвыыт, *эским.* — аньяпик, *умиак*) — большая традиционная промысловая и транспортная лодка у северных народов Восточной Сибири и западной части Северной Америки, в том числе у береговых чукчей, алеутов, коряков и эскимосов.

<sup>277</sup> Каноэ — универсальное название для безключинных маломерных гребных судов (лодок) разных народов. Характерной особенностью является способ гребли — она осуществляется лопатообразным однолопастным веслом.



венного морского технического университета (СПбГМТУ). С тех пор межвузовские морские фестивали стали регулярными, собирающими тысячи участников — юношей и девушек, овладевающих морской профессией. Это та молодежная среда, которая сознательно изучает морское наследие России, впитывает славные боевые и трудовые традиции Российского флота. В программу морского фестиваля входят научно-практические конференции («Образование и патриотическое воспитание молодежи на культурно-историческом наследии России», «Наследие М. В. Ломоносова в образовании, науке и искусстве», «Перспективы развития научно-образовательного, экологического и водного туризма», «Водный транспорт России: история и современность», «День Победы: уроки патриотизма и толерантности» и др.), межвузовская морская спартакиада, творческие конкурсы, гребная и парусные регаты, дальние походы на яхтах, шлюпках, парусниках, общегородские мероприятия, конкурс эстрадной и авторской песни, конкурс ведущих телевизионных и шоу-программ, фотоконкурс, конкурс студенческой прессы, фольклорный праздник и другие формы работы, нацеленные на изучение и популяризацию морского наследия России.

Первый фестиваль был посвящен 300-летию Санкт-Петербурга. Тогда же определился и его формат, включающий научно-практические конференции, творческие конкурсы, молодежные массовые праздники, часть которых проходит в ходе водного круиза. Соучредителями фестиваля выступили морские вузы Санкт-Петербурга: ГМИ имени адмирала С. О. Макарова, СПбГУВК, РГМУ. «МОР-ФЕСТ» проводится каждые два года. Второй фестиваль был посвящен 60-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. (2005 г.), третий — международному сотрудничеству стран Балтийского моря (2007 г.), четвертый — 200-летию транспортного образования в России. Он был приурочен к времени проведения Международной регаты учебных парусных судов The Tall Ships Races (2009 г.). Темой пятого межвузовского морского фестиваля стал 300-летний юбилей со дня рождения выдающего

ся русского ученого М. В. Ломоносова (2011 г.). Главными темами шестого межвузовского морского фестиваля стали проблемы экологии, управления водными ресурсами, вопросы трансграничного водного сотрудничества. В 2013 году фестиваль был посвящен году охраны окружающей среды. Седьмой морской молодежный фестиваль был посвящен 70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне (2015 г.). Его главными темами были вопросы военно-патриотической работы и морского воспитания, подготовка кадров и развитие морской отрасли России, проблемы сохранения морского наследия, вопросы развитие морского дополнительного образования детей и молодежи в России. Восьмой фестиваль (2017 г.) был посвящен году экологии и году особо охраняемых природных территорий в России, году устойчивого развития туризма, объявленным ООН памятным датам в истории (75-летие Соловецкой школы юнг, 1155-летие зарождения российской государственности, 240-летие получения Петрозаводском статуса города, 870-летие Москвы и др.). Ярким событием 2019 года стал молодежный фестиваль «Морской район Морской столицы» и морской бал, который состоялся 1 ноября 2019 г. в Морском корпусе Петра Великого. Во время бала председатель Российско-туниского делового совета Т. В. Садофьева, председатель Российского творческого союза работников культуры А. Н. Константинов и директор фестиваля «МОРФЕСТ» А. К. Урядов провели ритуал открытия историко-образовательного проекта «Морской регион державы Российской», посвященного столетию исхода эскадры русского флота из Крыма и Севастополя. Молодые люди из всех регионов России, победившие в различных номинациях этого проекта, приняли участие в итоговой конференции в Севастополе в сентябре 2020 года в рамках традиционного морского молодежного фестиваля «МОРФЕСТ»-2020<sup>278</sup>.

---

<sup>278</sup> Подробнее см. здесь: URL: <https://www.morfest.net/info/istoriya-festivalej/>

Другими, успешно себя зарекомендовавшими фестивалями, нацеленными на сохранение морского наследия, являются:

- Фестиваль морского флота в Арктике в г. Архангельске (организаторы — Арктический морской институт имени В. И. Воронина — филиал ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова», Архангельский филиал ФГУП «Росморпорт» при поддержке Правительства Архангельской области, администрации города Архангельска);
- Фестиваль исторических судов «Водная ассамблея» в г. Калининграде (организатор — Музей Мирового океана), который является частью обширной программы по сохранению морского наследия России и мероприятием, повышающим интерес к истории российского судостроения и мореплавания<sup>279</sup>;
- Международный кинофестиваль «Море Зовет!» (инициаторами и организаторами фестиваля являются Международная ассоциация общественных организаций ветеранов ВМФ и Арктическая Академия наук при поддержке Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга)<sup>280</sup>;
- Ораниенбаумский морской фестиваль (ОМФест) с регатой парусных кораблей «Orange Race» в Ломоносове и Санкт-Петербурге на берегу Финского залива и др.

Министерство обороны России проводит фестиваль морских фильмов «Виват, Россия!». Один из таких тематических фестивалей («Мы из подплава!») стартовал в столице Тихоокеанского флота г. Владивостоке. Главные задачи фестиваля напрямую связаны с популяризацией идей гражданственности, патриотизма и служения Родине (организаторами телекинофорума являются Главное военно-политическое управление Вооруженных Сил Российской Федерации, Союз

<sup>279</sup> См.: «Водная ассамблея» приглашает! // Веб-сайт Музея Мирового океана. — URL: <https://world-ocean.ru/ru/sobytiya-i-vystavki/sobytiya/1862-vodnaya-assambleya-priglashaet> (дата обращения 25.12.20).

<sup>280</sup> См.: сайт Международного кинофестиваля «Море Зовет!» — URL: <https://www.seafest.info/> (дата обращения: 25.12.20).

моряков-подводников ВМФ России, Центральная военно-морская библиотека г. Санкт-Петербурга и Севастопольская морская библиотека имени М. П. Лазарева)<sup>281</sup>. А во Владивостоке ежегодно проходит, ставший традиционным, международный фестиваль «Человек и море», посвященный телевизионным программам и морской документалистике (организаторами фестиваля являются Всероссийская государственная телерадиокомпания (ВГТРК) и ГТРК «Владивосток» при поддержке администрации Приморского края и администрации города Владивостока). Впервые этот фестиваль стартовал в 1967 году в Калининграде, а в 2009 году эстафету принял Владивосток, после того как ВГТРК и ГТРК «Владивосток» возобновили ежегодное проведение мероприятия во Владивостоке. На протяжении многих лет фестиваль «Человек и море» представляет собой одно из самых ярких событий в развитии морской документалистики<sup>282</sup>. Подобные фестивали способствуют популяризации истории флота и развитию яхтенного туризма.

Важную роль так же выполняют образовательные фестивали и конкурсы, нацеленные на сохранение наследия посредством его изучения и освоения. Среди них успешно себя зарекомендовали Всероссийский конкурс юношеских исследовательских работ имени В. И. Вернадского, Международный молодежный историко-образовательный конкурс «Морское наследие России» и др. На конкурсе имени В.И. Вернадского работы, связанные с морским наследием, готовятся как на естественно-научном направлении (науки о Земле: география, ландшафтоведение, метеорология и др.; науки о водоемах: гидрология, гидрография, океанология, гидробиология и т.д.; охрана природы и окружающей среды; инженерные исследования и др.),

---

<sup>281</sup> См.: Во Владивостоке встретили участников VIII всероссийского фестиваля фильмов морской тематики «Виват, Россия!» // tvzvezda. — URL: <https://tvzvezda.ru/news/forces/content/a0e56a97f8e7e5be167fd4ef3bdd14dd8b1048b5b09251949eab0ebd238a52b> (дата обращения: 25.12.20).

<sup>282</sup> См.: Во Владивостоке пройдет фестиваль о море // Сетевое издание PRIMPRESS. — URL: <https://primpress.ru/article/40997> (дата обращения: 25.12.20).

так и на гуманитарном направлении (история: человек и событие<sup>283</sup>; военная история<sup>284</sup>; археология (подводная археология))<sup>285</sup>. А в 2020 году успешно зарекомендовал себя Международный молодежный историко-образовательный конкурс «Морское наследие России», посвященный памятным событиям — 75-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне, 100-летию исхода эскадры Черноморского флота из Крыма и Севастополя, а также ряду круглых дат в истории русского флота (конкурс проводится по инициативе Российско-туниского делового совета при поддержке Совета Федерации федерального собрания Российской Федерации, Россотрудничества, Института Наследия и Фонда сохранения исторического и культурного наследия имени А. А. Манштейн-Ширинской)<sup>286</sup>.

Учитывая, что подготовка к празднованию памятных дат и знаменательных юбилеев связана с обращением к истории и памяти о событии, морские памятные даты российского флота служат актуализации и популяризации морского наследия, реставрации имеемых и созданию новых памятников. Например, в 2020 году крупными памятными датами были:

- 75-летие Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов;

---

<sup>283</sup> См.: В Москве подвели итоги Всероссийского конкурса юношеских исследовательских работ имени В. И. Вернадского // Веб-сайт Института Наследия. — URL: [http://heritage-institute.ru/?tribe\\_events=v-moskve-podveli-itogi-vserossijskog](http://heritage-institute.ru/?tribe_events=v-moskve-podveli-itogi-vserossijskog) (дата обращения: 25.12.20).

<sup>284</sup> Завершился XXVII Всероссийский конкурс юношеских исследовательских работ имени В. И. Вернадского // Веб-сайт Института Наследия. — URL: [http://heritage-institute.ru/?tribe\\_events=itogi-xxvii-vserossijskogo-konkursa-yunosheskih-issledovatel'skih-rabot-im-v-i-vernadskogo-podveli-onlajn](http://heritage-institute.ru/?tribe_events=itogi-xxvii-vserossijskogo-konkursa-yunosheskih-issledovatel'skih-rabot-im-v-i-vernadskogo-podveli-onlajn) (дата обращения: 25.12.20).

<sup>285</sup> См.: Конкурс имени В. И. Вернадского. — URL: <http://vernadsky.info/info/> (дата обращения: 25.12.20).

<sup>286</sup> Подведены итоги конкурса «Морское наследие России» // Веб-сайт Института Наследия. — URL: [http://heritage-institute.ru/?tribe\\_events=podvedeny-itogi-konkursa-morskoe-nasledie-rossii](http://heritage-institute.ru/?tribe_events=podvedeny-itogi-konkursa-morskoe-nasledie-rossii) (дата обращения: 25.12.20).

- 250-летие Чесменского морского сражения (1770 г.);
- 200-летие открытия экспедицией Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева Антарктиды (1820 г.);
- 275-летие со дня рождения выдающегося российского флотоводца, адмирала Ф. Ф. Ушакова (1745 г.);
- 300-летие сражения при Гренгаме, в котором российский гребной флот одержал победу над шведским парусным флотом, последнего сражения Северной войны (1720 г.);
- 100-летие исхода Черноморского («белого») флота из Крыма и Севастополя (1920 г.);
- завершающий год Декады биоразнообразия, провозглашенный ООН (2011–2020 гг.), и др.

Следует сказать, что начало систематическому изучению вопросов сохранения морского наследия было положено в октябре 2010 года. В Санкт-Петербурге впервые в истории нашей страны состоялась международная научно-практическая конференция «Проблемы изучения и сохранения морского наследия России». В работе конференции, организованной Музеем Мирового океана совместно с членами Ассоциации морского наследия, приняли участие свыше трехсот отечественных и зарубежных специалистов из 14 стран<sup>287</sup>. Регулярно вопросы морского наследия стоят в повестке дня научных конференций, проводимых Северным (Арктическим) федеральным университетом имени М. В. Ломоносова<sup>288</sup>, Центром морских исследований МГУ имени М. В. Ломоносова, который регулярно проводит Международные научно-практические

<sup>287</sup> Проблемы изучения и сохранения морского наследия России : Материалы Первой Международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г.). — Калининград : Терра Балтика, 2010. — С. 5.

<sup>288</sup> См.: История изучения и освоения Арктики — от прошлого к будущему : сборник материалов научной конференции с международным участием / сост. А. В. Гавзов, П. А. Раменский; Сев. (Арктич.) федер. университет имени М. В. Ломоносова. — Архангельск : ИПЦ САФУ, 2012. — 342 с.

конференции на тему «Морские исследования и образование»<sup>289</sup>. В этом ряду стоят регулярные «Елагинские чтения», проводимые РГАВМФ, «Полярные чтения», проводимые Арктическим и антарктическим научно-исследовательский институтом и филиалом Музея Мирового океана — ледоколом «Красин», другие научные и образовательные учреждения. Эти конференции-чтения, как правило, тематические. Например, прошедшие в РГАВМФ 2020 году «Десятые Елагинские чтения» были посвящены сражениям Российского императорского флота<sup>290</sup>, а «Полярные чтения» — 200-летию открытия Антарктиды<sup>291</sup>.

В последние годы наибольшее внимание было уделено сохранению военного и морского наследия России, появившегося в ходе Великой Отечественной войне 1941–1945 годов. Указом Президента Российской Федерации от 9 мая 2018 года № 211 «О подготовке и проведении празднования 75-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов»<sup>292</sup> наряду с подготовкой праздничных мероприятий и оказанием помощи ветеранам Великой Отечественной войны в решении вопросов их социальной защиты было обращено внимание на принятие мер, направленных на сохранение и пропаганду военно-исторического наследия, приведения в поря-

<sup>289</sup> См.: Труды IX Международной научно-практической конференции «Морские исследования и образование (MARESEDU-2020)», Москва, 26–29 октября 2020 г. Сборник трудов конференции («Центр морских исследований МГУ имени М. В. Ломоносова»). — М.: ООО «ПолиПРЕСС», 2020. — 253 с.

<sup>290</sup> *Мозговой С. А.* Сражения Российского императорского флота // Морской сборник. — 2021. — 3. — С. 94–95.

<sup>291</sup> См.: Историю освоения Антарктиды, отраженную в почтовых марках, проследили на «Полярных чтениях» / Веб-сайт Института Наследия. — URL: [http://heritage-institute.ru/?tribe\\_events=na-polyarnyh-chteniyah-2020-prosledili-istoriyu-osvoeniya-antarktity-otrazhyonnuyu-v-pochtovyh-markah](http://heritage-institute.ru/?tribe_events=na-polyarnyh-chteniyah-2020-prosledili-istoriyu-osvoeniya-antarktity-otrazhyonnuyu-v-pochtovyh-markah) (дата обращения: 25.12.20).

<sup>292</sup> Указ Президента Российской Федерации от 09.05.2018 г. № 211 «О подготовке и проведении празднования 75-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов» // Веб-сайт Президента России. — URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/43034> (дата обращения: 25.12.20).



док воинских захоронений и мемориальных комплексов, а также необходимости оказания содействия всем задействованным в поиске и захоронении останков воинов, погибших при защите Отечества. Сотрудники Института Наследия вместе с ветеранами Великой Отечественной войны, Вооруженных Сил и юнармейцами участвовали во всероссийской акции «Горсть памяти», торжественная церемония которой по передаче земли с захоронений советских воинов, погибших во время Великой Отечественной, проходила в Центральном музее Вооруженных сил России в Москве. Также была передана земля с могил моряков из городов Морской славы. Затем кистеты с землей с могил советских воинов были заложены в гильзы артиллерийских снарядов и с воинскими почестями установлены в историко-мемориальном комплексе «Дорога памяти» в парке «Патриот» в Подмоскowie<sup>293</sup>.

В ходе подготовки и празднования юбилея Победы были проведены научно-практические конференции (в Центральном музее Вооруженных Сил 26 мая 2020 года прошла международная научно-практическая конференция, посвященная 75-летию Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. «Великая Победа: история и современность» и опубликованы ее материалы<sup>294</sup>; 20 ноября 2020 года в городе воинской славы Полярный Мурманской области

---

<sup>293</sup> Руководитель Центра военного и морского наследия принял участие во Всероссийской акции «Горсть памяти». Веб-сайт Института Наследия. — URL: [http://heritage-institute.ru/?tribe\\_events=rukovoditel-czentra-voennogo-i-morsk](http://heritage-institute.ru/?tribe_events=rukovoditel-czentra-voennogo-i-morsk) (дата обращения: 25.12.2020 г.).

<sup>294</sup> «Великая Победа: история и современность». Материалы международной научно-практической конференции, посвященной 75-летию Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. «Великая Победа: история и современность». В двух частях. – М., ЦМВС, 2020; Мозговой С. А. Город воинской славы Туапсе в Великой Отечественной войне // Великая Победа : история и современность. Материалы международной научно-практической конференции, посвященной 75-летию Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. «Великая Победа : история и современность». Часть 2. — Москва : ЦМВС РФ, 2020. — С. 63–70.



Рис. 59. Акция «Горсть памяти» в знаменном зале Центрального музея Вооруженных Сил

проведена научно-практическая конференция «Научные встречи в Полярном» по теме «К 75-летию Победы в Великой Отечественной войне. Северный флот в 1941–1945 гг.»<sup>295</sup> и др.), опубликованы монографии, сборники конференций<sup>296</sup> и сотни научных статей<sup>297</sup>,

<sup>295</sup> См: В Мурманской области состоялась онлайн-конференция «Научные встречи в Полярном» // Веб-сайт Института Наследия (30.11.2020). — URL: [http://heritage-institute.ru/?tribe\\_events=v-murmanskoj-oblasti-sostoyalas-onlajn-konferenciya-nauchnye-vstrechi-v-polyarnom](http://heritage-institute.ru/?tribe_events=v-murmanskoj-oblasti-sostoyalas-onlajn-konferenciya-nauchnye-vstrechi-v-polyarnom) (дата обращения: 25.12.20).

<sup>296</sup> К 75-летию Победы в Великой Отечественной войне. Северный флот в 1941–1945 гг. Материалы VI научно-практической конференции «Научные встречи в Полярном». — Полярный, ЗАТО Александровск Мурманской области : Опимах, 2021. — 120 с.

<sup>297</sup> См.: Мозговой А. В. Инженерно-строительные войска Северного флота в наступательной операции «Вест» и после нее. — М. : Институт Наследия, 2019 — 118 с., ил.

выпущен атлас «Дорогами воинской славы»<sup>298</sup> и др. Профильный журнал Министерства обороны «Морской сборник» ввел специальную рубрику «75-летие Великой Победы» и опубликовал серию статей и документов по действиям флота в годы войны.

Ряд научных и общественных учреждений и организаций организовывали и активно участвовали в мероприятиях, посвященных 250-летию Чесменского морского сражения. В Российском государственном архиве Военно-Морского Флота 31 января 2020 года были проведены Десятые Елагинские чтения на тему «Сражения Российского императорского флота»<sup>299</sup>. На Чтениях было обращено внимание на неудовлетворительно содержащийся и разрушающийся Чесменский обелиск из белого мрамора, находящийся в левобережной части Дворцового парка Гатчины, а также предложено в соответствии с морской традицией нескольким новым боевым кораблям присвоить имена в честь знаменитого Чесменского сражения и его героев<sup>300</sup>.

В РГАВМФ были изучены документы об истории создания в конце XIX — начале XX в. памятника русским морякам — храма Святого Георгия в местечке Мерсенджик близ Чесмы<sup>301</sup>. Сотрудники Центра военного и морского наследия Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва совершили экспедицию на место сражения в г. Чесму

---

<sup>298</sup> Дорогами воинской славы. 1941–1945. Атлас. — Москва — Минск : Роскартография, Белкартография. — 2020. — 288 с.: карт., ил. (См. Приложение 2. Флот дорогами воинской славы (отдельные памятники морской славы)).

<sup>299</sup> Елагинские чтения. Сборник статей. Вып. X / Федеральное архивное агентство ; Российский государственный архив Военно-Морского Флота. — СПб. : Анима, 2020. — 180 с., ил.

<sup>300</sup> Мозговой С. А. «Чесменское сражение. К 250-летию» // Елагинские чтения. Сборник статей. Вып. X / Федеральное архивное агентство ; Российский государственный архив Военно-Морского Флота. — СПб. : Анима, 2020. — С. 6–17.

<sup>301</sup> Мозговой С. А. Наследие Чесмы // Морской сборник. — 2020. — 11. — С. 82–88.



**Рис. 60.** Акватория Чесменской бухты. Фото С. А. Мозгового

(Турция), где была изучена акватория и побережье, артефакты, хранящиеся в местном музее, опубликованы материалы исследования с предложениями о сохранении морского наследия России, образовавшегося в результате Первой архипелагской экспедиции 1769–1774 годов и ее кульминации — выдающегося Чесменского сражения<sup>302</sup>. Необходимо также разработать проект создания мемориального комплекса в память о погибших моряках. Общественное движение «За адмирала Спиридова!» выступило одним из организаторов памятных мероприятий на родине адмирала Г. А. Спиридова в селе Нагорье Переславского района Ярославской области и вышло с инициативой о присвоении улиц ряда городов имени прославленного адмирала, за создание музея на его родине, съемку фильма и другие формы увековечивания памяти о российском флотоводце.

Памятные мероприятия, посвященные 250-летию Чесменского сражения, организовали и провели у Чесменской колонны Ека-

<sup>302</sup> Мозговой С. А. 250 лет Чесменскому сражению // Морской сборник. — 2020. — 9. — С. 77–84.



**Рис. 61.** В музее Чесмы. Фото С. А. Мозгового

терининского парка Царского Села члены Санкт-Петербургского Морского собрания, а ветераны Военно-Морского Флота Тверской области — у памятника героя Чесмы лейтенанта Дмитрия Ильина в деревне Застижье Лесного района Тверской области.

Санкт-Петербургское Морское собрание отчеканило серебряную медаль «В память 250-летия Чесменской битвы»<sup>303</sup>, которой награждаются государственные, военные, политические и общественные деятели, внесшие значительный вклад в создание и развитие ВМФ России<sup>304</sup>. По своему дизайну она напоминает государственную на-

<sup>303</sup> Медаль «В память 250-летия Чесменской битвы» утверждена Геральдическим советом при Президенте Российской Федерации и поставлена на Федеральный геральдический учет 30 июля 2020 года под № 851. (Прим. авт.)

<sup>304</sup> Медаль «В память 250-летия Чесменской битвы» // Веб-сайт Санкт-Петербургского Морского собрания. — URL: <http://morskoesobranie.ru/article/cd5d59/medal-v-pamyat-250-letiya-chesmenskoi-bitvi> (дата обращения: 25.12.20).





**Рис. 62.** Почетный караул ярославских кадет-спиридовцев у могилы адмирала Г. А. Спиридова в храме Преображения Спаса в селе Нагорье

граду Российской империи — медаль «В память сожжения при Чесме турецкого флота», учрежденную именным указом императрицей Екатериной II 23 сентября 1770 года, данным Адмиралтейств-коллегии: «Желая изъявить Монаршее Наше удовольствие находящемуся теперь в Архипелаге Нашему флоту, за оказанную им тамо 24 и 25 прошедшего Июня важную Нам и Отечеству услугу победою и истреблением неприятельского флота, Всемилостивейше повелеваем Мы Нашей Адмиралтейской Коллегии учинить находящимся на оном чинам предписанные Морским Уставом за флаги, за пушки, взятые корабли и прочее награждения, кто какое потому имел случай заслужить; сверх же того жалуем Мы еще всем находившимся



**Рис. 63.** Памятник адмиралу Г. А. Спиридову в с. Нагорье.  
Фото С. А. Мозгового

на оном во время сего счастливого происшествия, как морским, так и сухопутным нижним чинам серебряные, на сей случай сделанные медали и соизволяем, чтобы они в память того носили их на голубой ленте в петлице»<sup>305</sup>, которой награждались чины, морские и сухопутные, участвовавшие в Чесменской битве 24 июня 1770 года<sup>306</sup>.

На лицевой стороне медали погрудное изображение императрицы вправо, с ниспадающими на плечи локонами, в короне и мантии и надпись: «В память 250-летия Чесменской битвы», а на оборотной

<sup>305</sup> Полное собрание законов Российской Империи, собрание 1. — СПб. — Т. 19., № 13512.

<sup>306</sup> Петерс Д. И. Наградные медали России второй половины XVIII столетия. — Москва : Интерпресс, 2004. — С. 74–79.





Рис. 64. Медаль «В память 250-летия Чесменской битвы» (аверс)



Рис. 65. Медаль «В память 250-летия Чесменской битвы» (реверс)

стороне медали на первом плане четыре русских военных корабля, вверху надпись: «БЫЛЬ», а внизу даты: «1770–2020».

28 января 2020 года в Штаб-квартире Русского географического общества в Санкт-Петербурге состоялось торжественное заседание Полярной комиссии РГО, посвященное 200-летию открытия ледового континента Первой русской антарктической экспедицией под руководством Фаддея Беллингаузена и Михаила Лазарева. В рамках меро-

приятия прошла церемония гашения почтового художественного блока, посвященного 200-летию открытия Антарктиды, презентация книг и выступление полярников<sup>307</sup>. На базе Арктического и антарктического научно-исследовательского института в Санкт-Петербурге (ААНИИ) в мае 2020 года прошла Международная научно-практическая конференция «Полярные чтения — 2020», посвященная истории научного исследования полярных стран. Она была приурочена к 200-летию открытия Антарктиды русской экспедицией под командованием Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева и 100-летию ААНИИ<sup>308</sup>. Морское наследие, связанное с открытием и исследованиями Антарктиды, как, впрочем, и опыт морской деятельности в целом, нашло свое отражение в филателии. Почтовые марки и конверты отражают историю открытия, научно-технические способы освоения, основные образы и символы Антарктиды, ее флору и фауну. Они являются художественно-документальными свидетельствами, отражающими все ценное и уникальное в исследованиях Антарктиды и одновременно характеризуют территориальные претензии того или иного государства на Южный материк. Таким образом, почтовые материалы выполняют историко-познавательную, мемориальную, коммерческую, популяризаторскую и явную политическую — геополитическую функции, опирающиеся на приоритет морского и научно-технического могущества. 200-летие открытия Антарктиды отметили научными конференциями и выставками и в других городах России.

100-летие эвакуации армии генерала Врангеля и Черноморского флота, получившее название «Русский исход», отмечалось под эги-

<sup>307</sup> Гашение почтового блока, презентация книг, выступление полярников, 28.01.2020 // Веб-сайт Русского географического общества. — URL: <https://www.rgo.ru/ru/article/gashenie-pochtovogo-bloka-prezentaciya-knig-vystuplenie-polyarnikov> (дата обращения: 25.12.20).

<sup>308</sup> Историю освоения Антарктиды, отраженную в почтовых марках, проследили на «Полярных чтениях» 27.05.2020 // Веб-сайт Института Наследия. — URL: [http://heritage-institute.ru/?tribe\\_events=na-polyarnyh-chteniyah-2020-prosledili-istoriyu-osvoeniya-antarktidy-otrazhyonnyu-v-pochtovyh-markah](http://heritage-institute.ru/?tribe_events=na-polyarnyh-chteniyah-2020-prosledili-istoriyu-osvoeniya-antarktidy-otrazhyonnyu-v-pochtovyh-markah) (дата обращения: 25.12.20).



Рис. 66. Почтовый блок «К 200-летию открытия Антарктиды»

дой и при координации Федерального агентства по делам Содружества Независимых Государств (Россотрудничество), создавшего Организационный комитет из представителей научного сообщества, деятелей культуры и общественности. В Санкт-Петербурге, Москве, Севастополе, Туапсе и других городах прошли конференции и выставки, подготовлены научные публикации, посвященные военному и морскому наследию «Русской эскадры»<sup>309</sup>. Наиболее представительная Международная историко-просветительская конференция «Судьба Русской эскадры: корабли и люди» прошла под сенью исторического Андреевского Военно-морского флага с крейсера «Георгий Победоносец» 21–22 ноября 2019 года в Центральном военно-морском музее имени императора Петра Великого в г. Санкт-Петербур-

<sup>309</sup> В Севастополе и Туапсе прошли конференции, посвященные 100-летию исхода Русской армии и флота // Веб-сайт Института Наследия. — URL: [http://heritage-institute.ru/?tribe\\_events=v-sevastopole-i-tuapse-proshli-konferenczii-posvyashhyonnye-100-letiyu-ishoda-russkoj-armii-i-flota](http://heritage-institute.ru/?tribe_events=v-sevastopole-i-tuapse-proshli-konferenczii-posvyashhyonnye-100-letiyu-ishoda-russkoj-armii-i-flota) (дата обращения: 25.12.20).



**Рис. 67.** Участники Международной историко-просветительской конференции «Судьба Русской эскадры: корабли и люди».

*Фото — Габриеле Лентини*

ге. Ее организаторами выступили Центральный военно-морской музей имени императора Петра Великого, Свято-Троицкая Александро-Невская Лавра, Фонд сохранения исторического и культурного наследия имени А. А. Манштейн-Ширинской при содействии Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва. Участники конференции обсудили события, связанные с эвакуацией флота, вопросы сохранения историко-мемориального наследия Русской эскадры, в том числе опыт работы Мемориального центра — Дома Русской эскадры в г. Бизерте, Тунис (Дом А. А. Манштейн-Ширинской)<sup>310</sup>.

<sup>310</sup> См.: Судьба Русской эскадры : корабли и люди. Материалы Международной историко-просветительской конференции «Судьба Русской эскадры : корабли и люди» (Санкт-Петербург, 21–22 ноября 2019 г.) / науч. ред. и сост. С. А. Мозговой. — М. : Институт Наследия, 2020. — 90 с., ил.



Рис. 68. Андреевский флаг в ЦВММ



Рис. 69. Памятник морякам Русской эскадры на кладбище в Бизерте.  
Фото С.А. Мозгового



Исторический опыт деятельности Военно-Морского Флота сохраняется в истории флота, истории военно-морского искусства, в военно-морских музеях, библиотеках<sup>311</sup>, а также благодаря изучению соответствующих курсов в военно-морских учебных заведениях, архивах (РГАВМФ, филиале Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации — архиве Военно-Морского Флота в г. Гатчине), литературе, кинематографе и др. Частично этой задаче также служат другие атласы (морские атласы) и путеводители. К ним в полной мере относятся «Национальный атлас Арктики», в котором представлены объекты историко-культурного наследия в Арктике<sup>312</sup>, атлас «Дорогами воинской славы»<sup>313</sup>, где представлены памятники военного и морского наследия, и др. Подобные атласы представляют собой картографические издания, снабженные тематическими картами с описанием событий и памятников. Поэтому сохранению морского наследия будет способствовать подготовка специализированного атласа «Морское наследие России» (см. Приложение № 2)<sup>314</sup>.

Мы привели только некоторые примеры, наглядно иллюстрирующие роль и значение научных и общественных форумов, научных организаций и органов военного управления и культуры в сохранении

---

<sup>311</sup> Наиболее крупной и специализированной является Центральная библиотека ВМФ. (*Прим. автора.*)

<sup>312</sup> Национальный атлас Арктики. — М. : Росреестр ; АО «Роскартография», 2017. — 496 с. В разработке и написании раздела культурного, духовного и природного наследия Российской Арктики принимали участие сотрудники Института Наследия П. В. Боярский, А. И. Ельчанинов, И. Б. Барышев, С. В. Гусев, А. Н. Кулиев, А. В. Огороков, А. А. Парамонова и др. (*Прим. автора.*)

<sup>313</sup> Дорогами воинской славы. 1941–1945. Атлас. — Москва — Минск : Роскартография, Белкартография. — 2020. — 287 с. В разработке и написании атласа принимали участие сотрудники Института Наследия А. И. Ельчанинов, С. А. Мозговой, А. А. Парамонова, С. А. Рябов и др. (*Прим. автора.*)

<sup>314</sup> См.: Приложение № 2. Предложения по составлению свода объектов и атласа морского наследия.

морского наследия через призму памяти о прославленных морях и героических событиях флота.

Как уже говорилось в предыдущей главе, все морские города, порты, военно-морские базы и гарнизоны усеяны множеством памятников морякам и кораблям, которые являются важными элементами своеобразного морского историко-культурного ландшафта. А вместе с маяками, гидротехническими сооружениями составляют его доминанту и морской фасад страны.

Сохранению объектов морского наследия предшествует их изучение и описание. В 2011 году сотрудниками Центра морского наследия были разработаны методические «Опросные листы для выявления и описания морского наследия»<sup>315</sup>, которые хорошо себя зарекомендовали на протяжении многих лет и использовались в ряде историко-культурных экспедиций (Приложение № 6)<sup>316</sup>.

Для сохранения историко-культурной целостности морских исторических городов и портов необходимо строго следовать культурно-ландшафтному принципу. Для нас важны не только фасады зданий, имеющих морскую историю и их декор, но и то место, которое они занимают в историко-культурном и природном ландшафте и городской среде, красивые морские пейзажи, открывающиеся из окон этих зданий. К сожалению, этот принцип пока не стал доминирующим и часто нарушается застройщиками. Примером может служить нарушение вида на море и порт из Дворца культуры моряков (ныне — Городской Дворец культуры г. Туапсе<sup>317</sup>), который долгие

---

<sup>315</sup> Мозговой С. А., Филин П. А. Опросные листы для выявления и описания морского наследия. Утверждены решением Ученого совета Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва. — М. : Институт наследия, 2011.

<sup>316</sup> Приложение 6. Опросные листы для изучения объектов морского культурного наследия.

<sup>317</sup> Городской Дворец культуры был построен в 1932–1937 гг. на средства «Совтанкера». В годы Великой Отечественной войны здание было разрушено и полностью восстановлено только в 1961 году. (Прим. автора.)





**Рис. 70.** Городской Дворец культуры Туапсе. Фото С. А. Мозгового

годы был лучшим Дворцом культуры на Черноморском побережье. Дворец культуры моряков является объектом культурного наследия регионального значения. Из его окон и крыльца в прежние годы открывался прекрасный вид на Морской бульвар и порт. Однако в 2000-е годы перед зданием были построены большие коммерческие сооружения, которые закрыли вид на приморский пейзаж. Этого можно было бы избежать, если бы в реестр объекта наследия, кроме предмета охраны самого здания, были бы внесены ландшафтные характеристики, связанные с соответствующей охранной зоной и пейзажем, открывающимся из окон здания.

Однако культурно-ландшафтный принцип необходимо соблюдать не только применительно к историческим зданиям, являющимся памятниками. Целесообразно стремиться к сохранению исторической среды и вокруг морских музеев. Это означает, что вокруг музеев



Рис. 71. Дворец культуры моряков Туапсе.  
Объект культурного наследия



Рис. 72. «Максимка». Бывалый матрос показывает на море. Туапсе



**Рис. 73.** Городской Дворец культуры Туапсе закрыт новыми строениями... *Фото С. А. Мозгового*

должна быть максимально сохранена историческая атмосфера со старыми зданиями и памятниками архитектуры и т. д. Необходимо, чтобы градостроители и архитекторы согласовывали с дирекцией музеев любые новые строительные проекты в пределах нескольких сот метров. Иначе вокруг уникальных музеев (а все морские музеи уникальны) будет вырастать чуждая среда из современных высоток и многоэтажек, как это произошло рядом с Музеем Мирового океана, где напротив главного здания музея было снесено старинное здание, а вместо него построен современный жилой дом. Были и попытки захвата территории музея другими застройщиками с целью коммерческого возведения высотного здания на набережной р. Преголь и в ущерб созданию культурной музейно-выставочной среды. А в Туапсе Музей обороны города обложен столами кафе «Вареничная».

К морскому (речному) наследию так же относятся волоки, которые давно перестали выполнять свою изначальную связующую «перевалочную» функцию между бассейнами разных рек, но сохранили научный интерес для объяснения водных путей коммуникации

народов (например, из «варяг в греки»), освоения и приращения Руси — России новыми территориями (Сибирь и Дальний Восток), а также имеют историко-культурную и туристскую ценность. Волоки по праву можно считать объектами культурного наследия исторического речного ландшафта. Тема морских (приморских) и речных ландшафтов становится все более актуальной, потому что позволяет увидеть красоту морских ландшафтов, понять историю освоения родной страны и закрепить образ героев-первопроходцев в исторической памяти народа.

Особое презентационное место среди морских ландшафтов занимают образы морского фасада страны. Как правило, морской фасад представляет собой наиболее яркие природные и культурные объекты побережья и морских городов. Красивейшие исторические морские фасады в нашей стране имеют Санкт-Петербург (город-герой Ленинград), города-герои Севастополь, Новороссийск, Мурманск, города воинской славы Кронштадт, Архангельск, Владивосток, Выборг, Полярный, Таганрог, Туапсе и др. Сохранению их исторического облика способствует статус, туристская привлекательность и активно развивающаяся индустрия туризма. Особенно положительно на сохранение объектов культурного наследия влияет статус объекта Всемирного наследия ЮНЕСКО.

В целях сохранения объектов культурного наследия (включая морские объекты) было создано Агентство по управлению и использованию памятников истории и культуры (АУИПИК). Например, в оперативном управлении АУИПИК находятся 14 из 19 фортов Кронштадта (три Южных, шесть из семи Северных (кроме № 4), а также «Константин», «Риф», «Обручев», «Тотleben» и «Павел I»). Форты — уникальные инженерные сооружения, реставрация и сохранение которых требует больших усилий. Они имеют большие перспективы развития в интересах туризма<sup>318</sup>.

<sup>318</sup> «Культнаследие и АУИПИК» // Санкт-Петербургские ведомости. № 204 (6802) от 10.11.2020.

К сожалению, имеют место случаи утраты наследия. Таким негативным примером служит разграбленный Северный форт № 6, на котором злоумышленники спилили старые ограждения, демонтировали пушки и другое старинное (антикварное) военно-морское имущество<sup>319</sup>. А ведь это Кронштадтский форт — памятник федерального значения и объект всемирного наследия ЮНЕСКО<sup>320</sup>. Он был построен в период 1855–1870 гг. знаменитым фортификатором Э. К. Тотлебенom и позже доработан инженером К. Я. Зверевым. В ходе многих войн форт защищал Кронштадт — Санкт-Петербург (Петроград, Ленинград), а в 60-х годах XX века стал испытательной базой одного из старейших в России институтов (НИИ «Гидроприбор»), разработчиков вооружения для Военно-Морского Флота<sup>321</sup>. Причем при наличии объективных средств контроля, которые следят за передвижением плавсредств в Финском заливе, найти похитителей было несложно. Для этого нужна только ответственность и добросовестное выполнение обязанностей правоохранительными органами.

В настоящее время по поручению Президента Российской Федерации В. В. Путина в историческом городе реализуется проект «Остров фортов», который нацелен на развитие Кронштадта в качестве города-музея. Проект предполагает создание на территориях общей площадью более 100 га, прилегающих к Каботажной гавани, нового городского кластера образовательной и рекреационной направленности с комфортными общественными пространствами, в том числе благоустроенной набережной, музейно-парковым ком-

<sup>319</sup> См.: Один из кронштадтских фортов растаскивают по частям. Среди прочего исчезли пушки // Фонтанка.Ру. — URL: <https://www.fontanka.ru/2018/10/28/036/> (дата обращения: 25.12.20); *Послянова А.* Загадочные стражи морей. — URL: <https://www.spb.kp.ru/daily/26909.7/3954011/> (дата обращения: 25.12.20).

<sup>320</sup> Форт является объектом Всемирного наследия ЮНЕСКО с 1990 г. и с 2001 г. признан памятником федерального значения. (Прим. автора.)

<sup>321</sup> Примечание : О краткой истории Форты № 6 см: Топчий Л. Веб-сайт Фонтанка.Ру. — URL: <https://www.fontanka.ru/2018/10/28/036/> (дата обращения: 25.12.20).

плексом, выставочным центром, социальными, научными, образовательными и другими объектами. Здесь создается первый и самый большой в России парк, посвященный Военно-Морскому Флоту<sup>322</sup>. Сохранению военного и морского наследия также служит создание Военно-патриотического парка культуры и отдыха Вооруженных Сил Российской Федерации Западного военного округа «Патриот». Целью создания парка является сохранение исторического наследия города-порта Кронштадт, привлечение молодежи и подрастающего поколения к идее патриотизма, создание функционального туристского центра<sup>323</sup>.

Отдельной многоплановой темой являются морские фортификационные сооружения. Наследие фортификационных сооружений отражено в истории их создания и роли в защите страны с морских направлений, обороне портов, военно-морских баз и морских коммуникаций. Структурно оно представлено следующим образом:

- история создания (дата создания, наименование, место, автор, архитектор и т. п.);
- архитектура фортификационных сооружений;
- военно-историческая эволюция долговременной фортификации, ее принадлежность;
- архитекторы, инженеры, строители, военачальники (морские начальники и т. п.);
- мероприятия по восстановлению и сохранению (реставрация, консервация и т. д.);
- музеефикация и возможности использования фортификационных сооружений в современных условиях;
- популяризация морского фортификационного наследия, использование в туристских проектах, информационно-просветительская, научная и издательская деятельность.

---

<sup>322</sup> См.: О проекте. Веб-сайт Кронштадт — остров фортов. — URL: <https://xn--80aiqmelqc4c.xn--p1ai/about/> (дата обращения: 25.12.20).

<sup>323</sup> См.: Парк «Патриот» в Кронштадте. — URL: <https://patriot-park.ru/> (дата обращения: 25.12.20).



Недавно СМИ сообщили о создании историко-археологического музея-заповедника на Охтинском мысе в С.-Петербурге. Координатор Архнадзора К. Михайлов, выступая на Совете по развитию гражданского общества, предложил создать на этой территории археологический музей. Ведь на Охтинском мысе сохранились стены древних крепостей. Эту идею поддержал Президент России и дал поручение представить предложения по музею-заповеднику на Охтинском мысе. По словам вице-президента Союза архитекторов С.-Петербурга С. Гайковича, проект предполагает восстановление бастионов крепости Ниеншанц и создание музея, в котором будут располагаться тематические залы, посвященные находкам эпохи неолита, а также отдельным событиям средневековой истории. На месте бывшей Охтинской верфи предлагается воссоздать гавань с реплика-ми исторических кораблей<sup>324</sup>.

Особую тревогу ученых, деятелей культуры и общественности так же вызывают вопросы состояния и сохранения морских памятников и мемориалов. Беспокоят как утраты, так и проблемы, связанные с восстановлением и сохранением.

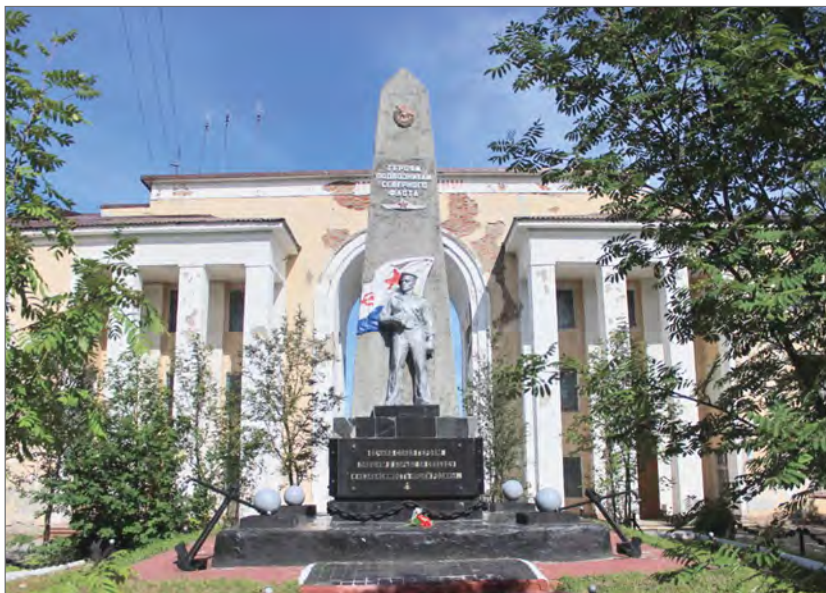
Эти проблемы связаны как с нехваткой средств на ремонт (например, героям-подводникам Северного флота в Полярном), так и заключаются в преступно-халатном отношении к сохранению (например, памятник героям-подводникам Северного флота в Лиинахамари).

В сентябре 2020 года жители Мурманской области и военные моряки были потрясены кощунственным актом вандализма в отношении памятника героям-подводникам Северного флота, посвященного прорывам подводников в гавань Лиинахамари в годы Великой Отечественной войны (находился по адресу: Мурманская область,

---

<sup>324</sup> Смирнова С. Поплывет ли хрустальный корабль. Станет ли Охтинский мыс петербургской Тройей? // Российская газета — Санкт-Петербург. № 33(8384) от 17.02.2021. — URL: <https://rg.ru/2021/02/17/reg-szfo/v-peterburge-na-ohtinskom-mysu-predlozhili-otkryt-arheologicheskij-muzej.html> (дата обращения: 18.02.21).





**Рис. 74.** Памятник подводникам Северного флота, г. Полярный

Печенгский район, п. Лиинахамари, мыс Лодейный). На разрушенном 14 сентября 2020 года памятнике были обнаружены следы троса и следы тягача.

Памятник был создан моряками-подводниками 42-й бригады подводных лодок Северного флота в 1972 году (автор В. С. Сухов) на территории соединения в честь героев-подводников Великой Отечественной войны. Монумент представлял из себя фрагмент боевой рубки подводной лодки и стелу, олицетворяющую перископ. На фронтальной части стелы помещено изображение ордена Красного Знамени, ниже — барельефное изображение командира подводной лодки у перископа, а также барельеф с изображением моряков-североморцев. Он был установлен на высокой сопке, под которой находятся остатки фашистских укреплений. По данному факту региональная прокуратура возбудила уголовное дело по части 1 статьи 214 УК РФ — вандализм.



**Рис. 75.** Памятник героям-подводникам Северного флота в Лиинахамари

Следует отметить, что после передислокации 42-й бригады ПЛ шефство над памятником взяла войсковая часть 2292 ФПС РФ, которая в 2005 году была сокращена. В 2015 году в соответствии с распоряжением председателя по культуре и искусству Мурманской области «Памятник героям-подводникам Северного флота, посвященный прорывам подводников Северного флота в гавань Лиинахамари в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.», был отнесен к выявленным объектам культурного наследия.



**Рис. 76.** Памятник героям-подводникам Северного флота после обрушения

По данным Росреестра, участок земли, на которой до уничтожения находился памятник, принадлежит государству, но был сдан в аренду на 49 лет компании, зарегистрированной в Никосии (остров Кипр). Разрушению памятника способствовала его оценка экспертом, который в своем заключении написал об отсутствии архитектурно-художественной ценности объекта, мол, памятник не отвечает «предназначению, как символа глубокого уважения мужеству, отваги и героизму героев-подводников Северного флота и их вкладу в дело освобождения Отечества от немецко-фашистских захватчиков в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.». Однако такое заключение не соответствует действительности. Место для памятника было выбрано здесь, так как эта сопка на мысе была немецким опорным пунктом, который захватили советские морские десантники. Памятник был поставлен на сопке, на территории соединения подводных лодок неслучайно. Во-первых, это памятник подводникам, а потому его место в соединении подводников, и, во-вторых, он был поставлен на сопке, что делало его видимым по всей акватории. Для подводников, которые регулярно возлагали венки и цветы к памят-

нику, проводили памятные героико-патриотические мероприятия, памятник представлял и представляет святую ценность. К нему с трепетом относились все жители Лиинахамари, отдавая дань уважения героям-подводникам Великой Отечественной войны. Однако субъективное заключение эксперта, давшего отрицательное заключение о том, что включение выявленного объекта в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) не обосновано, повлекло за собой халатные и преступные действия лиц, которые обязаны были поставить памятник на учет и обеспечить сохранность. Этот случай выявил несколько проблем. Это вопросы постановки на государственный учет памятников на территории воинских частей и закрытых объектов, ответственности и компетентности экспертов и органов культуры<sup>325</sup>.

Представляется, что органам культуры совместно с органами военного управления вместе с поисковиками и волонтерами необходимо регулярно и на плановой основе осуществлять мониторинг состояния памятников советским воинам, организовывать экспедиции по местам боев с задачей по уходу и содержанию в должном состоянии памятников. Увековечивание памяти российских и советских моряков, известных флотоводцев, героев морских сражений, исследователей морей и кораблестроителей, всех тех, кто крепил боевую мощь отечественного флота, является важнейшей заботой органов культуры, военного управления и ветеранских организаций, государственной задачей по патриотическому воспитанию молодежи. Содержанием этой работы также является поддержание в должном состоянии старых мемориалов, некрополей и захоронений, уход за могилами и отдавание воинских почестей прославленным

---

<sup>325</sup> Мозговой С. А. Действия Северного флота в операции «Вест» в ходе Петсамо-Киркенесской стратегической наступательной операции и проблемы сохранения памятникам североморцам // К 75-летию Победы в Великой Отечественной войне. Северный флот в 1941–1945 гг. Материалы VI научно-практической конференции «Научные встречи в Полярном». — Полярный, ЗАТО Александровск Мурманской области : Опимах, 2021. — С. 68–78.

морякам. Эта мемориальная работа проводится в морских городах, на флотах и в гарнизонах, о чем регулярно сообщают центральные СМИ и флотская печать. А российские военные корабли при посещении иностранных флотов включают в программу визита посещение могил соотечественников, погибших на чужбине и возложение венков. Но наряду с ответственным подходом многих должностных лиц и энтузиастов, пониманием ими государственной и общественной значимости увековечивания памяти о воинах, в ряде мест еще можно встретить заброшенные, неухоженные или разрушенные памятники российским морякам. Совсем недавно к таким негативным примерам можно было отнести 7-й и 8-й участки историко-мемориального Никольского кладбища в Санкт-Петербурге, о чем писал в «Клуб адмиралов» и в «Морской сборник» ветеран флота П. Д. Чагин. Многие могилы здесь заброшены и разрушены. Например, на могиле участника Цусимы контр-адмирала И. И. Чагина была «спилена решетка, разрушен фундамент, утрачен мраморный крест»<sup>326</sup>. Подобные факты постоянно тревожат флотскую общественность, о чем идут обращения в различные инстанции. Ранее так же тревогу били известный флотский ученый, директор РГАВМФ В. Г. Смирнов и генеральный директор Морского литературно-художественного фонда имени Виктора Конецкого Т. В. Акулова-Конецкая по поводу захоронения известного флотоводца, управлявшего Морским министерством в 1876–1880 гг., адмирала С. С. Лесовского (1817–1884), которое находится в неприглядном состоянии. В 2016 году они организовали проведение ремонтных работ (на кладбище Воскресенского Новодевичьего монастыря в Санкт-Петербурге) на могиле выдающегося военно-морского историка, директора Гидрографического департамента Морского министерства (1881–1885), полного генерала флота Ф. Ф. Веселаго (1817–1895), с целью подготовки к его 200-ле-

<sup>326</sup> Обращение П. Д. Чагина к председателю Клуба адмиралов адмиралу флота В. И. Куроедову от 21.02.2019 г. Архив «Морского сборника». Также см.: Чагин П. Д. Кто вспомнит героя Цусимы? // Санкт-Петербургские ведомости. 21 ноября 2018 г. № 217 (6326).



тию (8 апреля 2017 г.). А на Смоленском кладбище был отремонтирован памятник бывшему начальнику Архива Морского министерства тайному советнику В. Г. Чубинскому. Таким образом, мы видим, что для приведения могил российских моряков в порядок нужна историческая память, чувство сыновьего долга и неиссякаемая воля и гражданская ответственность.

Российское федеральное, а также муниципальное законодательство определяют порядок создания и содержания захоронений, включая те, которые отнесены к объектам культурного наследия. Основными правовыми актами для проведения этой работы являются Закон РФ от 14 января 1993 г. N 4292-1 «Об увековечении памяти погибших при защите Отечества», Федеральный закон от 25 июня 2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», а также законодательные акты субъектов федерации и муниципальных образований, например, в Санкт-Петербурге — это Положение о порядке создания и содержания мест погребения и деятельности кладбищ в Санкт-Петербурге, утвержденное постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 07.03.2006 г. № 210 «Об организации похоронного дела в Санкт-Петербурге».

Однако действие Закона РФ от 14 января 1993 г. № 4292-1 «Об увековечении памяти погибших при защите Отечества» распространяется только на погибших при защите Отечества при выполнении воинского долга или умерших от ран, контузий, увечий или заболеваний, полученных при защите Отечества, или погибших/умерших в плену. Таким образом, действие этого закона не распространяется на людей, умерших своей смертью в мирное время.

Обязанность по уходу за памятниками (ремонт, реставрация) возложена на лиц, ответственных за захоронение. Как правило, это родственники или соответствующие общественные организации. Государство несет ответственность за памятники, которые стоят под его охраной. К ним относятся объекты культурного наследия, а также выявленные объекты. К объектам культурного наследия

(памятникам истории и культуры) народов Российской Федерации (далее — объекты культурного наследия) в соответствии с Федеральным законом относятся объекты недвижимого имущества со связанными с ними произведениями живописи, скульптуры, декоративно-прикладного искусства, объектами науки и техники и иными предметами материальной культуры, возникшие в результате исторических событий, представляющие собой ценность с точки зрения истории, археологии, архитектуры, градостроительства, искусства, науки и техники, эстетики, этнологии или антропологии, социальной культуры и являющиеся свидетельством эпох и цивилизаций, подлинными источниками информации о зарождении и развитии культуры. Эти памятники внесены в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации и находятся под государственной охраной. В реестр включаются объекты, представляющие собой историко-культурную ценность на основании рекомендаций физических и юридических лиц, в отношении которых вынесено заключение государственной историко-культурной экспертизы о включении их в реестр как объектов культурного наследия. Документы, представляемые в орган государственной власти для принятия решения о включении объекта культурного наследия в реестр (ст. 17), и порядок включения объектов культурного наследия в реестр (ст. 18) изложены в упомянутом выше Федеральном законе. Это оформляется приказом департамента культурного наследия города N «О включении выявленного объекта культурного наследия “Могила Петрова Ивана Ивановича” (годы жизни), флотоводца, адмирала, Героя Советского Союза, расположенного по адресу: <...> (указывается кладбище и место на кладбище) в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации в качестве объекта культурного наследия регионального значения (памятника), об утверждении границ его территории и предмета охраны». Так, 13 июня 2017 года на Митрофаньевском кладбище Санкт-Петербурга выявлено место склепа над



могилой вице-адмирала В. М. Головнина и его семьи. В ходе выездного заседания рабочей группы Законодательного собрания по вопросам увековечения памяти, в присутствии прямого потомка семьи — П. А. Головнина, представителя КГИОП, экспертов ИАЦ «Помним всех поименно», произведен осмотр участка и привязка к местности по картам и GPS-координатам, в результате чего выявлено место расположения фундамента семейного склепа Головниных. А 4 марта 2014 г. распоряжением КГИОП № 10-97 в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации в качестве объекта культурного наследия регионального значения включено «Митрофаниевское кладбище (православное и лютеранское) с территорией и зданиями», в том числе и памятное место — склеп над могилой вице-адмирала В. М. Головнина и его семьи. Подобных примеров можно привести множество. Как известно, в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации внесены могилы российских и советских флотоводцев, похороненных на Новодевичьем кладбище в Москве, а также в других городах России.

Практика показывает, что не все морские захоронения могут получить положительное заключение историко-культурной экспертизы и соответственно внесены в госреестр и взяты под государственную охрану<sup>327</sup>. Поэтому ответственность за их содержание лежит на родственниках, общественных военно-морских и ветеранских организациях, специально создаваемых фондах. Но даже тогда, когда могилы внесены в Государственный реестр, долг флотской общественности — это уход за ними. И в российском ВМФ накоплен положительный опыт. Когда Главное командование и ГШ ВМФ находились в Москве, за могилами выдающихся российских и советских флотоводцев были закреплены управления и отделы ГШ ВМФ, со-

---

<sup>327</sup> См.: Приложение № 5. Порядок включения объектов культурного наследия в реестр.

трудники которых регулярно приводили их в порядок. Накануне Дня защитника Отечества, Дня Победы и Дня ВМФ проводились праздничные заседания Военного Совета ВМФ с приглашением ветеранов. Члены Военного Совета ВМФ, ветераны флота и офицеры ГШ ВМФ возлагали венки и цветы на могилы к обелискам флотоводцев и героев на Новодевичьем кладбище в Москве. Эта традиция не утрачена и поныне. Клубы адмиралов в Москве и Санкт-Петербурге, ветеранские организации флотов трепетно относятся к памяти заслуженных моряков. Следует сказать, что флотская общественность при поддержке Главного командования ВМФ и Правительства Санкт-Петербурга восстановили памятник на могиле адмирала И. И. Чагина. Тем не менее представляется, что вопрос достойной памяти прославленных флотоводцев, других категорий моряков, доблестно служивших и отдавших жизнь за Родину, необходимо рассмотреть на одном из Военных советов ВМФ с привлечением флотской общественности, ветеранских организаций, приглашением членов Морского Совета Санкт-Петербурга, сотрудников архивов и ЦВММ. Совместными усилиями необходимо разработать Программу мемориализации морских захоронений<sup>328</sup>. Также этот вопрос целесообразно рассмотреть на Межведомственной комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве РФ. Ведь в настоящее время еще остается в неудовлетворительном состоянии множество захоронений и памятников российских моряков. Например, в Средиземном море в порту Магон (нынешний Маон) на острове Менорка, куда заходили корабли русской эскадры Первой архипелагской экспедиции, сохранились следы пребывания русских моряков, могилы и память о них. Здесь были построены госпиталь для больных и раненых моряков, организовано кладбище, на месте упокоения умерших воинов (известны имена более 170 умерших моряков) впоследствии поставлен обелиск, от которого сохранился лишь фундамент,

<sup>328</sup> Остапенко В. В., Мозговой С. А. К вопросу об увековечении памяти о заслуженных моряках // Морской сборник. — 2019. — № 7. — С. 42–44.

а также склад и другие постройки, следы которых сохранились до сих пор. Среди умерших был и девятнадцатилетний сын адмирала Г.А. Спиридова — Андрей Спиридов, скончавшийся 21 ноября 1769 года и похороненный в греческом храме Св. Николая, ставшем впоследствии католическим в честь Непорочного Зачатия. Могила Андрея и надгробная плита сохранились, а в островном музее есть рисунок итальянского художника Джузеппе Къезы, изображающий похороны юноши. Сейчас группа энтузиастов по инициативе настоятеля храма Св. равноап. Марии Магдалины в Мадриде протоиерея Андрея Кордочкина стремится сохранить российское военно-морское наследие на Менорке. Эту инициативу поддержало Движение «За адмирала Спиридова!» и Центр военного и морского наследия Института Наследия. Печальнее обстоят дела в Чесме, где известно лишь место захоронения русских моряков и храма, а следов осталось крайне мало. Требуется работы по восстановлению некрополей и созданию мемориалов в Маоне, Чесме и других местах героической деятельности русских моряков. А в России нуждается в реставрации Чесменский обелиск (колонна) в Дворцовом парке Гатчины (об этом писал «Морской сборник» в 2019 и 2020 годах)<sup>329</sup>, дом адмирала М. П. Лазарева в Севастополе, рядом с Георгиевским монастырем на мысе Фиолент и другие объекты.

К сожалению, каждый год страна утрачивает объекты культурного наследия, в том числе морского. Это происходит по разным причинам как от природных катаклизмов и естественных процессов (например, разрушается течениями, воздействием агрессивной морской средой, ветрами), так и по причине действий вандалов или не принятых своевременно эффективных мер по охране памятников, как это произошло в сентябре 2020 года в порту Лиинахамари Мурманской области, где был разрушен памятник героям-подводникам

---

<sup>329</sup> См.: Мониторинг объектов морского культурного наследия // Морской сборник. — 2019. — № 12. — С. 5; Мозговой С. А. Наследие Чесмы // Морской сборник. — 2020. — № 11. — С. 82–88.



**Рис. 77.** Чесменский обелиск в Дворцовом парке Гатчины со следами разрушения. Фото С. А. Мозгового



**Рис. 78.** Чесменский обелиск в Дворцовом парке Гатчины, фрагмент.  
*Фото С. А. Мозгового*

Северного флота, посвященный прорывам подводников в гавань Лиинахамари в годы Великой Отечественной войны<sup>330</sup>.

Задача сохранения объектов морского наследия требует их паспортизации и внесения в реестр. Такая работа выполняется по типовому алгоритму для всех историко-культурных объектов (памятников). Однако объекты морского наследия имеют свои специфические особенности. Например, для гидротехнических портовых сооружений желательно знать свойства грунтов на месте их постройки, чтобы прогнозировать их содержание и сохранность. Указать материалы, из которых сделаны портовые сооружения (например, марка цемента и т. д.), продолжительность их службы, расчетные нормы

<sup>330</sup> См.: Круглый стол «Помни войну!» // Морской сборник. — 2021. — №4. — С. 8–9.



**Рис. 79.** Разрушенный дом адмирала М. П. Лазарева в Севастополе

проектирования оснований и заложения фундаментов сооружений (при возможности). Желательно иметь историческую архивную документацию и иные источники строительства и эксплуатации портов и гидротехнических сооружений, историю повреждений и ремонта и т. п.

Специалист в сфере изучения и сохранения морского культурного наследия должен понимать, что порт (по-французски — «дверь») представляет собой сложный комплекс гидротехнических сооружений. В мире насчитывается несколько тысяч исторических портов, в том числе несколько десятков в России. В силу своей морской и речной истории они по праву являются объектами морского наследия и подлежат принятию мер к сохранению. Сложность этой работы состоит лишь в том, что они, как правило, являются действующими и потому находятся в постоянной перестройке и модернизации, что частично (или полностью) влияет на утрату исторических объектов



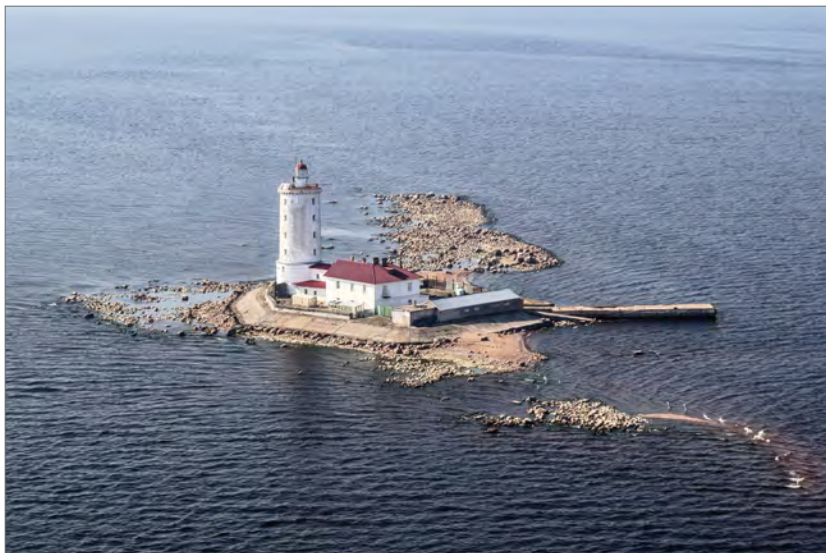
и/или элементов. Для изучения и описания исторических портов в целях фиксации их облика для сохранения предлагаются рекомендации (см. Приложение № 7)<sup>331</sup>.

Богатейший пласт морского наследия — это исторические маяки, излучающие свет, помогающие мореплавателям идти безопасным курсом и часто олицетворяющие собой морской фасад страны (наряду с другими архитектурными сооружениями портов). Маяки — гордость любой страны. Они воспеты во многих художественных произведениях, поэмах, морских рассказах. Неслучайно перед ними испытывает благоговение почти каждый наблюдатель, а моряки наделяли их особой мифологией и даже святостью, называя «Прометейями моря», «Светочами Земли», «Святынями морей», часовыми, стерегущими благополучие мореплавателей, караульными островов и т. п. Сегодня маяки в их классическом виде постепенно уходят в прошлое. Тысячелетиями они служили морякам средством безопасного плавания. Им посвящены сотни научных трудов, учебников, романов, стихов и песен. Только в Англии издано около 70 книг на эту тему, во Франции — более 40, в Германии — более 30. Даже в небольшой Эстонии их издано около десятка. В России с ее огромными морскими просторами — не более пяти (из них три на отдельные акватории и одна — справочного характера). Огромный труд российских гидрографов по строительству и обслуживанию маяков фактически не освещен и нуждается во внимании. Следует учесть и другое обстоятельство. Бывшие республики СССР, в первую очередь прибалтийские и Украина, в последние годы издали несколько книг о маяках, в которых замалчивается или искажается роль российских гидрографов и строителей в создании системы навигационного оборудования на Балтийском, Черном и Азовском морях. Необходимо утвердить в этой области роль и приоритет российских гидрографов» — так охарактеризовало необходимость изучения и описания

---

<sup>331</sup> См.: Приложение № 7. Рекомендации по описанию исторических портов и гаваней.





**Рис. 80.** Маяк Толбухин. Фото В.Н. Глухарева

маяков издательство «Художественная литература», выпустившее замечательный и хорошо иллюстрированный альбом серии «Святые моря» (автор — член Союза журналистов России В. Н. Глухарев, при творческой поддержке члена Союза писателей России Б. П. Агеева)<sup>332</sup>.

Художественный альбом «Святые моря» является образцом собирания и публикации материалов о маяках в современной России. Не случайно в его создании автору помогли прекрасные специалисты — гидрографы, навигаторы, писатели, фотографы, путешественники, имевшие прямое соприкосновение с такой частью российской истории и технической мысли, как маячное дело. Они попытались создать первое в своем роде художественное издание о маяках, наполненное точными документальными сведениями об их характеристиках. Ста-

<sup>332</sup> Глухарев В. Н. Святые моря. Маяки Финского залива. — М. : Художественная литература, 2019. — 240 с.

тья о каждом маяке или створном огне снабжена технической справкой, небольшим рассказом об истории создания маяка, эволюции его навигационного оборудования и обрамлена визуальным рядом, состоящим из фотографий, схем и карт, наиболее полно раскрывающими особенности каждого такого навигационного объекта.

Сегодня техническое состояние и сохранность действующих маяков осуществляется Управлением навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации. Сложнее и печальней судьба складывается у закрытых («погашенных») маяках и навигационных знаках, они разрушаются и утрачиваются. Поэтому необходимо своевременно проводить инженерно-экологические изыскания и исследование температурно-влажностного режима объектов культурного наследия (см. Приложение № 8)<sup>333</sup>. Изучение их состояния, восстановление и сохранение должно стать государственной задачей, на это должна быть нацелена государственная целевая программа. А пока их стремятся сохранить отдельные неравнодушные энтузиасты и морские музеи. Например, в 2020 году Музей Мирового океана взялся за сохранение старого маяка в пос. Заливино на берегу Куршского залива. Ранее музей сохранил легендарный плавучий маяк «Ирбенский».

Предварительное изучение маяков, огней и знаков осуществляется по специальным справочникам «Огни и знаки» и лоциям соответствующих морей, издаваемых Управлением навигации и океанографии Министерства обороны РФ (ранее — Главное управление — ГУНиО МО), а также по материалам морских архивов и исторической литературе. Затем более конкретное изучение и описание осуществляется в ходе экспедиционных полевых исследований (см.: Приложение № 9)<sup>334</sup>.

<sup>333</sup> См.: Приложение 8. Краткая памятка об инженерно-экологических изысканиях и исследовании температурно-влажностного режима объекта культурного наследия.

<sup>334</sup> См.: Приложение № 9. Основные вопросы для полевого обследования маяков в качестве объектов морского культурного наследия.

Особая роль в сохранении действующих маяков принадлежит «маячникам» — маячнослужащим (начальник маяка, инженер, техник). «Отшельцами мира» назвал маячников декабрист и литератор Н. А. Бестужев, восхищаясь их мужеством, терпением и трепетным отношением ко всему живому, пробивающемуся к солнцу среди камней на пустынном побережье моря<sup>335</sup>.

В последнее время популяризации морского наследия во многих странах мира служат суда-реплики, что предполагает создание копии с оригинала. Это достаточно условный термин, потому что replica (англ.) должна представлять собой точную копию, что в настоящее время является задачей практически недостижимой, с одной стороны, из-за утраченных (или частично утраченных) технологий, с другой — ввиду необходимости изготовления судна, соответствующего регистру и современным правилам безопасности плавания. Поэтому создание реплики исторического корабля (судна) — это, как правило, примерная реконструкция, воссоздание по неполным данным. Таким образом, точными копиями они не являются. Тем не менее это слово вошло в морские словари многих стран.

Реплики исторических кораблей (судов) создаются в целях сохранения памяти о кораблях и судоходных маршрутах, на которых совершают морские экспедиции и реконструируют возможности древних морских коммуникаций, судоходства, навигации и морской практики древности и средних веков. Реплика корабля (судна) представляет собой примерную копию существовавшего в определенный исторический период судна (типа судна).

Создание реплик началось в конце XIX века. Среди первых таких плавсредств были корабль викингов «Гокстад» и «Санта-Мария» Христофора Колумба и др. Так, в 1892 году к 400-летию знаменитого плавания и открытия Америки по инициативе испанского правительства была построена первая реплика «Санта-Марии» на кото-

---

<sup>335</sup> Глухарев В. Н. Святые морей. Маяки Финского залива. — М.: Художественная литература, 2019. — С. 17.



**Рис. 81.** Первая копия корабля викингов «Гокстад», построенного в 1892 г. и представленного на выставке в Чикаго в 1893 г.

рой Х. Колумб открыл Америку, а в Норвегии в том же году создали первую копию корабля викингов корабля «Гокстад»<sup>336</sup>, на которых в 1893 году было совершено плавание через Атлантику на всемирную выставку в Чикаго, США<sup>337</sup>. Гонка показала необычайную мореходность корабля викингов, который легко скользил по гребням волн со средней скоростью 9,3 узла, что было значительно быстрее, чем корабль «Санта-Мария» с 6,3 узлами<sup>338</sup>. Хотя из дневников Колумба

<sup>336</sup> «Gokstad» — это корабль викингов конца IX века, ставший саркофагом — могилой для норвежского короля. Он обнаружен в могиле корабля Гокстадхауген на ферме Гокстад в Сандаре (ныне Сандефьорд), Вестфолд-Телемарк, Норвегия и раскопан в 1880 году под руководством Николая Николайсена. (Прим. автора.)

<sup>337</sup> После выставки корабль остался в США и сейчас находится в Женеве, штат Иллинойс. (Прим. автора.)

<sup>338</sup> Rudolf Pörtner : Die Wikinger-Saga. — Düsseldorf / Wien 1971; Rudolf Pörtner : Die Wikinger-Saga. Droemer-Knauer, 1974. — 383 s.



**Рис. 82.** Первая копия каравеллы Колумба «Санта-Мария», построенная в 1893 г., Джексон Парк, Чикаго, Иллинойс. Стерео-открытка 1893 г.

явствует, что эти суда («каравеллы» или «каракки») «хорошо управлялись, были легки на ходу и шли со скоростью 11, 12 и даже 15 итальянских миль (0,8 морских миль) в час»<sup>339</sup>.

Всего в разные годы было построено восемь реплик корабля викингов. Несколько больше построено реплик кораблей Колумба: «Нинья», «Пинта» и «Санта-Мария», хотя наибольшую известность получили четыре реплики<sup>340</sup>.

В силу своего новодела реплики не являются кораблями-музеями, но имеют отдельные черты объекта морского наследия, так как в них воплощены старинные технологии судостроения и опыт эксплуатации. Однако в некоторых странах реплики относят к историческим кораблям и музеефицируют. Изготовление и эксплуатация реплик позволяет исследовать технологию судостроения прежних эпох, ис-

<sup>339</sup> Лучинов С. Легендарная эскадра Колумба // Моделист-конструктор. — 1970. — № 10. — С. 16–21.

<sup>340</sup> Скрягин Л. «Четыре «Санта-Марии» // Моделист-конструктор. — 1966. — № 10. — С. 25–26.; Лучинов С. Легендарная эскадра Колумба // Моделист-конструктор. — 1970. — № 10. — С. 16–21.



**Рис. 83.** Советский врач Ю. Сенкевич во время экспедиции  
(в центре снимка)

пользовать для проведения исторического научного эксперимента мореплавания, а также на морских фестивалях и в кинематографе для съёмки исторических художественных фильмов и для картинки в документалистике.

Отметим, что со временем после научного эксперимента и благодаря собственной уникальной истории и приобретения всемирной или общенациональной известности, реплики, созданные для изучения и сохранения наследия, связанного с опытом мореходства, становятся объектами морского наследия и занимают достойное место в музеях. Такими музейными экспонатами стали корабли викингов, плот «Кон-Тики» и папирусная лодка «Ра-II», которые были переданы в Музей Кон-Тики в Осло, Норвегия. К сожалению тростниковая лодка «Тигрис», построенная для изучения торговых и миграционных контактов между Месопотамией (современный Ирак) и Индской цивилизацией (территория нынешнего Пакистана и Индии) и пока-





Рис. 84. Действующая копия российского исторического фрегата «Штандарт»

завшая приемлемые мореходные качества, в 1978 году была сожжена в знак протеста против войн, разгоревшихся в районе Красного моря и Африканского Рога. Тур Хейердал показал, что дальние плавания через океан были технически возможными для человека эпохи неолита. Впоследствии эти выводы неоднократно подтверждались его последователями. Знаменательно, что в составе международных экспедиций на «Ра-1» и «Ра-2» участвовал наш соотечественник — советский врач Юрий Сенкевич<sup>341</sup>.

<sup>341</sup> См.: Анохин Г. И. Крутые маршруты Тура Хейердала. — М.: ИКАР, 2007. — 218 с., ил.; Сенкевич Ю. А. На «Ра» через Атлантику. — Л.: Гидрометеиздат, 1973. — 192 с.: ил.; Сенкевич Ю. А. В океане «Тигрис». — М.: Советская Россия, 1982. — 240 с., ил.; Сенкевич Ю. А. С Хейердалом через Атлантику. О силе духа в диких условиях. — М.: Алгоритм, 2017.



Лидером в создании судов-реплик являются США, заметный всплеск их строительства наблюдается в Китае, Россия же по числу судов-реплик пока занимает 14 место в мире<sup>342</sup>.

Каждая реплика — уникальное явление, несущее мощный просветительский и идеологический заряд, несущее воспитательно-патриотическую функцию, рассказывающую о морской истории и славе страны. Поэтому они могут быть активно использованы (а в ряде стран так и происходит) на официальных государственных и международных мероприятиях. Кроме собственно научных, патриотических и политических функций, они выполняют социальные функции: помогают вовлечь морское наследие в социокультурный оборот, прививают молодежи любовь к флоту, способствуют профориентации, способствуют воспитанию морской культуры, созданию рабочих мест и социальной реабилитации.

В России постепенно нарабатывается опыт создания кораблей-реплик. Наиболее известными из них являются фрегат «Штандарт», поморская ладья «Святитель Николай» и др. Однако существуют проблемы с эксплуатацией этих судов по причине конфликта между современными требованиями безопасности плавания и способами строительства и эксплуатации древних судов, которые строили наши предки. Судам-репликам зачастую проблематично выйти в море. Их просто не пускают. Для преодоления конфликта и запрета необходимо найти разумный компромисс, подобно тому, как это было сделано в других странах. Необходимо создать специальные правила и/или специальные регистры для регистрации исторических судов. Например, в некоторых странах реплики юридически приравнены к историческим судам и подпадают под законы о морском наследии. Подобный закон было бы полезно и выгодно принять в России. Таким

<sup>342</sup> Толмачёв А. К. Реплики исторических судов — элемент национального морского наследия, многоаспектность использования. Мировой опыт и российские проблемы // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России : Материалы Первой Международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г.). — Калининград : Терра Балтика, 2010. — С. 323–330.

образом, в России необходима законодательная работа, направленная на закрепление в системе права морского наследия и внесение изменений в правила регистрации исторических судов и реплик<sup>343</sup>.

Следует также отметить, что отдельные реплики были созданы не в целях функционального предназначения в качестве плавсредства, а в виде крупной демонстрационной модели для музеев.

Ключевыми направлениями сохранения морского наследия являются развитие сети морских музеев, архивов, библиотек и коллекций, капитальное строительство новых морских музеев, модернизация уже существующих, поддержка проектов ведомственных и региональных музеев, изучение и использование опыта морских музеев других стран, создание судов-реплик и совершение научно-исследовательских и историко-культурных экспедиций по следам русских морских экспедиций, в том числе в форме научного эксперимента.

В связи с этим остро стоит вопрос о необходимости на всех уровнях (федеральном, региональном и местном) иметь план комплексных мероприятий по совершенствованию системы охраны объектов морского культурного наследия. Это могут быть планы комплексных мероприятий по совершенствованию системы охраны объектов культурного наследия, в которых отдельной графой (таблицей) могут быть выделены объекты морского наследия (прежде всего, в морских исторических городах (поселениях)).

Сохранение морского наследия ставит в повестку дня умелую организационно-управленческую и производственно-технологическую деятельность, которая в свою очередь предполагает умелую организацию проведения научно-исследовательских (в том числе экспедиционных) и научно-практических работ, знание методов и обладание

---

<sup>343</sup> Толмачёв А. К. Реплики исторических судов — элемент национального морского наследия, многоаспектность использования. Мировой опыт и российские проблемы // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России : Материалы Первой Международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г.). — Калининград : Терра Балтика, 2010. — С. 329.

навыками консервации и реставрации объектов морского, прежде всего, подводного культурного наследия. Специалист, безусловно, должен знать теорию и практику изучения и сохранения культурного и природного наследия, историю, теорию и методику музейной практики и коллекционирования, историю возникновения, развития и функционирования музеев и учреждений музейного типа, формы и средства музейной коммуникации, вопросы просвещения, образования и воспитания музейными средствами. Поэтому подготовка исследователей (специалистов и волонтеров) в области изучения и сохранения морского культурного наследия является важнейшей организационно-методической мерой.

Ввиду актуальности задач изучения и сохранения морского наследия необходимы создание централизованной системы поддержки и развития морских образовательно-воспитательных проектов и разработка методических основ для качественно нового уровня воспитания и образования с целью формирования знаний о морском наследии в единстве с ценностными отношениями к нему, а также обучение практическим навыкам по выявлению, изучению, сохранению и популяризации морского культурного наследия.

Необходимость сохранения морского наследия поставила в повестку дня вопрос о подготовке квалифицированных кадров и в дальнейшем переподготовке и повышении квалификации специалистов по направлению 51.04.04 «Музеология и охрана объектов культурного и природного наследия со специализацией по управлению морским и подводным наследием».

В этих целях предлагаются «Методические рекомендации по подготовке исследователей (специалистов и волонтеров) в области изучения и сохранения морского культурного наследия» (см. Приложение № 10)<sup>344</sup>.

---

<sup>344</sup> См.: Приложение № 10. Методические рекомендации по подготовке исследователей (специалистов и волонтеров) в области изучения и сохранения морского культурного наследия.

Существенную помощь специалистам и волонтерам в выявлении, изучении, фиксации, документировании и паспортизации объектов морского культурного наследия окажут также «Опросные листы...»<sup>345</sup> и «Порядок включения объектов культурного наследия в реестр» (см. Приложение № 14)<sup>346</sup>.

Исследователю морского наследия так же надо свободно оперировать основными терминами и понятиями, применяемыми в морской навигации и морской гидрографии. Поэтому они приводятся в приложении № 11 настоящей книги в соответствии с Государственным стандартом СССР, введенным в действие постановлением Государственного комитета СССР по стандартам от 20 декабря 1983 г. № 6391 и не утратившим свое значение<sup>347</sup>.

## 2.4. Проблемы музеефикации морского культурного наследия

В центре внимания данной главы находятся вопросы музеефикации объектов морского культурного наследия, а также предложение рекомендаций по вовлечению объектов морского культурного наследия в социокультурный оборот. Актуальность музеефикации обусловлена значимостью музеев как ведущих интегральных центров исторической памяти, призванных участвовать в нравственно-патриотическом воспитании граждан.

Музеефикация — направление музейной деятельности, заключающееся в преобразовании историко-культурных или природных объектов в музейные объекты с целью максимального сохранения и

---

<sup>345</sup> См.: Приложение № 6. Опросные листы для изучения объектов морского культурного наследия.

<sup>346</sup> См.: Приложение № 14. Порядок включения объектов культурного наследия в реестр.

<sup>347</sup> См.: Приложение 11. Морская навигация и морская гидрография. Термины и определения.

выявления их историко-культурной, научной, художественной ценности<sup>348</sup>. Это определение в полной мере относится к морскому наследию, музеефикация которого — это перевод в музейное состояние объекта морского наследия, а также пополнение морских музеев движимыми предметами морского наследия.

Понятие «музеефикация» употреблял в своих работах Ф. И. Шмит, но утвердился этот термин в советском музееведении после Великой Отечественной войны в период ширококомасштабных работ по реставрации историко-культурного наследия и организации музеев-заповедников. В этот период принято было выделять две формы музеефикации: «под музей», т. е. использование памятника под экспозиции и музейные службы, и «как музей», то есть превращение памятника в самостоятельный объект музейного показа<sup>349</sup>.

Все большее распространение получает частичная музеефикация, не предполагающая полного изъятия объекта из среды бытования и допускающая выполнение им изначальных функций, например, музеи-храмы и исторические храмы — объекты культурного наследия, непосредственно связанные с историей флота, наглядным примером которых являются Никольский Морской собор в Кронштадте, Николо-Богоявленский собор и Чесменская церковь в Санкт-Петербурге, Свято-Никольский храм и Владимирский собор, в котором находится Усыпальница адмиралов, в Севастополе, Церковь Николая Чудотворца в Таганроге и другие храмы.

Многие из этих храмов выполняли не только религиозную функцию, так как были возведены в память как побед Русского флота, так и поражений. Также обращается внимание на морские храмы и соборы, имеющие мемориальное значение в связи как с победами, так и с трагическими событиями российского флота<sup>350</sup>.

<sup>348</sup> Каулен М. Е. Музеефикация историко-культурного наследия России. — М. : Этерна. 2012. — С. 13.

<sup>349</sup> Шмит Ф. И. Музейное дело. Вопросы экспозиции. — Л., 1929.

<sup>350</sup> Макаров А. И. Морские храмы России // АСADEMIA. Архитектура и строительство. — 2017. — № 4. — С. 7–17.

Одним из первых морских храмов-памятников была церковь Святого Георгия в Чесме, созданная на месте старой греческой церкви по инициативе командующего отрядом русских кораблей в Средиземном море контр-адмирала Н. И. Скрыдлова и при поддержке императора Николая II, выделившего денежные средства на ее восстановление, обустройство, содержание, а также приобретение участка земли.

В июле 1899 года Чесму посетил контр-адмирал Н. И. Скрыдлов и распорядился найти останки павших в Чесменском сражении русских моряков и предать их погребению у церкви Св. Георгия. Православная община Чесменского округа передала в дар контр-адмиралу Скрыдлову права на церковь Св. Георгия в местечке Мессерджик Чесменской бухты, о чем он известил Морское министерство, а то, в свою очередь, императору Николаю II.

В 1899 г. по инициативе командующего Отдельным отрядом судов в Средиземном море контр-адмирала Н. И. Скрыдлова между Главным морским штабом и Министерством иностранных дел началась активная переписка о сооружении памятника русским воинам, павшим в Чесменском сражении, и приобретении подходящего участка земли с кладбищем и часовней Св. Георгия. Сменивший Скрыдлова в этой должности контр-адмирал А. Х. Кригер продолжил деятельность, направленную на увековечивание памяти русских моряков в Чесме. Российский император повелел принять меры к увековечиванию памяти погибших в Чесменском сражении, выделить деньги на приобретение близлежащей территории и ремонт существующей церкви Св. Георгия<sup>351</sup>. Запрашиваемые деньги были выделены в конце декабря 1900 — феврале 1901 гг. двумя траншами. Сначала 35 турецких лир, составляющих по курсу того времени 298 руб. 80 коп., за виноградник, приобретенный близ часовни в Чесменской бухте,

<sup>351</sup> Переписка с МИД и командующими Отдельным отрядом судов в Средиземном море о ходе предпринятых турецким правительством работ по розыску остатков судов, затонувших во время Чесменского сражения в 1770 г.; передаче России чesменским духовенством церкви Св. Георгия // РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 2040. Л. 97–97 об.

с целью включения в общую ограду кладбища с могилами русских моряков<sup>352</sup>. А 21 февраля 1901 г. Минфин выделил 108,84 турецких лир (938 руб. 70 коп.) за охрану часовни и др. расходы<sup>353</sup>. Кроме того, позже императором были выделены средства на восстановление часовни и преобразованию ее в храм-памятник Св. Георгия<sup>354</sup>. Но этому предшествовала длительная переписка между командованием Отдельного отряда судов в Средиземном море, морским агентом в Константинополе, Морским министерством, Министерством иностранных дел и Императорским послом в Константинополе и ходатайства перед Оттоманским правительством об утверждении прав России на церковь и виноградник. Затруднения в переговорах были обусловлены особой позицией Вселенского патриарха и самой Порты, отрицательно относившейся к признанию прав иностранного правительства на владение приморской территорией<sup>355</sup>. Тем не менее трудности были преодолены, и 23 апреля 1907 г., на второй день Пасхи, состоялось освящение храма во имя Святого великомученика Георгия Победоносца. Затем произошли балканские войны и Первая мировая, после которых греческая диаспора Смирны (Измира) и Чесмы, как и других прибрежных регионов Турции, покинула места своего исторического проживания. Постоянными прихожанами хра-

---

<sup>352</sup> О сооружении памятника русским воинам, павшим в Чесменском сражении, и приобретении потребного для сего участка земли с кладбищем и часовней Св. Георгия // РГАВМФ. Ф. 427. Оп. 4. Д. 1313. Л. 1. Л. 2. Л. л. 2 об.

<sup>353</sup> О сооружении памятника русским воинам, павшим в Чесменском сражении и приобретении потребного для сего участка земли с кладбищем и часовней Св. Георгия // РГАВМФ. Ф. 427. Оп. 4. Д. 1313. Л. 15–19.

<sup>354</sup> Церковь Св. Георгия. Моряки отдельного отряда судов в Средиземном море во время панихиды по павшим воинам. 27 июля 1899 г. // РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 2040. Л. 88.

<sup>355</sup> Переписка с МИД и командующими Отдельным отрядом судов в Средиземном море о ходе предпринятых турецким правительством работ по розыску остатков судов, затонувших во время Чесменского сражения в 1770 г.; передаче России чесменским духовенством церкви Св. Георгия // РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 2040. Л. 97–98 об.



ма были именно местные греки. Церковь опустела и вновь подверглась разрушению, а с ней заброшенными оказались и могилы русских моряков<sup>356</sup>.

Другим храмом-памятником стал храм Спаса-на-Водах в С.-Петербурге. По решению императора Николая II был образован Особый Комитет для сбора средств и создания храма-памятника по увековечиванию памяти всех русских моряков, погибших на потопленных неприятелем кораблях. Незадолго до этого Русско-японская война унесла жизни многих русских моряков. 14 сентября он был заложен, а 31 июля 1911 года освящен. В 1932 году взорван<sup>357</sup>.

Самым большим морским храмом-памятником стал Никольский морской собор в Кронштадте. Его уникальность обусловлена не только величиной (это был самый большой морской храм) и архитектурой, но и тем, что практически весь период с момента постройки по настоящее время, он служил культуре Военно-Морского Флота, был памятником и музеем. Его история является наглядным примером тех проблем, с которыми столкнулись морские храмы-памятники в XX веке.

Никольский Морской собор входит в список памятников Всемирного наследия ЮНЕСКО. Без него немыслим исторический центр Санкт-Петербурга. Одним из главных инициаторов возведения нового храма стал известный проповедник протоиерей Иоанн Кронштадтский. Он говорил: «Величественная церковь охраняла бы и защищала Русь от посягательств иноземцев, так как храм приравнивается к тому же кораблю, которым управляет Господь». В 1897 году ходатайство вице-адмирала Н. И. Казнакова получило высочайшую поддержку, и была открыта подписка добровольных пожертвований на постройку храма.

---

<sup>356</sup> Мозговой С. А. Наследие Чесмы // Морской сборник. — 2020. — № 11. — С. 85–87.

<sup>357</sup> Соловьева Т. В. Предисловие к книге «Храм-памятник морякам». — Санкт-Петербург: Издательство «LOGOS», 1995. — С. 3.

Разработка проекта была поручена архитектору В. А. Косякову, который ранее отличился на ниве строительства морских храмов, в том числе храма в честь покровителя моряков Святителя Николая Чудотворца в Либаве (ныне Лиепая). Одним из условий для составления проекта было требование, чтобы высота купола позволила собору служить ориентиром с моря, а крест морского храма был первым, что бросалось в глаза мореплавателю.

Морской собор был заложен в 1903 году в городе-крепости Кронштадт в честь 200-летия Российского флота. Главным украшением собора стал его главный купол, богато изукрашенный золотыми якорями. Оформление интерьера также было связано с морской тематикой — изображение деталей кораблей, рыб, морских чудовищ. Полы на соле и в алтаре выложены из белого мрамора, в остальной части собора — мозаичные из мелкого разноцветного мрамора, уложенного рисунком в медной оправе с рисунками судов, морских звезд, водорослей, крабов, диковинных рыб.

Поскольку собор изначально задуман был как храм-памятник всем когда-либо погибшим морякам, на внутренних стенах галереи нижнего яруса были закреплены 130 памятных досок из черного мрамора с именами погибших моряков. Еще были 20 досок из белого мрамора с именами погибших священников кораблей. Ковры-дорожки, ведущие от престолов по ступеням солеи, были вышиты вручную женами моряков. Узор из орнаментов и изображений олицетворял жизнь земного и водного царств<sup>358</sup>.

Торжественное освящение Собора во имя Святителя Николая Чудотворца состоялось 10 (23) июня 1913 года в присутствии импе-

---

<sup>358</sup> Морской Собор в Кронштадте 1903–1913. — СПб., 1913. — С. 7–8. Также см.: Морской собор в Кронштадте. — М. : Воентехиздат, 1998. — С. 7–8 (репр. воспр. с краткой исторической справкой о строительстве Морского собора в Кронштадте, составленной в 1913 году архитектором собора В. А. Косяковым, дополнено статьями о его творчестве, об истории собора после 1917 года, о памятных досках 200-летней истории флота, о колоколах собора. Подготовлено ветераном флота капитаном 1 ранга в отставке А. П. Шумским).

раторской семьи. Но свое предназначение храму пришлось выполнять недолго... После революции в 1918 году храм перепрофилировали под гражданские нужды, хотя службы в соборе проводились до 1927 года. Имущество храма было передано в Госфонд, Госбанк, Военно-морской и Русский музеи.

В 1932 году внутреннее убранство храма переоборудовали под кинотеатр имени Максима Горького, а с 1939 года в помещении храма расположился Дом офицеров, инженерная служба которого внесла значительный вклад в сохранение строения. Регулярное обслуживание помогло спасти храм и коммуникации от обветшания. В 1956 году в здании собора обосновались клуб Кронштадтской крепости и концертный зал на 1250 мест с театральной сценой. В 1970 годы население стало активней высказываться за необходимость реставрации этого уникального памятника архитектуры, и руководство Военно-Морского Флота приняло решение провести капитальный ремонт и реставрацию. После этого в 1974 году в соборе открылся филиал Центрального военно-морского музея. Реставрация Морского собора в Кронштадте вернула ему первоначальный облик. В 1975 году это уникальное здание взято под охрану государства как памятник архитектуры. В 1992 году собор приютил Театр Балтийского флота, который из г. Лиенаи перебазировался в город Кронштадт. В 1990-е годы общественность стала поднимать вопрос о необходимости восстановления собора. В 1998 году сотрудником общества «Радонеж» Е. В. Исаковой была завершена большая работа, в результате которой восстановлены тексты и внешний вид мемориальных досок. Помощь оказывали активисты из числа военных моряков. В конце 1990-х годов ветеран Военно-Морского Флота капитан 1 ранга в отставке А. П. Шумский, будучи неравнодушным человеком, выпустил два тома, посвященные морским храмам. В целях восстановления собора он написал десятки писем, обращался ко множеству официальных лиц, стучался во все двери. Об этой инициативе доложили главнокомандующему Военно-Морским Флотом адмиралу флота В. И. Куроедову. В целях изучения вопроса восста-

новления Кронштадтского Морского собора в апреле 2000 года Ленинградскую военно-морскую базу посетила совместная делегация Главного командования Военно-Морского Флота и Русской православной церкви. Стороны пришли к выводу о необходимости объединения усилий по его реставрации и совместному использованию как главного храма-памятника Военно-Морского Флота России в интересах духовно-нравственного и патриотического воспитания военных моряков, членов их семей и жителей Санкт-Петербурга и области. При этом подчеркивалось, что восстановление может быть осуществлено только «всемирно»: флотом, церковью и органами власти всех уровней. Предложения были доложены главному ВМФ адмиралу флота В. И. Куроедову и Святейшему Патриарху Московскому и всея Руси Алексию II (Ридигеру), который благословил возрождение Морского собора в Кронштадте. В 2000 году были подготовлены документы по созданию Организационного комитета, которые завизировали начальники ряда главных управлений МО РФ. Однако военный чиновник Управления делами Минобороны России остановил это начинание, придумав весьма странную причину: «в учредительных документах не указано на каких стульях и за какими столами будут работать члены Оргкомитета по восстановлению Кронштадтского морского собора»... И лишь тогда, когда на собор обратили внимание первые лица государства, начались восстановительные работы. Видимо, это не случайно. Ведь постройка собора была осуществлена при личном участии императора. Руководством страны был создан Международный благотворительный фонд «Кронштадтский Морской собор во имя Святителю Николаю Чудотворца» и к столетней годовщине (2013 год) завершилась реставрация собора, а 28 мая собор был торжественно освящен Патриархом Московским и всея Руси Кириллом (Гундяевым) в присутствии военных моряков и представителей Русской православной церкви, государственных деятелей и высших чинов флота. На следующий день священный синод РПЦ постановил придать собору ставропигиальный статус. С мая 2013 года собор считается главным

храмом Военно-Морского Флота России и центром Военного благочиннического округа Санкт-Петербургской епархии.

Сегодня в музее очень часто можно встретить экскурсии со всех уголков нашей страны, моряков со всех флотов. Теперь многие туристы стремятся попасть на остров Котлин, чтобы своими глазами увидеть грандиозное храмовое зодчество Кронштадта — Морской собор.

В настоящее время история и судьба морских храмов-памятников описана краеведами, искусствоведами и историками. Различные научные аспекты музейной деятельности нашли свое отражение в ряде монографий, диссертационных исследований, научных статей и трудов Ф. И. Шмита, М. Е. Каулен<sup>359</sup>, Т. П. Полякова<sup>360</sup>, К. Е. Рыбака<sup>361</sup>, Т. Ю. Юрeneuveй<sup>362</sup> и др.

Музеефикация морского наследия является одним из способов сохранения объектов культурно-исторического морского наследия и заключается в преобразовании этих объектов в объекты музейного показа с целью максимального сохранения и выявления их историко-культурной, научной и художественной ценности. Весьма точно о роли морских музеев высказалась И. А. Третьякова: «Как органическая часть локального культурного пространства, морские музеи хранят то богатейшее морское наследие, без которого невозможно культурное и морское развитие страны»<sup>363</sup>.

<sup>359</sup> Каулен М. Е. Музеефикация историко-культурного наследия России. — М. : Этерна, 2012. — 432 с., ил.

<sup>360</sup> Поляков Т. П. Музейная экспозиция : методы и технологии актуализации культурного наследия. — М. : Институт Наследия, 2018. — 588 с.

<sup>361</sup> Рыбак К. Е. Теория и практика комплектования музейных фондов : анализ методологической и нормативной базы (1917–1991) / Рыбак К. Е. — М. : Институт Наследия, 2021. — (Серия «Музееведческие очерки»).

<sup>362</sup> Юрeneuve Т. Ю. Музееведение : учебник для подготовки кадров высшей квалификации / Т. Ю. Юрeneuve. — М. : Институт Наследия, 2020. — 440 с., ил.

<sup>363</sup> Третьякова И. А. Музеи Военно-Морского Флота России в XIX–XX вв. : история создания, становления и развития. Автореферат диссертации по истории, на соискание ученой степени канд. истор. наук (специальность ВАК РФ: 07.00.02). — М., 2007. — С. 4.

Вопросам изучения, деятельности и истории морских музеев посвящены работы Е. В. Исаковой, Н. В. Ратозия, Р. Ш. Нехая, С. Ю. Курносова, С. Г. Сивковой, И. А. Третьяковой, П. А. Филина и других исследователей<sup>364</sup>.

Морские музеи сохраняют, фиксируют и представляют морское культурное и природное наследие человека, являясь для него проводником ретроспективной информации. Будучи хранилищами морского культурно-исторического наследия, они привлекают внимание общественности к важным отечественным и мировым ценностям, образовавшимся в результате морской деятельности человека, отражают и документируют различные аспекты морской истории<sup>365</sup>.

Существуют различные подходы к типологии музеев (морских музеев и музеев с морскими коллекциями). Например, С. Ю. Курносов во главу угла ставит доминирующий профиль коллекции. Он пишет: «При всем своем многообразии морские музеи в зависимости от доминирующего профиля коллекции делятся на исторические, технические, естественно-научные и комплексные»<sup>366</sup>. Эти основные классы, в свою очередь, делятся на виды (археологические морские музеи, морские музеи персоналий, военно-исторические морские (как правило, находящиеся в ведении Военно-Морского Флота, чьи коллекции рассказывают о развитии флота как государственного ин-

---

<sup>364</sup> Ратозий Н. В. Революционный крейсер «Аврора» и воспитание трудящихся на его традициях : Дис... канд. ист. наук. — М., 1974; Курносов С. Ю. Становление и развитие морских музеев России : Дис... канд. культур. наук. — СПб., 2003 и др.

<sup>365</sup> См.: Третьякова И. А. Музеи Военно-Морского Флота России в XIX–XX вв. : история создания, становления и развития. Автореферат диссертации по истории, на соискание ученой степени канд. истор. наук (специальность ВАК РФ: 07.00.02). — М., 2007. — URL: <http://cheloveknauka.com/muzei-voenno-morskogo-flota-rossii-v-xix-xx-vv-istoriya-sozdaniya- stanovleniya-i-razvitiya#ixzz6Qh9fsPt2>

<sup>366</sup> Курносов С. Ю. Становление и развитие морских музеев России : Дис... канд. культур. наук. — СПб., 2003.

ститута, его составных частей — флотских объединений и соединений, участие в войнах и морских сражениях прошлого, строительстве и применении отдельных кораблей, героизме моряков и др.).

По мнению М. Е. Каулен, «в результате музеефикации возникают разные виды ансамблевых и средовых музеев», которые «можно разделить на четыре основные группы: музеи-памятники, музеи под открытым небом, эко-музеи и учреждения музейного типа». По нашему мнению, музеефицированные объекты морского наследия могут относиться к этим видам и группам. Так, в результате музеефикации отдельного морского памятника истории и культуры появляется музей-памятник.

Среди морских музеев выделяются военно-морские (ЦВММ с филиалами, Музей истории и боевой славы Каспийской флотилии, Культурно-мемориальный комплекс истории Военно-морского флота, Музей подводных сил России имени А. И. Маринеско<sup>367</sup>), рыболовецкие, подводные и др. Однако есть и универсальные или комплексные. К таким относится Музей морского флота (Москва), Музей Мирового океана (Калининград), Северный морской музей (Архангельск) и др. Вот как об этой универсальности сказала генеральный директор ФГБУК «Музей Мирового океана» С. Г. Сивкова: «Мы пришли на своих кораблях — это значит, что мы технический музей. Мы привезли с собой коллекции раковин морских моллюсков и живых рыб, геологические образцы и морские карты — это значит, что мы естественно-научный музей. Мы собрали рассказы о дальних странах и удивительных народах — это уже этнография. Мы повествуем о морской истории, о том, как строился флот, — значит, мы музей истории. На наших судах сохранены каюты, лаборатории, кубрики — значит, мы музей мемориальный. А еще мы музей ледокольного, военно-морского, рыболовного флотов и даже космонавтики.

---

<sup>367</sup> Два последних только по тематике, так как находятся не в структуре ВМФ, а в ведении гражданских властей Москвы и Санкт-Петербурга. (Прим. автора.)





Рис. 85. Музей Мирового океана

Но главное — сегодня мы говорим вам: «Приходите к нам, удивляйтесь, открывайте мир и себя!»<sup>368</sup>

В Музее Мирового океана создана единственная в стране Набережная исторического флота имени Петра Великого, у причала которой ошвартованы: научно-исследовательское судно-музей «Витязь», подводная лодка 641-го проекта «Б-413», единственное в мире судно космической связи «Космонавт Виктор Пацаев», имеющее музейную экспозицию, единственное в стране рыболовное судно-музей «СРТ-129», плавучий маяк «Ирбенский» и другие объекты. А в филиале музея в г. Санкт-Петербурге ошвартован старейший в мире ледокол «Красин», также являющийся судно-музеем. На судах представлена история исследования и освоения Мирового океана.

В состав музейного берегового комплекса в Калининграде входят музейные корпуса с экспозициями «Мир океана. Прикосновение...» с удивительными аквариумами, коллекциями раковин морских моллюсков и кораллов, геологических и палеонтологических образцов;

<sup>368</sup> Музей. Веб-сайт Музея Мирового океана. — URL: <https://world-ocean.ru/ru/muzej/o-nas> (дата обращения: 25.12.20).



Рис. 86. Карта музейных объектов Музея Мирового океана  
(рис. с веб-сайта ММО)

выставочные корпуса «Морской Кёнигсберг — Калининград» и «Пакгауз», павильон военно-морского центра «Куб воды»; фондохранилище с экспозицией «Глубина», в котором находится глубоководный аппарат «Мир-1» Института океанологии имени П. П. Ширшова РАН и крупнейший в стране скелет кашалота, а также другие объекты и предметы. Музею Мирового океана так же принадлежат возродившиеся памятники архитектуры XIX века: Королевские ворота, в которых разместился историко-культурный центр «Великое посольство», а также Фридрихсбургские ворота с историко-культурным центром «Корабельное воскресенье» и др. Ведется работа по музеефикации исторического маяка в пос. Заливино на Куршском заливе.

Учитывая характер содержания и наполнения архитектурно-ландшафтным, морехозяйственным и бытовым комплексом, который составляет историко-культурный феномен усадьбы, а также достопримечательные места и ансамбли, где обеспечивается сохранение, изучение и популяризация объектов культурного наследия, Музей Мирового океана вполне может иметь статус музея-заповедника<sup>369</sup>.

<sup>369</sup> См.: Статья 26.1. «Музеи-заповедники» Федерального закона «О музейном фонде Российской Федерации и музеях в Российской Федерации».

То же самое можно сказать о Центральном военно-морском музее имени императора Петра Великого в Санкт-Петербурге, располагающегося на земельных участках с расположенными на них достопримечательными местами и ансамблями и имеющего филиалы, состоящие из исторических боевых кораблей, Кронштадтской крепости, музея «Дорога жизни» и многочисленных объектов флотских музеев. Эти два главных и крупных морских музея могут стать первыми морскими музеями-заповедниками в России. При настойчивой и целеустремленной работе морским музеем-заповедником может также стать имеющий уникальную историю и опыт музейной работы — Музей морского флота (г. Москва), который мог бы объединить десятки морских музеев ведомства, находящихся во многих портах России, располагающих богатыми коллекциями и также имеющих уникальную историю.

В настоящее время в России нет морских музеев-заповедников. Однако ряд существующих музеев-заповедников бережно сохраняют морское наследие, которое иногда даже доминирует в общественном сознании и экспозиции. Наглядным примером служит Переславль-Залесский государственный историко-архитектурный и художественный музей-заповедник. Его филиалом является Музей-усадьба «Ботик Петра I» — первый провинциальный музей России, открытый владимирским губернатором И. М. Долгоруковым в 1803 году и ставший филиалом Переславского музея в 1919 году. В нем хранится единственная уцелевшая лодка Петровской потешной флотилии — бот «Фортуна». Комплексность этого музея с точки зрения типологии объектов музеефикации состоит еще в том, что здесь мы видим три музея в одном. Это одновременно музей-усадьба, имеющий, прежде всего, историко-мемориальный характер. Это дворец-музей с комнатой Петра I ансамблевого типа, созданный на основе загородного дворцового ансамбля с примыкающим зданием «Ротонды» для приемов и танцев (ныне — реконструкции исторических балов) с восстановленными и реконструированными историческими декоративными интерьерами. Все вместе включено



Рис. 87. Ботик «Фортуна». Переславский музей

в музей-заповедник, сочетающийся с удивительным миром природы национального парка «Плещеево озеро», где свои первоначальные морские навыки получал молодой царь<sup>370</sup>, а сейчас морскому делу обучаются ребята из военно-патриотического клуба «Моряки Спиридова» и из кадетского корпуса при гимназии Свято-Алексиевской Пустыни<sup>371</sup>. Уникальность этого места и музея для всех, кого интересуют вопросы сохранения морского наследия, состоит в том, что именно здесь в феврале 1722 года Пётр Великий издал специальный указ, которым повелел местным воеводам «беречь остатки

<sup>370</sup> Впервые шестнадцатилетний царь посетил Плещеево озеро в 1688 году. (Прим. автора.)

<sup>371</sup> Полное название «Сухопутный Святого Благоверного Великого Князя Александра Невского Кадетский Корпус Свято-Алексиевской Пустыни» (Прим. автора.)



Рис. 88. Указ Петра I переславским воеводам 1722 г.

кораблей, яхт и галер». Петровские суда собрали под навесы в центре города, на левом берегу Трубежа, составили опись и назначили охрану. К сожалению, пожар 1783 года практически полностью уничтожил детище юного царя. Однако именно с сохранения лодок «потешной флотилии» следует вести отсчет начала музеефикации исторических судов России. Поэтому мы вправе начало морской музеефикации вести с 27 февраля 1722 года<sup>372</sup> и считать этот день Днем рождения морских музеев.

По-своему уникальным является Музей адмирала П. С. Нахимова, являющийся филиалом Государственного историко-культурного

<sup>372</sup> В документе — Указе Императора Петра I можно различить дату — 27 февраля 1722 года (по ст. ст.).



и природного музея-заповедника «Хмелита». Особый импульс созданию музея дало Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 августа 1999 года № 1333-р «О проведении мероприятий, посвященных празднованию в 2002 году 200-летия со дня рождения адмирала П. С. Нахимова», в соответствии с которым был образован организационный комитет по подготовке и празднованию 200-летия со дня рождения адмирала П. С. Нахимова, разработан план основных мероприятий, приуроченных к юбилею, обеспечено финансирование мероприятий. В соответствии с этим распоряжением Правительства<sup>373</sup> были приняты директива главнокомандующего Военно-Морским Флотом и постановление Правительства Смоленской области. В ходе реализации Плана мероприятий были приведены в порядок памятные места, связанные с именем адмирала П. С. Нахимова и, что очень важно, 5 июля 2002 года, в день 200-летия со дня рождения адмирала открыт Музей П. С. Нахимова — филиал Государственного историко-культурного и природного музея-заповедника «Хмелита»<sup>374</sup>. В музее представлены экспонаты, связанные с семьей Нахимовых, и документы биографии уроженца Смоленской области, выдающегося флотоводца, героя Синопского боя и обороны Севастополя адмирала П. С. Нахимова, мемориальные вещи, морские приборы, ордена, муляжи фуражки П. С. Нахимова и его записной книжки, модели кораблей. На территории музея-заповед-

---

<sup>373</sup> «О проведении мероприятий, посвященных празднованию в 2002 году 200-летия со дня рождения адмирала П. С. Нахимова». Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 августа 1999 года № 1333-р // Электронный фонд правовой и научно-технической документации. — URL: <http://docs.cntd.ru/document/901743013> (дата обращения: 25.12.20). Автор настоящей монографии во время службы в Главном штабе ВМФ готовил данное распоряжение Правительства РФ и последующую директиву ГК ВМФ.

<sup>374</sup> Государственный историко-культурный и природный музей-заповедник «Хмелита» был открыт в Вяземском районе Смоленской области в 1990 г. (Прим. автора.)

ника «Хмелита» так же находятся мемориальные нахимовские места: село Городок — место бывшей усадьбы Нахимовых, где родился будущий адмирал и герой Крымской войны П. С. Нахимов, а также погост Спас-Волжинский, в храме которого он был крещен<sup>375</sup>. Таким образом, мы видим, что данный музей с морской коллекцией является одновременно ансамблевым и средовым, здесь представлены музеи-памятники, музеи под открытым небом, экомузей и другие учреждения музейного типа: музей-усадьба, дом-музей, мемориальное кладбище и др.

Прекрасный комплексный музей-заповедник, сочетающий в себе вышеперечисленные формы музеефикации, следует создать в селе Дединово Московской области близ Коломны. По мнению ряда историков, Дединово можно по праву считать родиной отечественного судостроения. Вокруг села стояли дубовые рощи. В старину здесь строились почти все суда, которые плавали по Оке — коломенки, барки, струги. При царе Михаиле Фёдоровиче — корабли для голштинского посольства в Персию. При Алексее Михайловиче в 1667 году начали строить первые большие военные корабли для Каспийского моря, в том числе и первый военный государственный корабль «Орёл». 19 июня 1667 года (29 июня по н. ст.) в Приказе Новгородской чети, имевшем в своем ведении Великий Новгород, Псков, Нижний Новгород, Архангельск, Вологду и другие города как прилегающие к Белому и Ледовитому морям, так и смежные со шведской границей, была сделана запись: «Великий государь царь и великий князь Алексей Михайлович, всяя Великия и Малыя и Белья России самодержец, указал, для посылок из Астрахани на Хвалынское море делать корабли в Коломенском уезде с селе Дединове, и то корабельное дело ведать в Приказе Новгородские Чети, боярину Офонасию Лаврентьевичю Ордину Нащокину, да думным дьяком Гарасиму

---

<sup>375</sup> Филиал «Музей П. С. Нахимова». Веб-сайт Музея-заповедника А. С. Грибоедова «Хмелита». — URL: <https://khemelita.com/o-muzee/muzej-i-filialy/>



Дохтурову да Лукьяну Голосову, да дьяку Ефиму Юрьеву» (публикуется в современной орфографии. — С. М.)<sup>376</sup>.

В селе установлен памятник «Первый военный корабль России». А к 300-летию юбилею Российского флота в 1996 году был реконструирован местный краеведческий музей, один из залов которого посвящен истории судостроения в Дединове. Ежегодно музей принимает сотни туристов из разных городов страны и зарубежья. Также интересная экспозиция по истории строительства кораблей в Дединово создана в местной средней школе.

Усилиями многих энтузиастов, ученых и краеведов Дединово в последние годы превращается в центр изучения русского судостроения XVII–XIX веков. За последние годы в Дединове прошло несколько научно-практических конференций «Дединово — колыбель отечественного флота» (2007, 2009, 2011 и другие годы)<sup>377</sup>. В селе действует историко-культурный центр «Дединово», ставящий своей задачей изучение акватории реки Оки, истории лежащих на ее берегах населенных пунктов. С 2007 года в Дединове работает морской кадетский корпус «Орел», в котором живет, учится, готовится к военной службе более ста юношей со всего Луховицкого района. Корпус размещается в отдельном, прекрасно оборудованном здании, имеет все необходимое оборудование для специального морского образования и физического воспитания кадетов.

В связи с вышеизложенным, автором этих строк 25 июля 2013 года была подготовлена служебная записка о необходимости создания морского музея в Дединове на имя председателя Межведомственной

<sup>376</sup> Висковатов А. В. Краткий исторический обзор морских походов русских и мореходства их вообще до исхода XVII столетия. — СПб. : Тип. Мор. мин-ва, 1864. — 175 с.

<sup>377</sup> Дединовский сборник. Вып. I. Дединово — колыбель отечественного флота. Материалы Всероссийской научно-практической конференции. — Орел, 2007. — 141 с.; Дединовский сборник. Вып. II. Сборник статей III научно-практической конференции «Дединово — колыбель отечественного флота» (с. Дединово, 20 августа 2011 г.). — Рязань, 2012. — 118 с.

комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве РФ адмирала В. А. Попова<sup>378</sup> (см.: Приложение № 12)<sup>379</sup>.

Особое место среди объектов морского культурного наследия занимают исторические и мемориальные корабли и суда<sup>380</sup>, которые в отличие от реплик изначально обладают ценными качествами историзма, аутентичности и богатой историей. Музеефикация исторических судов (кораблей) как образцов материальной культуры является особым и весьма важным направлением деятельности по сохранению морского наследия. Ведь корабль является наиболее ярким объектом материального морского наследия.

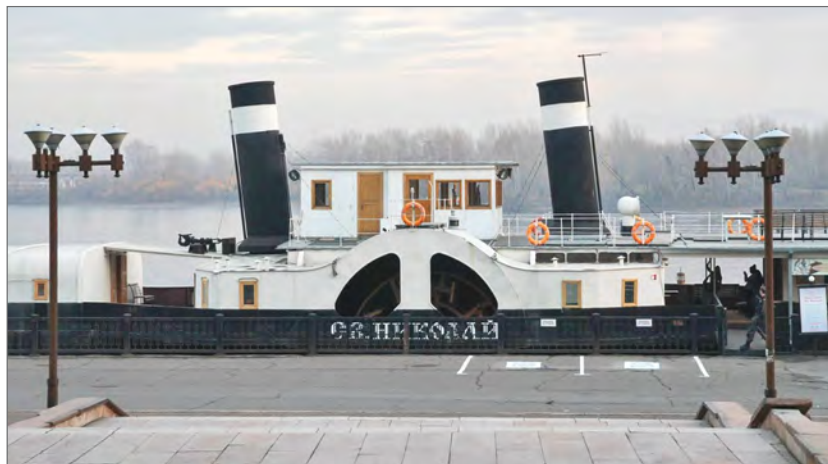
Среди крупных морских держав Россия располагает наименьшим количеством кораблей-музеев. В нашей стране насчитывается около 30 музеефицированных кораблей и судов. Наиболее известными из них являются крейсер «Аврора» (филиал ЦВВМ), ледоколы «Ленин» и «Красин» (филиал ММО), НИС «Витязь» (объект ММО), пароход «Св. Николай» (Красноярск), ледокол «Ангара», корабль-мемориал «Красный вымпел» (бывшая парусно-паровая яхта «Адмирал Завойко», Владивосток), дизельные подводные лодки С-56, Д-2, Б-413 и др. Ведутся работы по музеефикации атомной подводной лодки К-3 «Ленинский комсомол». В повестке дня вопросы о музеефикации не-

---

<sup>378</sup> См.: Приложение № 12. Служебная записка С. А. Мозгового председателю Межведомственной комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации адмиралу В. А. Попову о необходимости создания в селе Дединово морского музея (25 июля 2013 года). *Архив автора.*

<sup>379</sup> См.: Приложение № 12. Указ. соч.

<sup>380</sup> Мировой опыт сохранения мемориальных судов обобщили и проанализировали: Мельников Р. М. Корабли-памятники // Человек, море, техника, 87 : Сб. статей. — Л. : Судостроение, 1987. — С. 301-321; *Меньшиков В.* Российские суда-копии // Морской флот. — 1997. — № 8. — С. 43-44; *Мозговой С. А.* История подводного флота СССР в Великой Отечественной войне в музейных объектах и филателии // Нептун. — № 6. — 2013. — С. 54-59; *Синицын Е. Д.* Подводные лодки-мемориалы за рубежом // Судостроение. — 1996. — № 8-9. — С. 56-58 и др.



**Рис. 89.** Пароход-музей «Св. Николай».  
*Фото Красноярского краеведческого музея*

которых других кораблей и судов. Среди них есть исторические суда, находящиеся в эксплуатации: «Седов», «Крузенштерн», «Коммуна» и другие, которые нуждаются в придании им статуса памятников федерального значения.

Уникальным памятником истории и техники является филиал Красноярского краевого краеведческого музея — пароход-музей «Св. Николай», построенный в 1886 году в Тюмени. Это не только редчайший образец морского наследия, но и судно с интересной историей, отражающей историю родного края и в целом страны. Весьма симптоматично, что на нем 1 июля 1891 года, возвращаясь из путешествия на Восток, совершил краткую поездку цесаревич Николай Александрович Романов, будущий последний император России Николай II. А 30 апреля 1897 года В. И. Ленин и его соратники Г. М. Кржижановский и В. В. Старков отправились на этом пароходе в г. Минусинск, следуя к месту ссылки<sup>381</sup>.

<sup>381</sup> О музей-ледоколе «Ангара» см. — URL: <http://www.ledokol-angara.ru/> (дата обращения: 25.12.20).

В составе Иркутского областного краеведческого музея есть Музей-ледокол «Ангара» — самый старый из сохранившихся ледоколов в мире, которому 7 августа 2020 года исполнилось 120 лет со дня спуска на воду. Ледоколы типа «Ангара» работали на озере Байкал в качестве паромной переправы. Они принимали участие в Русско-японской войне 1904–1905 годов, так как на них через Байкал перевозились войска для формирования и усиления армейской группировки на Дальнем Востоке.

Музеефикация ледокола осуществлена таким образом, что обновленное машинное отделение ледокола остается в рабочем состоянии, сохранен двигатель и машинное отделение судна. Поэтому посетители могут прикоснуться к аутентичным силовым агрегатам судна, сохранившим свой исторический облик. Для более комфортного ориентирования посетителей разработана навигация по судну, установлены информационные таблички с названиями и описанием помещений, судовых механизмов. Здесь в рабочем состоянии сохранился двигатель и машинное отделение ледокола<sup>382</sup>.

Корабли (суда) наиболее активно начинают музеефицироваться в конце XX века. М. Е. Каулен справедливо отмечает, что наш музейный мир очень поздно «озаботился музеефикацией научно-технических и промышленных объектов; это опоздание уже привело к немалым потерям»<sup>383</sup>. «Российское музейное дело, — отмечает она, — подошло к пониманию необходимости выявления, сохранения и комплексной музеефикации индустриальных памятников лишь в 1980-е гг., значительно отставая в этом отношении от многих других стран, хотя сама идея такого подхода зародилась еще в уникальную для российского музееведения пору — 1920-е гг.»<sup>384</sup>

---

<sup>382</sup> Музей-ледокол «Ангара» / Веб-сайт. — URL: <http://www.ledokol-angara.ru/> (дата обращения: 25.12.20).

<sup>383</sup> Каулен М. Е. Музеефикация историко-культурного наследия России. — М. : Этерна, 2012. — С. 332.

<sup>384</sup> Каулен М. Е. Указ. соч. — С. 332.

Первой в нашей стране музеефицированной подводной лодкой стала советская дизель-электрическая торпедная Гвардейская Краснознамённая подводная лодка С-56, установленная в качестве корабля-музея на Корабельной набережной г. Владивостока 9 мая 1975 года, в день 30-й годовщины Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Сегодня С-56 входит в мемориальный комплекс «Боевая слава Тихоокеанского флота» и имеет статус объекта культурного наследия регионального значения<sup>385</sup>. Во время переделки боевого корабля в музей на судоремонтном заводе был разрезан на несколько отсеков корпус подводной лодки, затем отсеки были доставлены к набережной, состыкованы и установлены на берегу на фундамент. Внутренние помещения переоборудованы

<sup>385</sup> В 1942 году подводная лодка в составе отряда ПЛ совершила переход с Тихоокеанского на усиление Северного флота. 6 октября 1942 года С-56 под командованием капитан-лейтенанта Г. И. Щедрина в паре с подводной лодкой С-51 под командованием капитан-лейтенанта И. Ф. Кучеренко вышла по маршруту: Владивосток — Петропавловск-Камчатский — Датч-Харбор (США) — Сан-Франциско (США) — Коко-Соло (США) Панамский канал — Гуантанамо (США) — Галифакс (Канада) — Розайт (Шотландия) — Леруик (Шотландия) — Полярный. Старший на переходе Герой Советского Союза капитан 1-го ранга А. В. Трипольский. За время 153-суточного перехода подводная лодка прошла Тихий океан, Атлантический океан и девять морей: Японское, Охотское, Берингово, Карибское, Саргассово, Северное, Гренландское, Норвежское и Баренцево. Провела в море 67 суток, пройдя 16 632 морские мили, и вошла в состав 2-го дивизиона бригады подводных лодок Северного флота (*Щедрин Г. И.* 17000 опасных миль // Военно-исторический журнал. — 1973. — № 2. — С. 73–78). За годы войны С-56 совершила 8 боевых походов, произвела 13 атак с выпуском 30 торпед, потопив 10 кораблей и транспортов противника (по докладам командира), нанесла серьезные повреждения, несовместимые с живучестью, еще 4 кораблям, на подводную лодку было сброшено свыше 3 тысяч глубинных бомб. Экипажем также выполнено задание по высадке разведывательной группы на норвежское побережье в глубоком тылу противника. 31 марта 1944 года за боевые заслуги лодка С-56 награждена орденом Красного Знамени, а 23 февраля 1945 года ПЛ удостоена гвардейского звания (Журавлёв Е. Гвардейская Краснознамённая подводная лодка «С-56» Тихоокеанского флота // Морской сборник. — 2021. — № 3. — С.75–78).



**Рис. 90.** Гвардейская Краснознамённая подводная лодка С-56

в музей таким образом, что часть механизмов была демонтирована (в кормовой части ПЛ), и вместо нее размещена экспозиция, посвященная подводным силам Тихоокеанского флота. В центральной и носовой части отсеки ПЛ сохранены, в центральном посту сохранен перископ, на стеллажах в первом отсеке, как и положено, размещен торпедный боезапас. Знаменательной особенностью этого корабля-музея является то, что на С-56 ежедневно проходит церемония подъема и спуска Военно-Морского флага СССР (на гюйсштоке поднимается гюйс ВМФ СССР, на флагштоке — краснознамённый гвардейский военно-морской флаг СССР)<sup>386</sup>.

Корабли представляют собой сложный научно-технический памятник, поэтому для их музеефикации разрабатываются специфические приемы к музейному показу. В 1989 году специальным по-

<sup>386</sup> См.: Журавлёв Е. Гвардейская Краснознамённая подводная лодка «С-56» Тихоокеанского флота // Морской сборник. — 2021. — № 3. — С. 75–78.

становлением правительства был создан мемориальный комплекс, посвященный героям-подводникам Великой Отечественной войны, ученым, конструкторам и судостроителям, советская дизель-электрическая торпедная подводная лодка Великой Отечественной войны Д-2 «Народоволец»<sup>387</sup>.

Музейный комплекс был разработан в бюро морской техники ФГУП «ЦКБ МТ Рубин», а на «Балтийском заводе» (г. Санкт-Петербург) проведены работы по музеефикации. В том же 1989 году подводная лодка «Д-2» была установлена в качестве музейного мемориала, а с 1994 года функционирует как подводная лодка-музей. Бывший корабль, а ныне памятник, был приспособлен для осмотра посетителями путем вскрытия отсеков, вырезки палуб и переборок, устройства дополнительных удобных трапов, переходов, площадок для осмотра, организации дополнительной экспозиции в аккумуляторных ямах<sup>388</sup>. В семи отсеках прочного корпуса демонстрируются корабельное вооружение и оборудование, механизмы, системы и устройства, жилые помещения. Особое впечатление производят подлинные образцы вооружения, механизмов и технических средств: торпедные аппараты, оборудование центрального поста, дизели, электромоторы. Так же часть экспозиции расположилась в отдельном здании. Здесь представлена история создания подводной лодки «Д-2» («Народоволец»), ее вооружение и боевой путь, а также показана история развития отечественных подводных лодок с начала XX в., модели ПЛ и другие экспонаты, отражающие боевой путь ряда подводных

<sup>387</sup> Подводная лодка «Д-2» в составе Балтийского флота в годы Великой Отечественной войны совершила четыре боевых похода в 1942 и 1944–1945 гг. продолжительностью 70 суток. Общий же срок ее боевой службы составил 46 месяцев (1.07.1941 — 9.05.1945 г.). Подводники провели 12 торпедных атак, в результате которых был потоплен транспорт (4090 брт), и повреждено одно судно. За годы войны личный состав подводной лодки «Д-2», насчитывавший по штату 53 чел., получил около 400 боевых наград (*Платонов А. В.* Энциклопедия советских подводных лодок. 1941–1945. — СПб. : ООО «Издательство «Полигон», 2004. — С. 90.

<sup>388</sup> *Каулен М. Е.* Указ.соч. — С. 336.





**Рис. 91.** Филиал ЦВММ «Подводная лодка «Д-2» («Народоволец»)»

лодок КБФ. Стены наземного павильона украшены картинами с изображением эпизодов боевой деятельности подводников. Филиал ЦВММ «Подводная лодка «Д-2» («Народоволец») является важным средством историко-патриотического и нравственного воспитания российских граждан и активно используется в учебных курсах подготовки будущих подводников<sup>389</sup>.

Отработанные на музеефикации подводных лодок С-56 и Д-2 методики в дальнейшем частично применялись и на других кораблях. Примером может служить создание подводной лодки-музея Б-396 «Новосибирский комсомолец» на территории парка «Северное Тушино» в Москве<sup>390</sup>. Однако эта подводная лодка в ходе музеефи-

<sup>389</sup> Нехай Р. Ш. Мемориальное наследие Великой Отечественной войны в Центральном военно-морском музее имени императора Петра Великого // Морской сборник. — 2020. — № 9. — С. 90.

<sup>390</sup> Создание в Москве культурно-мемориального комплекса истории Военно-морского флота было осуществлено в соответствии с постановлением Правительства Москвы от 15 апреля 2003 года № 255-ПП «О создании в Москве культурно-мемориального комплекса истории Военно-морского флота». — URL: <https://docs.cntd.ru/document/3644368> (дата обращения: 25.12.20).



**Рис. 92.** Так выглядит один из отсеков ПЛ после музеефикации, Северное Тушино, Москва.

*Фото с сайта «Северные парки». <https://mosparks.ru/>*

кации претерпела столь значительную переделку отсеков, боевых постов, других внутренних помещений, что перестала отражать реальный боевой корабль. В таком музее посетитель никогда не поймет, что из себя представляет настоящая подводная лодка, даже частично не ощутит атмосферу боевого подводного корабля, так как в «отсеках» демонтирована основная часть оборудования, и они превращены в большие просторные залы со стендами, даже издали напоминающие помещения ПЛ. Это пример того, как нельзя поступать с боевым кораблем, особенно с подводной лодкой при музеефикации. Такой музейный корабль перестает быть объектом культурного наследия в полном смысле этого слова. Посетитель должен ощутить дух боевого корабля, поэтому очень важно максимально сохранить его аутентичность. Главным принципом музеефикации боевого корабля должен быть принцип аутентичности, подлинности. А

какие-то стенды общего характера, рассказывающие о флоте, море, кораблях, можно и нужно размещать во вспомогательных зданиях и помещениях на берегу.

Справедливости ради отметим, что не все музеи идут на «разрушение» объекта культурного наследия. Например, в Музее Мирового океана стараются максимально сохранить корабли (суда) в их первоначальном, подлинном виде, не внося конструктивных изменений в такой музей. Подводная лодка-музей Б-413 здесь полностью отражает характер боевого корабля. То же самое можно сказать о советских и российских подводных лодках в других странах. Например, в морском музее Зеебрюгге (Бельгия) много лет была советская дизельная подводная лодка Б-21 (Б-821) «Брянский комсомолец». Она также не подверглась конструктивным переделкам и в целом передавала аутентичную атмосферу подводной лодки. Для посетителей здесь демонстрировались фильмы о морских походах и сражениях, сопровождаемые звуками взрывов глубинных бомб и скрежета минрепов, а также фильмы о действиях советских подводников в годы холодной войны, которые сопровождались звуками стреляющих торпед и акустикой моря.

Недостатки экспозиции здесь были связаны не с конструктивными изменениями, а с ошибками наименования корабля<sup>391</sup>, плохим уходом за корпусом и внутренними помещениями, неадекватной презентацией отдельных экспонатов. Экспозиция здесь была оформлена с нарушением исторической объективности, грубо искажены морские традиции советского флота и морской культуры, что проявлялось в плохом содержании корабля и низкой морской культуре сотрудников музея. Кругом была ржавчина, грязь, а на переборках

---

<sup>391</sup> В экспозиции указывалось, что экспонируется дизельная подводная лодка Б-143 проекта 641 (также в музейных буклетах указывалась U-480, а на деле позже выяснилось, что в музее Зеебрюгге находится ПЛ Б-21 (Б-821) «Брянский комсомолец» из 4-й эскадры подводных лодок Северного флота. А ПЛ Б-143 закончила свою службу во Владивостоке и за рубеж не продавалась. (Прим. автора.)



**Рис. 93.** Советская дизельная подводная лодка Б-21 (Б-821) в морском музее Зеебрюгге, Бельгия, 2009 г. *Фото С. А. Мозгового*

красовались советские агитационные политические плакаты, приклеенные прямо к переборкам, чего никогда не было ни на одном военном корабле советского и российского Военно-Морского Флота, так как вся наглядная агитация, корабельные таблицы и инструкции обязательно должны размещаться на стендах, которые в свою очередь аккуратно крепятся к переборкам. Манекены, изображающие моряков, были одеты в смешанную форму одежды, не соответствующую форме одежды советского и российского флота.



**Рис. 94.** Экспозиция на советской ПЛ в Зеебрюгге, 2009 г.  
*Фото С. А. Мозгового*

Во время посещения музея и ПЛ в мае 2009 года меня оскорбила явно антисоветская и русофобская экспозиция в духе холодной войны. В посту СПС подводной лодки был размещен манекен, изображающий советского матроса-шифровальщика с бутылкой русской водки и хвостом селедки, преданно смотрящий на политический плакат «Воениздата» с изображением В. И. Ленина, что, конечно же, не соответствовало реальной действительности на советских боевых кораблях. Подобную экспозицию можно расценивать как свидетельство продолжения холодной войны музейными

средствами. Влиять на менеджеров подобных музеев крайне тяжело, так как Россия не является собственником нашего морского наследия, находящегося за границей. Тем не менее строгого и убедительного разговора с сотрудниками музея о принципах музейной работы, нормах и этике музейного дела оказалось достаточно, чтобы устранить это безобразие. В результате «водочную экспозицию» убрали<sup>392</sup>. Однако саму подводную лодку музей в 2019 году вынужден был продать на металлолом и отправить на разборку в связи с отсутствием средств для дорогостоящего содержания. Корабль-музей на плаву нуждается в плановом доковании, что может себе позволить не любой музей из-за нехватки финансовых средств. Неслучайно в той же Бельгии многие музеефицированные корабли (небольшого водоизмещения) стоят на берегу или в музейных помещениях, напоминающих «сухие доки» на бетонных опорах. Это позволяет лучше и дешевле обслуживать музейный экспонат. В России специалисты Музея Мирового океана придерживаются точки зрения, что музейное судно должно быть на плаву. На наш взгляд, это в целом правильно, касательно судов с большим водоизмещением. Но вполне можно ставить корабли-музеи в сухих исторических доках. Именно такой вариант рассматривается при музеефикации атомной подводной лодки К-3 «Ленинский комсомол».

Хорошо, если корабли (суда), отличившиеся своей боевой, трудовой и научной деятельностью, благодаря длительной эксплуатации сохранились к моменту осознания их ценности и принятия решения о музеефикации. Такая судьба выпадает не каждому кораблю. Повезло крейсеру «Аврора», ставшему музеем благодаря участию в революционных событиях, повезло первенцу атомного флота ледоколу «Ленин», повезло НИС «Витязь», ледоколу «Красин» и ряду других судов благодаря настойчивости морской и научной общественности.

---

<sup>392</sup> Мозговой С. А. Военное и морское наследие России в Бельгии // Журнал Института Наследия. — 2016. — № 2(5). — URL: <http://nasledie-journal.ru/r/journals/75.html> (дата обращения: 25.12.20).



Однако, к сожалению, эти примеры являются исключением из правил, потому что отсутствуют гарантии заботы о заслуженных кораблях и историческом флоте, вместо этого наблюдается формализм и отсутствие «морского сознания» у чиновников разных ведомств, в руках которых находится судьба кораблей (судов). Многие знаменитые корабли и суда до наших дней не сохранились. Причем не только по причине политических катаклизмов и проблем с сохранностью деревянных судов, но и по причине проблем с музеефикацией и отсутствием охранного статуса. Поэтому отбирать суда и другие технические объекты, достойные музеефикации, необходимо еще до вывода их из эксплуатации.

В подтверждение этих слов отметим, что по причине недооценки необходимости музеефикации ценных образцов науки и техники, а также прославленных героических кораблей, наша страна утратила ледокол «Ермак», подводную лодку «Пантера» (тип «Барс»), пассажирские пароходы «Спартак» (первое дореволюционное название «Великая княжна Татьяна Николаевна»), пассажирский и буксирный пароходы «Ласточка», «Степан Разин» (до революции «Редедя князь Косогский») и другие уникальные корабли и суда. Не сохранились и серийные, и по-своему уникальные боевые корабли, вынесшие на себе большую нагрузку по защите Отечества: эскадренные миноносцы проекта 7, проекта 30-бис, сторожевые корабли проекта 50, проекта 1135 и другие. Однако некоторые из этих кораблей еще можно найти на «кладбище кораблей» и сохранить для потомков, проведя необходимые работы по музеефикации.

Многие наши соотечественники хотят сохранить и музеефицировать самую большую в мире подводную лодку — тяжелый ракетный подводный крейсер стратегического назначения проекта 941 «Акула» (по кодификации НАТО — SSBN «Typhoon»). Стратегические атомные подводные ракетоносцы «Акула» с 20 баллистическими ракетами Р-39 (РСМ-52) занесены в Книгу рекордов Гиннесса. С 1981 по 1989 год в СССР была построена серия этих лодок в количестве шести единиц. По состоянию на 2020 год три корабля утилизированы,



один (ТК-208 «Дмитрий Донской») находится в строю как опытовый корабль, еще два — ТК-17 и ТК-20 — находятся в резерве и ожидают утилизации. После принятых решений об утилизации жители г. Северодвинска вместе с военными моряками в 2015 году собрали подписи под призывом превратить одну из атомных подводных лодок проекта «Акула» в музей. Однако на реализацию такого мегапроекта нужны большие средства...

В связи с большой стоимостью работ по музеефикации больших подводных лодок, сложилась практика сохранения ограждений рубок ПЛ, превращения их в мемориалы.

Однако ранее не удалось сохранить для потомства суда старинные суда значительно меньшего водоизмещения. Красивейший и старейший пароход с уникальной историей «Спартак» (редчайший и прекрасный образец дореволюционных российских пароходов, плавучий штаб Волжской флотилии в годы Гражданской войны, плавучий госпиталь в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 годов; в 1984 году сыграл «роль» под именем «Ласточка» в картине «Жестокый романс» Э. А. Рязанова по мотивам пьесы А. Н. Островского «Бесприданница») в начале XXI века Речфлотом России был продан, отбуксирован под Ростов-на-Дону, где, будучи без охраны и надзора, сгорел. Кстати, англичане хотели его спасти (выкупить) и разместить в качестве исторического экспоната в крупнейшем морском музее Великобритании и обращались в Речфлот России с этой просьбой. А вот пассажирский пароход «Память Азина» (до революции носил название «Великий князь Александр Михайлович») сохранился благодаря венграм и продолжает служить в качестве плавучей ретро-гостиницы в г. Будапеште. История этого судна, построенного в начале XX века на Сормовском заводе для судоходного общества «Кавказ и Меркурий», наглядно представлена в короткометражном фильме «Старый пароход», снятого в 1981 году Куйбышевской студией кинохроники. Уже в те годы в фильме подчеркивалась необходимость его сохранения в качестве музея...

Несмотря на славный труд на Волге и ратные подвиги, «Ласточке» и «Степану Разину» («Редедя князь Косогский»)<sup>393</sup> тоже не повезло стать культурным достоянием потомков. В 1958 году списали и порезали на металл «Степана Разина», а в 1973 году в Волгоградском за-тоне утилизировали «Ласточку». Впрочем, транспортный паром для железнодорожных составов «Саратовский ледокол», находящийся на дне Волги близ Саратова, еще можно поднять и музеефицировать. Ведь это первое ледокольное судно на Волге, долгие годы проработавшее на проводке железнодорожного парома, отличилось участием в Великой Отечественной войне, помогало строить Волжскую ГЭС, создавать речную инфраструктуру Сталинграда и Саратова<sup>394</sup>.

Между тем общество, особенно ветеранские организации, остро понимало возможные утраты прославленных кораблей еще до того, как они произошли. Однако в условиях, когда вопрос возможности музеефикации заранее строго не регламентирован руководящими документами, преодолеть бюрократические препоны чиновничества оказывалось очень сложно, практически невозможно. Наиболее показательными примерами этого служит судьба многих прославленных кораблей, внесших заметный вклад в историю отечественного флота, которые, несмотря на многочисленные обращения ученых и ветеранов, не удалось спасти.

Наглядным примером поистине патриотического общественно-го движения по спасению исторического судна, с одной стороны, и безответственного его уничтожения отдельными высокопоставленными должностными лицами, с другой — служит судьба ледокола

<sup>393</sup> Буксирный пароход «Редедя князь Косогский» был построен в 1888–1889 годах на Мотовилихинском пушечном заводе. При его постройке впервые была применена электрическая сварка металлическими электродами. Подробнее см.: Черников И. И. Пароход «Редедя князь Косогский» // Судостроение. — 2002. — № 2. — С. 77–79.

<sup>394</sup> *Новицкий С.* Самые знаменитые суда, ходившие по Волге (По рассказу историка-архивиста волжского судоходства В. Коваль) // «АиФ-НП». 29.11.2016 г. — URL: [https://vlg.aif.ru/society/v\\_volgograd\\_robot\\_alynona\\_zapishet\\_pokazaniya\\_schetnikov\\_za\\_elektroenergiyu](https://vlg.aif.ru/society/v_volgograd_robot_alynona_zapishet_pokazaniya_schetnikov_za_elektroenergiyu)



**Рис. 95.** Портрет адмирала С. О. Макарова.  
Худ. А. В. Евстигнеев. 1993 г., холст, масло, 150 × 105

«Ермак». Славное детище выдающегося русского военно-морского деятеля вице-адмирала С. О. Макарова российский ледокол «Ермак», несмотря на многочисленные обращения широкой общественности, и столь же выдающихся, как его создатель, деятелей науки и флота, был в 1964 году утилизирован. Причем накануне этого непростительного решения ветераны и историки флота И. А. Быховский<sup>395</sup>

<sup>395</sup> В годы Великой Отечественной войны И. А. Быховский командовал подводной лодкой «Пантера», а в послевоенные годы активно занимался изучением и популяризацией истории флота. (Прим. автора)



Рис. 96. Ледокол «Ермак». Почтовая марка СССР

и А. А. Матвеев писали, что если в дальнейшем, по причине изношенности, старейший в мире ледокол «Ермак» не будет эксплуатироваться по своему прямому назначению, то «славный корабль-ветеран заслуживает увековечения, потомству в пример». Выражая мнение многих советских моряков, полярников, ученых и исследователей, они предложили «установить ледокол “Ермак” на вечную стоянку в Ленинграде, сделав его музеем-памятником освоения Арктики»<sup>396</sup>. Содержательный обзор борьбы выдающиеся исследователи Арктики за сохранение и музеефикацию ледокола «Ермак» сделал военный ученый А. А. Михайлов<sup>397</sup>.

<sup>396</sup> Быховский И., Матвеев А. Исторический корабль сохранить для потомства // Водный транспорт. 1963. 15 августа. № 98 (4608).

<sup>397</sup> См.: Михайлов А. А. Выдающиеся исследователи Арктики Е. Е. Шведе, М. И. Белов, А. Ф. Трешников, Я. Я. Гаккель, М. Е. Острекин и нереализованный план музеефикации ледокола «Ермак» // Полярные чтения на ледоколе «Красин» — 2017. Материалы V международной научно-практической конференции. — М. : Совкомфлот, 2018. — С. 111–123.

Показательно, что в защиту «Ермака» активно выступили выдающиеся советские ученые и исследователи Арктики Я. Я. Гаккель<sup>398</sup>, И. Д. Папанин<sup>399</sup>, Е. Е. Шведе<sup>400</sup>, А. Ф. Трёшников<sup>401</sup>, М. И. Белов<sup>402</sup>, М. Е. Острекин<sup>403</sup>, Е. Е. Толстиков<sup>404</sup>, Е. М. Сузюмов<sup>405</sup>, Г. А. Брегман и другие. Огромным заслугам ледокола, его выдающейся роли в освоении Арктики, просьбам о сохранении в качестве музея были посвящены многочисленные статьи в центральной и местной печати, включая такие главные всесоюзные газеты, как «Правда», «Известия», «Комсомольская правда» и другие. А в июне 1964 года группа

---

<sup>398</sup> Гаккель Я. Я. (1901–1965) — известный советский океанограф, руководитель отдела географии Научно-исследовательского института Арктики и Антарктики. Принимал участие в многочисленных экспедициях, в том числе на ледоколах «Сибиряков» (в 1932 г.) и «Челюскин» (в 1934 г.). Создал первую батиметрическую карту Арктического бассейна.

<sup>399</sup> Папанин И. Д. (1894–1986) — советский исследователь Арктики, доктор географических наук, контр-адмирал, дважды Герой Советского Союза.

<sup>400</sup> Шведе Е. Е. (1890–1977) — советский морской офицер, ученый, географ и историк, один из основоположников советской военно-морской географии, педагог, первый в СССР доктор военно-морских наук, профессор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, почетный член Географического общества, участник Первой мировой, Гражданской и Великой Отечественной войн, контр-адмирал.

<sup>401</sup> Трёшников А. Ф. (1914–1991) — выдающийся океанолог, географ, академик АН СССР, вице-президент Всесоюзного географического общества

<sup>402</sup> Белов М. И. (1916–1981) — известный полярный исследователь (полуострова Ямал и Мангазеи), историк географической науки, доктор исторических наук, профессор. Участник Великой Отечественной войны.

<sup>403</sup> Острекин М. Е. (1904–1977) — начальник отделения геофизики Арктики Арктического и Антарктического научно-исследовательского института Главного управления Главного северного морского пути, Герой Советского Союза.

<sup>404</sup> Толстиков Е. М. (1913–1987) — советский ученый и полярник, заместитель И. Д. Папанина на Главсевморпути, Герой Советского Союза.

<sup>405</sup> Сузюмов Е. М. (1908–1998) — почетный полярник, участник многих экспедиций Главсевморпути и АН СССР в Арктику, Антарктику, Атлантический и Тихий океаны, писатель.



**Рис. 97.** Контр-адмирал Е.Е. Шведе

крупнейших ученых непосредственно обратилась в ЦК КПСС с прямым возражением против уничтожения ледокола «Ермак» и с продуманными предложениями по осуществлению его музеефикации (см. Приложение № 13)<sup>406</sup>.

Во всех обращениях напоминалась история и заслуги судна, прошедшего с честью и доблестью две мировые войны, самоотверженно трудившегося в мирные будни и ставшего первым в мире арктическим ледоколом, сыгравшим видную роль в изучении и освоении Арктики.

<sup>406</sup> См.: Приложение № 13. Письмо ученых-географов Е. Е. Шведе, М. И. Белова, А. Ф. Трёшникова и других в ЦК КПСС с возражением против слома первого в мире ледокола «Ермак». Машинопись. Копия. РГАВМФ. Ф. р-2240. Оп. 1. Д. 225. Л. 4.

Ученые и ветеранская общественность обосновали ценность «Ермака» как исторического памятника и выдвинули интересные предложения относительно музеефикации ледокола. Так, в октябре 1963 года с яркой статьей на страницах «Литературной газеты»<sup>407</sup> в защиту «Ермака», требованием его спасти и превратить в музей выступил почетный полярник, организатор и участник многих полярных экспедиций (в том числе один из главных организаторов первых советских исследований в Антарктике), заместитель начальника канцелярии Главсевморпути при Совете Министров СССР (помощник И. Д. Папанина в годы Великой Отечественной войны), ученый секретарь Института океанологии АН СССР, заместитель начальника Отдела морских экспедиционных работ в Президиуме АН СССР<sup>408</sup>, автор книг по истории исследования Арктики Е. М. Сузюмов (1908–1998)<sup>409</sup>.

Е. М. Сузюмов писал талантливо и высокоэмоционально, сравнивая ценность величия подвига наших соотечественников во льдах Арктики с «бесформенными грудями старого металла», подчеркивая, что «Ермак» не заслужил такого обидного финала, что существуют вещи дороже металла. С этими доводами нельзя не согласиться. Действительно доблесть флота и его ценные реликвии, на которых необходимо воспитывать нацию, нельзя оценивать стоимостью металла. Железную руду можно добыть, металл выплавить, а другого такого ледокола и его подвигов уже не будет.

Также известные ученые-полярники в своем письме в газету «Правда» напоминали, что «Ермак» участвовал в экспедиции по снятию с льдины дрейфующей научной станции «Северный полюс», вывел из ледового плена суда, зажатые среди льдов к северу от моря

---

<sup>407</sup> Сузюмов Е. На вечную стоянку // Литературная газета. 1963. 15 октября. № 12 (4711).

<sup>408</sup> Начальником Отдела морских экспедиционных работ в Президиуме АН СССР был И. Д. Папанин.

<sup>409</sup> Экспозиции, посвященные жизни и деятельности Е. М. Сузюмова, имеются в Городском историко-краеведческом музее г. Полярного Мурманской области и Городском музее г. Нижнего Ломова Пензенской обл. (Прим. автора.)





Рис. 98. Е.М. Сузюмов

Лаптевых, успешно провел более 30 труднейших арктических навигаций, был награжден орденом Ленина»<sup>410</sup>. Практически одновременно в защиту «Ермака» в «Комсомольской правде» опубликовал свою позицию директор выставки «Морской флот СССР», в прошлом полярный капитан А. П. Бочек. Он, в частности, писал: «Ни одно из плавающих сейчас судов не может поспорить с «Ермаком» своими боевыми и трудовыми заслугами. Мы обязаны сохранить ледокол»<sup>411</sup>.

<sup>410</sup> Сохранить «Ермак». Письмо в редакцию И. Д. Папанина, Е. Е. Толстикова, Е. М. Сузюмова, Г. А. Брегмана и др. // Правда. 1963. 23 сентября. № 266 (16487).

<sup>411</sup> Бочек А. П. «Ермак» должен жить! // Комсомольская правда. 1963. 25 сентября. № 226 (11773).

К сожалению, голос ученых, полярников и широкой общественности оказался проигнорирован, здравый смысл не восторжествовал. За слом заслуженного корабля высказался начальник Мурманского государственного морского пароходства Ю. Г. Левин, отметивший, что «оставлять “Ермак” будет слишком накладно», а заместитель министра морского флота СССР А. С. Колесниченко дал еще более недостойную оценку: «Беречь “Ермак” как реликвию очень дорого. К тому же ледокол не имеет каких-то особых заслуг». В итоге министр морского флота СССР В. Г. Бакаев подписал приказ от 23 мая 1964 № 107, в соответствии с которым ледокол «Ермак» подлежал списанию и разделке на металлолом<sup>412</sup>. От русского богатыря осталось несколько символических реликвий: штурвал и фрагменты интерьера кают-компания, отдельные предметы (стол и кресла), которые вошли в собрание Музея морского флота (г. Москва)<sup>413</sup>. 3 ноября 1965 года на стене здания Мурманского областного краеведческого музея был открыт памятник-мемориал ледоколу в виде мозаичного панно с якорем на постаменте, снятым с «Ермака». А в 1974 году, спустя 10 лет после списания судна, на смену легендарному «Ермаку» в плавание вышел новый ледокол с таким же именем. Однако никакие памятники, мемориальные доски и экспонаты в виде отдельных предметов не могут заменить настоящего исторического судна и передать потомкам подлинный образ и дух корабля. Душа корабля может обитать только в теле, сохраняющем его натуральные и неповторимые запахи...

<sup>412</sup> Михайлов А. А. Выдающиеся исследователи Арктики Е. Е. Шведе, М. И. Белов, А. Ф. Трёшников, Я. Я. Гаккель, М. Е. Острекин и нереализованный план музеефикации ледокола «Ермак» // Полярные чтения на ледоколе «Красин» — 2017. Материалы V международной научно-практической конференции. — М. : Совкомфлот, 2018. — С. 119–124.

<sup>413</sup> Белова Е. В., Расулев Ш. А. Наследие Арктики в собрании ФБУ «Музей морского флота» / Полярные чтения на ледоколе «Красин» — 2016. Культурное наследие в Арктике : вопросы изучения, сохранения и популяризации. Материалы научной конференции (Санкт-Петербург, 28–29 апреля 2016 г.). — М. : Издательство «Паулсен», 2017. — С. 31–41.

Следует сказать, что, отмечая заслуги «Ермака», Е. М. Сузюмов так же уделил особое внимание проблеме сохранения выдающихся отечественных кораблей в целом, созданию в СССР кораблей-музеев. Он с горечью писал о том, как был брошен гнить ветеран полярных плаваний барк «Ломоносов» («Эклипс»), как «порезали» на металл известные полярные исследовательские суда: ледокол «Таймыр» и ледорез «Литке». Полярный исследователь подчеркивал, что число музеефицированных кораблей в СССР не соответствует славной истории отечественного флота. Музейными объектами стали только ботик Петра Великого и крейсер «Аврора». «И разве так бедна история нашего отечественного флота, что нашлось у нас всего только два корабля? Почему мы не видим ни одного корабля русской доблести в других крупных морских городах нашей страны — Севастополе, Одессе, Архангельске, Мурманске, Владивостоке? Конечно, и фрегат “Паллада”, и крейсер “Варяг” утрачены безвозвратно, но были у нас и другие корабли. Были и есть...»<sup>414</sup>, — писал Е. М. Сузюмов. Таким образом, его статья в «Литературной газете» в защиту «Ермака» впервые в новейшей отечественной истории подняла на общесоюзном уровне вопрос о необходимости сохранения и музеефикации исторических кораблей нашей страны.

Задача сохранения исторических судов требует системной работы. Это, в свою очередь, требует обращения как к мировому опыту, так и к опыту крупных отечественных морских музеев — Центрального Военно-морского музея имени Петра I (Санкт-Петербург), Музея Мирового океана (Калининград; Санкт-Петербург) и др.

Необходимо нормативно-правовое закрепление отнесения того или иного корабля (судна) к «историческому» на основе научно-обоснованных критериев. Они должны обладать охранным статусом, для чего целесообразно создать Национальный реестр исторических судов. Помимо охранныго статуса, корабли и суда, включенные в ре-

---

<sup>414</sup> Сузюмов Е. На вечную стоянку // Литературная газета. 1963. 15 октября. № 12 (4711).

естр, должны обладать налоговыми льготами, получать государственные гранты и дотации на ремонт и восстановление, освобождение от портовых сборов и другие скидки. Кроме того, им должны выделяться специальные оборудованные места швартовок.

Критериями отнесения судов к историческим могут быть следующие:

- значительный вклад корабля в историю страны или сопричастность корабля к выдающемуся историческому событию;
- связь корабля с жизнью и деятельностью исторического лица;
- судно представляет редкий и оригинальный образец конструкции (дизайна, стиля) своего времени;
- корабль является символом мощи Российского флота, его героизма, примером исторического судостроения и демонстрирует национальную морскую самобытность;
- в корабле (судне) заложен большой и актуальный для страны информационный потенциал;
- возраст плавсредства не менее 50 лет (допускаются исключения).

Также необходимо разработать ряд дополнительных мер по поиску и выявлению останков судов и кораблей, подлежащих восстановлению и музеефикации (такие останки периодически находятся в морях, реках и других водоемах, как правило, под водой). При этом исключительную важность приобретают вопросы технологии восстановления и сохранения (включая консервацию) обнаруженных древних и старых (исторических) кораблей, ведь они делались из различных материалов (от дерева и кожи до металла и других материалов).

Одновременно необходимо пополнять коллекции музеев ценными образцами кораблей, которые в силу трагических причин оказались затонувшими. Так, в 1993 году в Балтийском море, восточнее острова Готска-Сандён шведскими моряками на глубине 127 метров в точке с координатами 58° 21,033 N и 19° 51,902 E была обнаруже-

на подводная лодка, похожая на «Барс»<sup>415</sup>, а в 2009 году там же была обнаружена еще одна лодка того же проекта (предположительно, «Гепард»). В том же году научно-исследовательским судном Морского музея Эстонии «Маге» в Финском заливе на глубине 85 метров была обнаружена затонувшая подводная лодка «Единорог»<sup>416</sup>. Все эти лодки погибли в Первую мировую войну. Глубины морей стали братской могилой для многих кораблей и моряков. Ныне благодаря возросшим техническим возможностям регулярно находят погибшие корабли. Например, в 2003 году у берегов Финляндии на глубине 74 метра эстонским исследователем В. Мяссом найден броненосец береговой обороны Российского императорского флота «Русалка», затонувший 7 (19) сентября 1893 года. Учитывая историческую ценность российских кораблей того времени, следует их поднять, останки моряков захоронить с почестями, а корабли (особенно подводные лодки) музеефицировать. Сложности их возвращения и сохранения связаны прежде всего с тем, что они находятся в чужих водах. Однако эти сложности преодолимы, и в рамках межгосударственных договоренностей данную проблему возможно решить.

При обнаружении и выявлении памятников морского культурного наследия, после их изучения, фиксации, документирования и паспортизации определяется возможность музеефикации. После чего исследуются предпосылки музеефикации объекта (предмета) морского наследия, формулируются соответствующие рекомендации, определяется и формируется соответствующая коллекция.

Музеефикация морских архитектурных памятников, таких как маяки, морские крепости, портовые здания и т. п. представляет собой специальное направление в рамках музейной деятельности и охраны памятников, предназначенное для музейного показа и состоит

---

<sup>415</sup> Установлено, что это ПЛ типа «Барс», возможно, головная «Барс» или «Львица». (Прим. автора.)

<sup>416</sup> Эстонские археологи нашли российскую подводную лодку времен Первой мировой войны // «Интерфакс». 29 мая 2009. — URL: <https://www.interfax.ru/russia/756224> (дата обращения: 25.12.20).



**Рис. 99.** Памятник броненосцу «Русалка» в Таллине, Эстония.

Фото с веб-сайта <https://photosight.ru/>

в его преобразование. В последнее время это направление стало неотъемлемой частью современной музейной практики. Во всем мире активно музеефицируют портовые сооружения и приморские укрепления. Этот опыт необходимо применить в отношении российских морских крепостей и фортов, в первую очередь фортов Кронштадта и Севастополя.

Процесс превращения движимых и недвижимых памятников морского культурного наследия в объект музейного показа предполагает исследование памятника (в том числе археологическое обследование территории), его консервацию и реставрацию. Как правило, музеефикация исторических памятников проводится в условиях естественного ландшафта

Музеефикации служит сохранение и воссоздание художественно-архитектурных интерьеров, природной и культурно-исторической среды исторического маяка, морской крепости или здания, связанного с морской историей, интерпретация памятника посредством организации постоянных экспозиций и выставок, а также создание необходимых условий для его обзора. В таких исторических зданиях

рекомендуется делать выставочные инсталляции, посвященные морским историям, знаменитым морякам-флотоводцам и исследователям, героям флота.

Выставочные инсталляции в исторических морских зданиях, морских крепостях и др., могут представлять собой выставки, расположенные в витринах и на стендах, где представлены предметы, документы, фотографии и другие экспонаты, раскрывающие те или иные морские исторические темы, как правило, связанные с историей этого морского архитектурного сооружения. Такие выставки могут быть размещены в отдельном зале или части зала, в коридорах, на площадках. Особенно важным условием таких инсталляций является дизайнерское решение и художественное оформление<sup>417</sup>.

Другим направлением музеефикации памятников морского наследия является создание морских музеев-заповедников. Оно предполагает создание проекта-программы музеефикации музея-заповедника, его общее описание.

Историческая практика музеефикации памятников, создания и формирования музеев свидетельствует, что для успешной музеефикации объектов морского наследия и формирования коллекций музеев бывает недостаточно только научного обоснования, важную роль также играет административный фактор поддержки музейных инициатив, который, в свою очередь, базируется на ответственном государственном мышлении и понимании значимости морского наследия для развития страны со стороны руководителей государства и регионов, министерств и ведомств, других государственных деятелей, ученых и общественных деятелей. Например, в создании Морского музея в Санкт-Петербурге большую роль сыграл Пётр I, который задолго до этого формировал первые коллекции моделей и создал «Модель-камору», от которой взял свое начало Санкт-Петер-

---

<sup>417</sup> Карпов С. В. Памятник архитектуры как объект музеефикации // Актуальные проблемы советского музееведения : Сб. научных трудов. — М., 1987. — С. 40–47.



бургский морской музей, впоследствии Центральный военно-морской музей, ныне получивший имя Петра Великого.

Так, например, глава сельского поселения Дединовское Луховицкого муниципального района Московской области А. В. Жидков выразил готовность предоставить территорию, здания и сооружения, а также использовать имеющиеся инженерные сети для создания историко-культурного комплекса по сохранению объектов морского наследия<sup>418</sup>.

Для сбора материала проводятся экспедиционные исследования, цель которых пополнение фондов музея. Примером таких экспедиций последнего времени являются экспедиции Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ), которая собрала огромный материал морских исследований в Арктике и пополнила коллекцию ряда музеев, в том числе Архангельского краеведческого музея.

Успехи, достигнутые морскими музеями, связаны с внедрением мер государственной поддержки. Необходимо проведение комплексного исследования и учета отечественных морских музеев и коллекций, вне зависимости от их ведомственной подчиненности. А также создание в России действенной государственной системы мер по своевременному выявлению и музеефикации уникальных объектов морского наследия (в том числе исторически ценных кораблей и судов, другой морской техники и сооружений)<sup>419</sup>.

Большую роль в музеефикации памятников морского культурного наследия играет патриотически настроенная общественность. Наглядным примером тому служит создание Севастопольского музея и Музея обороны Севастополя, а также Музея Мирового океана

---

<sup>418</sup> Письмо главы сельского поселения Дединовское председателю Межведомственной комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве РФ адмиралу В. А. Попову от 27.06.2013 г. № 427. (*Архив автора.*)

<sup>419</sup> Курносов С. Ю. Сеть морских музеев Российской Федерации // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России : Материалы Первой Международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г.). — Калининград : Terra Балтика, 2010. — С. 56–61.

и другие музеи, появление и развитие которых во многом произошло благодаря энтузиастам. В частности, Военно-исторический музей Черноморского флота оказал большое влияние на формирование историко-архитектурного комплекса г. Севастополя.

Проблемными пока остаются вопросы музеефикации мест морских сражений в силу того, что они проходили в морских акваториях. Однако определенный опыт накоплен и в этом направлении, так как есть, хотя и небольшой, опыт создания музеев на берегу и вблизи мест сражений в том случае, если в сражении были задействованы береговые укрепления и/или осуществлялась высадка морского десанта. А в морской среде, безусловно, создать полноценный музей практически невозможно, за исключением опыта создания подводных парков с размещением артефактов в водной среде на дне.

Вовлечению объектов морского культурного наследия в социокультурный оборот способствует развитие сети морских музеев в разных регионах страны, а также повышение эффективности музейной деятельности, формирование комнат (кают) боевой славы на кораблях (частях), музеев трудовой славы судостроительных и судоремонтных заводов, морских учебных заведений. Планируется создание мемориального музея адмирала Г. А. Спиридова в селе Нагорье Переславского района Ярославской области. Администрация села уже подыскала для этого старинное кирпичное здание, расположенное в центре населенного пункта и примыкающее к храму, построенному прославленным адмиралом, в котором он затем был упокоен. В настоящее время есть лишь небольшая экспозиция по истории флота в школьном музее Нагорьевской средней общеобразовательной школе Переславского муниципального района Ярославской области.

Кроме того, ряд общественных организаций, фондов и инициативных граждан все чаще выдвигают предложения по созданию морских музеев за рубежом. Среди подобных проектов — создание морских музеев в Тунисе: Музея Анастасии Манштейн-Ширинской «Дом Русской эскадры» в Бизерте и Музея Русской эскадры в Табар-

ке, в доме, где жил командир подводной лодки «Утка» — редактор бизертинского «Морского сборника» старший лейтенант Нестор Монастырёв, а также создание Морского музея в Военной гавани г. Лиенаи (Латвия). Подобным инициативам общественных организаций и инициативных групп по созданию частных морских музеев — хранилищ реликвий Российского флота за рубежом необходима государственная поддержка Российской Федерации. (См. Приложение № 15)<sup>420</sup>.

Популяризация морского наследия, морской культуры, лучших морских традиций включает в себя разработку программ морского воспитания и исторического образования, спецкурсов по морской истории, программ развития клубов юных моряков и речников, клубов и кружков судомоделизма, детско-юношеских парусных школ, развитие их материально-технической базы, кадровое обеспечение, а также популяризацию морского наследия в литературе, изобразительном искусстве, музыке, кино и средствах массовой информации.

---

<sup>420</sup> См.: Приложение. 15. Рекомендации по вовлечению объектов морского культурного наследия в социокультурный оборот.

---

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Актуальность, необходимость и назначение данной монографии связано с необходимостью реализации российской Морской доктрины в части обеспечения сохранения морского наследия России и следует из государственной культурной политики в области культурного наследия народов Российской Федерации:

- утверждение в общественном сознании ценности накопленного прошлыми поколениями исторического и культурного опыта как необходимого условия для индивидуального и общего развития;
- поддержка общественных инициатив в сфере выявления, сохранения и популяризации культурного наследия народов Российской Федерации;
- поддержка и развитие инициатив граждан по участию в этнографических, краеведческих и археологических экспедициях, в работе по выявлению, изучению и сохранению объектов культурного наследия и др.<sup>421</sup>

В книге в систематизированном виде изложен опыт изучения, сохранения и музеефикации морского культурного наследия, предложены методические рекомендации по его изучению и сохранению. Причем некоторые из рекомендаций уже прошли апробацию временем и многократно использовались в экспедиционных и иных исследованиях. Используя комплексный подход, автор стремился раскрыть сущность и содержание морского культурного наследия, дать его классификацию и типологизацию, уделив особое внимание проблеме статуса как гаранта сохранения.

---

<sup>421</sup> См.: Основы государственной культурной политики. Утверждены Указом Президента Российской Федерации от 24 декабря 2014 г. № 808. — URL: [http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link\\_id=1&nd=102364581](http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link_id=1&nd=102364581) (дата обращения: 25.12.20).

С каждым годом все большее число людей начинают понимать значение морского наследия в экономическом, военно-политическом и социально-культурном развитии страны. Ведь морское наследие дает нам бесценный опыт, знания и материальные свидетельства наращивания морского потенциала и обладания морской мощью, является одним из важнейших условий экономического роста и военно-политической мощи государства.

Объекты морского наследия являются свидетельством успешной морской деятельности государства, его национальными памятниками, символизирующими присутствие государства на морях и океанах, важным фактором геополитики. Роль и влияние фактора морской культуры и потенциала морского наследия на развитие и совершенствование морской деятельности (военно-морской, научно-исследовательской, торговой, морехозяйственной, рыбопромысловой и т. п.) огромно. Необходимо всегда помнить, что Россия стала большим и мощным государством, омываемом двенадцатью морями и тремя океанами, именно благодаря активной морской деятельности.

Морское культурное наследие рассматривается как система материальных и нематериальных ценностей, доставшихся нам от предшествующих эпох, являющихся результатом деятельности человека (иногда совместно человека и природы), имеющих исключительное научное, социокультурное и историческое значение, а также играющих важную роль в социализации и воспитании личности, ее дальнейшего развития и сохранения цивилизации. Также оно способствует расширению понимания морской среды обитания людей.

Морское культурное наследие как в зеркале отражает цели государственной культурной политики, направленные на изучение и сохранение культурного наследия, представляющего собой «совокупность предметов, явления и произведений, имеющих историческую и культурную ценность»<sup>422</sup>. Ведь на протяжении всей отечественной

---

<sup>422</sup> Основы государственной культурной политики. Утверждены Указом Президента Российской Федерации от 24 декабря 2014 г. № 808. — С. 5. — URL: [http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link\\_id=1&nd=102364581](http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link_id=1&nd=102364581) (дата обращения: 25.12.20).

истории именно армия и флот обеспечивали сохранение и расширение государства, создание условий для его развития, а культура сохраняла, накапливала и передавала новым поколениям духовный опыт нации, накопленный в ходе морской деятельности и обороны страны, «обеспечивала единство многонационального народа России, воспитывала чувства патриотизма и национальной гордости, укрепляла авторитет страны на международной арене»<sup>423</sup>. Поэтому морское и военное наследие являются важнейшими элементами строительного материала России, ее историческим фундаментом.

Индикаторами качественных характеристик морского наследия и отношения государства к нему являются морская мощь государства, степень его господства на море, развитость технологий судостроения, отношение к памятникам и окружающей нас морской среде — экологии культуры и экологии морей, что выражается в зрелости морского сознания. При этом в морском сознании нации отражается глубина понимания роли флота и морской деятельности в создании и процветании государства. Этот критерий является важнейшим и одним из ключевых в оценке деятельности любого государственного деятеля и чиновника.

Следует сказать, что ключевая роль морского наследия уже несколько десятков лет осознается во многих странах мира, включая международные организации. Неслучайно ЮНЕСКО выделяет морские объекты Всемирного наследия, о чем было подробно рассмотрено в первой главе монографии. А Парламентская Ассамблея Совета Европы (ПАСЕ) с 2000 года стремится выделить морское и речное культурное наследие в отдельную категорию в системе культурного наследия и приняла документ-рекомендацию № 1486 (2000)

---

<sup>423</sup> Основы государственной культурной политики. Утверждены Указом Президента Российской Федерации от 24 декабря 2014 года № 808. — С. 2. — URL: [http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link\\_id=1&nd=102364581](http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link_id=1&nd=102364581) (дата обращения: 25.12.20).

«Морское и речное культурное наследие»<sup>424</sup>, в котором странам-участницам ПАСЕ (включая Россию) предложено обратить внимание на сохранение морского наследия и необходимость использования для этого специальных знаний в области науки и технологий.

В России понятие «морское наследие» зафиксировано в «Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации на период до 2030 года»<sup>425</sup> и в тексте новой редакции «Морской доктрины Российской Федерации на период до 2030 г.»<sup>426</sup>

Недавно эксперты ЮНЕСКО опубликовали результаты первого глобального научного анализа экосистем морских объектов всемирного наследия. Заместитель генерального директора ЮНЕСКО по вопросам культуры Эрнесто Оттоне отметил, что «экосистемы голубого углерода, встречающиеся на окраинах мировых береговых линий, играют важную роль в круговороте питательных веществ и углерода — в качестве нерестилищ и мест обитания многих морских и наземных видов, в защите береговой линии и в обеспечении благополучия местных общин»<sup>427</sup>. Мы видим здесь жесткую связь и взаимобусловленность природного и культурного морского наследия.

---

<sup>424</sup> «Maritime and fluvial cultural heritage». — Doc. 8867 12/10/2000. Recommendation Rec. 1486 09/11/2000. Maritime and fluvial cultural heritage. — URL: <https://pace.coe.int/en/files/16854> (дата обращения: 25.12.20).

<sup>425</sup> Распоряжение Правительства РФ от 08.12.2010 № 2205-р «О Стратегии развития морской деятельности в РФ до 2030 года».

<sup>426</sup> «Морская доктрина Российской Федерации» утверждена Президентом Российской Федерации 26.07.2015. Ранее действовала «Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года». Утверждена Указом Президента Российской Федерации от 21.07.2001 № ПР-1387.

<sup>427</sup> Ученые исследовали так называемые экосистемы «голубого углерода» — такое название получил углерод, который образуется в прибрежных водах благодаря морским водорослям и мангровым зарослям. См.: ЮНЕСКО : морские объекты Всемирного наследия играют важнейшую роль в борьбе с изменением климата // Новости ООН. Электронный журнал. — URL: <https://news.un.org/ru/story/2021/02/1397492#:~:text=> (дата обращения: 25.02.20).



В рамках мероприятий 36-й сессии Комитета Всемирного наследия ЮНЕСКО (2012 г.) были проведены образовательные мероприятия на Международном молодежном форуме «Вода и Всемирное наследие» во Всероссийском детском центре «Орлёнок», на котором была проведена апробация отдельных научных положений, изложенных в книге<sup>428</sup>.

Для подготовки к рассмотрению на Морской коллегии вопросов, связанных с реализацией Морской доктрины Российской Федерации в части обеспечения сохранения морского наследия России в соответствии с решением Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации от 24 декабря 2010 г. (протокол № 2(19)), была образована Межведомственная комиссия по морскому наследию (МВК по МН). А в соответствии с решением МВК по МН в Институте Наследия был создан Центр морского наследия.

В настоящее время растет число структур и организаций, которые осуществляют исследования морского наследия. К ним относятся Морские экспедиции институтов РАН (как правило, археологические), Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ), Центр подводных исследований Русского географического общества, Комплексная экспедиция Северного флота и Русского географического общества в Арктике и др. Нарастает свою активность Ассоциация «Морское наследие России», являющаяся активным коллективным помощником в реализации решений МВК по МН. В целях обмена опытом музеефикации морского наследия в качестве методического центра военно-морских музеев создана «Ассоциация военно-морских музеев». Все большее число организаций и частных лиц

---

<sup>428</sup> Мозговой С. А. Исследование проблем военно-исторического и морского наследия // В фокусе наследия. Сборник статей, посвященный 80-летию Ю. А. Веденина и 25-летию создания Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва / Сост., отв. ред. М. Е. Кулешова. — М. : Институт географии РАН, 2017. — С. 129.

стремятся построить реплики знаменитых российских кораблей (судов) и отправиться на них в дальнейшее плавание.

История флота и морской деятельности способствуют пониманию развития России, прирастания и освоения новых территорий, расширения границ и необходимости защиты территории. Благодаря этой деятельности был сформирован морской каркас России, основу которого составили водные пути морских, речных и озерных коммуникаций, морские и речные порты, морские крепости, военно-морские базы, маяки и выдающиеся морские памятники (объекты). Особое внимание в монографии было уделено нематериальному морскому наследию, роль которого в формировании морской культуры и среды деятельности моряков весьма велико.

Опыт морской деятельности по освоению и защите водных пространств, в результате которого возникли ценные объекты материального и нематериального культурного наследия, включая память о героических свершениях флота и моряках, мы определяем как морское культурное наследие.

Мы видим, что наследие может быть «живым», проявляющимся в сохранении и передаче последующим поколениям традиций, фольклора, опыта мореходства и технологий судостроения; музеифицированным — в мемориалах и экспозициях музеев, а также утраченным и реконструированным. Примерами утраченного наследия являются былая морская мощь Испании и Португалии, погибшие или утилизированные уникальные корабли (например, ледокол «Ермак», подводная лодка «Пантера» и др.), разрушенные архитектурные сооружения и памятники (например, Сухарева башня «Навигацкой школы» в Москве<sup>429</sup>). Реконструированное наследие может

---

<sup>429</sup> Сухарева башня — памятник русской архитектуры, построенный в 1695 году в Москве по проекту М. Чоглокова на пересечении Садового кольца, Сретенки и 1-й Мещанской улицы, ныне проспект Мира, на месте старых деревянных Сретенских ворот Земляного города. В ней по решению Петра I располагалась Школа математических и навигацких наук, положившая начало морскому образованию в России.

в некотором приближении передавать основные черты и характеристики утраченного наследия. Примером могут служить реплики исторических кораблей, восстановленные из руин морские крепости и маяки и т. п.

Комплексное использование методологических подходов исторической и географической науки и культурологии при изучении и сохранении морского культурного наследия сегодня является необходимым условием успешного решения поставленных задач, так как деятельность ученых, специалистов в области сохранения наследия и должностных лиц не ограничивается сохранением отдельных морских памятников, а сосредотачивается на сохранении историко-культурных территорий, разработке эффективных методов охраны исторических портов, морских городов с их историческими ландшафтами, морскими крепостями (фортами), маяками, гидротехническими сооружениями и др. «В связи с этим, — по мнению Ю. А. Веденина, — значительно увеличивается роль географических факторов, причем не только природных, что требует привлечения таких географических дисциплин, как физическая география, геоморфология, гидрология, биогеография, палеография и т. д., но и социально-экономических и социокультурных: экономический географии, географии населения, культурной географии. Такой подход позволяет значительно расширить систему научных исследований и конкретных мер, которые бы обеспечивали возможность сохранения наследия».<sup>430</sup> Таким образом, в дальнейшем особое внимание будет уделено исследованию методологических вопросов изучения и сохранения морского наследия.

Разработку основных методологических подходов к исследованию проблем морского культурного наследия необходимо проводить на основе междисциплинарного подхода истории, географии, куль-

---

<sup>430</sup> Веденин Ю. А. География наследия. Территориальные подходы к изучению и сохранению наследия / Ю. А. Веденин. — М. : Новый Хронограф, 2018. — С. 462.

турологии, так как морское наследие находится на стыке этих наук и нуждается в междисциплинарных исследованиях в области гуманитарных, социальных наук и географии.

Сохранение морского наследия ставит в повестку дня умелую организационно-управленческую и производственно-технологическую деятельность, которая в свою очередь предполагает умелую организацию проведения научно-исследовательских (в том числе экспедиционных) и научно-практических работ. Специалист, безусловно, должен знать теорию и практику изучения и сохранения культурного и природного наследия, историю, теорию и методику музейной практики и коллекционирования, историю возникновения, развития и функционирования музеев и учреждений музейного типа, формы и средства музейной коммуникации, вопросы просвещения, образования и воспитания музейными средствами. Поэтому подготовка исследователей (специалистов и волонтеров) в области изучения и сохранения морского культурного наследия является важнейшей организационно-методической мерой. Ввиду актуальности задач изучения и сохранения морского наследия необходимо создание централизованной системы поддержки и развития морских образовательно-воспитательных проектов и разработка методических основ для качественного воспитания и образования молодежи с целью формирования знаний о морском наследии в единстве с ценностными отношениями к нему, а также обучение практическим навыкам по выявлению, изучению, сохранению и популяризации морского культурного наследия.

Необходимость сохранения морского наследия поставила в повестку дня вопрос о подготовке квалифицированных кадров и в дальнейшем переподготовке и повышении квалификации специалистов по направлению 51.04.04 «Музеология и охрана объектов культурного и природного наследия со специализацией по управлению морским и подводным наследием».

Автор благодарит членов Межведомственной комиссии по морскому наследии Морской коллегии при Правительстве Рос-

сийской Федерации: председателя Комиссии адмирала В. А. Попова, его заместителей вице-адмирала А. Л. Балыбердина и генерального директора Музея Мирового океана С. Г. Сивкову, других членов Комиссии за постановку актуальных вопросов и помощь в сохранении морского наследия; редколлегию журнала «Морской сборник»: главного редактора капитана 1 ранга В. В. Остапенко, заместителя главного редактора С. И. Лукашова, ответственного секретаря капитана 2 ранга Р. А. Люткуса и других членов редколлегии, а также главного редактора журнала «Нептун» И. Н. Кочергину за помощь в апробации научных исследований по изучению и сохранению морского наследия; директора РГАВМФ капитана 1 ранга В. Г. Смирнова, его заместителя А. Ю. Емелина, заведующих читальными залами Е. Н. Мажару и Е. В. Никандрову и других сотрудников за внимание и помощь в работе с архивными документами; исследователей маяков В. Н. Глухарева за уникальную книгу «Святыни морей», П. А. Филина, Е. В. Исакову и С. В. Рапенкову за разработку методических рекомендаций по обследованию маяков в качестве объектов культурного наследия и опросных листов для сотрудников маячной службы, а также рецензентов: докторов исторических наук Ю. С. Путрика, Е. И. Хаванова, кандидата военных наук полковника С. А. Рябова за ценные советы.

Особенностью монографии является ее нацеленность на практические дела, поэтому в ней даются методические рекомендации по различным вопросам, связанным с изучением и сохранением морского наследия. Вместе с тем книга является опытом осмысления проблем изучения, сохранения и музеефикации морского культурного наследия. Объем информации оказался настолько обширным, что, к сожалению, в первую книгу по данной проблематике не удалось включить все, что заслуживает внимания и интереса. Поэтому автор ограничился отдельными примерами.

Тем не менее книга может быть полезна в учебном процессе в учебных заведениях Министерства культуры Российской Федерации, Министерства обороны Российской Федерации (Военно-

Морской Флот), Министерства транспорта Российской Федерации (морские учебные заведения), Федеральной службе по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Росгидромет) и других министерств (ведомств) и организаций, чья деятельность связана с изучением и освоением морских пространств.

Автор выражает уверенность, что книга послужит дальнейшему изучению, сохранению, использованию и популяризации морского культурного наследия, разработке туристских маршрутов и программ.

---

## ПРИЛОЖЕНИЯ

*Приложение № 1.*

**ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ ТЕЛЕГРАММА  
4-го СЪЕЗДА НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ СССР  
ЭКИПАЖУ КОРАБЛЯ ПО СЛУЧАЮ ПРИСВОЕНИЯ  
АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ НАИМЕНОВАНИЯ  
«ПАНТЕРА»**

**Правительственная телеграмма**

164500, Северодвинск Архангельской области

в/ч 63958

гг. МИХАЛЬЧУКУ В. В., БУЗИНУ Ю. К.

Участники 4-го съезда народных депутатов СССР приветствуют и поздравляют экипаж вверенного вам корабля со вступлением его в состав ВМФ СССР. Выражаем надежду, что традиции отечественного флота, которым вы присягнули, возродив в названии корабля героическое имя «Пантеры», будут вами сохранены и приумножены. В день торжественного подъема Военно-морского флага желаем «Пантере» долгой и счастливой службы, успехов и благополучия всем членам экипажа.

Народные депутаты СССР:

Бакланов О. Д., Велихов Е. П., Моисеев М. А., Спасский И. Д.,

Шарин Л. В., Шульгин И. И., Емельяников А. Ф.

*Москва, Кремль,  
27 декабря 1990 г.*



*Приложение № 2.*

**ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОСТАВЛЕНИЮ СВОДА  
ОБЪЕКТОВ И АТЛАСА МОРСКОГО НАСЛЕДИЯ**

Изучению и популяризации морского наследия должны послужить Свод объектов морского культурного наследия (СОМКН, Свод) и Атлас морского наследия России (АМНР, Атлас). Атлас морского наследия должен представлять собой фундаментальное комплексное картографическое произведение, призванное дать целостное представление об объектах морского наследия, героической морской истории и морской культуры нашей страны. Атлас будет представлять систематизированный свод всего многообразия объектов морского наследия России как на территории Российской Федерации, так и за ее пределами, в других странах и Мировом океане.

Основная цель создания Свода и Атласа морского наследия России — формирование структурированного информационного ресурса, содержащего данные об объектах морского наследия и историко-культурной и природной среде, представляющих уникальную ценность для Российской Федерации и являющихся неотъемлемой частью всемирного наследия.

Атлас морского наследия — особый вид картографического произведения, в котором субъектом картографии является государство, а объектом картографирования выступает морское наследие России во всех аспектах его существования и развития. Концентрируя многообразную информацию о морском наследии в пределах земного шара, он представляет ее в систематизированной, организованной, сопоставимой и хорошо обозримой форме, выполняя тем самым функции банка данных, инструмента научных исследований, средства получения новых знаний, творчества, практических проработок, управления, передачи информации и знаний новым поколениям людей, источника формирования морского сознания нации как основы

национального и государственно ориентированного воспитания и образования граждан.

При этом он должен не только отвечать всем требованиям к такого рода картографическим произведениям, но и отразить все новейшие достижения в области картографии и других отраслях науки и техники.

Создание Атласа морского наследия требует особого внимания и поддержки со стороны государства, он может стать логическим продолжением работ и специальной отдельной частью Национального атласа России.

Настоящие предложения определяют основные цели, задачи и области применения Атласа, структуру, содержание и отдельные организационные вопросы его создания.

### **1. Цели, задачи и области применения Атласа морского наследия России.**

*Основная цель Атласа* — дать комплексную картографическую характеристику морского наследия России, включая подводное наследие.

*Основные задачи Атласа:*

- дать наиболее полную информацию о расположении объектов морского наследия и их статусе;
- представить материал для разработки общероссийских и региональных программ культурно-исторического, образовательного и другого значения, сохранения и популяризации морского наследия;
- обеспечить органы государственной власти и управления, научные, образовательные организации и учреждения культуры, общественные объединения и движения, а также отдельных граждан достоверной пространственно-временной информацией о морском наследии России, а также факторах, оказывающих на него влияние.

Будучи важной составной частью информационной системы России, Атлас призван обеспечить научную, методическую и информационную поддержку:

*в области народно-хозяйственной практики:*

- общенациональным и региональным программам культурного, образовательного, социального, экономического, экологического и другого значения, иным проектам;

*в области законодательной деятельности:*

- необходимой информации по разработке и экспертизе федеральных и региональных законодательных актов по сохранению и охране объектов морского наследия;

*в области обороны:*

- обозначению на карте важнейших культурных рубежей России, воспитанию патриотизма у граждан России и морской культуры военных моряков и кадетов, фиксации братских могил военных моряков, решению комплекса иных задач;

*в области науки:*

- систематизации знаний о морском наследии, обнаружению и ликвидации «белых пятен» и нерешенных проблем;
- утверждению большого вклада России в исследование и освоение Мирового океана, в том числе приоритета по отдельным направлениям;
- развитию тематического картографирования, формированию специализированных баз данных и геоинформационных систем прикладной направленности;
- деятельности по выявлению, паспортизации, картографированию, а также мониторингу объектов морского наследия;
- перспективным научным исследованиям и прикладным разработкам;

*в области культуры, образования и воспитания:*

- развитию культурного строительства, созданию культурной инфраструктуры, выявлению, изучению, сохранению и популяризации объектов морского наследия;

- подготовке кадров различного уровня квалификации, пропаганде знаний среди населения, развитию самообразования;
- в области внешней политики международных отношений:*
- обеспечению престижа России в мировом сообществе в качестве великой морской державы, поддержке внешнеполитических и внешнеэкономических интересов России;
- ознакомлению с героической историей России, ее огромным морским наследием;
- развитию сотрудничества России с другими государствами в области культурных, экономических, военно-политических и прочих контактов.

Среди *основных направлений его использования* могут быть:

- сохранение и охрана морского культурного наследия;
- разработка программ культурного и социально-экономического развития Российской Федерации;
- совершенствование управления морской деятельностью;
- национальные интересы и стратегические задачи России в Мировом океане;
- основные направления развития национальной морской деятельности России;
- управление культурой и социальной сферой России, развитие и освоение территорий;
- формирование и использование информационных систем, включая создание и развитие баз и банков данных, ГИС по морскому наследию;
- выработка и реализация национальной политики и стратегии управления морским наследием России;
- морские научные исследования, исследования в области морского наследия, развитие морского и культурологического образования на всех уровнях;
- развитие картографирования, создание научно-справочных, учебных, популярных и других карт, атласов и путеводителей (в том числе в электронной форме) для обеспечения культур-

но-хозяйственной, научно-образовательной, туристской, рекреационной деятельности и удовлетворения потребностей населения;

— решение оборонных и правоохранительных задач.

*Потребителями* АМН могут быть:

- федеральные и местные органы власти, министерства, ведомства, учреждения и организации, непосредственно связанные с управлением культурой, выявлением, изучением, сохранением и популяризацией наследия, использованием богатства культурно-исторического наследия в образовательных, воспитательных, оборонных, внутри- и внешнеполитических целях;
- государственные, общественные и коммерческие организации и лица, которые будут использовать Атлас в качестве справочного источника.

## **2. Общая характеристика Атласа морского наследия России.**

Атлас морского наследия России должен стать фундаментальным специализированным научно-справочным произведением, характеризующим важные аспекты наличия морского наследия, его историю и характеристику. Он будет содержать развернутые и многоаспектные характеристики объектов морского наследия, историю их создания и появления.

Создание Атласа и его публикация может осуществляться в виде многотомного издания, предлагаются шести- и девяти томные варианты издания. Шеститомный Атлас морского наследия России призван обобщить многолетние исследования в области истории освоения и защиты Балтийского (1-й том), Каспийского и Черного морей (2-й том), Российской Арктики (3-й том), морей Дальнего Востока (4-й том), морское наследие внутренних водных путей и водоемов (5-й том), а также морское наследие России за рубежом (6-й том).

Девяти томное издание включает следующие тома:

1. Атлас морского наследия Балтийского моря;
2. Атлас морского наследия Арктики;

3. Атлас морского наследия Черного моря;
4. Атлас морского наследия Тихого океана;
5. Атлас морского наследия Каспийского моря;
6. Атлас морского наследия внутренних водных путей и водоемов: из двух частей, часть 1 — Атлас морского наследия внутренних водных путей европейской части России, часть 2 — Атлас морского наследия внутренних водных путей азиатской части России;
7. Атлас морского наследия русского зарубежья;
8. Атлас морского наследия России в Антарктиде и океанах (за пределами морей, омывающих Россию);
9. Сводный том.

Каждый том, являясь составной частью Атласа морского наследия России, вместе с тем может представлять самостоятельное картографическое произведение, имеющее собственную информационную и познавательную ценность. Содержание каждого тома будет слагаться из отдельных разделов и сюжетов карт.

### 3. Характеристика томов Атласа.

Том «Атлас морского наследия Балтийского моря» имеет целью показать объекты морского наследия в акватории, на островах и побережье Балтийского моря, раскрыть ход и результаты исторического процесса выхода и закрепления России на Балтике, освоение Балтийского моря, защиты западных рубежей России. В томе будут отражены места морских сражений и отдания воинских почестей, памятники кораблям и морякам Балтики, морские музеи и корабли-музеи, мемориалы, морские архитектурные ансамбли и территории, в том числе являющиеся объектами Всемирного наследия (Куршская коса, исторический центр Санкт-Петербурга и связанные с ним комплексы памятников), места затонувших кораблей, морские фортификационные сооружения, исторические навигационные и гидротехнические сооружения (маяки, доки, порты и причалы), верфи, морские храмы (Кронштадтский Никольский

морской собор и др.), а также объекты, связанные с историей торгового, рыболовного и научного флота, базирующегося на Балтике. Том должен сопровождаться хронологическими, именными и географическими указателями, а также широко иллюстрироваться уникальными фотографиями и схемами.

Том **«Атлас морского наследия Арктики»** имеет целью показать объекты морского наследия Арктической зоны, раскрыть ход и результаты освоения Арктики, защиты северных рубежей России и важнейших коммуникаций. В томе будут отражены места морских сражений и отдания воинских почестей, памятники кораблям и морякам Северного флота, Севморпути, путешественникам и первооткрывателям — участникам арктических экспедиций, морские музеи и корабли-музеи, мемориалы, морские архитектурные ансамбли, в том числе являющиеся объектами Всемирного наследия (культурный и исторический ансамбль «Соловецкие острова», остров Врангеля), места затонувших кораблей, морские фортификационные сооружения, исторические навигационные и гидротехнические сооружения (маяки, доки, порты и причалы), верфи, а также объекты, связанные с историей торгового, рыболовного и научного флота, совершившего боевые и трудовые подвиги в Арктике. Том должен сопровождаться хронологическими, именными и географическими указателями, а также широко иллюстрироваться уникальными фотографиями и схемами.

Том **«Атлас морского наследия Черного моря»** имеет целью показать объекты морского наследия в акватории и на побережье Черного моря, раскрыть ход и результаты выхода и закрепления России на Черном море, в Крыму и Черноморском побережье Кавказа, защиты южных рубежей России, борьбе за важнейшие коммуникации. В томе будут отражены места морских сражений и отдания воинских почестей, памятники кораблям и морякам-черноморцам, морские музеи и корабли-музеи, мемориалы, морские архитектурные ансамбли и территории, места затонувших кораблей, морские фортификационные сооружения, исторические навигационные и гидротехни-



ческие сооружения (маяки, доки, порты и причалы), морские храмы, а также объекты, связанные с историей торгового, рыболовного и научного флота, базирующегося в черноморских портах. Том должен сопровождаться хронологическими, именными и географическими указателями, а также широко иллюстрироваться уникальными фотографиями и схемами.

Том **«Атлас морского наследия Каспийского моря»** имеет целью показать объекты морского наследия в акватории и побережье Каспийского моря, раскрыть ход и результаты исторического процесса выхода и закрепления России на Каспии, участие флота в экономическом и социально-культурном развитии региона. В томе будут отражены места морских сражений и отдания воинских почестей, памятники кораблям и морякам Каспия, морские музеи, мемориалы, места затонувших кораблей, морские исторические навигационные и гидротехнические сооружения (маяки, порты и причалы), верфи, а также объекты, связанные с историей торгового, рыболовного и нефтеналивного флота, базирующегося на Каспийском море. Том должен сопровождаться хронологическими, именными и географическими указателями, а также широко иллюстрироваться уникальными фотографиями и схемами.

Том **«Атлас морского наследия внутренних водных путей и водоемов»** (из двух частей, часть 1 — Атлас морского наследия внутренних водных путей европейской части России, часть 2 — Атлас морского наследия внутренних водных путей азиатской части России) имеет целью показать объекты морского наследия в реках, озерах, водохранилищах и каналах. В томе будут отражены места речных сражений, битв, памятники кораблям и морякам речных флотилий, морские (речные) музеи и корабли-музеи, мемориалы, речные архитектурные ансамбли (например, речные вокзалы, мореходные и речные учебные заведения, причалы) и территории (места древних волоков), места затонувших судов, исторические навигационные и гидротехнические сооружения (маяки, знаки, шлюзы, порты и причалы), верфи и мастерские, а также другие объекты, связанные

с историей речного флота. Особое внимание будет уделено культурно-историческому наследию озера Байкал, Ладожскому, Онежскому озерам и другим крупным водоемам. Том должен сопровождаться хронологическими, именными и географическими указателями, а также широко иллюстрироваться уникальными фотографиями и схемами.

Том **«Атлас морского наследия русского зарубежья»** имеет целью показать объекты морского наследия России за рубежом. Большинство из имеемых за пределами России объектов появились в результате дальних морских походов эскадр русских кораблей, морских сражений (например, в Средиземноморье), исхода Русских эскадр в результате революционных событий 20-х гг. XX века, расселения морской русской эмиграции. В томе будут отражены памятники морякам, морские музеи с экспозициями, посвященными русским морякам, некрополи, храмы (например, Морской собор в Лиэпае, храмы в Тунисе, мемориальные дома и квартиры и др.). Том должен сопровождаться хронологическими, именными и географическими указателями, а также широко иллюстрироваться уникальными фотографиями и схемами.

Том **«Атлас морского наследия России в Антарктиде и океанах»** (за пределами морей, омывающих Россию) имеет целью показать объекты морского наследия в Мировом океане (за пределами морей, омывающих Россию), маршруты кругосветных плаваний, морских экспедиций, борьбе за важнейшие коммуникации. В томе будут отражены места морских сражений и отдания воинских почестей, места затонувших кораблей, морские фортификационные сооружения, а также объекты, связанные с историей торгового, рыболовного и научного флота России. Том должен сопровождаться хронологическими, именными и географическими указателями, а также широко иллюстрироваться уникальными фотографиями и схемами.

**Сводный том Атласа морского наследия России** будет включать основные карты морского наследия России в Мировом океане, а так-

же объекты, выявленные в ходе работы над первыми томами и/или по каким-либо причинам не вошедшие в первые 8 томов.

#### **4. Общая характеристика электронной версии Атласа.**

Электронный Атлас морского наследия — это система электронных карт, выполненных по общей программе как целостные картографические произведения, визуализированные с помощью электронных средств и программного обеспечения. Электронный Атлас морского наследия является электронной версией традиционного атласа, по тематике, масштабу и детальности соответствует атласу-прототипу.

При создании электронного (мультимедийного) атласа картографическая информация может быть представлена в виде:

- изображений на экранах монитора компьютера, других электронных устройств (планшетов, смартфонов);
- тех же изображений, записанных на другие электронные носители (например, оптические диски).

Могут быть созданы электронная версия Атласа морского наследия в виде электронной (мультимедийной) версии АМН, обеспечивающей оперативную визуализацию карт и простейших операций с ними, и электронная версия АМН в рамках геоинформационной системы (ГИС-версия).

Говоря о базе данных и Атласе морского наследия, подразумевается создание трех взаимосвязанных продуктов:

- свода как структурированного списка и описи объектов морского наследия;
- атласа как серии карт, отражающих распределение объектов на территории;
- геоинформационной системы, объединяющей базу данных и электронные карты в единый комплекс с возможностями массового анализа и сопоставления данных, расширения описания гиперссылками и интерактивного общения.

Предполагается создание электронного атласа объектов морского культурного и природного наследия России на базе ГИС-сервера ЕСИМО ([www.esimo.ru](http://www.esimo.ru)), который предоставляет более 150 слоев с наблюдаемой, диагностической и прогностической гидрометеорологической и ледовой информацией по Мировому океану (ссылка слева) и отдельным морям России и прилегающей суше (ссылка справа). Интерактивная карта содержит так же условно-постоянные пространственные данные (страны, административные районы России, города, реки и каналы и др.), а также информацию о портах России.

ЕСИМО представляет собой межведомственную распределенную систему информации об обстановке в Мировом океане:

- функционирующую на основе существующих информационных систем Росгидромета, Минобороны России, МПР России, Госкомрыболовства России и других ведомств в соответствии с согласованным порядком и стандартами взаимодействия;
- поддерживающую на постоянной основе базы метаданных и информацию регламентированного содержания, технологии доступа, обмена, интеграции информационных ресурсов ведомств для полноценного информационного обеспечения деятельности по изучению Мирового океана, мониторингу его состояния и использования его ресурсов.

Создание слоя информации об объектах морского культурного и природного наследия в рамках ЕСИМО позволит:

- содействовать целям сохранения и приумножения культурного наследия народов России;
- корректировать управленческие решения в сфере морской деятельности с учетом необходимости сохранения объектов культурного и природного наследия;
- сформировать базис для включения объектов культурного и природного наследия в программы социально-экономического развития, формирования «Морского фасада России», развития сферы туризма;
- содействовать популяризации морского наследия России;

- с помощью наложения различных слоев информации на слой с объектами культурного и природного наследия позволит решать многочисленные научные и управленческие задачи.

Для разработки ГИС «Атлас морского культурного наследия России» планируется использовать систему управления контентом (CMS) Drupal, модули на языке PHP, в качестве хранилища данных — реляционную базу данных MySQL, для поддержки картографических сервисов — базу пространственных данных ARC GIS и ARC GIS Server. В интерфейсных решениях — библиотеки jQuery, технологии AJAX/АНАН и MS Silverlight.

Данные программно-технические решения обеспечивают возможность разграниченного доступа на просмотр и редактирование данных системы. При этом соблюдаются условия:

- по минимизации эксплуатационных затрат;
- по разумному распределению нагрузки между сервером ГИС и рабочими местами пользователей;
- по минимизации требований к рабочим местам пользователей.

Эксплуатация ГИС потребует наличия на сервере поставщика сервиса — ArcGIS Server. На рабочих местах пользователей должны быть установлены интернет-браузер Microsoft Silverlight (установка осуществляется при первом подключении к ИАС «МПООТ РФ»), Adobe Reader, Microsoft Office (или альтернативное ПО, обеспечивающее работу с таблицами в формате \*.xls).

Предлагаемые программно-технические решения позволят:

- разграничить права пользователей с выделением трех основных групп — посетитель, редактор, администратор;
- обеспечить доступ к ГИС в web-среде, с возможностью редактирования фактографических и пространственных данных (для пользователей, обладающих соответствующими правами).

В рамках ГИС-системы планируется создание Атласа подводного наследия России. Фактически речь идет о создании гидроархеологической карты России, идея которой была сформулирована основоположником отечественной подводной археологии профессором

Р. А. Орбели еще в 1940 году. В последней четверти XX века эта идея была реализована практически во всех развитых и даже развивающихся странах мира, поскольку историко-культурное наследие везде приобрело значение национального достояния. Эти работы по выявлению, изучению и сохранению подводных памятников продолжаются и сегодня как в форме национальных проектов (например, Archeomar в Италии, Shipwher в Эстонии), так и международных проектов (например, AkcheoAtlas of 2 seas — с участием Англии, Франции и Бельгии).

Россия является исключением из этого мирового тренда, поскольку подобных исследований не ведет.

### **5. Технология работ.**

Технология создания Атласа морского наследия России может предусматривать одновременную подготовку трех версий Атласа: традиционную полиграфическую, электронную, ГИС-версию.

### **6. Информационное обеспечение создания Атласа морского наследия России.**

При работе над Атласом должны использоваться:

- картографические и графические материалы;
- документы;
- литературные (текстовые) материалы;
- фотографические материалы;
- реестр и своды памятников морского наследия.

(Примечание. Оформление карт необходимо осуществлять в соответствии с «Условными знаками морских карт и карт внутренних водных путей»<sup>431</sup>).

---

<sup>431</sup> Условные знаки морских карт и карт внутренних водных путей. — М. : Главное управление навигации и океанографии Министерства обороны Союза ССР, 1985.

## **7. Организация работ по созданию Атласа морского наследия России.**

В работе над Атласом морского наследия могут принять участие ряд организаций и специалистов, имеющих опыт работы по составлению Свода объектов морского наследия и картографированию культурно-исторического и природного наследия при ведущей роли Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва, имеющего в своем составе специализированный Центр национального атласа.

Поэтому для решения организационных вопросов, координации и контроля всего комплекса работ по созданию АМНР (включая проектирование АМНР, научно-редакционное, технологическое, материально-техническое и финансовое обеспечение работ по АМНР) необходимо будет возложить ответственность на соответствующее подразделение Минкультуры России.

В качестве заказчика работ по Атласу, включая его электронные версии, должно выступить государство в лице Правительства РФ (или Морской коллегии при Правительстве РФ), Министерства культуры РФ или Федеральной службы геодезии и картографии России.

## **8. Сроки разработки и финансирование создания Атласа морского наследия России.**

Сроки разработки и издания Атласа морского наследия России зависят от финансирования. Необходимо будет рассчитать потребность в финансовых ресурсах на создание АМНР.

В случае принятия правительственного решения об издании Атласа морского наследия России, его государственный статус позволит обеспечить преимущественное финансирование из средств федерального бюджета в рамках специальной Федеральной целевой программы. Поэтому необходимо, чтобы Атлас морского наследия России стал официальным государственным изданием, создаваемым по постановлению Правительства Российской Федерации или по по-



ручению Президента Российской Федерации на основе специальной Федеральной целевой программы.

### **9. Предложения по созданию Свода объектов морского наследия.**

Свод объектов морского наследия должен представлять собой единый комплекс (банк) документов и материалов об объектах морского культурного наследия России. Он может включать регистрационный реестр и документально-информационный фонд. В настоящий момент подобного Свода нет. Но в России существует Государственный свод особо ценных объектов культурного наследия народов РФ, а также Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации и государственный учет объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия. Первый был создан на основании Указа Президента РФ от 30 ноября 1992 г. № 1487 «Об особо ценных объектах культурного наследия народов Российской Федерации» (с изменениями от 26 ноября 2001 г.<sup>432</sup>). В него вошли музеи-заповедники, музеи, высшие учебные заведения, научные организации, библиотеки, архивные учреждения, театры, художественные организации и Общенациональный мемориал воинской славы — Могила Неизвестного солдата в Москве. Второй ведется на основании Федерального закона от 25 июня 2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями) (Глава IV. Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации и государственный учет объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия).

---

<sup>432</sup> См.: Указ Президента РФ от 30 ноября 1992 г. № 1487 «Об особо ценных объектах культурного наследия народов Российской Федерации» (с изменениями от 26 ноября 2001 г.). — URL: <https://base.garant.ru/10108350/> (дата обращения: 25.12.20).

К великому сожалению, к особо ценным объектам культурного наследия народов РФ не отнесено ни одного объекта морского наследия, хотя вполне могли быть включены Адмиралтейство, Центральный военно-морской музей имени императора Петра I и крейсер «Аврора» (Санкт-Петербург), Никольский морской собор (Кронштадт), Графская пристань, Малахов курган, Панорама Оборона Севастополя, памятник затонувшим кораблям и Братское воинское кладбище (Севастополь), Морской вокзал (Сочи) и другие объекты. Поэтому предлагается создать Свод объектов морского наследия, включающий объекты культурного наследия четырех-пяти уровней: 1) всемирное наследие; 2) особо ценные объекты морского культурного наследия народов РФ с включением их в реестр Государственного свода особо ценных объектов культурного наследия народов РФ; 3) объекты морского культурного наследия федерального значения; 4) объекты морского культурного наследия регионального значения; 5) объекты морского культурного наследия местного значения.

В Свод объектов морского культурного наследия России необходимо включать объекты, обладающие одновременно признаками объекта культурного и морского наследия. Реестр должен формироваться посредством включения в него объектов морского культурного наследия, в отношении которых было принято решение о включении их в реестр. Однако проблема состоит в том, что многие региональные и муниципальные органы охраны объектов культурного наследия не могут организовать проведение работ по выявлению и государственному учету объектов, обладающих признаками объекта морского культурного наследия. Они нуждаются в соответствующей методике и распоряжении руководящих органов для производства данной работы. Также к выявлению, определению и классификации объекта морского культурного наследия для его последующего включения в Свод объектов морского наследия должны привлекаться эксперты. В связи с этим предлагается создать Экспертный совет по морскому наследию, наделив его федеральными полномочиями, распространяющимися на все министерства (ведомства)

и органы власти, методическое обеспечение которого возложить на Рабочую группу Межведомственной комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации и/или Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва.

Порядок проведения работ по выявлению объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия, и государственному учету объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия, устанавливается федеральным органом охраны объектов культурного наследия. Организация проведения работ по выявлению объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия, может осуществляться также иными заинтересованными физическими или юридическими лицами. Работы по выявлению объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия, за исключением объектов археологического наследия, могут осуществляться физическими или юридическими лицами самостоятельно в соответствии с государственными программами, а также по заказам физических или юридических лиц за счет средств заказчика. Работы по выявлению объектов археологического наследия осуществляются в соответствии со статьей 45.1 настоящего Федерального закона.

Федеральный орган охраны объектов культурного наследия, муниципальный орган охраны объектов культурного наследия, физическое или юридическое лицо (далее — заявитель) вправе направить в региональный орган охраны объектов культурного наследия заявление о включении объекта морского наследия, обладающего признаками объекта культурного наследия, в реестр с приложением сведений о местонахождении объекта (адреса объекта или при его отсутствии описания местоположения объекта) и его историко-культурной ценности.

Региональный орган охраны объектов культурного наследия, в который направлено заявление о включении в реестр объекта, обладающего признаками объекта морского культурного наследия, организует в срок не более 90 рабочих дней со дня регистрации в регио-

нальном органе охраны объектов культурного наследия указанного заявления работу по установлению историко-культурной ценности объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, в том числе с привлечением специалистов в области охраны объектов культурного наследия.

Порядок организации работы по установлению историко-культурной ценности объекта морского наследия, обладающего признаками объекта культурного наследия, устанавливается законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации.

Проблема состоит в том, что морское наследие России, как и в целом культурно-историческое наследие, не ограничивается памятниками, ансамблями и достопримечательными местами, которые включены в Единый государственный реестр объектов культурного наследия народов Российской Федерации. Поэтому Свод объектов морского наследия значительно шире по своей номенклатуре. К нему относятся музеи — хранилища объектов и предметов морского наследия, коллекции, архивы, библиотеки, а также объекты нематериального морского наследия.

## **10. Формирование Свода и Атласа морского наследия в рамках ЕСИМО.**

Основная цель создания свода и атласа морского наследия РФ — формирование структурированного информационного ресурса, содержащего данные об объектах морского наследия и историко-культурной и природной среде, представляющих уникальную ценность для Российской Федерации и являющихся как национальным наследием, так и неотъемлемой частью всемирного наследия.

## ФЛОТ ДОРОГАМИ ВОИНСКОЙ СЛАВЫ (отдельные памятники морской славы)

В атлас «Дорогами воинской славы»<sup>433</sup> включены карты крупнейших сражений Великой Отечественной войны, современные географические карты территории Беларуси и западных областей европейской части России с объектами военно-исторического и морского наследия и информацией о них, текстовые описания и фотографии, посвященные событиям военных лет. Книга раскрывает героические и трагические события военных лет, рассказывает о подвигах героев и прославленных частях и соединениях, мужественно сражавшихся с фашистами.

Богатый иллюстративный материал повествует о сражениях, воинских мемориалах и памятниках. Особое место в атласе уделено сражениям Великой Отечественной войны, городам-героям, городам воинской славы, памятникам героического Военно-Морского Флота и объектам военно-морских музеев, которые широко представлены в Санкт-Петербурге, Ленинградской, Калининградской и других областях. В описаниях к картам и памятникам рассказывается о героизме и мужестве военных моряков.

Например, по Ленинградской области рассказывается о «Зеленом поясе Славы», состоящего из трех частей («Ораниенбаумского плацдарма», «Большого блокадного кольца» и «Дороги жизни»), и протяженностью 200 км. Здесь проходила линия обороны Ленинграда. В городе воинской славы Ломоносове (до 1948 г. Ораниенбаум) поставлен памятник на месте стоянки в годы войны крейсера «Аврора», орудия которого громили фашистов. Он был центром Ораниенбаумского плацдарма, с которого 14 января 1944 г. пошли

---

<sup>433</sup> Дорогами воинской славы 1941–1945 : Атлас. — Москва : Роскартография., Минск : Белкартография, 2020. — 288 с., карт., ил.



**Рис. 100.** Памятник на месте стоянки в годы войны крейсера «Аврора»

в наступление советские войска, начавшие разгром фашистов под Ленинградом. Недалеко от этого места, в г. Сосновый Бор находится мемориал «Защитникам Отечества», состоящий из комплекса памятников, посвященных погибшим и пропавшим без вести. Он находится на территории братского захоронения моряков-балтийцев, погибших при обороне Ораниенбаумского рубежа. Неподалеку находится Музей Славы. Около деревни Керново на берегу реки Воронки в 1967 году сооружен мемориал «Берег мужественных». Здесь, на 103-м километре шоссе Ленинград — Усть-Луга, в 1941–1944 гг. проходил рубеж обороны Ораниенбаумского плацдарма. Мемориал посвящен подвигу моряков Балтийского флота и воинов 8-й армии, остановивших на этом рубеже наступление немецких войск в сентябре 1941 г.

В Коккореево создан мемориал «Разорванное кольцо», который входит в «Зеленый пояс Славы» и находится на берегу Ладожского





**Рис. 101.** Мемориал «Берег мужественных»



**Рис. 102.** Мемориал «Разорванное кольцо»

озера. На озере имеется музей «Дорога жизни», экспозиции которого рассказывают о единственной военно-транспортной магистрали через озеро, связавшей в 1941–1943 годы блокированный фашистами Ленинград с тыловыми районами страны. В навигацию по водной трассе перевозки осуществлялись на кораблях Ладожской военной флотилии и судах Северо-Западного речного пароходства из портов





Рис. 103. Музей «Дорога жизни»

Новая Ладога (большая трасса 35 км) и Кобона (малая трасса 35 км) до порта Осиновец. В музее представлены корабельные флаги и боевые знамена, оружие и военная техника, модели кораблей и др.

В 2015–2016 гг. этот музейный комплекс был полностью реконструирован в соответствии с современными требованиями и в настоящее время является одним из лучших в Ленинградской области<sup>434</sup>. Построено новое музейное здание, в экспозиции которого наглядно и убедительно с использованием современных технических средств воссоздана эпопея героической обороны Ленинграда в период Великой Отечественной войны, показана деятельность Ладожской военной флотилии и легендарной «Дороги жизни». На открытой площадке представлены артиллерийские орудия калибром 45–130 мм с боевых кораблей — участников Великой Отечественной войны, сухопутные орудия, а также мемориальные предметы с кораблей Ла-

<sup>434</sup> Центральный военно-морской музей. Филиал «Дорога жизни»: [Путеводитель]. — СПб.: ЦВММ, 2016. — С. 6–7.

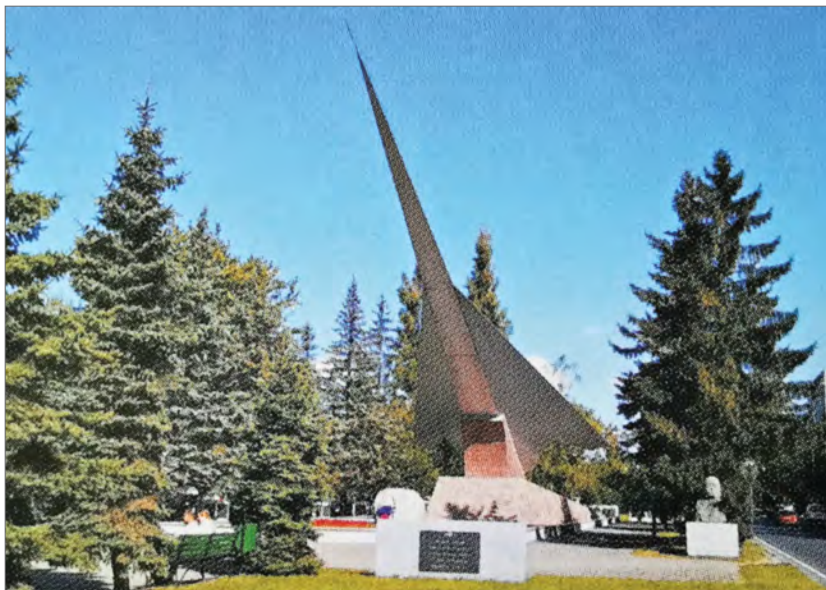
дожской военной флотилии. Экспонируются самоходный тендер, буксирный пароход типа «Ижорец» и недавно пополнивший экспозицию минометный катер, воевавшие в составе Ладужской военной флотилии в период обороны Ленинграда. В особом павильоне-укрытии хранится уникальный катер — малый охотник типа МО-4. В выставочном павильоне представлены крупногабаритные экспонаты: вооружение и транспортная техника периода войны. На территории музейного комплекса в конце 2017 году был установлен памятник «Героям Дороги жизни», выполненный в Студии военных художников имени М. Б. Грекова при участии специалистов ЦВММ<sup>435</sup>.

Свято хранят память о войне жители города воинской славы Кронштадта, который, будучи базой Балтийского флота, осуществлял прикрытие Ленинграда с моря, нанося артиллерийские удары по врагу на западном и юго-западном направлении. В 1943 г. был создан Кронштадтский морской оборонительный район. Город был не только огневым щитом Ленинграда, его жители делились с ленинградцами продовольствием. На небольших участках земли выращивали картофель и другие овощи, ловили рыбу. В 1941–1944 гг. здесь проходила «Малая дорога жизни»: Горская — Кронштадт — Ораниенбаумский плацдарм.

За подвиги в Великой Отечественной войне 37 кронштадтцев удостоены звания Героя Советского Союза. Память о войне увековечена в мемориале «Погибшим в Великой Отечественной войне», мемориале «Малая дорога жизни», памятнике подводникам Великой Отечественной войны, памятнике погибшим на линкоре «Марат» и др.

В музеях истории города Кронштадта: «Кронштадтская крепость» Кронштадтского морского завода и Кронштадтском морском музее развернуты экспозиции, посвященные героической обороне Крон-

<sup>435</sup> *Нехай Р. Ш.* Мемориальное наследие Великой Отечественной войны в Центральном военно-морском музее имени императора Петра Великого // Морской сборник. — 2020. — № 9. — С. 89.



**Рис. 104.** Монумент «Лётчикам Балтики» в Калининграде

штадта, жизни защитников и жителей города во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.

Военно-Морской Флот так же активно участвовал в Восточно-Прусской стратегической наступательной операции в период с 13 января по 25 апреля 1945 года. В ходе операции советские войска прорвали немецкую оборону, вышли к Балтийскому морю и ликвидировали основные силы противника, заняв Восточную Пруссию. Об этих героических событиях напоминают многие памятники, среди которых монумент «Летчикам Балтики» в Калининграде, мемориал воинам-катерникам и памятник сержанту морской пехоты Балтийского флота санинструктору А. А. Серебровской в Балтийске и многие другие.

Летчики Балтийского флота уже в августе — сентябре 1941 г. совершили серию авианалетов на столицу Германии Берлин. Всего за годы Великой Отечественной войны сбили более 2 тыс. самолетов,



**Рис. 105.** Памятник сержанту морской пехоты Балтийского флота санинструктору А.А. Серебровской в Балтийске

потопили около 600 различных кораблей и транспортов противника. 114 летчикам Балтики присвоено звание Героя Советского Союза.

Мемориал воинам-катерникам был открыт 9 мая 1987 г. на плацу 36 Краснознамённой ордена Нахимова 1-й степени бригады ракетных катеров в Севастопольской гавани г. Балтийска. За годы Великой Отечественной войны моряки совершили 2 707 выходов, провели более 200 боев, произвели 141 минную постановку, потопили 119 и повредили 38 кораблей противника, участвовали в 767 операциях. За проявленный в боях героизм 3 584 моряка были удостоены государственных наград, а первому дивизиону бригады присвоено звание «гвардейский».



Рис. 106. Мемориал воинам-катерникам в Балтийске

Санинструктор 206-й бригады морской пехоты Балтийского флота Александра Серебровская героически погибла 26 апреля 1945 г. во время десанта на балтийской косе Фриш-Нерунг, оказывая медицинскую помощь тяжелораненым морякам. Посмертно награждена орденом Отечественной войны I степени. 9 мая 1974 г. на улице, носящей имя героини, установлен памятник.

Кроме военных событий и памятников в морских городах, в атласе рассказывается о боевой деятельности моряков в других местах, например, в Псковской области. Так, в июле 1941 г. Чудская военная флотилия, базировавшаяся в Гдове, оказывала боевое содействие войскам Красной Армии, обеспечивала оборону озерных коммуникаций на ленинградском направлении, обороняла побережье Чудского озера в районе Гдова и эвакуировала на север Чудского озера тысячи красноармейцев. Флотилия имела четыре канонерские лодки, посыльное судно, семь озерных и речных пароходов, 13 моторных катеров, баржи, 427 человек личного состава. С отходом советских войск к Ленинграду по приказу советского командования 13 августа

1941 г. корабли Чудской военной флотилии были затоплены, а личный состав с боями пробился в район Нарвы для защиты подступов к Ленинграду.

Большая, кропотливая и в короткие сроки выполненная работа над атласом стала хорошей школой совместного и плодотворного труда международного коллектива, связанного одной целью и воодушевленного патриотическим подъемом в канун юбилея Победы. К сожалению, несмотря на большой объем труда (288 с.), в него не удалось вместить многие объекты военно-исторического и морского наследия, которые хотели показать авторы. Для этого необходимо издавать несколько томов книги. Тем не менее проект послужит расширению историко-культурного сотрудничества России и Беларуси, повысит внимание к военно-историческим и морским объектам нашей общей истории. Атлас способствует развитию туризма и будет служить военно-патриотическому воспитанию молодого поколения.



*Приложение № 4.***ЦЕРЕМОНИЯ ПЕРЕХОДА ЭКВАТОРА  
НА КЛИПЕРЕ «КРЕЙСЕР»<sup>436</sup>**

«С давних пор на военных кораблях, не только русских, но и других государств, соблюдался обычай запечатлевать переход через экватор особой церемонией. Этот обычай поддерживали особенно на парусных судах, подолгу находившихся вдали от берегов. Он давал развлечение в монотонной службе долгого пребывания в океане. Разрешение церемонии зависело, конечно, от командира. В этом случае команда заранее к ней готовилась, выбирая действующих лиц и изоощряясь в остроумии для ролей матросов, которые будут актерами в комическом спектакле при переходе корабля в южное полушарие через экватор.

Обычно церемония приурочивалась к 9–11 часам утра, когда корабль на деле уже находился в южном полушарии.

Начиналось это еще до 8 часов утра после обычной приборки, когда старший офицер разрешал действующим лицам готовиться. Передняя часть верхней палубы отделялась от шканцев брезентами, за этими последними готовились действующие лица, а прочая команда, кроме вахтенных, должна была быть или в кормовой части судна, или внизу под палубой, в жилых помещениях. На шканцы выносили и растягивали большой запасной парус. Его шкаторины приподнимались. В этот парус накачивалась все время из-за борта с помощью помпы вода. Это готовилась «купель» для крещения новичков, ранее через экватор еще не переходивших. В 9 часов утра вызывали всех наверх: «через экватор плыть». Комедия начиналась с того, что из-за борта по шторм-трапу на мостик взбирался «посланник Подвод-

---

<sup>436</sup> См.: *Давидович-Нащинский В. Н.* Воспоминания старого моряка // Русская морская зарубежная библиотека. № 25. — Б.г. — С. 14–16. Переизд. — София, 1936.



ного Царя Нептуна» (соответственно загримированный и по голому телу раскрашенный матрос). «Посланник» обращался к командиру с вопросом: «Какой державе принадлежит корабль, который задел килем за крышу дворца Его Величества Водяного царя Нептуна?». Командир отвечал, что это военный корабль Русского Императорского флота (такой-то). «Откуда и куда это судно идет?» Командир отвечал. «За поломку крыши дворца и за переход через владения Водяного царя согласен ли командир уплатить дань Нептуну?» Командир отвечал согласием. Обращаясь затем к офицерам, посланник спрашивал и их, согласны ли они уплатить дань Нептуну, чтобы Водяной царь даровал кораблю попутные ветры и благополучное плавание? Офицеры соглашались. «Хорошо, — продолжал посланник, — дань Нептун желает получить лично, для чего сам сейчас прибудет сюда».

Брезенты, отделявшие переднюю часть судна, убирались, и оттуда появлялась процессия «Царя Нептуна» со свитой (все, конечно, матросы). Нептун — в золотой короне на голове, с бородой из ворсы, с трезубцем, в драпировке из сигнальных флагов, со штаб-офицерскими эполетами на плечах — сидел на лафете десантной пушки на колесах. Лафет везла раскрашенная масляной краской голая свита Нептуна. Рядом с ним сидела Царица, соответственно одетая, с плачущим «сыночком» в пеленках. Роль последнего выполнял живой поросенок. Нептун слезал со своей колесницы и вместе с царицей пересаживался на трон, возвышавшийся около «купели» на шканцах. Тогда начиналась самая комедия, состоявшая из разговоров Нептуна с офицерами и командой. Тут-то и проявлялось остроумие разговаривающих и общий хохот всех присутствующих свидетелей церемонии, а затем происходило крещение новичков, раньше не бывавших в южном полушарии. Крещение состояло из намыливания голов новичков по очереди, с помощью большой малярной кисти, бритья с помощью громадной деревянной бритвы, а затем бросания новичка в «купель», куда его погружали непременно с головой, чтобы он отхлебнул «соленой» воды. Сначала крестили офицеров-новичков, а затем и команду. Бывалые офицеры, чтобы их «по ошибке» тоже

не бросили бы в купель, откупались посулами выдачи дани Нептуну (чарками рома), а с новичков откуп не брался. Купали их не разде-тых, всех беспощадно и добросовестно. Особенно тех, кто помоложе. Избежать крещения не мог никто! Новичков отыскивали под общий смех и «насильно крестили водою экватора». Комедия кончалась в 10 ч. 45 мин. утра, когда боцман представлял пробу обеда команды в сопровождении «кока», а баталер в сопровождении своего «юнга» выносил на шканцы енды с ромом. По случаю перехода через экватор вся команда получала, как дань от командира и бывалых офицеров, по чарке сверх тогда положенной, а Нептуну и его свите — по две чарки. День перехода через экватор считался праздничным, работ и учений не производилось. После обеда и отдыха начинались игры команды «в рыбку», «в шубу», ловля зубами, без помощи рук, плавающей в соленой воде «сальной свечи», «бой подушками», сидя верхом на круглом бревне, и другие развлечения команды. Вечером, после ужина, до спуска флага, океан оглашался стройными русскими песнями команды и русской пляской. Вновь окрещенные офицеры-новички угощали в кают-компани после ужина «стариков» жженкой за то, что и новички стали теперь «бывалыми» и «солеными». Тем временем наш красавец клипер все шел и шел по океану под всеми парусами в пассатном ветре узлов по 6–7, направляясь в Южную Америку, в Рио-де-Жанейро».

Приложение № 5.

**КРАТКИЙ СЛОВАРЬ  
ПО РАНГОУТУ, ТАКЕЛАЖУ И ПАРУСАМ<sup>437</sup>**

ТЕРМИН			
русский	немецкий	английский	французский
Аак	Aak	Aak	Aak
Анапутъ	Schlappleine	Slab line	Carque-à-vue
штаг-анапутъ	Hahnepooten, Stag-spinne	Crowsfeet	Araignée
Ахтертов (лиселя)	Gei	Guy	Retenue
Багала Бакштаг	Baggala	Baghla	Baggala
гика-бакштаг	Baumgei	Boom guy	Retenue de gui
«кливер-ринг»- бакштаг	Klüverring geitau	Traveller guy pendant	Corde retenue de ra- cambeau du grand foc
рю-эренс-бакштаг	Rutenger	Vang	Palan de garde
стень-бакштаг	Brustbackstag	Breast back stay	Galhauban avant
утлегарь-бакштаг	Klüverbaumgeitau	Guy pendant	Corde retunue
эренс-бакштаг	Ger	Vang	Palan de garde
Барк	Bark	Bark	Barque
Барказ	Barkasse	Launch, Longboat	Chaloupe, Grand canot
Бензель	Bändsel	Seizing, lashing	Amarrage
круглый	Bändselung	Seizing	Amarrage

<sup>437</sup> *Марквардт К. Х.* Рангоут, такелаж и парусам судов XVIII века / Перевод с немецкого А. А. Чебана. — Л. : Судостроение, 1991. — С. 277.

**ТЕРМИН**

<b>русский</b>	<b>немецкий</b>	<b>английский</b>	<b>французский</b>
ноковый	Nockbändsel	Earing	Raban dépointure
плоский	Roslaschung	Rose-lashing	Amarrage de rose
Бизань	Besan	Mizzen course	Artimon
Билландер	Bilander	Bilander	Bilandre
Блинд	Blinde	Spritsail course	Civadière
бовен-блинд	Bovenblinde	Spritsail topsail	Contre civadière
Блок	Block	Block	Poulie
анапуть-блок	Spinnenjufer	Euphroe	Hernier
«башмак»-блок	Schublock	Shoe block	Poulie a olive
блинда-шкот-блок	Blindeschotblock	Spritsail sheet block	Poulie de écoute de civadiere
брам-шкот-блок	Bramschotblock	Topgallant sheet block	Poulie de écoute de perroquet
брас-блок	Brasseblock	Brace block	Poulie de bras
«ванген»-блок	Wangenblock	Cheek block	Joue de vache
ватер-вулинг-блок	Tausendbein	Gammon lashing	Rateau du béaupre
«виолин»-блок	Violinblock	Bee block	Violons
гардель-блок	Kardeeiblock	Rams Head	Poulie de drisse
гитов-блок	Geitaublock	Clew-garnet block	Poulie de cargue-point
гордень-блок «D»-блок	Gordingblock D-block	Buntline block	Poulie de cargue-fond
канифас-блок	Kinnbackenblock	Snatch block	Poulie coupée
кегель-блок	Ninepin-block	Nine-pin-block	Poulie de pied de mât

<b>ТЕРМИН</b>			
<b>русский</b>	<b>немецкий</b>	<b>английский</b>	<b>французский</b>
комель-блок	Stengewantblock	Sister block	Poulie viergue
лисель-блок	Juwelenblock	Jewel block	Poulie de bout de vergue
лисель-галс-блок	Leesegelhalsblock	Studding sail tack block	Poulie de point d'amure de bonette
лонг-такель-блок	Violinblock	Long take! block	Poulie a violin ■
«манки»-блок	Monkeyblock	Monkey block	Poulie de conduit de cargue-fond
марса-шкот-блок	Marssegelschotblock	Shoulder block	Poulie a talon
марса-шкот-и	Marssegelschot- und	Topsail sheet and	Poulie de bout de
топенант-блок	Toppnantblock	lift block	vergue et balancine
слаб-гордень-блок	Schlappleinenblock	Slap line block	Poulie de cargue-â-vue
топенант-блок	Toppnantblock	Lift block	Poulie de balancine
фал-блок	Fallblock	Halyard block	Poulie de drisse
флаг-блок	Flaggen lein enblock	Ensign halyard block	Poulie de drisse de pavillon
шкентель-фал-блок	Schenkel- und Fall-block	Leg- and fall-block	—

*Приложение № 6.*

**ОПРОСНЫЕ ЛИСТЫ ДЛЯ ИЗУЧЕНИЯ ОБЪЕКТОВ  
МОРСКОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ**



**Рис. 107.** Титульный лист «Опросных листов для изучения объектов морского культурного наследия», 2011

Предлагаемые опросные листы направлены на первичный сбор информации о морском наследии России в целях его выявления, изучения, сохранения и популяризации.

Морское наследие включает объекты культурного и природного наследия, нематериальное наследие, музеи, архивы, библиотеки, коллекции и предметы, связанные с историческим опытом освоения и использования человеком водных пространств

В приложении представлены опросные листы в виде анкет №№ 1–6, которые следует заполнить.

### Анкета 1.

## СПРАВКА ОБ ОБЪЕКТАХ МОРСКОГО НАСЛЕДИЯ

Просим Вас предоставить перечень объектов морского наследия, находящихся на подведомственной территории, включающий:

1. Наименование объекта;
2. Местоположение объекта;
3. Статус охраны (предлагаемый объект для постановки на охрану);
4. Краткая историческая справка;
5. Другое.

### **К объектам морского наследия могут относиться:**

*Памятники, связанные с историей морской деятельности:*

- исторические плавсредства (корабли, экранопланы и др.);
- архитектурные и инженерные сооружения (здание морского образовательного учреждения, здание морского порта, здание администрации, морская исследовательская станция, спасательная станция, рыболовецкая/зверобойная база, верфь, эллинг, слип, заводское сооружение, испытательная станция и др.);
- гидротехнические сооружения (каналы, доки, причалы, молы, шлюзы, плотины, мосты, акведуки, мельницы и др.);
- навигационные знаки, исторические маяки;
- береговые объекты фортификации (морские крепости, форты и др.);
- мемориальные памятники (бюст, стела и др.);
- культовые сооружения (морской храм, часовня и др.);
- отдельные захоронения;
- объекты подводной археологии.

*Ансамбли, связанные с историей морской деятельности:*

- комплексы архитектурных и инженерных сооружений (порты, военно-морские базы и др.);
- комплексы гидротехнических сооружений (системы шлюзов, каналов и др.);



- комплексы навигационных сооружений (маяки, знаки, створы и др.);
- мемориальные комплексы (усадебные и др.);
- комплекс захоронений (некрополь);
- комплексы культовых сооружений.

*Достопримечательные места:*

- места морских боев и сражений, участия флота в сухопутных операциях, дислокации войск и сил флота, штабов и др.;
- мемориальные места на море, связанные с гибелью судов, места отдания воинских почестей;
- места, связанные с историей освоения новых территорий и с жизнью выдающихся мореплавателей и первопроходцев;
- элементы морского и прибрежного культурного ландшафта, связанного с традиционным природопользованием; традиционные районы промысла;
- историческое поселение, порт, связанные с морской историей;
- система исторических водных и волоковых путей, каналов, обеспечивающих связь между морями;
- культовый комплекс, связанный с морской историей в окружающей природной среде. Место не сохранившегося морского храма, часовни, культового сооружения.

**Анкета 2.**  
**АНКЕТА ДЛЯ ВЫЯВЛЕНИЯ ИСТОРИЧЕСКИХ СУДОВ**  
**(включая летательные аппараты, связанные**  
**с морской деятельностью)**

1.	Последнее название судна, название при спуске на воду (другие названия)	
2.	Местонахождение судна (порт приписки)	
3.	Год постройки	
4.	Место постройки	
5.	Тип судна	
6.	Материал корпуса	
7.	Главные размерения:	
	а. длина наибольшая	
	б. длина по КВЛ (или между перпендикулярами)	
	с. ширина наибольшая	
	д. осадка расчетная	
	е. водоизмещение	
	ф. парусное вооружение, площадь парусности	

8.	Главная силовая установка:	
	а. мощность,	
	б. тип двигателя	
	с. вид топлива	
	д. экипаж, чел.	
9.	Ракетно-артиллерийское, минно-торпедное вооружение (для военных кораблей и летательных аппаратов)	
10.	Радиотехническое вооружение	
11.	Историческая справка	
12.	Сведения о собственниках и пользователей	
13.	Современный статус судна	
14.	Современное техническое состояние	
15.	Вывод об историко-культурной значимости и ценности, рекомендуемый статус охраны	
16.	Намерения по дальнейшей эксплуатации (акт о списании, др.)	
17.	Фотографии, чертежи судна	

**Анкета 3.**  
**АНКЕТА ДЛЯ СБОРА ИНФОРМАЦИИ**  
**О МОРСКИХ МУЗЕЯХ**

Морской музей — учреждение культуры, созданное для хранения, изучения и публичного представления музейных предметов и музейных коллекций, отражающих опыт освоения человеком водных пространств.

**Вопросы для сбора информации о морских музеях**

1. Наименование музея.
2. ФИО руководителя, должность.
3. Дата основания музея, краткая историческая справка.
4. Ведомственная принадлежность/частная собственность.
5. Является ли музей структурным подразделением организации, учреждения (принадлежность музея)?
6. Связан ли Ваш музей с сохранением морского наследия?
7. Можно ли Ваш музей считать морским музеем? Почему?
8. Имеется ли в музее Устав (Положение о музее)?
9. Имеются ли в Вашем музее коллекции, тематически связанные с морским наследием?
10. Краткая тематическая характеристика коллекций морской направленности, наиболее ценные предметы.
11. Характеристика фондов и коллекций:
  - а) Принадлежность к музейному фонду (обведите нужное):
  - б) Государственный музейный фонд;
  - в) Негосударственный музейный фонд;
  - д) Не включен в музейный фонд Российской Федерации.
12. Количество единиц хранения:
  - а) основного фонда;
  - б) научно-вспомогательного;
  - в) всего единиц хранения.
13. Примерный процент числа предметов, связанных с морской тематикой, от общего числа предметов.

14. Качественная оценка важности и ценности предметов, связанных с морской тематикой в собрании музея.
15. Ключевые направления комплектования фондов морской тематики.
16. Основные темы, представленные в экспозиции.
17. Площадь фондохранилища.
18. Площадь экспозиций.
19. Техническое состояние музея.
20. Штат музея.
21. Доступность музея (режим работы для посетителей, свободный доступ или по спецразрешению).
22. Контакты.
23. Прочее.
24. ФИО, должность, контакты заполнявшего.

**Анкета 4.**

**ВОПРОСЫ ДЛЯ ВЫЯВЛЕНИЯ МОРСКИХ КОЛЛЕКЦИЙ  
В МУЗЕЯХ, АРХИВАХ, БИБЛИОТЕКАХ,  
ЧАСТНЫХ СОБРАНИЯХ**

1.	Наименование музея/архива/ библиотеки.	
2.	Контактная информация.	
3.	Краткая характеристика фондов, коллекций, связанных с морской деятельностью.	
4.	Наличие уникальных экспонатов/ коллекций, связанных с морской деятельностью.	
5.	Сохранность коллекций.	
6.	Техническое состояние инфраструктуры по сохранению коллекций.	

**Анкета 5.**

**ВОПРОСНИК ПО ДОПОЛНИТЕЛЬНОМУ МОРСКОМУ  
ОБРАЗОВАНИЮ И ВОСПИТАНИЮ, СУЩЕСТВУЮЩИМ  
ПРОЕКТАМ В СФЕРЕ ПОПУЛЯРИЗАЦИИ  
МОРСКОГО НАСЛЕДИЯ**

1. Предоставьте информацию об организациях, реализующих социальные проекты морской направленности в Вашем регионе (общественные организации, морские школы, классы, кадетские корпуса, клубы юных моряков, судомоделизма, организации дополнительного образования и др.).
  - a) Название организации;
  - b) ФИО руководителя;
  - c) Контакты;
  - d) Бюджетная подчиненность;
  - e) Ежегодный бюджет;
  - f) Штат;
  - g) Характеристика основных программ;
  - h) Число детей, регулярно посещающих занятия.
2. Предоставьте информацию о морских, речных, рыбацких и др. праздниках, фестивалях, событиях.
3. Предоставьте информацию о творческих коллективах, популяризирующих морские традиции в вашем регионе/организации, другое.



**Анкета 6.**

**ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ПРОЕКТЫ В СФЕРЕ ИЗУЧЕНИЯ,  
СОХРАНЕНИЯ И ПОПУЛЯРИЗАЦИИ МОРСКОГО НАСЛЕДИЯ**

1. Название проекта.
2. Введение (общее описание проблемы — 1 абз.).
3. Цель (одна, самая важная).
4. Задачи и подзадачи.
5. Суть и актуальность проекта (2–3 абз. четкого описания).
6. Имеющийся задел.
7. Ожидаемые конкретные результаты.
8. План работы.
9. Финансово-экономическое обеспечение.

*Приложение № 7.***РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОПИСАНИЮ  
ИСТОРИЧЕСКИХ ПОРТОВ И ГАВАНЕЙ**

Порт — это место, оборудованное для связи между морским транспортом с сушей, сложный комплекс гидротехнических сооружений и оснащенное техникой предприятие, транспортный узел, служащий для приема, перевалки и отправки грузов, убежища и обслуживания судов. Для этого порт должен быть защищен от ветра и волн. Укрытие судам обеспечивает устройство гавани (касается морских портов).

Порты различаются по своему расположению, природным условиям, назначению, размерам, оборудованию, судообороту и грузообороту. Историю создания и развития портов необходимо рассматривать в конкретных исторических условиях, во времени и пространстве, под влиянием соответствующих экономических и политических факторов (например, влияние милитаризации и необходимости создания военно-морских баз).

История портов в значительной степени является историей цивилизации. Мореходство нуждается в портах, которые были бы одновременно и городами.

Исследователю необходимо знать историю появления порта, наличие памятников и общие сведения его эксплуатации для истории. Поэтому надо уметь определять размеры портов, глубины и причалы, способность принимать крупнотоннажные суда; знать категорию и классификацию портов, грузооборот, весовой объем и ценность проходящих через порт грузов, организационные формы управления портами, даты и проекты модернизаций, интересоваться работой лоцманов и трудовыми правами докеров. Таким образом, описание порта включает: размер и глубины порта, размер и осадку заходящих судов, пропускную способность портов и судооборот

(статистика судооборота). Также важной характеристикой являются климатические факторы, ограничивающие использование портов (здесь, как правило, речь идет о замерзающих портах Арктики, Белого и Балтийского морей и т. п., где судоходство на пути к порту или в порту поддерживается ледоколами).

Важной характеристикой портов являются портовые территории, которые образуют особый приморский ландшафт, состоящий из молв, причальных стенок, пирсов, бассейнов, доков, кранов и железнодорожных веток, растянувшихся на многие километры.

Особый интерес в истории портов так же занимает вопрос организационных форм управления ими и ответственности (государственные, муниципальные, частные, государственно-частное или муниципально-частное партнерство, тресты и корпорации, порты, находящиеся в управлении железнодорожных кампаний и др.).

При изучении физико-географических особенностей порта его необходимо рассматривать как совокупность двух основных частей: собственно порта и гавани. Хорошая защищенная гавань с якорной стоянкой представляет большую ценность, так как обеспечивает относительно спокойную поверхность воды у причалов. В этих целях при необходимости порты и гавани оборудуются волноломами. Исторически порты образовывались, как правило, в естественных гаванях.

По своим физико-географическим условиям существует множество типов гаваней. Это гавани, образовавшиеся в связи с погружением побережья в море; гавани коралловых рифов; гавани, защищенные прибрежными барами и отмелями; гавани, защищенные островами; порты в эстуариях и реках; гавани сбросового происхождения; неиспользуемые естественные гавани; искусственные гавани и др.

При описании портов внимание нужно уделять набережным (как правило, на них расположены многие морские памятники разных эпох), пирсам и молам, докам и др. Например, старые сухие доки

в Кронштадте, Севастополе, Николаеве и других морских портах исторической России.

Классификация портов также разнообразна. К ним относятся военно-морские порты для базирования военного флота (военно-морские базы), рыболовные порты, торговые порты, порты-убежища, порты бункеровки, нефтеналивные порты, линейные порты, аванпорты и другие порты, обслуживающие как суда ближнего, прибрежного плавания, так и дальнего. Часто порты характеризуются несколькими видами классификации.

*Приложение № 8.*

**КРАТКАЯ ПАМЯТКА ОБ ИНЖЕНЕРНО-  
ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ИЗЫСКАНИЯХ И  
ИССЛЕДОВАНИЯХ ТЕМПЕРАТУРНО-ВЛАЖНОСТНОГО  
РЕЖИМА ОБЪЕКТА КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ**

Большое влияние на сохранность объекта морского культурного наследия оказывает влажность и температура, ведь эти объекты, как правило, находятся недалеко от морей и больших водоемов, погодные условия которых часто связаны с агрессивной средой. Это обстоятельство налагает обязанность исследования температурно-влажностного режима (ТВР) объекта морского культурного наследия.

ТВР объектов культурного наследия является динамической величиной, характеризующейся двумя составляющими: изменениями параметров микроклимата внутренних помещений и циклом изменений влажностного и температурного режимов материалов конструкций.

Сначала проводится предварительное визуальное обследование, направленное на оценку степени защищенности объекта от окружающей среды и определение возможных источников увлажнения. Визуальное обследование объекта предполагает выявление и фиксацию видимых дефектов и повреждений поверхностного слоя конструкций, а также дефектов и повреждений системы отвода воды от объекта культурного наследия (атмосферные факторы и гидрогеологические условия). При визуальном обследовании интерьеров здания определяются факторы разрушения поверхности материалов кладки стен, а также выявляются зоны влажности и причины их появления. В процессе обследования определяется степень разрушения различных участков стен и других конструкций в их сравнении, наличие следов протечек, виды разрушения поверхности (механические, кристаллизация солей, биоразрушения и т. д.) и их местоположение.

В холодный период года необходимо обратить особое внимание на оконные и дверные блоки, в частности, на наличие инея или конденсата на стеклах.

Радиационные исследования включают в себя: оценку внешнего гамма-излучения, включая поиск локальных источников, спектрометрический анализ радионуклидного состава строительных материалов и определение содержания радона в помещениях.

Оценка категории состояния зданий по внешним признакам по результатам предварительного обследования осуществляется на основании ГОСТ Р 55567-2013. Национальный стандарт Российской Федерации. Порядок организации и ведения инженерно-технических исследований на объектах культурного наследия. Памятники истории и культуры.

Также проводятся инженерно-экологические исследования (изыскания) на предмет общей засоренности и загрязнения нефтепродуктами в частности. Готовится отчет об инженерно-техническом обследовании состояния объекта культурного наследия.

В отчете должна содержаться вся информация, достаточная для оценки состояния и выполнения проекта работ, предусмотренных на объекте культурного наследия, в т. ч. общая характеристика объекта, краткие исторические сведения и основные результаты инженерно-технических исследований, выполненных в соответствии с настоящим стандартом. В отчете приводятся выводы о состоянии конструкций и их материалов, в т. ч. экологических, ТВР и других параметров с указанием основных дефектов и повреждений, с учетом результатов проведенных мониторингов, в объеме, регламентированном техническим заданием. Для этого осуществляется обследование основания и фундаментов, проводятся обмерные работы, обследуются конструкции, проводится диагностика состояния материалов и инженерно-экологические изыскания, а также обследуется температурно-влажностный режим и нагрузки на перекрытия зданий и сооружений. Работа проводится опытными и подготовленными инженерными специалистами.

*Приложение № 9.*

**ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ПОЛЕВОГО  
ОБСЛЕДОВАНИЯ МАЯКОВ В КАЧЕСТВЕ ОБЪЕКТОВ  
МОРСКОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ<sup>438</sup>**

Маяк — средство навигационного оборудования, как правило, в виде капитального сооружения башенного типа, предназначенное для определения судов в море и указания опасности. Маяки и огни служат указателями для моряков. По этой причине все навигационные огни очень четко указываются на карте, где о них дается дополнительная информация. Более подробное описание дается в справочниках по огням и знакам морей и лоциях, которые являются официальными документами.

В лоциях (гол. «loodsen» — вести корабль) содержатся сведения навигационного и гидрометеорологического характера. Они издаются для отдельных морей или их частей, а также для отдельных районов океанов. В «Общих замечаниях» приводятся сведения, поясняющие текст лоции: о принятых единицах расстояния, о высоте сооружений, о глубинах, направлениях границ секторов освещения огней и т. п.

Книги «Огни и знаки морей» содержат сведения обо всех штатных средствах навигационного оборудования за исключением вех. Как и в лоциях, в каждом руководстве помещаются лист для учета корректуры, обращение к мореплавателям, карта-схема района. В разделе «Общие замечания» сообщается о времени действия средств навигационного оборудования (СНО), о принятой системе показа направ-

---

<sup>438</sup> *Исакова Е. В., Филин П. А., Мозговой С. А. Методика первичного полевого обследования маяков для их выявления как объектов культурного наследия / Авторы: Е. В. Исакова, П. А. Филин, С. А. Мозговой / Методические рекомендации по выявлению, рукопись. 2016.*



лений и створов, о характере и дальности видимости огней и другие сведения.

К основным характеристикам маяков и светящихся знаков относятся координаты местонахождения с названием географического места, высота сооружения от основания, высота огня от уровня моря, дальность видимости и характер огня (цвет огня, характер проблесков и др.).

Таким образом, с помощью указанных изданий исследователь знает географическое местонахождение маяка (координаты места) с названием мыса, острова, населенного пункта (если имеется), его технические характеристики (высота огня от уровня моря, дальность видимости огней, характер огня и режим работы (для действующих маяков), исторические сведения, дополнительное техническое оборудование и другие данные. Далее следует описание физических параметров и технических характеристик башни (высота, форма, габариты, материал конструкции здания и конструктивное устройство лестницы), а также принцип действия механизмов и состав маячного оборудования. Конструктивно маячные башни подразделяются на деревянные, каменные, кирпичные, чугунные, стальные, железобетонные монолитные, железобетонные сборные, бутобетонные, башни из металлических труб, решетчатые башни квадратного или прямоугольного в плане сечения. Также подробно описывается маячная территория и постройки, включая здания, хозяйственные постройки, причалы, их архитектурные особенности, материал изготовления и техническое состояние.

В ходе изучения маяка необходимо опросить сотрудников маячной службы. Для этого следует подготовить **Опросный лист для сотрудников маячной службы**<sup>439</sup>, в котором указываются сведения биографического характера (ФИО и год рождения, образование, стаж работы и семейное положение) и необходимая информация о маяке

---

<sup>439</sup> Филин П. А., Рапенкова С. В. Опросный лист для сотрудников маячной службы, рукопись, 2016. — 2 с.

(характеристика работы и служебной деятельности, вопросы эксплуатации здания и сооружения, условия жизни и быт маячников, вопросы снабжения, информация о маяке как о памятнике — объекте культурного наследия (выявленном объекте или нуждающемся в постановке на учет), фотографии объекта. Дается развернутое описание маячных сооружений как объектов культурного наследия с выводами. Определение историко-культурной ценности может производиться на основе критериев историко-культурной ценности объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия в соответствии с Приказом Департамента культурного наследия города Москвы от 30 декабря 2015 г. № 478 «Об утверждении критериев историко-культурной ценности объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия, расположенных на территории города Москвы» (дата публикации: 30.12.2015 г.), Методикой экономической оценки объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации (М., 2005 г.), а также Методикой определения категории историко-культурной ценности объектов историко-архитектурного наследия<sup>440</sup>. При этом обязательно учитываются ценностные характеристики объекта с точки зрения истории (датировка, авторство, ценностные характеристики объекта с точки зрения градостроительства, мемориальная ценность (связь с личностью, событием, явлением), ландшафтно-ансамблевые характеристики, ценностные характеристики объекта с точки зрения архитектуры и искусства, науки и техники (уникальность), сохранность исторического облика фасадов, особое общественное значение (сакральное, мифологическое, туристическое и т. п.), включенность в социокультурный оборот, предварительное определение

---

<sup>440</sup> Зеленова С. В. Применение «Методики определения категории определения историко-культурной ценности объектов историко-культурного наследия» на примере памятника инженерного зодчества В. Г. Шухова — опоры ЛЭП НИГРЭС в г. Дзержинске Нижегородской области // Известия Орловского государственного технического университета. Серия : Строительство и транспорт. — 2007. — № 3–15. — С. 88–95.

предмета охраны объекта (определяется на основе Методических указаний по определению предмета охраны для объектов, предложенных к включению в реестр объектов культурного наследия, выявленных объектов культурного наследия и объектов культурного наследия федерального и регионального значения (памятников истории и культуры). Москва, 2011 г.)). Также необходимо зафиксировать факторы риска (естественно-природные и антропогенные). Рекомендуется также проводить обследование технического состояния конструкций маяка. Состояние конструкций определяется в зависимости от наличия видимых повреждений (разрушения, потеря устойчивости, прогибы, раскрытия трещин и др.), биологического, огневого и коррозионного поражения, влажности, определяемой в соответствии с ГОСТ 16483.7, а состояние антикоррозионной защиты, глубину коррозии арматуры и карбонизации бетона, а также плотность, влажность, водопоглощение, водопроницаемость и пористость в соответствии с ГОСТ 12730.0.

*Приложение № 10.*

**МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО  
ПОДГОТОВКЕ ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ (СПЕЦИАЛИСТОВ  
И ВОЛОНТЕРОВ) В ОБЛАСТИ ИЗУЧЕНИЯ И  
СОХРАНЕНИЯ МОРСКОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ**

**СОДЕРЖАНИЕ**

Введение

1. Требования к преподавателям.
2. Требования к содержанию программ подготовки исследователей.
3. Организация учебного процесса.
4. Формируемые компетенции в результате освоения дисциплины.
5. Итоговая аттестация обучающихся.
6. Рекомендации по апробации и внедрению методических рекомендаций.

**ВВЕДЕНИЕ**

Морское наследие является важным гео- и военно-политическим, культурным, экономическим и туристским ресурсом страны. Ввиду актуальности задач изучения и сохранения морского наследия необходимы создание централизованной системы поддержки и развития морских образовательно-воспитательных проектов и разработка методических основ для качественно нового уровня воспитания и образования с целью формирования знаний о морском наследии в единстве с ценностными отношениями к нему, а также обучение пра-

критическим навыкам по выявлению, изучению, сохранению и популяризации морского культурного наследия.

Настоящие методические рекомендации разработаны в соответствии с нормативной базой в сфере сохранения объектов культурного наследия.

Настоящие методические рекомендации предназначены для оказания помощи руководителям органов управления в сфере культуры и сохранения культурного наследия в повышении квалификации специалистов органов культуры и культурного наследия, руководителям морских музеев, а также музеям, располагающим морскими коллекциями, краеведам, а также для подготовки волонтеров. Методические рекомендации могут быть использованы специалистами образовательных учреждений при разработке и реализации программ дополнительного профессионального образования по подготовке и повышению квалификации работников культуры, чтении спецкурсов «Морское наследие» в учебных заведениях Министерства культуры Российской Федерации, Министерства науки и образования Российской Федерации, Минобороны России (военно-морские учебные учреждения России), Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот), Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Росгидромет) и др.

## **1. Требования к преподавателям**

К занятиям по подготовке исследователей (специалистов и волонтеров) в области изучения и сохранения морского культурного наследия могут привлекаться эксперты в сфере изучения и сохранения морского наследия и специалисты в области изучения и сохранения культурно-исторического наследия, включая всемирное наследие. К таким экспертам и специалистам могут относиться только отдельные подготовленные специалисты Министерства культуры Российской Федерации и подведомственных учреждений, некоторые науч-

ные сотрудники ФГБНИУ «Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва», некоторые специалисты — преподаватели кафедр музеологии и культурного наследия вузов, сотрудники морских музеев, члены Межведомственной комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (МВК), члены рабочих групп МВК, члены Ассоциации «Морское наследие России».

## **2. Требования к содержанию программ подготовки исследователей в области изучения и сохранения морского культурного наследия**

Программа подготовки исследователей (специалистов и волонтеров) в области изучения и сохранения морского культурного наследия включает мотивационно-ориентировочный, информационно-понятийный и практико-деятельностный этапы обучения.

На *первом*, мотивационно-ориентировочном этапе поставлена цель создания представлений о целостности образа-каркаса морского культурного наследия на основе эмоционального восприятия специалистов и волонтеров учебного материала о нем. В рамках данного этапа происходит формирование у обучаемых представления о ценностном отношении к морскому культурному наследию, о его статусе и месте в системе объектов культурного наследия, составе, типологии и классификации объектов морского наследия.

*Информационно-понятийный этап* предусматривает проведение занятий, закрепляющих знание понятийного аппарата, а также более подробное изучение объектов морского культурного наследия, начиная с объектов, входящих в Список всемирного наследия ЮНЕСКО, памятников морского наследия федерального наследия и кончая памятниками морского наследия регионального и местного значения. Для этого используются соответствующие списки и реестры культурного наследия, из которых экспертным путем на основе соответствующих признаков специалисты выделяют объекты морского наследия, а также соответствующие своды, карты и атласы.

*Третий этап* связан с изучением теоретических и практических вопросов, в том числе законодательства по выявлению, изучению, фиксации, документированию, паспортизации, а также музеефикации объектов морского культурного наследия.

Особое внимание необходимо уделять вопросам выявления, изучения, фиксации, документирования и паспортизации объектов морского наследия, а также работе с подводным культурным наследием. Изучение этих тем, кроме донесения лекционного материала, должно сопровождаться семинарскими и практическими занятиями.

Рабочая программа учебной дисциплины (РПД) по подготовке исследователей (специалистов и волонтеров) в области изучения и сохранения морского культурного наследия (рабочее название курса «Морское наследие») готовится учреждением, которому поручена такая подготовка.

РПД должна включать: цели и задачи дисциплины, формируемые компетенции в результате освоения дисциплины, структуру и содержание дисциплины, оценочные средства для контроля успеваемости, аттестации по итогам освоения дисциплины и учебно-методическое обеспечение самостоятельной работы слушателей (студентов), тематику контрольных работ, вопросы и задания для самоконтроля, тесты, вопросы к зачету (экзамену), основную и дополнительную литературу, материально-техническое обеспечение дисциплины.

***Рекомендуется включение в программы лекций, семинаров и практических занятий следующих тем:***

1. Морское наследие: сущность, содержание, структура, классификация и типологизация.
2. Статус морского наследия. Международные и российские документы о морском наследии: правовые основы изучения, управления и сохранения морского наследия.
3. Объекты морского культурного наследия в Списке всемирного наследия ЮНЕСКО.



4. Федеральные объекты культурного наследия, имеющие признаки морского наследия.
5. Вопросы выявления объектов морского наследия.
6. Методика и опыт изучения объектов морского наследия.
7. Способы фиксации морского наследия.
8. Документирование и паспортизация объектов морского культурного наследия.
9. Методологические и методические подходы к формированию реестра морского наследия России.
10. Морские музеи и вопросы музеефикации морского культурного наследия.
11. Исторический флот России.
12. Историческое и традиционное судостроение.
13. Маяки России.
14. Морские крепости и другие фортификационные сооружения.
15. Судходные гидротехнические сооружения.
16. Морские прибрежные культурные и природные (смешанные) ландшафты.
17. Морская география водных путей и коммуникаций, исторических портов и каналов.
18. Подводное культурное наследие.
19. Нематериальное морское наследие.
20. Морские обычаи, традиции, протокол и церемониал.
21. История флота.
22. История военно-морского искусства.
23. Традиционные морские культуры и промыслы.
24. Управление морским культурным наследием.
25. Основные мероприятия по охране объектов морского культурного наследия.
26. Деятельность по популяризации объектов морского культурного наследия и их вовлечение в социокультурный оборот.
27. Вопросы картографирования морского культурного наследия.
28. Морское наследие зарубежья.

29. Туристские маршруты по объектам морского наследия.
30. Научные центры, органы и организации, занимающиеся вопросами изучения, сохранения и популяризации морского наследия.

### **3. Организация учебного процесса**

*Учебный план* разрабатывается специалистами образовательного учреждения, которому будет поручено осуществлять подготовку исследователей (специалистов и волонтеров) в области изучения и сохранения морского культурного наследия, на основе государственных требований, включая разработку графика учебного процесса, определение количества часов, отводимое на подготовку исследователей (специалистов и волонтеров) в области изучения и сохранения морского культурного наследия (в рамках изучения «Морского наследия»), исходя из специфики специальности обучаемого контингента. Рекомендуется не менее 72 часов учебного времени для подготовки исследователей (специалистов и волонтеров) в области изучения и сохранения морского культурного наследия. При этом осуществляются следующие виды учебной деятельности: обязательные аудиторные занятия (лекции, семинары, практические занятия), консультации, контрольные работы, итоговая аттестация.

### **4. Формируемые компетенции в результате освоения дисциплины**

Процесс изучения дисциплины направлен на формирование следующих компетенций:

- способность к интеллектуальному, культурному, нравственному, физическому и профессиональному саморазвитию и самосовершенствованию;
- способность самостоятельно находить и использовать различные источники информации по проекту туристского продукта;
- готовность к реализации проектов в туристской индустрии;

— способность к эффективному общению с потребителями туристского продукта.

В результате освоения дисциплины специалист (волонтер) должен: *знать:*

- место дисциплины в системе гуманитарного и культурологического знания;
- общие культурно-ценностные ориентиры морского наследия;
- место морского наследия в историко-культурном наследии России;
- базовую терминологию, основные нормативные документы и методы работы с объектами морского культурного наследия;
- сущность, содержание, структуру, классификацию и типологизацию морского наследия;
- основные сведения о наиболее значимых морских памятниках истории и культуры, имеющих всемирное, национальное и региональное значение;
- историю основных объектов морского культурного наследия, их значение, представление об их расположении, внешнем виде;
- способы фиксации, документирования и паспортизации морского наследия;

*уметь:*

- применять в профессиональной и других видах деятельности базовые понятия и полученные знания;
- работать с разноплановыми источниками;
- получать, обрабатывать и сохранять источники информации;
- выявлять, изучать, сохранять и популяризировать морское наследие;
- осуществлять фиксацию, документирование и паспортизацию морского наследия;
- обладать навыками музеефикации объектов и предметов морского наследия;

- определять роль объектов морского культурного наследия в развитии туристического бизнеса;
- находить и использовать различные источники информации по данной проблеме;

*владеть:*

- основами теории памятников морской истории и культуры, музеологии;
- навыками анализа источников;
- приемами популяризации морского наследия.

### **5. Итоговая аттестация обучающихся**

Освоение дополнительных образовательных программ завершается обязательной итоговой аттестацией обучающихся в форме экзамена или зачета по тематике проведенного курса, позволяющей продемонстрировать сформированные компетенции и практические навыки.

Лицам, успешно прошедшим итоговую аттестацию, выдается документ о прохождении обучения (сертификат и диплом), подтверждающим статус специалиста-исследователя в области изучения и сохранения морского наследия.

Лицам, не прошедшим итоговую аттестацию, выдается справка об обучении.

### **6. Рекомендации по апробации и внедрению методических рекомендаций**

С целью апробации и последующего внедрения методических рекомендаций предлагается создание Методического центра по подготовке и переподготовке специалистов в области морского наследия и разработка детальных учебно-методических программ и учебных планов, рабочих программ дисциплины (РПД).

После апробации методические рекомендации предлагается направить в учебные заведения Министерства культуры Российской

Федерации, Министерства науки и образования Российской Федерации, Минобороны России (военно-морские учебные учреждения России и музеи), Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот), Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Росгидромет), на флоты, в крупные морские центры на базе морских музеев и профильных вузов. Например, на базу Центрального Военно-морского музея имени императора Петра I в Санкт-Петербурге (по согласованию с Минобороны России), в Музей Мирового океана (Калининград), Северный Арктический федеральный университет (САФУ, Архангельск), Дальневосточный федеральный университет (Владивосток), в вузы Южного федерального округа (Севастополь и Краснодарский край).

## Приложение № 11.

## МОРСКАЯ НАВИГАЦИЯ И МОРСКАЯ ГИДРОГРАФИЯ

### Термины и определения

ТЕРМИН	ОПРЕДЕЛЕНИЕ
<b>МОРСКАЯ НАВИГАЦИЯ</b>	
<b>1. Морская навигация</b>	<p>Наука о выборе пути, определении мест и перемещении судна в море с учетом задач, решаемых судном, и влияния внешней среды на направление и скорость судна.</p> <p><i>Примечание.</i> Под термином «море» понимаются так же океан, морские заливы и морские проливы, а под термином «судно» — корабль и плавсредство.</p>
<b>2. Морская навигационная обстановка</b>	Обстановка в море, определяемая физико-географическими условиями, наличием и состоянием средств навигационного оборудования морей, и рекомендациями, регламентирующими движение судов.
<b>3. Морская навигационная опасность</b>	Препятствие, опасное для плавания судна в море.
<b>4. Географический меридиан</b>	Линия пересечения земной поверхности условной плоскостью, проходящей через Северный и Южный географические полюсы.
<b>5. Истинный меридиан наблюдателя</b>	Географический меридиан, проходящий через место наблюдателя.
<b>6. Астрономический азимут</b>	По ГОСТ 22268-76.

ТЕРМИН	ОПРЕДЕЛЕНИЕ
7. Курс судна	<p>Направление продольной оси судна, измеряемое горизонтальным углом между северной частью меридиана и носовой частью продольной оси судна по часовой стрелке от 0 до 360°.</p> <p><i>Примечание.</i> В зависимости от принятого меридиана различают курсы: курс истинный, магнитный и компасный.</p>
8. Генеральный курс судна	<p>Основное направление движения судна в течение заданного интервала времени.</p>
9. Угол дрейфа судна	<p>Угол между истинным курсом и линией пути судна, обусловленный влиянием ветра.</p> <p><i>Примечание.</i> Угол дрейфа судна измеряется в сторону правого или левого борта от 0 до 180° со знаком "плюс" или "минус" соответственно.</p>
10. Угол сноса судна	<p>Угол между истинным курсом и линией пути судна, обусловленный влиянием течения.</p> <p><i>Примечание.</i> Угол сноса судна измеряется в сторону правого или левого борта от 0 до 180° со знаком "плюс" или "минус" соответственно.</p>
11. Путь судна	<p>Направление перемещения центра массы судна, измеряемое горизонтальным углом между северной частью истинного меридиана и линией пути судна по часовой стрелке от 0 до 360°.</p>
12. Линия пути судна	<p>Линия, по которой перемещается центр массы судна относительно дна моря.</p>
13. Генеральный путь судна	<p>Направление, измеряемое горизонтальным углом между северной частью истинного меридиана и линией, соединяющей начальную и конечную точки пути судна.</p>



<b>ТЕРМИН</b>	<b>ОПРЕДЕЛЕНИЕ</b>
14. <b>Абсолютная скорость судна</b>	Скорость движения судна по линии пути.
15. <b>Относительная скорость судна</b>	Скорость движения судна относительно воды.
16. <b>Генеральная скорость судна</b>	Скорость судна по генеральному пути.
17. <b>Относительное движение судна</b>	Перемещение судна относительно другого объекта.
18. <b>Навигационные параметры</b>	Совокупность величин, характеризующих место и перемещение судна в заданной системе координат.
19. <b>Счисление координат судна</b>	Определение места судна путем вычисления его текущих координат от известных начальных по курсу и скорости с учетом дрейфа, сноса и по времени.
20. <b>Обсервационное счисление координат судна</b>	Счисление координат, выполняемое путем непрерывной совместной автоматизированной обработки данных от средств обсервации и счисления.
21. <b>Счислимое место судна</b>	Место судна, координаты которого получены графическим или аналитическим путем.
22. <b>Обсервованное место судна</b>	Место судна, координаты которого получены пересечением двух и более обсервованных линий положения.
23. <b>Счислимо-обсервованное место судна</b>	Место судна, координаты которого получены по одновременным обсервованным линиям положения с учетом счисления.
24. <b>Навигационная обсервация судна</b>	Практические действия по определению координат судна.

ТЕРМИН	ОПРЕДЕЛЕНИЕ
25. <b>Навигационное ориентирование судна</b>	Определение и передача на судно информации о его координатах, курсе, скорости, а также предупреждение об опасности избранного курса.
26. <b>Невязка места судна</b>	<p>Расхождение одномоментных счислимых и обсервованных координат судна.</p> <p><i>Примечание.</i> Направление невязки определяется от счислимого места к обсервованному.</p>
27. <b>Навигационная прокладка пути судна</b>	Графические построения на морской карте при решении навигационных задач судовождения.
28. <b>Предварительная прокладка пути судна</b>	Навигационная прокладка, выполняемая заблаговременно перед плаванием судна.
29. <b>Графический план перехода судна</b>	Графическое изображение на морской карте маршрута перехода судна с легендой, расчлененного на отдельные участки в зависимости от решаемых им задач, навигационной обстановки и гидрометеорологических условий плавания.
30. <b>Пеленг</b>	<p>Горизонтальный угол между северной частью меридиана наблюдателя и направлением из точки наблюдения на объект, измеряемый по часовой стрелке от 0 до 360°.</p> <p><i>Примечание.</i> В зависимости от принятого меридиана различают пеленги: истинный, магнитный и компасный.</p>
31. <b>Курсовой угол</b>	<p>Горизонтальный угол между носовой частью продольной оси судна и направлением из точки наблюдения на объект.</p> <p><i>Примечание.</i> Курсовой угол измеряется в полукруговом счете от 0 до 180° правого и левого бортов, в круговом счете по часовой стрелке от 0 до 360°.</p>

ТЕРМИН	ОПРЕДЕЛЕНИЕ
<b>МОРСКАЯ ГИДРОГРАФИЯ</b>	
32. <b>Морская гидрография</b>	Наука, изучающая рельеф и грунт морского дна в интересах мореплавания и использования природных ресурсов.
33. <b>Морские гидрографические исследования</b>	Исследования отдельных районов Мирового океана и внутренних закрытых морей с целью получения информации о рельефе и грунтах морского дна.  <i>Примечание.</i> Мировой океан — непрерывная водная оболочка Земли, окружающая все материки и острова и обладающая общностью солевого состава.
34. <b>Морские гидрографические работы</b>	Работы, выполняемые в пределах моря и его береговой полосы при морских гидрографических исследованиях.
35. <b>Съемка рельефа морского дна</b>	Морские гидрографические работы, выполняемые с целью получения информации о пространственном положении и формах рельефа морского дна.
36. <b>Площадное морское гидрографическое обследование</b>	Способ съемки, позволяющий получить изображение рельефа морского дна на всей заданной площади без пропусков и разрывов.
37. <b>Морское гидрографическое траление</b>	Морские гидрографические работы, обеспечивающие выявление навигационных опасностей на заданной глубине по всей обследованной площади моря.
38. <b>Морская грунтовая съемка</b>	Морские гидрографические работы, выполняемые с целью получения информации о распределении грунтов морского дна.

ТЕРМИН	ОПРЕДЕЛЕНИЕ
39. Галс гидрографических исследований	Путь судна, на котором оно производит морские гидрографические исследования, выдерживая заданные курс и скорость.
40. Промер рельефа морского дна	Способ съемки рельефа морского дна путем планомерного измерения глубин.
41. Подробность промера рельефа морского дна	Количественная характеристика промера, выражаемая расстояниями между галсами и между точками по галсу, в которых измерялись глубины.
42. Сгущение промера рельефа морского дна	Уменьшение расстояний между галсами с целью получения более подробной информации о рельефе морского дна.
43. Полоса гидрографического траления	Площадь моря, обследуемая при гидрографическом тралении на одном галсе.
44. Глубина гидрографического траления	Вертикальное расстояние от принятого нуля глубин моря до горизонтальной плоскости, на которой требуется выявить подводные навигационные опасности.
45. Морское побережье	Полоса суши, примыкающая к морю, рельеф которой носит следы взаимодействия с морем.
46. Берег моря	Часть побережья, взаимодействующая с морем в настоящее время.
47. Береговая линия	<p>Линия, по которой водная поверхность пересекается с сушей.</p> <p><i>Примечание.</i> На морские карты наносится условная береговая линия, установленная правилами картосоставления.</p>
48. Дно моря	Часть поверхности земной коры, находящаяся в пределах моря ниже его уровня.

ТЕРМИН	ОПРЕДЕЛЕНИЕ
49. Грунт морского дна	Грунт, составляющий верхний слой морского дна.
50. Глубина моря	Расстояние по вертикали от поверхности воды до дна моря.
51. Рельеф морского дна	Совокупность всех форм поверхности морского дна.
52. Морская карта	Специальная карта, предназначенная для обеспечения мореплавания и использования природных ресурсов.
53. Навигационная морская карта	Морская карта, главным содержанием которой являются элементы навигационно-гидрографической обстановки, предназначенная для обеспечения судовождения.
54. Генеральная навигационная морская карта	Навигационная морская карта масштаба 1:1000000-1:5000000, изображающая обширные районы Мирового океана, предназначенная для предварительной прокладки пути судна.
55. Путевая навигационная морская карта	Навигационная морская карта масштаба 1:100000-1:500000, предназначенная для навигационной прокладки пути судна.
56. Частная навигационная морская карта	Навигационная морская карта масштаба 1:25000-1:50000, предназначенная для навигационной прокладки пути судна вблизи берегов или морских навигационных опасностей.
57. Навигационный морской план	Навигационная морская карта масштаба 1:25000 и крупнее.
58. Радионавигационная морская карта	Навигационная морская карта, дополнительным элементом нагрузки которой является сетка изолиний, предназначенная для определения места судна с помощью радионавигационных систем.

ТЕРМИН	ОПРЕДЕЛЕНИЕ
59. <b>Навигационно-гидроакустическая морская карта</b>	Навигационная морская карта, дополнительным элементом нагрузки которой является сетка изолиний, предназначенная для определения места судна с помощью навигационных гидроакустических систем.
60. <b>Навигационно-промысловая морская карта</b>	Навигационная морская карта с дополнительной нагрузкой, обеспечивающей решение различных задач, связанных с использованием природных ресурсов.
61. <b>Карта грунтов морского дна</b>	Морская карта, основным содержанием которой являются данные о распределении грунтов морского дна и их характеристик.
62. <b>Геофизическая морская карта</b>	Морская карта, основным содержанием которой являются параметры одного или нескольких геофизических полей.
63. <b>Бланковая морская карта</b>	Морская карта с облегченной нагрузкой, служащая картографической основой для разработки различного рода графических документов и нанесения на нее справочные данных.
64. <b>Морская карта-сетка</b>	Морская карта, во внутренней рамке которой нанесена только картографическая сетка, без оцифровки долгот.
65. <b>Обзорная морская карта</b>	Морская карта мелкого масштаба, одинаково подробно изображающая как район моря, так и сушу и дающая общее представление о физико-географических особенностях отображаемого района.

ТЕРМИН	ОПРЕДЕЛЕНИЕ
66. <b>Морские навигационные руководства</b>	Официальные издания для мореплавателей, содержащие правила, наставления, указания, описания либо рекомендации навигационного или правового характера, невыполнение которых возлагает на мореплавателей ответственность на возможные последствия.
67. <b>Морские навигационные пособия</b>	Официальные издания для мореплавателей, содержащие навигационно-гидрографические геофизические, астрономические и различного рода справочные данные, предназначенные для решения задач судовождения
68. <b>Средства навигационного оборудования морей</b>	<p>Специальные сооружения, конструкции или устройства, предназначенные для ориентирования судна или определения координат судна в море, а также для ограждения каналов фарватеров и навигационных опасностей.</p> <p><i>Примечание.</i> По принципу действия и использования существуют средства навигационного оборудования морей зрительные, радиотехнические, электромагнитные, гидроакустические, звукоимпульсные.</p>
69. <b>Штатные средства навигационного оборудования морей</b>	Средства навигационного оборудования морей, координаты места и режимы работы которых указаны в официальном навигационном пособии и нанесены на навигационных морских картах.
70. <b>Нештатные средства навигационного оборудования морей</b>	<p>Средства навигационного оборудования морей, устанавливаемые временно.</p> <p><i>Примечание.</i> Координаты места и режимы работы нештатных средств навигационного оборудования морей указываются в «Извещениях мореплавателям».</p>



ТЕРМИН	ОПРЕДЕЛЕНИЕ
71. <b>Обслуживаемые средства навигационного оборудования морей</b>	Средства навигационного оборудования морей, работа которых находится под постоянным контролем обслуживающего персонала.
72. <b>Необслуживаемые средства навигационного оборудования морей</b>	Средства навигационного оборудования морей, обслуживание которых производится периодически.
73. <b>Навигационный морской ориентир</b>	Объект с отличительными признаками, наблюдаемый для определения координат судна, параметров его движения и поправок навигационных приборов.
74. <b>Морской маяк</b>	Средство навигационного оборудования морей, представляющее собой капитальное сооружение, имеющее светотехнический аппарат с дальностью видимости белого или приведенных к нему цветных огней не менее 10 миль.
75. <b>Светящийся морской навигационный знак</b>	Средство навигационного оборудования морей специальной постройки, имеющее светотехнический аппарат с дальностью видимости белого или приведенных к нему цветных огней до 10 миль.
76. <b>Морской навигационный огонь</b>	Средство навигационного оборудования морей, представляющее собой светооптический прибор, устанавливаемый на естественных объектах или сооружениях неспециальной постройки.
77. <b>Морской навигационный створ</b>	Створ, образованный средствами навигационного оборудования морей, создающий створную зону и обеспечивающий судовождение в пределах этой зоны.

ТЕРМИН	ОПРЕДЕЛЕНИЕ
<b>78. Морские плавучие предостерегательные знаки</b>	Плавучие средства навигационного оборудования морей в виде буюв или вех, устанавливаемые на якоре для ограждения морских навигационных опасностей, обозначения положения морских каналов и фарватеров, подводных кабелей, рыболовных снастей, мест якорных стоянок.
<b>79. Географическая широта</b>	<p>Угол между плоскостью экватора и нормалью к поверхности земного эллипсоида в данной точке.</p> <p><i>Примечание.</i> Географическая широта измеряется дугой меридиана от экватора до параллели данной точки. Счет ведется от 0 до 90° в северном и южном направлениях.</p>
<b>80. Географическая долгота</b>	<p>Двугранный угол между плоскостью Гринвичского меридиана и плоскостью меридиана данной точки.</p> <p><i>Примечание.</i> Географическая долгота измеряется меньшей дугой экватора от Гринвичского меридиана до меридиана данной точки. Счет ведется от 0 до 180° в восточном и западном направлениях.</p>

*Приложение № 12.*

**СЛУЖЕБНАЯ ЗАПИСКА С. А. МОЗГОВОГО  
ПРЕДСЕДАТЕЛЮ МЕЖВЕДОМСТВЕННОЙ КОМИССИИ  
ПО МОРСКОМУ НАСЛЕДИЮ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ  
ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Председателю Межведомственной комиссии  
по морскому наследию  
Морской коллегии при Правительстве  
Российской Федерации,  
В. А. Попову

*Уважаемый Вячеслав Алексеевич!*

В соответствии с Вашим поручением, мною изучен вопрос о создании в селе Дединово Луховицкого района Московской области морского музея.

Село Дединово (поселение Дединовское) является уникальным историческим местом, где в конце XVII века была построена первая русская верфь и построен военный корабль «Орёл». В настоящее время историки флота, краеведы и энтузиасты ведут исторические изыскания по изучению истории русского кораблестроения в селе Дединово, а также промышленном, сельскохозяйственном и торговом развитии этого знаменитого села. Уже сложилась полезная традиция проведения всероссийских конференций по истории русского судостроения в Дединово.

В ходе работы в Луховицком районе, у меня состоялись встречи и беседы по данному вопросу с руководителями администрации Луховицкого района и поселения Дединовское, местными краеведами и историками, сотрудниками краеведческого музея и др., а также осмотрена территория, где ранее располагалась корабельная верфь.

В настоящее время эта территория свободна, земля без какого-либо обременения и местная администрация дала гарантию ее передачи морскому музею в случае, если будет принято решение о его создании. Созданию музея также благоприятствует существующая инфраструктура: в поселении имеются все необходимые коммуникации, электроэнергия, газ, связь и прочее. Также здесь сохранились старинные постройки, которые могут служить экспозиционными залами. Прибрежный ландшафт позволяет создать на историческом месте макет судостроительной верфи практически в натуральную величину и разместить на стапелях макет корабля «Орёл». Здесь же можно создать мастерские по производству исторической лодки — «дединовского челна».

Уникальным также является то обстоятельство, что потомки «дединовских» мастеров хранят исторические традиционные технологии производства знаменитого «дединовского челна» — основного плавсредства наших предков, населяющих бассейны рек Оки, Волги, Москвы-реки и их притоков.

Данное место также позволяет создать здесь марину — место стоянки яхт и других маломерных судов, а также поставить причал для круизных речных судов. Таким образом, Дединово станет местом туризма, а морской музей — объектом паломничества, центром возрождения традиционного судостроения и проведения речных гребно-парусных регат.

Создание морского музея позволит сохранить уникальный ландшафт, вернуть ему историческое звучание, возродить народные промыслы и, прежде всего, производство «дединовского челна».

Считаю целесообразным создание в Дединово морского музея-заповедника федерального значения (вариант названия: музей окского судостроения). Это может быть самостоятельный музей или филиал Музея Мирового океана. Необходимые работы по подготовке программы создания музея может выполнить Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва, имеющий квалифицированных спе-

циалистов и большой опыт создания разработки программ и проектов создания музеев.

Учитывая необходимость решения данного вопроса на федеральном уровне, предлагаю вынести вопрос о создании морского музея в Дединово на рассмотрение Межведомственной комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве РФ.

Прилагаю:

1. Письмо главы сельского поселения Дединовское.
2. Ситуационный план 1 отдела архитектуры.
3. Ситуационный план 2 отдела архитектуры
4. Историческая справка.

Заведующий сектором морского наследия  
Института Наследия

С. А. Мозговой

*«25» июля 2013 г.*

*Приложение № 13.***В ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ КПСС<sup>441</sup>**

**(Обращение в ЦК КПСС А. Ф. Трёшникова, Я. Я. Гаккеля,  
Е. Е. Шведе, М. И. Белова, М. Е. Острекина с возражением против  
слома первого в мире ледокола «Ермак», 4 июня 1964 года)<sup>442</sup>**

В мировой истории мореплавания и развития морского флота знаменательной вехой является создание первого в мире мощного ледокола «Ермак», в котором воплотилась передовая русская техническая мысль в области судостроения на рубеже XIX и XX веков. Благодаря этому крупнейшему достижению техники стала возможной зимняя и, следовательно, круглогодичная навигация в замерзающих морях и портах умеренных широт и освоение Северного морского пути в Арктике, что в свою очередь является достижением отечественной науки и техники, советских моряков и ученых. Способствуя транспортным перевозкам и, тем самым, развитию народного хозяйства, ледокольная техника в то же время весьма эффективно обслуживает Военно-Морской Флот, что выразилось, в частности, в знаменитом Ледовом походе более 200 военных кораблей, проведенных «Ермаком» из Гельсингфорса в Кронштадт в марте 1918 г.

Важнейшую роль ледоколы сыграли в Великой Отечественной войне на северном театре, а ледокол «Ермак» — в операциях Краснознаменного Балтийского флота и в обороне города-героя Ленинграда и Кронштадта, что убедительно показано в книгах: «Полярники в Отечественной войне» (сбор., 1945); Сорокин и Лурье «Бриан» (1950 г.) в газете «Ленинградская правда» от 23.1.1964 г.

---

<sup>441</sup> Документ публикуется в оригинальной подлинной стилистике и орфографии.

<sup>442</sup> Письмо ученых-географов Е. Е. Шведе, М. И. Белова, А. Ф. Трёшникова и других в ЦК КПСС с возражением против слома первого в мире ледокола «Ермак», 4 июня 1964 года. Машинопись. Копия. РГАВМФ. Ф. р-2240. Оп. 1. Д. 225. Л. 1–4.

По своей мощи отечественный ледокольный флот во главе с атомоходом «Ленин» занимает первое место в мире. Все корабли этого флота, их корпуса, как у нас, так и в других странах, строятся подобно ледоколу «Ермак», но в этом отношении он до сих пор остается непревзойденным образцом.

Теперь этот корабль, отслужив 65 лет, стал уже ветхим и признан негодным к дальнейшей эксплуатации. Однако это вовсе не означает, что «Ермак» можно пустить на слом. По мнению широкой советской общественности, высказанному в печати (см. приложение), ледокол «Ермак» имеет огромную культурную ценность. Как поистине исторический корабль, творцом которого был выдающийся русский ученый и флотоводец С. О. Макаров, «Ермак» должен быть сохранен.

В 1948 г. в связи с пятидесятилетием «Ермака», в ознаменование его больших заслуг перед государством, он был награжден орденом Ленина. Уже это одно обстоятельство обязывает нас относиться к орденосному кораблю с должным почтением.

Родоначальника ледокольного флота, «Ермака» в народе любовно называют «дедушкой». Среди моряков он настолько популярен, что все суда любой национальной принадлежности, на всех морях и океанах, где бы они не встретились с «Ермаком», салютуют ему флагом.

По мнению советской общественности, «Ермак» должен быть взят под охрану государства наравне с другими историческими памятниками, которые в Советском Союзе находятся под наблюдением Госинспекции по охране памятников.

Ордена Ленина ледокол «Ермак» — это выдающийся памятник передовой русской технической мысли в области судостроения, памятник отечественного мореплавания и морской славы СССР — величественный памятник, достойный Великой морской державы. К сожалению, у нас сохраняются только два исторических памятника такого рода — ботик Петра I и крейсер «Аврора».

Уступив общественному мнению, высказанному во многих газетах, Министерство Морского флота отменило свое решение о сдаче «Ермака» на слом и по приказу от 12 декабря 1963 г. за № 245 ледокол



был передан Мурманскому высшему мореходному училищу, где его предполагалось использовать в качестве общежития для курсантов и лаборатории технической эксплуатации флота, а также филиала музея Арктики. Об этом решении общественность с удовлетворением узнала из «Комсомольской правды» от 25.XII.1963 г., а 1.1.1964 г. мурманская газета «Арктическая звезда» информировала о торжественных проводах «Ермака» на вечную стоянку.

Однако это решение министерство Морского флота уже отменило (приказ от 23 мая 1964 г.), снова предназначив «Ермака» на слом.

Памятуя об ошибках, допущенных в свое время по отношению к некоторым историческим памятникам и реликвиям, например, к триумфальным московским воротам в Ленинграде, которые были уничтожены, а спустя несколько лет их пришлось строить заново, мы считаем своим долгом обратиться в ЦК КПСС с просьбой предотвратить аналогичную, но еще более серьезную ошибку в отношении исторического корабля, каким поистине является ледокол «Ермак».

С начальной поры и на протяжении почти всей своей деятельности ледокол «Ермак» осуществлял проводку судов по Финскому заливу в Ленинград. Велики его заслуги и в обороне города-героя Ленинграда в суровые дни блокады. Поэтому безусловно предпочтительной была бы установка «Ермака» в Ленинграде, на р. Неве. Будучи установлен на вечных якорях здесь, в центре морской культуры СССР, «Ермак» мог бы служить специализированным музеем, в виде филиала музея Арктики Арктического и антарктического научно-исследовательского института Гидрометслужбы СССР.

Вице-президент Всесоюзного  
Географического общества,  
доктор географических наук,  
Герой Социалистического Труда: (ТРЕШНИКОВ)

Член президиума Всесоюзного Географического  
общества, профессор, доктор географических наук: (ТАККЕЛЬ)

Член президиума Всесоюзного Географического общества, заслуженный деятель науки, профессор, контр-адмирал: (ШВЕДЕ)

Член Ученого Совета Всесоюзного Географического Общества, доктор исторических наук: (БЕЛОВ)  
Герой Советского Союза, кандидат географических наук: (ОСТРЕКИН)

*4 июня 1964 года*

*Приложение.*

С возражениями против сдачи ледокола «Ермак» на слом выступили:

1. Ц.о. «Правда», 23. IX. 1963 г.
2. «Известия», 6. IV.1962 г.
3. «Водный транспорт», 15.VIII.1963 г.
4. «Водный транспорт», 22. VIII. 1963 г.
5. «Комсомольская правда», 25. IX. 1963 г.
6. «Комсомольская правда», 25. XII. 1963 г.
7. «Моряк Севера», 27. IX. 1963 г.
8. «Правда Севера», 29. IX. 1963 г.
9. «Литературная газета», 15.X.1963 г.
10. Центральная студия телевидения, 12.X.1963 г.

В этих выступлениях свое мнение высказали, в частности: Мурманский областной комитет комсомола /5/, Географическое общество СССР /2/ и его Северный отдел /7, 8/.

В защиту л/к «Ермак» выступили еще Музей-архив Д. И. Менделеева при Ленинградском гос.университете /совещание от 2. III. 1968 г./, Пленум Ленинградского отделения научно-технического общества водного транспорта /21. X. 1963 г./, а также многие моряки, ученые и общественные деятели.

*Приложение № 14.*

## **ПОРЯДОК ВКЛЮЧЕНИЯ ОБЪЕКТОВ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ В РЕЕСТР**

Порядок включения объектов культурного наследия в реестр изложен в статье 18 Федерального закона «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» от 25.06.2002 № 73-ФЗ<sup>443</sup> и предусматривает следующие действия:

1. После принятия решения о включении объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, в перечень выявленных объектов культурного наследия региональный орган охраны объектов культурного наследия обеспечивает проведение государственной историко-культурной экспертизы.

2. Заключение государственной историко-культурной экспертизы должно содержать следующие сведения, необходимые для принятия решения о включении выявленного объекта культурного наследия в реестр:

- 1) сведения о наименовании объекта;
- 2) сведения о времени возникновения или дате создания объекта, датах основных изменений (перестроек) данного объекта и (или) датах связанных с ним исторических событий;
- 3) сведения о местонахождении объекта (адрес объекта или при его отсутствии описание местоположения объекта);
- 4) сведения о категории историко-культурного значения объекта;
- 5) сведения о виде объекта;

---

<sup>443</sup> Федеральный закон «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» от 25.06.2002 № 73-ФЗ. — URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_37318/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_37318/) (дата обращения: 25.12.20).

- б) описание особенностей объекта, являющихся основаниями для включения его в реестр и подлежащих обязательному сохранению (далее — предмет охраны объекта культурного наследия).

Информация об изменениях:

Федеральным законом от 3 июля 2016 г. № 361-ФЗ в подпункт 7 пункта 2 статьи 18 настоящего Федерального закона внесены изменения, вступающие в силу с 1 января 2017 г.

См. текст подпункта в будущей редакции;

- 7) сведения о границах территории выявленного объекта культурного наследия, включая текстовое и графическое описание местоположения этих границ, перечень координат характерных точек этих границ в системе координат, установленной для ведения государственного кадастра объектов недвижимости;

- 8) фотографическое (иное графическое) изображение:

- для памятника — снимки общего вида, фасадов, предмета охраны данного объекта;
- для ансамбля — снимки общего вида, передающие планировочную структуру элементов и композиционные особенности ансамбля, снимки общего вида и фасадов памятников, входящих в состав ансамбля, снимки предмета охраны данного ансамбля;
- для достопримечательного места — совокупность снимков и (или) иных графических изображений, передающих планировочную структуру элементов и композиционные особенности достопримечательного места.

3. Региональный орган охраны объектов культурного наследия на основании заключения государственной историко-культурной экспертизы, в котором определяется историко-культурная ценность объекта и предлагается отнести такой объект к объектам культурного наследия регионального или местного (муниципального) значения, в срок не позднее тридцати рабочих дней со дня получения

указанного заключения принимает решение о включении объекта в реестр в качестве объекта культурного наследия регионального или по согласованию с органами местного самоуправления — местного (муниципального) значения либо об отказе во включении объекта в реестр.

4. В случае поступления в региональный орган охраны объектов культурного наследия заключения государственной историко-культурной экспертизы, в котором определяется историко-культурная ценность объекта и предлагается отнести такой объект к объектам культурного наследия федерального значения, в срок не позднее тридцати рабочих дней со дня получения такого заключения указанный орган охраны объектов культурного наследия направляет заявление о включении объекта в реестр в качестве объекта культурного наследия федерального значения, заключение государственной историко-культурной экспертизы, содержащее сведения, предусмотренные пунктом 2 настоящей статьи, в федеральный орган охраны объектов культурного наследия для рассмотрения им вопроса о принятии решения о включении объекта в реестр в качестве объекта культурного наследия федерального значения либо об отказе во включении указанного объекта в реестр.

5. Муниципальный орган охраны объектов культурного наследия, физическое или юридическое лицо вправе направить в федеральный орган охраны объектов культурного наследия заявление о включении выявленного объекта культурного наследия в реестр в качестве объекта культурного наследия федерального значения с приложением заключения государственной историко-культурной экспертизы, содержащего сведения, предусмотренные пунктом 2 настоящей статьи.

6. Федеральный орган охраны объектов культурного наследия в срок не позднее тридцати рабочих дней со дня получения документов, указанных в пункте 4 или 5 настоящей статьи, принимает решение о включении выявленного объекта культурного наследия в реестр в качестве объекта культурного наследия федерального значения либо об отказе во включении объекта в реестр.

7. Решение о включении объекта культурного наследия в реестр принимается:

- 1) федеральным органом охраны объектов культурного наследия — в отношении включения объекта культурного наследия в реестр в качестве объекта культурного наследия федерального значения;
- 2) региональным органом охраны объектов культурного наследия — в отношении включения объекта культурного наследия в реестр в качестве объекта культурного наследия регионального значения или по согласованию с органами местного самоуправления — объекта культурного наследия местного (муниципального) значения.

8. Решение о включении выявленного объекта культурного наследия в реестр либо об отказе во включении такого объекта в реестр должно быть принято соответствующим органом охраны объектов культурного наследия в срок не более одного года со дня принятия региональным органом охраны объектов культурного наследия решения о включении объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, в перечень выявленных объектов культурного наследия.

9. Принятие решения об отказе во включении выявленного объекта культурного наследия в реестр в качестве объекта культурного наследия федерального значения не препятствует принятию решения о включении указанного объекта в реестр в качестве объекта культурного наследия регионального значения или объекта культурного наследия местного (муниципального) значения в порядке, установленном федеральным органом охраны объектов культурного наследия.

10. Региональный орган охраны объектов культурного наследия, федеральный орган охраны объектов культурного наследия вправе не согласиться с заключением государственной историко-культурной экспертизы по следующим основаниям:

- 1) проведение государственной историко-культурной экспертизы с нарушением требований настоящего Федерального закона;

- 2) несоответствие выводов государственной историко-культурной экспертизы ее содержанию;
- 3) несоответствие выводов и содержания государственной историко-культурной экспертизы требованиям настоящего Федерального закона.

11. Региональный орган охраны объектов культурного наследия, федеральный орган охраны объектов культурного наследия вправе принять решение об отказе во включении выявленного объекта культурного наследия в реестр по следующим основаниям:

- 1) отрицательное заключение государственной историко-культурной экспертизы;
- 2) недостоверность сведений об объекте (в том числе сведений о времени возникновения или дате создания объекта, датах основных изменений (перестроек) данного объекта и (или) датах связанных с ним исторических событий, о местонахождении объекта);
- 3) наличие сведений об объекте в реестре.

12. В реестр могут быть включены выявленные объекты культурного наследия, со времени возникновения или с даты создания которых либо с даты исторических событий, с которыми такие объекты связаны, прошло не менее сорока лет (за исключением мемориальных квартир и мемориальных домов, которые связаны с жизнью и деятельностью выдающихся личностей, имеющих особые заслуги перед Россией, и которые могут быть отнесены к объектам культурного наследия до истечения указанного срока после смерти таких лиц). Включению в реестр подлежат объекты археологического наследия, с момента возникновения которых прошло не менее ста лет.

Пример (образец) Заявления о включении объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации дан в Приложении в конце методических рекомендаций (наименование объекта: Маяк Чес-



менский, маячный комплекс на мысе Чесменский Онежского залива Белого моря. Онежский район Архангельской области).

13. Объект культурного наследия, включенный в реестр, подлежит государственной охране со дня принятия соответствующим органом охраны объектов культурного наследия решения о включении его в реестр.

Снос объекта культурного наследия, включенного в реестр, запрещен.

14. Региональный орган охраны объектов культурного наследия, федеральный орган охраны объектов культурного наследия направляют письменное уведомление собственнику или иному законному владельцу выявленного объекта культурного наследия, земельного участка в границах территории объекта культурного наследия либо земельного участка, в границах которого располагается объект археологического наследия, о принятии решения о включении такого объекта в реестр либо об отказе во включении такого объекта в реестр не позднее трех рабочих дней со дня принятия такого решения.

Ведение реестра включает в себя регистрацию объекта культурного наследия в реестре, документационное обеспечение реестра, мониторинг данных об объектах культурного наследия.

Порядок формирования и ведения реестра определяется Положением о едином государственном реестре объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации, утверждаемым федеральным органом охраны объектов культурного наследия.

15. Регистрация объекта культурного наследия в реестре представляет собой присвоение объекту культурного наследия регистрационного номера в реестре и осуществляется актом федерального органа охраны объектов культурного наследия, в котором указываются:

- 1) сведения о наименовании объекта;

- 2) сведения о времени возникновения или дате создания объекта, датах основных изменений (перестроек) данного объекта и (или) датах связанных с ним исторических событий;
- 3) сведения о местонахождении объекта (адрес объекта или при его отсутствии описание местоположения объекта);
- 4) сведения о категории историко-культурного значения объекта;
- 5) сведения о виде объекта.

16. В реестр вносятся сведения, указанные в акте федерального органа охраны объектов культурного наследия о присвоении объекту культурного наследия регистрационного номера в реестре, а также:

- 1) фотографическое (иное графическое) изображение:
  - для памятника — снимки общего вида, фасадов, предмета охраны данного объекта;
  - для ансамбля — снимки общего вида, передающие планировочную структуру элементов и композиционные особенности ансамбля, снимки общего вида и фасадов памятников, входящих в состав ансамбля, снимки предмета охраны данного ансамбля;
  - для достопримечательного места — совокупность снимков и (или) иных графических изображений, передающих планировочную структуру элементов и композиционные особенности достопримечательного места;
- 2) сведения об органе государственной власти, принявшем решение об отнесении объекта к памятникам истории и культуры, — для объектов культурного наследия, включенных в реестр в соответствии со статьей 64 настоящего Федерального закона, или решение о включении объекта в реестр;
- 3) номер и дата принятия органом государственной власти акта об отнесении объекта к памятникам истории и культуры или о включении объекта в реестр;
- 4) паспорт и (или) учетная карточка памятника истории и культуры (объекта культурного наследия) (если имеются);

- 5) копия акта федерального органа охраны объектов культурного наследия или копия акта регионального органа охраны объектов культурного наследия о включении объекта культурного наследия в реестр в качестве объекта культурного наследия федерального значения, объекта культурного наследия регионального значения или объекта культурного наследия местного (муниципального) значения;
- 6) номер и дата принятия органом государственной власти решения об утверждении границ территории объекта культурного наследия (если имеется);
- 7) описание границ территории объекта культурного наследия с приложением текстового описания местоположения этих границ, перечень координат характерных точек этих границ в системе координат, установленной для ведения государственного кадастра объектов недвижимости;
- 8) сведения о наличии или об отсутствии зон охраны объекта культурного наследия (копия акта (актов) органа государственной власти субъекта Российской Федерации об утверждении границ зон охраны объекта культурного наследия (если имеется), режимов использования земель и градостроительных регламентов в границах территорий данных зон);
- 9) сведения о расположении памятника или ансамбля в границах зон охраны иного объекта культурного наследия (если имеются);
- 10) сведения о предмете охраны объекта культурного наследия.

17. Сведения, указанные в статье 47.1 настоящего Федерального закона, и сведения, указанные в пункте 3 настоящей статьи, вносятся в реестр после регистрации объекта культурного наследия в реестре.

18. Мониторинг данных об объектах культурного наследия, включенных в реестр, осуществляется региональным органом охраны объектов культурного наследия в целях своевременного изменения данных об объектах культурного наследия, включенных в реестр.

19. Изменения данных об объектах культурного наследия, включенных в реестр, основанные на результатах указанного в пункте 5 настоящей статьи мониторинга, вносятся в реестр федеральным органом охраны объектов культурного наследия.

20. Документационное обеспечение реестра осуществляется федеральным органом охраны объектов культурного наследия совместно с региональными органами охраны объектов культурного наследия и включает в себя подготовку и хранение документации, предусмотренной настоящим Федеральным законом, в виде учетных дел объектов культурного наследия, подлежащих бессрочному хранению в федеральном органе охраны объектов культурного наследия, региональном органе охраны объектов культурного наследия. На основе указанных учетных дел формируются информационные ресурсы реестра, обеспечивающие его автоматизированное ведение.

### ***Приложение***

***к Порядку проведения работ по выявлению объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия, и государственному учету объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия,***

утвержденному приказом

Министерства культуры РФ

от 2 июля 2015 г. № 1905

### **Заявление**

о включении объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации.

Прошу включить в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов

Российской Федерации объект, обладающий признаками объекта культурного наследия:

Наименование объекта

Фотографическое изображение объекта

Заявитель

должность, организация

подпись

Ф.И.О.

Адрес заявителя

«\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Дата составления ЗАЯВЛЕНИЯ

(число, месяц, год)

***Приложение к заявлению 1***

Местонахождение объекта (адрес объекта или при его отсутствии описание местоположения объекта).

***Приложение к заявлению 2***

Сведения об историко-культурной ценности объекта с точки зрения истории, архитектуры, градостроительства, искусства, науки и техники, эстетики, этнологии или антропологии, социальной культуры, полученные по результатам проведения работ по выявлению объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия и подтверждаемые соответствующими документами и материалами.

Время возникновения или дата создания объекта и (или) дата связанного с ним исторического события.

Иные сведения.

*Приложение № 15.*

**РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ВОВЛЕЧЕНИЮ ОБЪЕКТОВ  
МОРСКОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ  
В СОЦИОКУЛЬТУРНЫЙ ОБОРОТ**

- активное использование Морских музеев и музейных коллекций преподавателями в учебном процессе в лекционных курсах по истории отечественного флота, музееведения, спецкурсах для студентов учебных заведений Минкультуры, студентов-историков, слушателей и курсантов морских, военно-морских учебных заведений, учебных заведений Росгидромета, Нахимовского ВМУ, а также морских кадетских корпусов и классов.
- обобщение и систематизация опыта деятельности морских музеев и сведений по истории музейного дела на флоте;
- планирование тематики и издание научных, справочных и популярных изданий, посвященных состоянию и развитию музейного дела в морских музеях;
- сбор, анализ и обобщение (а при необходимости уточнение) количественных и качественных характеристик морских (включая военно-морские) музеев и их паспортизация;
- организация и создание новых морских музеев в различных регионах страны и за рубежом;
- совместно с Министерством промышленности и торговли Российской Федерации, Минобороны России, при участии Госкорпорации «Росатом», ОАО «ОСК» и других заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и организаций выполнить необходимые работы по хранению первой атомной подводной лодки «К-3» с последующим выполнением комплекса мер

- по ее сохранению, определению места постоянной стоянки экспозиции, музеефикации<sup>444</sup>;
- разработать перспективную программу музеефикации наиболее важных исторических кораблей и судов (в этих целях провести работу по приданию статуса объектов культурного наследия атомной подводной лодке К-3 «Ленинский комсомол», экраноплану «Лунь», спасательному судну «Коммуна» и др.);
  - создание исторических подводных парков и подводных археологических заповедников;
  - для улучшения практической деятельности морских музеев, а также комнат (кают) боевой славы военно-морских частей и кораблей представляется целесообразным организовать широкое культурно-воспитательное взаимодействие между различными ведомствами, располагающими морскими музеями и экспозициями морской тематики, обмен коллекциями и фондами, тематическими выставками;
  - организовать налаживание сотрудничества между музейными учреждениями различных министерств (ведомств), занимающихся морской деятельностью и специалистами различных морских музеев;
  - широко использовать юбилейные и памятные даты в истории флота, выдающихся адмиралов, мореплавателей, первооткрывателей, морских путешественников, героев, заслуженных и знатных людей флота;
  - чаще организовывать и проводить выездные выставки экспозиций морской тематики;
  - организовать обмен выставками с зарубежными морскими музеями;

---

<sup>444</sup> Протокол заседания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации от 20 декабря 2013 г. № 2 (24).

- оказывать методическую помощь зарубежным морским музеям в создании экспозиций, посвященных российскому и советскому флоту;
- не допускать искажений и фальсификаций в представлении истории и деятельности отечественного российского (и советского) флота в иностранных морских музеях;
- разработать проект типового договора с морскими музеями других государств о сотрудничестве;
- инициировать международную научно-практическую конференцию по сохранению морского наследия в морских музеях мира с участием Международного совета музеев, ИКОМ (англ. International Council of Museums, сокр. англ. ICOM);
- рекомендовать к принятию ИКОМ совместной резолюции о недопустимости фальсификаций и искажения истории в музеях;
- организовать обучение музейных работников морских музеев, повышение их профессиональной квалификации и обмен опытом работы;
- учитывать накопленный положительный опыт и проблемы деятельности морских музеев и в деле флотского музейного строительства;
- для интенсификации процесса обмена профессиональной информацией необходимо активизировать работу с региональными и местными морскими, ведомственными (включая флотские, портовые, заводские музеи) музеями, преодолеть их изолированность, используя для этого конференции, семинары, встречи, иные совместные мероприятия и, наконец, современные информационные технологии для налаживания взаимодействия, обмена опытом и консолидации музейного сообщества;
- спланировать и выпустить тематическую серию мультимедийных экспозиций по морскому наследию;



- оказать организационно-финансовую и содержательную поддержку «Виртуальному морскому музею России», который объединяет информацию о предметах, экспозициях и выставках в ведущих морских музеях при координирующей роли ФГБУК «Музей Мирового океана» (в целях объединения и представления широкой публике музейных фондов, частных морских коллекций, морских архивов и библиотек России и других стран);
- оказать содействие ФГБУК «Музей Мирового океана» в комплектовании коллекций и методическом обеспечении создания экспозиции «Планета Океан»<sup>445</sup>;
- совместно с региональными органами охраны культурного наследия провести работу по постановке на государственный учет объектов морского культурного наследия (исторические маяки, гидротехнические сооружения, объекты подводного культурного наследия и др.);
- подготовить и внести на рассмотрение в Правительство Российской Федерации проекты нормативных правовых актов, связанных с закреплением понятий «музейный корабль», «музейное судно», определением порядка и правил содержания музейных кораблей и судов, а также установлением статуса экипажей музейных кораблей и судов;
- рассмотреть вопрос о возможности награждения музейных кораблей и судов государственными наградами;
- продолжить поиск путей и средств приведения содержания и форм деятельности морских музеев в соответствие с требованиями социального и научно-технического прогресса, активно используя при этом ресурсы региональных организаций — партнеров по музейным проектам;

---

<sup>445</sup> Протокол заседания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации от 20 декабря 2013 г. № 2 (24).

— шире внедрять новые оригинальные методики активизации посетителей музеев, используя при этом последние наработки и материалы Музея Мирового океана, Центрального Военно-Морского музея, а также задействовать имеющийся в их арсенале богатый региональный потенциал в интересах патриотического воспитания всех категорий населения.

Для более активного включения морского наследия и морских музеев в социокультурный оборот необходимо определить форматы образовательных программ для людей с ограниченными возможностями, разработать программы по работе с местным сообществом, учитывать возможности образования в цифровую эпоху и практиковать методы вовлечения публики для участия в музейных проектах, добиваться повышения осведомленности населения о музеях и их программах; проводить конкурсы лучших проектов в сфере музейного образования и культурной деятельности морских музеев России.

Также необходимо подготовить и внести на рассмотрение в Правительство Российской Федерации проекты нормативных правовых актов, связанных с закреплением понятий «музейный корабль», «музейное судно», определением порядка и правил содержания музейных кораблей и судов, а также установлением статуса экипажей музейных кораблей и судов<sup>446</sup>.

Необходимо опираться на Рекомендации об охране и популяризации музеев и коллекций, принятые на 38-й сессии Генеральной Конференции ЮНЕСКО 17 ноября 2015 года.

---

<sup>446</sup> Протокол заседания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации от 20 декабря 2013 г. № 2 (24).

---

# СПИСОК НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫХ АКТОВ, АРХИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ И ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

## Нормативно-правовые акты

Конституция Российской Федерации (с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 1 июля 2020 года). Российская газета. — 4 июля 2020 г. — № 144(8198).

Конвенция об охране всемирного культурного и природного наследия. Принята 16 ноября 1972 года Генеральной конференцией Организации Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры. — URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/heritage.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/heritage.shtml) (дата обращения: 25.12.20).

Европейская конвенция «Об охране археологического наследия (пересмотренная)». Ратифицирована Федеральным законом от 27.06.2011 № 163-ФЗ «О ратификации Европейской конвенции об охране археологического наследия (пересмотренной)». — URL : <https://docs.cntd.ru/document/901809045> (дата обращения: 25.12.20).

Конвенция об охране подводного культурного наследия. Принята 2 ноября 2001 года. — URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/underwater\\_heritage.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/underwater_heritage.shtml) (дата обращения: 25.12.20).

Конвенция об охране нематериального культурного наследия. Принята 17 октября 2003 года Генеральной конференцией Организации Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры. — URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/cultural\\_heritage\\_conv.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/cultural_heritage_conv.shtml) (дата обращения: 25.12.20).

Морская доктрина Российской Федерации. Утверждена Президентом Российской Федерации 26 июля 2015 года // Сайт Президента

РФ. — URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/50060> (дата обращения: 25.12.20).

Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации на период до 2030 года. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2010 г. № 2205-р. // Российская газета. — 21 декабря 2010 г.

Федеральный закон Российской Федерации от 25 июня 2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями). — URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/18230>

Федеральный закон «О музейном фонде Российской Федерации и музеях в Российской Федерации». — URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&firstDoc=1&lastDoc=1&nd=102041535> (дата обращения: 25.12.20).

Закон РФ от 14 января 1993 г. № 4292-1 «Об увековечении памяти погибших при защите Отечества». — URL: <https://base.garant.ru/1583840/> (дата обращения: 25.12.20).

Основы государственной культурной политики. Утверждены Указом Президента Российской Федерации от 24 декабря 2014 года № 808. — URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/39208> (дата обращения: 25.12.20).

Указ Президента РФ от 30 ноября 1992 г. № 1487 «Об особо ценных объектах культурного наследия народов Российской Федерации» (с изменениями от 26 ноября 2001 г.). — URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/2547> (дата обращения: 25.12.20).

Указ Президента Российской Федерации от 09.05.2018 г. № 211 «О подготовке и проведении празднования 75-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов» // Веб-сайт Президента России. — URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/43034> (дата обращения: 25.12.20).

«О проведении мероприятий, посвященных празднованию в 2002 году 200-летия со дня рождения адмирала П. С. Нахимова». Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 августа 1999

года № 1333-р // Электронный фонд правовой и научно-технической документации. — URL: <http://docs.cntd.ru/document/901743013> (дата обращения: 25.12.20).

Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 07.03.2006 № 210 «Об организации похоронного дела в Санкт-Петербурге» // Электронный фонд правовой и научно-технической информации. — URL: <http://docs.cntd.ru/document/8427967> (дата обращения: 25.12.20).

Постановление Правительства Москвы от 15 апреля 2003 года № 255-ПП ПП «О создании в Москве культурно-мемориального комплекса истории Военно-морского флота». — URL: <https://docs.cntd.ru/document/3644368> (дата обращения: 25.12.20).

О проведении мероприятий, посвященных празднованию в 2002 году 200-летия со дня рождения адмирала П. С. Нахимова. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 августа 1999 года № 1333-р // Электронный фонд правовой и научно-технической документации. — URL: <http://docs.cntd.ru/document/901743013> (дата обращения: 25.12.20).

Корабельный устав Военно-Морского Флота. Введен в действие приказом главнокомандующего Военно-Морским Флотом от 1 сентября 2001 года № 350. — М. : Военное издательство, 2002. — 512 с.

Приказ главнокомандующего Военно-Морским Флотом от 19 декабря 1986 г. № 310 «Об отдании воинских почестей в памятных местах славных побед и героической гибели кораблей русского и советского флота». — М., 1987.

Приказ главнокомандующего Военно-Морским Флотом от 15 июля 1996 года № 253 «О введении годовых праздников Главного штаба ВМФ, флотов, Каспийской флотилии, Новороссийского военно-морского района и профессиональных дней по специальности». — М., 1996.

Протокол заседания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации от 20 декабря 2013 г. № 2 (24). — URL: <http://mk.esimo.ru/portal/portal/arm-mk/Документы> (дата обращения: 25 октября 2016 г.).

Устав Ассоциации «Морское наследие: исследуем и сохраним». Утвержден решением общего собрания членов Ассоциации «Морское наследие: исследуем и сохраним». Протокол №2 — 2016 от 29 августа 2016 г. / Веб-сайт: Ассоциация «Морское наследие». — URL: <http://maritime.spbmtc.com/images/pdf/ustav.pdf> (дата посещения: 25.12.20).

### Международные документы

Recommendation 848 (1978) on the underwater cultural heritage. — URL: <http://assembly.coe.int/nw/xml/XRef/Xref-XML2HTML-en.asp?fileid=14882&lang=en> (дата обращения: 25.12.20).

Maritime and fluvial cultural heritage Motion for a recommendation presented by Mr O'Hara and others. Doc. 8055. 2 April 1998. — URL: <http://assembly.coe.int/nw/xml/XRef/X2H-Xref-ViewHTML.asp?FileID=8492&lang=EN> (дата обращения: 25.12.20).

Maritime and fluvial cultural heritage. Recommendation 1486 (2000).

Maritime and fluvial cultural heritage — Doc. 8867 12/10/2000. Recommendation Rec. 1486 09/11/2000. Maritime and fluvial cultural heritage. — URL: <https://pace.coe.int/en/files/16854> (дата обращения: 25.12.20).

Maritime and fluvial cultural Heritage. Recommendation 1486 (2000). Reply from the Committee of Ministers. Adopted at the 761st meeting of the Ministers' Deputies (18 July 2001). Doc. 9182. 27 July 2001. — URL: <https://www.obs-traffic.museum/recommendation-1486-2000-maritime-and-fluvial-cultural-heritage> (дата обращения: 25.12.20).

Закон Республики Франция №2006-1772 от 30 декабря 2006 г. «О воде и водной среде» (Loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006. — URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000649171/> (дата обращения: 25.12.20).

### Архивные документы

Доможиров А. М. О значении крейсерского флота для России. Санкт-Петербург, 26 января 1888 г. // РГАВМФ, Ф. 315. Оп. 1. Д. 1538. Л. 19–23.

О сооружении памятника русским воинам, павшим в Чесменском сражении, и приобретении потребного для сего участка земли с кладбищем и часовней Св. Георгия // РГАВМФ. Ф. 427, Оп. 4, Д. 1313. Л. 1. Л. 2. Л. л. 2 об.

О сооружении памятника русским воинам, павшим в Чесменском сражении и приобретении потребного для сего участка земли с кладбищем и часовней Св. Георгия // РГАВМФ. Ф. 427. Оп. 4. Д. 1313. Л. 15–19.

Обращение П. Д. Чагина к председателю Клуба адмиралов адмиралу флота В. И. Куроедову от 21.02.2019 г. Архив «Морского сборника».

Переписка с МИД и командующими Отдельным отрядом судов в Средиземном море о ходе предпринятых турецким правительством работ по розыску остатков судов, затонувших во время Чесменского сражения в 1770 г.; передаче России чесменским духовенством церкви Св. Георгия // РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 2040. Л. 97–98 об.

Письмо главы сельского поселения Дединовское председателю Межведомственной комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве РФ адмиралу В. А. Попову от 27.06.2013 г. № 427. Архив автора.

Письмо Минобороны России от 24 апреля 2019 года № 172/2/4263 за подписью врио начальника Управления (военно-политической пропаганды и агитации) Главного военно-политического управления Вооруженных Сил Российской Федерации А. Колясникова. Архив автора.

Письмо Мосгорнаследия от 28.08.2019 № ДКН 16-09-36/9-106 за подписью заместителя руководителя — главного археолога г. Москвы Л. В. Кондрашева. Архив автора.

Письмо ученых-географов Е. Е. Шведе, М. И. Белова, А. Ф. Трёшников и других в ЦК КПСС с возражением против слома первого в мире ледокола «Ермак». Машинопись. Копия. РГАВМФ. Ф. р-2240. Оп. 1. Д. 225. Л. 4. (См.: Приложение № 10).

Спиридов. Адмирал // Биографии главнокомандующих флотами / Том I / РГАВМФ. Ф. 315. Оп. 1–1, Д. 96. Л. 8 об. — Л. 12 об.

Церковь Св. Георгия. Моряки отдельного отряда судов в Средиземном море во время панихиды по павшим воинам. 27 июля 1899 г. РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 2040. Л. 88 е.

### Литература

XVIII съезд Всесоюзной коммунистической партии (б). 10–21 марта 1939 г. Стенографический отчет. — М. : Госполитиздат — ОГИЗ, 1939. — 744 с.

Айвазовский. Живопись / Автор-сост. Ш. Г. Хачатрян. Художественный альбом репродукций. — М. : Советский художник, 1989. — 160 с., 136 репродукций.

Аксентьев С. Т. Тайны старых маяков : Очерки. Антология маяков. — Севастополь : Изд-во Вебер, 2010. — 280 с.

Аксентьев С. Т. Страж Тарханкута // Морской сборник. — 2017. — № 10. — С. 33–39.

Аксентьев С. Т. Два века на вахте. К 200-летию Херсонесского маяка // Морской сборник. — 2016. — № 9. — С. 33–37.

Амирханов Л. И., Ткаченко В. Ф. Форты Кронштадта / Л. И. Амирханов, В. Ф. Ткаченко. — Изд. 2-е. — Санкт-Петербург : Изд-во «Остров», 2006. — 95 с.: ил.

Аммон Г. А. Морские памятные даты. — М. : Воениздат, 1987. — 398 с.

Анохин Г. И. Крутые маршруты Тура Хейердала. — М. : ИКАР, 2007. — 218 с.: ил.



*Анчарский П. П.* Боевые традиции советских военных моряков. — Москва : Изд-во ДОСААФ, 1963. — 87 с.: ил.

*Аренс Е. И.* История русского флота. Екатерининский период. — СПб., 1897. — 327 с.

*Аренс Е. И.* Роль флота в войну 1877–1878 гг. — СПб., 1903. — 186 с.

*Аренс Е. И.* Русский флот. — СПб., 1904. — С. 211.

*Аренс Е. И.* Конспект по русской военно-морской истории. — СПб., 1910. — 189 с.

*Аренс Е. И.* Морская сила и история. — СПб, 1912. — 167 с.

*Ачкасов В., Вайнер Б.* Краснознамённый Балтийский флот в Великой Отечественной войне. — М. : Военное издательство Министерства обороны Союза ССР, 1957. — 400 с.: ил., карты.

*Аюшин Н. Б., Калинин В. И, Воробьев С. А., Гаврилкин Н. В.* Крепость Владивосток. — Санкт-Петербург : Остров, 2001. — 264 с.

*Барандеев А. В.* История географических названий : Русская топонимика в терминах. — М. : Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2012. — Изд. 3-е. — 320 с.

*Басис Л. В.* Строительство маяков на морях СССР // Записки по гидрографии. — 1957. — № 2 (154). — С. 56–59.

*Белли В. А.* В советском Военно-Морском Флоте. Воспоминания / Федеральное архивное агентство, РГА ВМФ / В. А. Белли. — СПб. : Изд-во «Гиперион», 2013. — 262 с.: ил.

*Бендер Н. А.* Имена русских людей на карте мира. — М. : ОГИЗ, 1948. — 159 с.

*Бережной С. С., Аммон Г. А.* Героические корабли российского и советского Военно-Морского Флота / [С. С. Бережной, Г. А. Аммон]. — 2-е изд., испр. и доп. — М. : Воениздат, 1990. — 240 с.: ил.

*Березин Е. В.* Морская тактика : Часть историческая. — СПб, 1880.

*Блинов С. П., Мессер П. В.* Столетие Гидрографического управления : Очерк составлен С. П. Блиновым и П. В. Мессер / Вст. ст. : И. Разгон. — Ленинград : Гидрографич. упр. Воен.-морских сил РККА, 1927 (тип. Гидрографич. упр. Воен.-мор. сил РККА). — ХСVI с., вклад. л. портр.

150 лет Гидрографической службе Военно-Морского Флота. Исторический очерк / А. Н. Алексеев, Л. В. Басис и др. — Л., 1977. — 268 с.

*Белова Е. В., Расулев Ш. А.* Наследие Арктики в собрании ФБУ «Музей морского флота» / Полярные чтения на ледоколе «Красин» — 2016. Культурное наследие в Арктике : вопросы изучения, сохранения и популяризации. Материалы научной конференции (Санкт-Петербург, 28–29 апреля 2016 г.). — М : Издательство «Паулсен», 2017. — 296 с.: ил.

*Бережной С. С., Аммон Г. А.* Героические корабли российского и советского Военно-Морского Флота : Альбом. — 2-е изд., испр. и доп. — М. : Воениздат, 1990. — 240 с.: ил.

*Боголюбов А. П.* Записки моряка-художника. — Изд. 2-е, испр. и доп. — Самара : Издательский дом «Агни», 2006. — 280 с.: ил.

*Болтрукевич В. А.* Предложения представителей военно-морского профессионального сообщества России по использованию крейсеров в 1880-е годы // Елагинские чтения. Сборник статей. Вып. X / Федеральное архивное агентство ; Российский государственный архив Военно-Морского Флота. — СПб. : Анима, 2020. — С. 94–102.

*Боярский П. В.* Введение в памятниковедение. — М., 1990. — 218 с.

*Буров В. Н.* Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. — СПб. : Судостроение, 1995. — 601 с.: ил.

*Быховский И., Матвеев А.* Исторический корабль сохранить для потомства // Водный транспорт. — 1963. — 15 августа. №98 (4608).

*Васильев А. М.* Линейные корабли типа «Советский Союз». — СПб. : Галей Принт, 2006. — 176 с.

*Васильев А.М., Морин А.Б.* Суперлинкоры Сталина. «Советский Союз», «Кронштадт», «Сталинград». — М. : Коллекция, Яуза, Эксмо, 2008. — 112 с.

*Веденин Ю. А.* География наследия. Территориальные подходы к изучению и сохранению наследия / Ю. А. Веденин. — М. : Новый Хронограф, 2018. — 472 с.: ил.

*Веденин Ю. А.* Основы географического подхода к изучению и сохранению культурного наследия // Наследие и современность.

Информационный сборник. Вып. 12. — М. : Институт Наследия, 2004. — С. 3–21.

«Великая Победа : история и современность». Материалы международной научно-практической конференции, посвященной 75-летию Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. «Великая Победа : история и современность». В двух частях. — М., ЦМВС, 2020. — Т. 1. — 242 с., Т. 2. — 232 с.

*Веселаго Ф. Ф.* Очерк русской морской истории. — СПб. : Тип. Демакова, 1875 / Авт. указан в конце предисл. Ч. 1. — 1875. — [2], VIII, IV, 652, [6] с., [30] л. ил.

*Визе В. Ю.* Моря советской Арктики. Очерки по истории исследования. — М., Л. : Изд-во Главсевморпути, 1948. — 416 с., 2 л. карт.: ил., карт.

*Визе В. Ю.* Русские на Шпицбергене / Моря Российской Арктики. Очерки по истории исследования. Том 1. — М. : Европейские издания, 2008. — С. 110–129.

*Виноградов С. Е.* Последние исполины Российского императорского флота. — СПб. : Галей Принт, 1999. — 408 с.

*Висковатов А. В.* Краткий исторический обзор морских походов русских и мореходства их вообще до исхода XVII столетия. — СПб. : Тип. Морского министерства, 1864. — 175 с.

ВКП (б) в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. — Изд. 6-е. Ч. 1. — М. : Госполитиздат, 1940. — С. 394.

Военно-Морской Флот СССР. Фотоальбом. — М. : «Планета», 1982. — С. 92.

Военно-морской энциклопедический словарь / Под ред. В. И. Куроедова. — 2-е изд., испр. и доп. — М. : Воениздат, 2003. — 960 с.: ил.

Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. — 2-е изд., испр. и доп. Том II. Черноморский флот. — СПб. : Издательский дом «Морской Петербург», 2005. — 504 с.: ил.

Военно-Морской Флот СССР (ВМФ СССР) // Краткая Советская Энциклопедия. Государственный институт «Советская Энциклопедия». — М. : ОГИЗ РСФСР, 1943. — 1872 с.: ил., карты.

Военно-морская идея России. — М., 1997. — 578 с.

Военно-морской протокол и церемониал. — М. : Воениздат, 1986. — 238 с.

Во имя России / Под ред. Азарова В. М. — М. : Воениздат, 2001. — 332 с., л. цв. ил.

Волков С. В. Офицеры флота и морского ведомства : Опыт мартиролога. — М. : Русский путь, 2004. — 560 с.

В фокусе наследия. Сборник статей, посвященный 80-летию Ю. А. Веденина и 25-летию создания Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва / Сост., отв. ред. М. Е. Кулешова. — М. : Институт географии РАН, 2017. — 688 с.: ил.

Выдающиеся гидротехнические сооружения мира. Мариинская водная система / Сост. Чистиков А. В. — СПб. : Лики России, 2011. — 200 с.

Вылегжанин А. Н., Зиланов В. К. Русские имена на карте Шпицбергена / Теория и практика морской деятельности. Шпицберген : правовой режим прилегающих морских районов. — М. : СОПС, 2006. — С. 153–158.

Гаккель А. М., Замчалов А. Н., Пензин К. В. История военно-морского искусства. — Л. : Военно-Морская орденов Ленина, Октябрьской революции и Ушакова Академия имени Маршала Советского Союза Гречко А. А., 1980. — 425 с.

Георги В. С. К святой Земле под парусом «Надежды». — Петрозаводск, 1992. — 242 с.: ил.

Глухарев В. Н. Святые морей. Маяки Финского залива. — М. : Художественная литература, 2019. — 240 с.

Горбачёв С. П. «Традиции — понятие конкретное». — Севастополь : «ЭКОСИ-Гидрофизика», 2003. — 68 с.

Горохов В. А., Крестьянинов В. Я. Кронштадтский Морской собор. — СПб. : «Цитадель», 1997. — 32 с.;

Горшков С. Г. Морская мощь государства. — Изд. 2-е, доп. — М. : Воениздат, 1979. — 416 с.: ил.

Горденев М. Ю. Морские обычаи, традиции и торжественные церемонии Русского императорского флота. — М. : Андреевский флаг. 1992. — 80 с. (Серия «Морской пантеон»).

Горденев М. Ю. Морские обычаи, традиции и торжественные церемонии Русского императорского флота / Предисл. В. И. Куроедова. — М. : Кучково поле ; Гиперборей, 2007. — 272 с.: ил.

Гофман А. Б. Традиция // Большая российская энциклопедия. Том. 32. — М. : Большая Российская Энциклопедия, 2016. — С. 692.

Гранков Л. И. Морские традиции не умирают // Морской флот. — 1994. — № 5–6.

Гребенищикова Г. А. Чесменская победа. Триумф России в Средиземном море. — СПб., 2020. — 432 с.: ил.

Грибовский В. Ю. На пути к «большому морскому и океанскому» флоту (кораблестроительные программы Военно-Морского Флота СССР в предвоенные годы) // Гангут. — СПб. : Издательство «Гангут», 1995. — № 9. — С. 2–20.

Гусев А. Н. Подводные лодки — музеи, памятники, экспонаты. — СПб. : Галей Принт, 2007. — 408 с.

Гусев С. В. Археологическая экспертиза : теория и практика. Методическое пособие. — М. : Институт Наследия, 2019. — 52 с.

Давидович-Нащинский В. Н. Воспоминания старого моряка // Русская морская зарубежная библиотека. № 25. — Б. г. — С. 14–16. (Переиздавалась в Софии в 1936 году.)

Дважды Краснознаменный Балтийский флот. — М. : Воениздат, 1979. — 336 с.

Дединовский сборник. Вып. I. Дединово — колыбель отечественного флота. Материалы Всероссийской научно-практической конференции. — Орел, 2007. — 141 с.

Дединовский сборник. Вып. II. Сборник статей III научно-практической конференции «Дединово — колыбель отечественного флота» (с. Дединово, 20 августа 2011 г.). — Рязань, 2012. — 118 с.

*Доватур А. И.* Обозначение морей у Геродота // Вестник древней истории. — 1982. — № 3. — С. 110–113.

Дорогами воинской славы. 1941–1945. Атлас. — Москва — Минск : Роскартография, Белкартография. 2020. — 287 с.

*Доценко В. Д., Бойнович А. Д., Куррюхин В. А.* Знаки и жетоны Российского императорского флота. 1696–1917. — СПб. : АСТ, 2004. — 240 с.

*Дыгало В. А.* А начиналось все с ладьи... : монография. — М. : Просвещение, 1996. — 208 с.: ил.

*Дыгало В. А.* Откуда и что на флоте пошло : [Флот государства Российского] / В. Дыгало / Под ред. И. Ф. Цветкова. — М. : Прогресс : Пангея, 1993. — 349 с.: ил.

*Дыгало В. А.* Откуда и что на флоте пошло. — 2-е изд. — М., 2000. — 381 с.

*Евгенов Н. И., Купецкий В. Н.* Полярная экспедиция на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910–1915 годах / Н. И. Евгенов, В. Н. Купецкий. — СПб. : ГеоГраф, 2013. — 312 с.: ил. (Полярные истории).

*Евстратова Е.* Иван Айвазовский. Великий певец моря. — М. : ОлмаМедиаГрупп ; Просвещение, 2017. — 360 с.

*Емельянов А.* След «Пантеры» // Российская газета — Федеральный выпуск. № 14 (5390). 26.01.2011.

Елагинские чтения. Сборник статей. Вып. X / Федеральное архивное агентство ; Российский государственный архив Военно-Морского Флота. — СПб. : Анима, 2020. — 180 с.: ил.

*Ельчанинов А. И.* Русские географические названия на карте Антарктики как объект наследия — к 200-летию открытия Антарктиды // Культурологический журнал. — 2020. — 1(39). — URL: [http://cr-journal.ru/rus/journals/498.html&j\\_id=42](http://cr-journal.ru/rus/journals/498.html&j_id=42) (дата обращения: 25.12.20).

*Ельчанинов А. И.* Русские географические названия на карте Грумманта-Шпицбергена // Журнал Института Наследия. — 2016. —

№ 2(5). — URL: <http://nasledie-journal.ru/ru/journals/9/79.html> (дата обращения: 25.12.20).

*Ефремов В. С.* Флот на меди, никеле, серебре. — М. : Хоббикнига, 1992. — 96 с.

*Жабцев М. В.* Иван Айвазовский. — Минск : Харвест, 2007. — 128 с.

*Жалнина-Василькиоти И. Л.* Русские военно-морские кладбища в Греции // Кортик. — 2009. — № 9. — С. 116–125.

*Жерве Б.* Значение морской силы для государства. — Л., 1925. — 136 с.

*Журавлёв Е.* Гвардейская Краснознамённая подводная лодка «С-56» Тихоокеанского флота // Морской сборник. — 2021. — № 3. — С. 75–78.

*Заблоцкий В. П.* Легкие крейсера типа «Чапаев» // Морская кампания. — М., 2005. — Вып. 30. № 1. — 68 с.

Записки по гидрографии. Юбилейный выпуск № 271. — Санкт-Петербург, 2007. — 126 с.

*Звягин С. А.* Морское наследие как ценностный фактор развития социокультурного пространства Поморья : опыт социально-философского исследования. Диссертация на соискание ученой степени кандидата философских наук. — Архангельск, 2019 (Автореферат диссертации. — URL: [https://narfu.ru/upload/iblock/e2a/Zvyagin-Avtoreferat- -fin.pdf](https://narfu.ru/upload/iblock/e2a/Zvyagin-Avtoreferat--fin.pdf) (дата обращения: 25.12.20).

*Звягин С. А.* Морское наследие Поморья : образы, функции, практики. — Екатеринбург : УрО РАН, 2020. — 240 с.

*Зеленова С. В.* Применение методики определения категории определения историко-культурной ценности объектов историко-культурного наследия на примере памятника инженерного зодчества В. Г. Шухова — опоры ЛЭП НИГРЭС в г. Дзержинске Нижегородской области // Известия Орловского государственного технического университета. Серия : Строительство и транспорт, 2007. — № 3–15. — С. 88–95.

Зенков Ю. В. Служить Отчизне. — Калининград : ГИПП «Янтарный сказ», 2000. — 110 с.

Иванов Д. Культнаследие и АУИПИК. Артем Джонс о благоустройстве фортов Кронштадта // Санкт-Петербургские ведомости. — № 204 (6802) от 10.11.2020. — URL: <https://spbvedomosti.ru/news/culture/kultnasledie-i-aupik-artem-dzhons-o-blagoustroystve-fortov-kronshtadta/> (дата обращения: 25.12.20).

Иван Константинович Айвазовский. [Текст Н. С. Барсамова]. — М. : Издательство «Искусство», 1965. — 104 с.

Исаков С. И. Военно-морской флот СССР в Отечественной войне / Адм. флота И. С. Исаков. — Москва ; Ленинград : Воен.-мор. изд-во, 1944. — 141 с.: ил. Также см.: Исаков С. И. Военно-Морской Флот СССР в Великой Отечественной войне. Военно-Морское издательство НКВМФ Союза СССР (переиздание). — М., 2006. — 141 с.

Исакова Е. В., Шкаровский М. В. Храмы Кронштадта. — СПб. : Паритет, 2005. — 381 с.: ил.

Исакова Е. В., Филин П. А., Мозговой С. А. Методика первичного полевого обследования маяков для их выявления как объектов культурного наследия, рукопись, 2016. — 7 с.

История изучения и освоения Арктики — от прошлого к будущему : сборник материалов научной конференции с международным участием / Сост. А. В. Гавзов, П. А. Раменский ; Сев. (Арктич.) федер. ун-т имени М. В. Ломоносова. — Архангельск : ИПЦ САФУ, 2012. — 342 с.

История Потешной флотилии / Веб-сайт Переславского музея-заповедника. — URL: [http://museumpereslavl.ru/ru/branch/museum\\_botik/histori\\_flot](http://museumpereslavl.ru/ru/branch/museum_botik/histori_flot) (дата обращения: 25.12.20).

История Российской армии и флота в живописи. — М. : Центр по распространению информации (при Пресс-службе Министерства обороны Российской Федерации). — М., 1999. — 96 с.

Йолтуховский В. М. Адмиралы и генералы военно-морского флота СССР : 1961–1975 : [биографический справочник] / В. М. Йолтуховский, Ю. Н. Колесников, В. В. Сулима ; Центральный военно-мор-



ской архив. — Санкт-Петербург : Свое изд-во, 2013. — 412 с.: портр. (Серия «Личности ВМФ»).

*Каланов Н. А.* Словарь пословиц и поговорок о море (2-е переизд.). — М. : Моркнига, 2010. — 240 с.

*Каланов Н. А.* Словарь морского жаргона (2-е переизд.). — М. : Моркнига, 2011. — 440 с.

*Капитанец И. М.* Война на море. 1939–1945. — М. : Вече, 2005. — 397 с.: ил., портр., табл.

*Карпов С. В.* Памятник архитектуры как объект музеефикации // Актуальные проблемы советского музееведения : Сб. научных трудов. — М., 1987. — С. 40–47.

*Каулен М. Е.* Музеефикация историко-культурных и природных объектов. Учебное пособие. — Омск, 2002.

*Каулен М. Е.* Музеефикация историко-культурного наследия России. — М. : Этерна, 2012. — 432 с.: ил.

*Кеннет Дж. Хейган — Нэган К. J.* Alfred Thayer Mahan. Turning America back to the sea // Makers of American Diplomacy. From B. Franklin to A. T. Mahan / Ed. by F. J. Merli and T. A. Wilson. — New York, 1974.

*Кислый Г. П.* На притоках Днепра. Боевые действия советских моряков в Белорусской операции (июнь — июль 1944 г.). — М. : Военное издательство Министерства обороны Союза ССР, 1959. — 124 с., 1 л. схем.

*Кислый Г. П.* Победа на юге. Боевые действия советских моряков в августе-сентябре 1944 года. — М. : Военное издательство Министерства обороны Союза ССР, 1955. — 127 с.: ил.

*Кладо Н. Л.* Современная морская война. Морские заметки о русско-японской войне. — СПб., 1905. — 484, 38 с.: ил., табл., карт.

*Corbett J. S.* Principles of Maritime Strategy. — London : Longmans, Green and Co., 1911. — 48 s.

*Козлов С. В.* 100 лет на службе Родине // Записки по гидрографии. Юбилейный выпуск № 271. — Санкт-Петербург, 2007. — С. 45–46.

*Колесников Ю. Н.* Мы помним вас... / Колесников Ю. Н., Лурье В. М., Чердымов В. В. / Центральный военно-морской архив. — М. : ООО «Издательство “Ирис”», 2011. — 608 с.

*Конрад С.* Что такое глобальная история? — М. : Новое литературное обозрение, 2018. — С. 92.

*Костев Г. Г., Костев И. Г.* Война и океан. Размышление о Военно-морском флоте. — М. : Кучково поле, 2012. — 272 с.

Краснознамённый Северный флот. — М. : Воениздат, 1983. — 296 с.; Краснознамённый Тихоокеанский флот. — М. : Воениздат, 1981. — 318 с.; Краснознамённый Черноморский флот. — М. : Воениздат, 1987. — 330 с.

*Краснов В. Н.* Военное судостроение накануне Великой Отечественной Войны. — М. : Наука, 2005. — 215 с.

*Кубрин А.* Имена гидрографов появились на новых картах Арктики // Красная звезда. 30.01.2019. — URL: <http://redstar.ru/za-vklad-v-issledovanie-morej-i-okeanov/> (дата обращения: 25.12.20).

*Кулаков В. М.* К критике теории морской силы А. Т. Мэхэна // Морской сборник. — 1947. — № 11. — С. 47.

К 75-летию Победы в Великой Отечественной войне. Северный флот в 1941–1945 гг. Материалы VI научно-практической конференции «Научные встречи в Полярном». — Полярный, ЗАТО Александровск Мурманской области : Опимах, 2021. — 120 с.

*Корф М. А.* Дневник. Год 1843-й («Времена и нравы. мемуары, письма, дневники»). — М. : «Academia», 2004. — 499 с.: ил.

*Курносов С. Ю.* Становление и развитие морских музеев России : Дис... канд. культур. наук. — СПб., 2003. — 505 с. — URL: <https://www.dissercat.com/content/stanovlenie-i-razvitie-morskikh-muzeev-rossii> (дата обращения: 25.12.20).

*Курносов С. Ю.* Сеть морских музеев Российской Федерации // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России : Материалы Первой Международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г.). — Калининград : Терра Балтика, 2010. — С. 56–61.

Круглый стол «Помни войну!» // Морской сборник. — 2021. — № 4. — С. 8–9.

*Лебедева А. А.* Мореходное искусство Микронезии. — СПб. : Наука, 2013. — 172 с.

*Лурье В. М.* Адмиралы и генералы Военно-морского флота СССР : 1946-1960 / В. М. Лурье. — Москва : Кучково поле, 2007. — 670 с. : портр.; 24 см. (Библиотека клуба адмиралов).

*Лучинов С.* Легендарная эскадра Колумба // Моделист-конструктор. — 1970. — № 10. — С. 16–21.

*Макаров С. О.* Вопросы морской тактики и подготовки офицеров. — М., 1943. — 264 с.

*Макаров С. О.* «Ермак» во льдах : Описание постройки и плаваний ледокола «Ермак» и свод науч. материалов, собран. в плавании : В 2 ч. / Сост. вице-адм. С. Макаров. — Санкт-Петербург : тип. СПб. акц. о-ва печ. дела в России, Е. Евдокимов, 1901. — XXI, 507 с., 1 л. фронт. (портр.), 29 л. ил., карт.: ил. 26.

*Максаковский В. П.* Историческая география мира : Учебное пособие : Рекомендовано Министерством общего и профессионального образования РФ для студентов высших учебных заведений / Под ред. Е. М. Гончаровой, Т. В. Зиничевой. — М. : Экопрос, 1999. — 584 с.

*Манкевич А. И.* Краснознамённая Ладожская флотилия в Великой Отечественной войне. — М. : Военное издательство Министерства обороны Союза ССР, 1955. — 102 с.

*Марквардт К. Х.* Рангоут, такелаж и паруса судов XVIII века. — СПб. : Судостроение, 1991. — 288 с.

*Маркс К., Энгельс Ф.* Немецкая идеология / К. Маркс, Ф. Энгельс ; Ин-т марксизма-ленинизма при ЦК КПСС. — М. : Политиздат, 1988. — 574 с.

Мартиролог русской военно-морской эмиграции по изданиям 1920–2000 гг. / Ред. В. В. Лобыцын ; Сост. : И. М. Алабин, В. В. Лобыцын, А. Ю. Савинов, К. Б. Стрельбицкий. — Москва ; Феодосия, 2001. — 192 с.;

*Масягин В. П.* Воспитывать на традициях // Морской сборник. — 1996, — № 5. — С. 55–60.

*Масленников Б. Г.* Морская карта рассказывает / Под ред. Н. И. Смирнова. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Воениздат, 1986. — 368 с.: ил.

Международное право и охрана культурного наследия : документы, библиография. Учебное пособие / Под ред. : С. И. Сотниковой, И. М. Вандулакиса ; авт.-сост. : М. А. Полякова, А. А. Александров. — Афины : Ionian University, 1997. — 235 с. — рус. яз., англ. яз.

*Межуев В. М.* Научный историзм как методология познания и преобразования общественной жизни. — М., 1987. — 288 с.

*Мельников Р. М.* Корабли-памятники // Человек, море, техника, 87 : Сб. статей. — Л. : Судостроение, 1987. — С. 301–321.

*Меньшиков В.* Российские суда-копии // Морской флот. — 1997. — № 8 — С.43–44.

*Михайлов А. А.* Выдающиеся исследователи Арктики Е. Е. Шведе, М. И. Белов, А. Ф. Трёшников, Я. Я. Гаккель, М. Е. Острекин и нереализованный план музеефикации ледокола «Ермак» // Полярные чтения на ледоколе «Красин» — 2017. Материалы V международной научно-практической конференции. — М. : Совкомфлот, 2018. — С. 111-123.

*Мозговой А. В.* Инженерно-строительные войска Северного флота в наступательной операции «Вест» и после нее. — М. : Институт Наследия, 2019. — 118 с.: ил.

*Мозговой С. А.* Канонизация Ушакова — признание заслуг ВМФ // Военно-христианский вестник. — № 2–3 (7–8), 2001. — С. 49.

*Мозговой С. А.* О некоторых проблемах изучения и сохранения морского наследия России за рубежом // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России. Материалы Первой международной научно-практической конференции. Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г. — Калининград, 2010. — С. 426–432.

*Мозговой С. А.* Проблемы изучения и сохранения морского наследия России за рубежом (на примере Туниса, Индонезии, Бельгии и

Латвии) // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России. Материалы Первой международной научно-практической конференции. Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г. — Калининград, 2010. — С. 203–206.

*Мозговой С. А.* Через пять морей. По следам Русской эскадры. Морская парусная экспедиция в Тунис // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России. Материалы Первой международной научно-практической конференции. Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г. — Калининград, 2010. — С. 166–168.

*Мозговой С. А.* Опыт сохранения и популяризации морского наследия в морских музеях Бельгии // VI Международная научно-практическая конференция «Сохранение морского наследия в музеях России» 8–12 октября 2012 г. Сборник материалов. — Калининград, 2012. — С.61–65.

*Мозговой С. А.* К вопросу об изучении морского наследия Северного флота // История изучения и освоения Арктики — от прошлого к будущему : сборник материалов научной конференции с международным участием. — Архангельск : ИПЦ САФУ, 2012. — С. 284–287.

*Мозговой С. А.* Сценарии будущей войны. Интервью с контр-адмиралом В. А. Дыгалю, 15.02.2008. — URL: [https://flot.com/welfare/onelife/?ELEMENT\\_ID=5718](https://flot.com/welfare/onelife/?ELEMENT_ID=5718) (дата доступа: 25.12.20).

*Мозговой С. А.* Морское наследие : сущность, содержание, структура // Морской сборник. — 2013. — №9. — С. 31–40.

*Мозговой С. А.* Подводный флот России в Первой мировой войне // Нептун. — 2014. — №2. — С. 88–95.

*Мозговой С. А.* История подводного флота СССР в Великой Отечественной войне в музейных объектах и филателии // Нептун. — 2013. — №6. — С. 54–59.

*Мозговой С. А.* Военное и морское наследие России в Бельгии // Журнал Института Наследия. — 2016. — № 2(5). — URL: <http://nasledie-journal.ru/ru/journals/75.html> (дата обращения: 25.12.20).

*Мозговой С. А.* Памяти «Пересвета» // Морской сборник. — 2018. — № 12. — С. 85–88.

*Мозговой С. А.* Память о войне и международный опыт мемориализации ратного подвига // «Проблемы сохранения памяти и мемориализации наследия Первой мировой войны». Материалы научно-практического круглого стола 12 октября 2017 г. / Мин-во культуры Российской Федерации ; Рос. Науч.-исслед. ин-т культурного и природ. наследия имени Д. С. Лихачёва / ред.-сост. С. А. Мозговой. — М. : Институт Наследия, 2019. — С. 12–44.

*Мозговой С. А.* Чесменское сражение. К 250-летию // Елагинские чтения. Сборник статей. Вып. X / Федеральное архивное агентство ; Российский государственный архив Военно-Морского Флота. — СПб. : Анима, 2020. — С. 6–17.

*Мозговой С. А.* 250 лет Чесменскому сражению // Морской сборник. — 2020, — №9. — С. 77–84.

*Мозговой С. А.* Наследие Чесмы // Морской сборник. — 2020. — №11. — С. 82–88.

*Мозговой С. А.* Российское военно-историческое наследие за рубежом // Российское культурное наследие за рубежом : анализ состояния и сохранения, актуальные проблемы использования и доступности : Материалы Всерос. науч.-практ. конф. 15 окт. 2015 г. / Мин-во культуры РФ ; Рос. науч.-исслед. ин-т культурного и природ. наследия имени Д. С. Лихачёва / ред.-сост. Т. А. Пархоменко. — М. : 2015. — С. 224–235.

*Мозговой С. А.* Бизерта : Последняя стоянка Черноморской эскадры, или Легенда Русской Африки. Воспоминания о встрече с А. А. Манштейн-Ширинской // Нептун. — №1 (94). — 2016. — С. 92–97.

*Мозговой С. А.* 250-летний юбилей экспедиции капитана Чичагова (1765, 1766) // Культурологический журнал. — 2016/2(24). — URL: [http://www.cr-journal.ru/rus/journals/378.html&j\\_id=27](http://www.cr-journal.ru/rus/journals/378.html&j_id=27) (дата обращения: 18.12.20).

*Мозговой С.* Геройский подвиг «Пантеры» // Морское наследие (газета Музея Мирового океана). — 2019. — №3 (27).

*Мозговой С. А.* Город воинской славы Туапсе в Великой Отечественной войне // Великая Победа : история и современность. Матери-

алы международной научно-практической конференции, посвященной 75-летию Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. «Великая Победа : история и современность». Часть 2. — Москва : ЦМВС РФ. — 2020. — С. 63–70.

*Мозговой С. А.* Действия Северного флота в операции «Вест» в ходе Петсамо-Киркенесской стратегической наступательной операции и проблемы сохранения памятникам североморцам // К 75-летию Победы в Великой Отечественной войне. Северный флот в 1941–1945 гг. Материалы VI научно-практической конференции «Научные встречи в Полярном». — Полярный, ЗАТО Александровск Мурманской области : Опимах, 2021. — С. 68–78.

*Мозговой С. А.* Сражения Российского императорского флота // Морской сборник. — 2021. — № 3. — С. 94–95.

*Мозговой С. А.* Моряки дорогами воинской славы // Морской сборник. — 2021. — № 5. — С. 85–87.

*Мозговой С. А., Кочергина И.* «Памяти броненосного крейсера «Пересвет» // Нептун. — 2017. — № 1. — С. 58–63.

*Мозговой С. А., Филин П. А.* Опросные листы для выявления и описания морского наследия. — М. : Институт наследия, 2011.

*Мозговой С. А., Окороков А. В.* Морское наследие // Российское культурное наследие за рубежом : анализ состояния и сохранения, актуальные проблемы использования и доступности : Материалы Всерос. научн.-практ. конф. 14 окт. 2015 г. / Мин-во культуры РФ ; Рос. НИИ культурного и природ. наследия имени Д. С. Лихачёва / ред.-сост. Т. А. Пархоменко. — М. : 2015. — С. 21–30.

*Монаков М. С.* Военно-морская наука в России : происхождение, возникновение и становление национальной системы знаний о вооруженной борьбе на море / М. С. Монаков. — Москва : Кучково поле, 2011. — 557 с.

Мониторинг объектов морского культурного наследия // Морской сборник. — 2019. — № 12. — С. 5.

Морской атлас Министерства Обороны СССР в трех томах. — М. : Издание Главного Штаба Военно-Морского Флота, 1950–1958.

*Mahan A. T.* The Influence upon the French Revolution and Empire, 1793–1812. — Boston, 1892. Русское издание : Мэхэн А. Влияние морской силы на французскую революцию и империю 1793–1812 : монография. — Санкт-Петербург : Тип. Мор. М-ва, 1898. — 480 с.

Мэхэн А. Т. Влияние морской силы на историю 1660–1783. — СПб. : Terra Fantastica, 2002. — 634 с.: ил.

Музей-ледокол «Ангара» / Веб-сайт. — URL: <http://www.ledokol-angara.ru/> (дата доступа: 25.12.20).

Лурье В. М. Адмиралы и генералы Военно-морского флота СССР : 1946–1960 / В. М. Лурье. — Москва : Кучково поле, 2007. — 670, с.: портр. (Библиотека клуба адмиралов).

Народное судостроение в России. Энциклопедический словарь судов народной постройки / П. А. Филин, С. П. Курносин. — СПб. : Издательско-полиграфический комплекс «Гангут», 2016. — 408 с.: ил.

Наука о культуре : история Российского НИИ культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва (Института Наследия) и Центрального НИИ методов краеведческой работы (Российского института культурологии) / Отв. ред. С. Ю. Житенёв. — М. : Институт Наследия, 2017. — 304 с.: ил. (Совместно с коллективом авторов : Бахревский Е. В., Беспалова Т. В., Боярский П. В., Волков И. В., Горлова И. И., Гуров М. Б., Ельчанинов А. И., Ефимов А. В., Житенёв С. Ю., Загоруйко А. В., Закунов Ю. А., Ипполитов С. С., Миронов А. С., Мозговой С. А., Окоороков А. В., Пархоменко Т. А., Плужников В. И., Поляков Т. П., Путрик Ю. С., Рябов С. А., Селезнёва И. А., Спивак Д. Л.).

Наши льды, снега и ветры. Народные и научные знания о ледовых ландшафтах и климате Восточной Чукотки. — Москва : Институт Наследия, 2013. — 2013. — 360 с.: ил., карты, библиограф.

Немитц А. В. Прикладная стратегия. — СПб, 1913. — 223 с.

Немитц А. В. Стратегический разбор Первой мировой войны на море. — Л., 1924. — 197 с.

Немитц А. В. Стратегия на море. — Л., 1952. — 189 с.



*Нехай Р. Ш.* 305 лет Центральному военно-морскому музею // Морской сборник. — 2014. — № 4. — С. 34–40.

*Нехай Р. Ш.* Боевое крещение советского ВМФ // Морской сборник. — 2015. — № 12. — С. 73–78.

*Нехай Р. Ш.* Мемориальное наследие Великой Отечественной войны в Центральном военно-морском музее имени императора Петра Великого // Морской сборник. — 2020. — № 9. — С. 85–92.

Нижегородская книга рекордов и достижений / Авт.-сост. О. И. Наумова, Т. В. Кучерова / науч. ред. Т. П. Виноградова. — 2-е изд., испр. и доп. — Н. Новгород : Кварц, 2010. — С. 26–27.

*Николаев И. Р.* Морское культурное наследие : основные концепции в отечественной культурологии // Культурное наследие России. — 2020. — № 2 (29). — С. 20–26.

*Новицкий С.* Самые знаменитые суда, ходившие по Волге (по рассказу историка-архивиста волжского судоходства В. Коваль) // «АиФ — НП. 29.11.2016. — URL: [https://vlg.aif.ru/society/v\\_volgogradе\\_robot\\_alyna\\_zapishet\\_pokazaniya\\_schetchikov\\_za\\_elektroenergiyu](https://vlg.aif.ru/society/v_volgogradе_robot_alyna_zapishet_pokazaniya_schetchikov_za_elektroenergiyu) (дата обращения: 25.12.20).

Объекты Всемирного наследия. Энциклопедия в двух частях. — М., Новая элита, 2010.

Объекты Всемирного наследия ЮНЕСКО. Энциклопедия. — М.: Новая Элита, 2012. — 516 с.: фото.

*Овечкин Э. А.* Акулы из стали. — М.: АСТ, 2016. — 320 с.

*Овчинников В. Д.* Святой праведный адмирал Федор Ушаков. — М.: МГФ «Ветеран Москвы», 2001. — 376 с.: ил.

*Огарёва Н. В.* О Боголюбове и его воспоминаниях // Боголюбов А. П. Записки моряка-художника. — Изд. 2-е, испр. и доп. — Самара : Издательский дом «Агни», 2006. — С. 9–11.

О деятельности редактора «Морского сборника» капитана 2 ранга Н. Монастырёва говорится здесь : Бизертинский Морской сборник 1921–1923. Избранные страницы / Составитель и научный редактор В. В. Лобыцын. — М.: Согласие, 2003. — 560 с.

Околоков А. В., Бабекин Д. В. Подводное наследие : изучение, сохранение, музеефикация / А. В. Околоков, Д. В. Бабекин. — М. : Институт наследия, 2017. — 308 с.

Околоков А. В. История отечественной подводной археологии. — М. : КНОРУС, 2008. — 160 с.

Околоков А. В. Ока и окское судоходство / А. В. Околоков. — М. : Вече, 2017. — 544 с.: ил.

Орлов В. А. Флот нашей Родины. Справочник-каталог. — М. : Издательство «Связь», 1977. — 168 с.: ил.

Основы музееведения / отв. ред. Шулепова Э. А.. — М., 2005. — 504 с.

Остапенко В. В., Мозговой С. А. К вопросу об увековечении памяти о заслуженных моряках // Морской сборник, — 2019. — № 7. — С. 42–44.

Отчет о выполнении научно-исследовательской работы «Разработка методики выявления, описания, изучения, учета, сохранения и популяризации объектов морского культурного наследия». — М. : Институт Наследия, 2016 — 226 с.

Павлов Ю. Из истории военно-морской почты 1941–1945 гг. : справочник / Ред. Е. А. Обухов. — М. : ИТЦ «Марка», 2010. — 80 с. (Прил. к журн. «Филателия». № 5. 2010).

Петерс Д. И. Наградные медали России второй половины XVIII столетия. — Москва : Интерпресс, 2004. — С. 74–79.

Петров И. Н. Традиции в строю. — М. : Изд-во ДОСААФ, 1980. — 64 с.

Пинто И. «Traite de la Circulation et du Credit». — Amsterdam, 1771 («Трактат об обращении и кредите». Амстердам, 1771). — С. 234, 283.

Платонов А. В. Энциклопедия советских подводных лодок :1941–1945. — СПб. : ООО «Издательство «Полигон», 2004. — С. 90.

Подводное наследие 2013 : международная научно-практическая конференция по подводной археологии и морской истории : сборник статей / сост. И. Н. Кочергина. — Москва : Нептун XXI век. — 2013. — 429 с.: ил., цв. ил., табл.

*Подвязников М.* Подводные лодки и подводные аппараты на почтовых марках мира : тематический каталог / М. Подвязников, Н. Васерин. — Санкт-Петербург : Центр обслуживания и информации, 2008. — 332 с. (Тематический каталог почтовых марок).

*Полонский И.* День памяти погибших подводников // Военное обозрение. 7 апреля 2019. — URL: <https://topwar.ru/156404-den-pamjati-pogibshih-podvodnikov.html#:~:text=> (дата обращения: 25.12.20).

Полное собрание законов Российской Империи, собрание 1. — СПб. — Т. 19. — № 13512.

*Поляков Т. П.* Музейная экспозиция : методы и технологии актуализации культурного наследия. — М. : Институт Наследия, 2018. — 518 с.

*Послянова А.* Загадочные стражи морей : ВМФ не против открыть маяки для туристов. — URL: <https://www.spb.kp.ru/daily/26909.7/3954011/> (дата обращения: 25.12.20).

Проблемы изучения и сохранения морского наследия России : Материалы Первой Международной научно-практической конференции. Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г. — Калининград : Терра Балтика, 2010. — 464 с.

Проблемы сохранения памяти и мемориализации наследия Первой мировой войны. Материалы научно-практического круглого стола 12 октября 2017 г. / Мин-во культуры РФ ; Рос.Науч.-исслед. ин-т культурного и природ. наследия имени Д. С. Лихачёва / ред.-сост. С. А. Мозговой. — М. : Институт Наследия, 2019. — 162 с.: ил.

*Раздолгин А. А.* От издательства // Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. — 2-е изд., испр. и доп. Том II. Черноморский флот. — СПб. : Издательский дом «Морской Петербург», 2005. — С. 3.

*Ратозий Н. В.* Революционный крейсер «Аврора» и воспитание трудящихся на его традициях : Дис... канд.ист.наук. — М., 1974.

*Рогачёв Г. М.* Хранить вечно // Судостроение. — 2009. — № 4. — С. 78–80.

Российский патриотизм и пути его формирования / Под ред. Ю. В. Зенкова. — Калининград : КВВМУ, 1998. — 60 с.

Российскому Флоту 300 лет. Сборник / Под общей редакцией адмирала флота И. М. Капитанца. — М., 1996. — 272 с. [Авторский коллектив : В. А. Дыгало, В. П. Пузырев, В. Д. Скугарев, В. И. Зуб].

Русское военно-морское искусство. Сборник статей / Отв. ред. Р. Н. Мордвинов. — М. : Военно-морское издательство Военно-Морского Министерства Союза ССР, 1951. — 460 с.

Rudolf Pörtner. Die Wikinger-Saga. — Düsseldorf / Wien 1971; Rudolf Pörtner. Die Wikinger-Saga. Droemer-Knauer, 1974. — 383 s.

Российские имена на карте мирового океана / Авт.-сост. : Н. С. Дуров, В. Г. Реданский, В. И. Сидоров; под общ. ред. Ю. П. Квятковского, В. Г. Реданского. — М., 2009. — 209 с.

*Рыбак К. Е.* Теория и практика комплектования музейных фондов : анализ методологической и нормативной базы (1917–1991) / Рыбак К. Е. — М. : Институт Наследия, 2021. — 198 с. (Серия «Музееведческие очерки»).

*Рыжов К. В.* Сто великих изобретений / К. В. Рыжов. — М. : Вече, 2000. — 527 с.: ил.

*Рябов С. А.* О термине мемориализация наследия и о задачах сохранения исторической памяти // Мин-во культуры РФ; Рос. науч.-исслед. ин-т культурного и природ. наследия им. Д. С. Лихачёва; ред.-сост. — С. А. Мозговой. — М. : Институт Наследия, 2019. — С. 59–67.

*Рябов С. А.* Граница России с Норвегией за полярным кругом : культурный ландшафт как объект общего наследия // Межд. конференция. Теоретические и практические проблемы сохранения культурного и природного наследия. Российско-норвежский семинар 26–27.04. 2010 г. — М. : Институт наследия, 2013. — С. 166–183.

*Рябов Ф. Г.* Ф. Энгельс и флот. — М. : Воениздат, 1984. — 125 с.

*Саввин В.* Наследие Победы : военно-морской флот. Как ВМФ СССР превратился из прибрежного в океанский // Коммерсантъ. № 75 от 28.04.2015. — С. 6.

*Саргсян М. С.* Жизнь великого мариниста : Иван Константинович Айвазовский / Минас Саргсян; пер. с арм. Ерванда Барашьяна; подгот. текста и коммент. Дмитрия Лосева. — Феодосия ; Москва : Издательский дом «Коктебель», 2010. — 383 с.: ил., цв. ил.

*Сенкевич Ю. А.* На «Ра» через Атлантику. — Л. : Гидрометеиздат, 1973. — 192 с.: ил.

*Сенкевич Ю. А.* В океане «Тигрис». — М. : Советская Россия, 1982. — 240 с.: ил.

*Сенкевич Ю. А.* С Хейердалом через Атлантику. О силе духа в диких условиях. — М. : Алгоритм, 2017. — 304 с.

*Сивкова С., Мартусь В., Наумов Ю., Филин П.* Морское наследие России // Морская политика России. Сентябрь. — М., 2009. — С. 22–27.

*Синицын Е. Д.* Подводные лодки-мемориалы за рубежом // Судостроение. — 1996. — № 8–9. — С. 56–58.

Словарь биографический морской / Авт.-сост. В. Д. Доценко. — СПб. : Издательство «Logos», 2000. — 456 с.: ил.

*Скрягин Л.* «Четыре «Санта-Марии» // Моделист-конструктор. — 1966. — № 10. — С. 25–26.

*Сморгонский И. К.* Кораблестроительные и некоторые морские термины нерусского происхождения / С предисловием академика А. Н. Крылова. — М. : Издательство Академии наук СССР, 1936. — 182 с.

Советское военно-морское искусство. Сборник статей / Под ред. Р. Н. Мордвинова. — М. : Военно-морское издательство Военно-Морского Министерства Союза ССР, 1951. — 330 с.;

*Сорокин М. Я., Лурье А. Я.* «Ермак» ведет корабли. — М. — Л., 1951. — 200 с., 3 л. ил.

Сохранение морского наследия в музеях России. Материалы VI Международной научно-практической конференции. Калининград, 8–12 октября 2012 г. — Калининград, 2012. — 213 с.: ил.

Справочник по истории географических названий на побережье СССР / Автор : Гильбо Г. (ред.). — М. : Изд-во МО СССР, 1985. — Изд. 2-е, испр. и доп. — 430 с.; Дополнение к справочнику по исто-

рии географических названий названий на побережье СССР, изд. 1976 г. — М. : Изд-во МО СССР, 1977. — 67 с.

Судьба Русской эскадры : корабли и люди. Материалы Международной историко-просветительской конференции «Судьба Русской эскадры : корабли и люди» (Санкт-Петербург, 21–22 ноября 2019 г.). / Науч. ред. и сост. С. А. Мозговой. — М. : Институт Наследия, 2020. — 290 с.: ил.

Сузюмов Е. На вечную стоянку // Литературная газета. — 1963. — 15 октября, — № 12 (4711).

Сулержицкий А. Д., Сулержицкий И. Д. Морской словарь. — М., Воениздат, 1956. — 288 с.

Сталин И. В. «Год великого перелома : к XII годовщине Октября» // Правда. 3 ноября 1929 г.

Сталин И. В. Соч. в 13 т. — Т. 12. — С. 117.

Тарле Е. В. Чесменский бой и первая русская экспедиция в архипелаг, 1769–1774 / Е. В. Тарле ; АН СССР. — Москва ; Ленинград : Издательство академии наук СССР, 1945 (Москва : 2-я типография издательства Академии наук СССР). — 109 с.

Теория и практика морской деятельности. Вып. 8 : Факторы развития : внутренние и внешние / сост. : Батурова Г. В., Войтоловский Г. К. [и др.]. — М. : СОПС, 2006. — 224 с. (Серия научных публикаций / под ред. проф. Войтоловского Г. К.).

Теребихин М. Н. Метафизика Севера : монография. — Архангельск, 2004. — 272 с.

Терещенко Е. Ю. Морфология современной морской культуры Кольского Севера // Культура и цивилизация, — 2016. — № 1. — С. 208–219.

Тирпиц фон А. Воспоминания / Альфред фон Тирпиц ; [Пер. с нем., примечания В. Я. Голанта]. — М. : Вече, 2014. — С. 56.

Толмачёв А. К. Исторические суда — памятники национального культурного наследия // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России : Материалы Первой Международной научно-прак-

тической конференции (Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г.). — Калининград : Терра Балтика, 2010. — С. 310–322.

*Толмачёв А. К.* Реплики исторических судов — элемент национального морского наследия, многоаспектность использования. Мировой опыт и российские проблемы // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России : Материалы Первой Международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г.). — Калининград : Терра Балтика, 2010. — С. 323–330.

*Топчий Л.* О краткой истории Форта №6 см: Веб-сайт Фонтанка. Ру. — URL: <https://www.fontanka.ru/2018/10/28/036/> (дата обращения: 25.12.20).

*Третьякова И. А.* Музеи Военно-Морского Флота России в XIX–XX вв. : история создания, становления и развития : диссертация ... кандидата исторических наук : 07.00.02 Москва, 2007. — 261 с.

Труды IX Международной научно-практической конференции «Морские исследования и образование (MARESEDU-2020)», Москва, 26–29 октября 2020 г. Сборник трудов конференции («Центр морских исследований МГУ имени М. В. Ломоносова»). — М. : ООО «ПолиПРЕСС», 2020. — 253 с.

*Тюрин Ю. И.* Ай-Тодорский маяк (К 175-летию со дня освещения) // Морской сборник. — 2011. — № 11. — С. 93–95.

Условные знаки морских карт и карт внутренних водных путей. — М., Главное управление навигации и океанографии Министерства обороны Союза ССР, 1985.

Условные знаки для морских карт и планов. — М., Управление Гидрографической службы Военно-Морского Флота, 1961.

*Федоров Н. Ф.* Идеи адмирала А. Т. Мэхэна и военно-морская политика великих держав в конце XIX — начале XX века. — СПб. : СПбГУ, 2010. — 239 с.

Феодосийская картинная галерея имени И. К. Айвазовского. Альбом на украинском, русском и английском языках / Составитель С. С. Полун. — Київ : Мистецтво, 1981. — 128 с.: ил.

Филин П. А. Морское наследие как важнейший фактор развития морской деятельности России // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России : Материалы Первой Международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 27–30 октября 2010 г.). — Калининград : Terra Балтика, 2010. — С. 107–117.

Филин П. А., Фоломеева-Вдовина С. Б. Морское наследие — национальное достояние // Морское наследие. — 2012. — № 1. — С. 8–9.

Филин П. А., Фоломеева-Вдовина С. Б. Морское наследие России : перспективы сохранения и изучения // Современные производительные силы. — 2013. — № 2.

Филин П. А., Рапенкова С. В. Опросный лист для сотрудников маячной службы, рукопись, 2016. — 5 с.

Философский словарь. — М., 1986. — С. 487.

Флотские традиции в боевом строю. Сб. / ред.-сост. В. С. Тищенко. — Севастополь : ПУ ЧФ, 1987. — 127 с.

Фомченко В. Д. Центральному картографическому производству Военно-Морского Флота 230 лет // Записки по гидрографии. Юбилейный выпуск № 271. — Санкт-Петербург, 2007. — С. 58–59.

Фрунзе М. В. Избранные произведения. — М., 1977. — С. 326.

Храм-памятник морякам. Санкт-Петербург : Издательство «LOGOS», 1995. — 88 с.

Центральный военно-морской музей. Филиал «Дорога жизни» : [Путеводитель]. — СПб. : ЦВММ, 2016. — С. 6–7.

Чагин П. Д. Кто вспомнит героя Цусимы? // Санкт-Петербургские ведомости от 21 ноября 2018 г. — № 217 (6326).

Черненко В. А. Первый пароход в России — пароход Берда. — СПб. : «Издательство «Крига», 2015. — 328 с.

Чепелев В. Р. Галера «Тверь» и ее печальная судьба // Катера и яхты. — 2007. — № 1 (205). — С. 89–91.

Черников И. И. Пароход «Редедя Князь Косогский» // Судостроение. — 2002. — № 2. — С. 77–79.

Четвертакова Ж. В. Культурологические подходы к методологии изучения традиций // «Аналитика культурологии». Электронное на-



учное издание. Выпуск 1 (16). 2010. — URL: [http://analculturolog.ru/journal/archive/item/253-article\\_14-8.html](http://analculturolog.ru/journal/archive/item/253-article_14-8.html) (дата обращения: 25.12.20).

*Шавшин В. Г.* Каменная летопись Севастополя. — Издание второе. — Севастополь — Киев, 2004. — С. 110.

*Шершов А. П.* История военного кораблестроения с древнейших времён и до наших дней. — М., Л. : Государственное военно-морское издательство НКВМФ СССР, 1940. — 360 с.

*Ширинская А. А.* Бизерта. Последняя стоянка / А. Ширинская. — СПб. : Фонд «Отечество», 2006. — 368 с.

*Шкадов И. Н.* Мужество в наследство. — М., 1987. — 108 с.: ил.

*Шульц В.* Подвиги русских моряков. — СПб., 1853. — 278 с.

*Шухободский А. Б.* Статус памятника истории и культуры (попытка проникнуть в сакральное пространство нашего наследия) / А. Б. Шухободский. — СПб. : АНО НИИ «СМД», 2013. — 169 с.

*Щедрин Г. И.* 17000 опасных миль // Военно-исторический журнал. — 1973. — № 2. — С. 73–78.

*Щедрин Г. И.* На борту С-56. — М. : Воениздат, 1959. — 214 с., 8 л. ил.

Эра пароходов. История парового судоходства и судостроения. К 200-летию первого русского парохода и 100-летию ледокола «Красин». Сборник статей. — Санкт-Петербург : Издательство «Аврора», 2017. — 416 с., 195 ил.

Эстонские археологи нашли российскую подводную лодку времен Первой мировой войны // «Интерфакс». 29 мая 2009. — URL: <https://www.interfax.ru/russia/756224> (дата обращения: 25.12.20).

*Юренева Т. Ю.* Музееведение : учебник для подготовки кадров высшей квалификации / Т. Ю. Юренева. — М. : Институт Наследия, 2020. — 440 с.: ил.

*Corbett J. S.* Principles of Maritime Strategy. — London : Longmans, Green and Co., 1911.

*Научное издание*

*Монография*

Сергей Александрович Мозговой

МОРСКОЕ КУЛЬТУРНОЕ  
НАСЛЕДИЕ РОССИИ:  
изучение, сохранение, музеефикация

Дизайн обложки: М. Ю. Маяков

Российский научно-исследовательский институт

культурного и природного наследия

имени Д. С. Лихачёва

129366, Москва, ул. Космонавтов, 2

E-mail: [info@heritage-institute.ru](mailto:info@heritage-institute.ru)