

А. С. Мухин

Актуализация истории мореходства в имиджевой политике государства (Эстонский морской музей в Таллине)

Статья публикуется по материалам одноименного доклада, прозвучавшего на второй научно-практической конференции «Популяризация технического наследия в музее» (Санкт-Петербург, ГЭТ, 11 октября 2022 г.). Автор рассматривает транспортный тезаурус морских музеев через призму государственной имиджевой политики. Морской музей формирует ценностные категории, связанные с достоинством государства, его историей, общенациональным нарративом. В статье рассмотрены особенности экспозиции Эстонского морского музея в Таллине, проанализировано место находок в феноменологическом и семиотическом поле музейного пространства. Особое внимание уделено ганзейскому коггу, обнаруженному и выставленному в музее в 2015 г. Средневековый корабль представлен как триггер аттрактивной активности в музее, а также как образно-символический элемент в общем нарративе Балтийского региона.

Ключевые слова: Балтика, Эстонский морской музей, Ганзейский союз, ганзейский когг, имиджевая политика государства, музейная экспозиция, семиотика музейного предмета

Andrey S. Mukhin

Actualization of the history of navigation in the image policy of the state (Estonian Maritime Museum in Tallinn)

The article is published based on the materials of the report of the same name, delivered at the second scientific and practical conference «Popularization of technical heritage in the museum» (Saint-Petersburg, GET, October 11, 2022). The author examines the transport thesaurus of maritime museums through the prism of state image policy. The Maritime Museum forms value categories related to the dignity of the state, its history, and the national narrative. The article examines the features of the exposition of the Estonian Maritime Museum in Tallinn, analyzes the place of finds in the phenomenological and semiotic field of the museum space. Special attention is paid to the Hanseatic kogg, discovered and exhibited in the museum in 2015. The medieval ship is presented as a trigger of attractive activity in the museum, as well as a figurative and symbolic element in the general narrative of the Baltic region.

Keywords: Baltic, Estonian Maritime Museum, Hanseatic League, Hanseatic kogg, image policy of the state, museum exposition, semiotics of the museum object

DOI 10.30725/2619-0303-2022-4-65-70

Имиджевая политика многих государств нацелена на демонстрацию высокого аксиологического достоинства страны, выраженного посредством системы образов, символов и знаков. В этой системе можно выделить профильные темы, связанные с разнообразными отраслями, среди которых доминируют военно-исторические, религиозные и художественные направления. Образ покоренной стихии – вид такого направления; в наши дни особому культивированию средствами художественной практики, СМИ, ресурсами различных общественных институтов подвержены космос, воздушное пространство и море. Музей – один из инструментов, чьи возможности позволяют наиболее наглядно и убедительно показать значение той или иной

среды, историю ее освоения в контексте развития какого-то конкретного государства, тем самым влияя на формирование положительного имиджа геополитической локации, нации, этноса или социальной группы. Под политикой мы понимаем концептуально продуманную последовательность действий в деле создания ценностно значимого образа строго определенной отрасли, имеющей естественную ассоциацию со страной и ее населением. Имидж и образ в нашем случае рассматриваются как конгруэнтные феномены.

Море (шире – большая вода, крупные водоемы) как среда – коренной нарратив цивилизации. Многие культуры генетически связаны с водой, благодаря которой обусловлено их становление, развитие,

достижения в различных сферах – от мифологии, религии и искусства до технико-технологического освоения реальности. Миф о потопе – распространенный в большинстве древних сказаний, в которых зачастую фигурирует корабль: ковчег Ноя или баржа Утнапиштира [1, с. 72–73]. Великие государства прошлого появились на берегах больших рек в Северной Африке, Месопотамии, Индии и Китае. Греческий мир обязан своим происхождением воде, Средиземному морю и его побережью; неслучайно, что подавляющее множество древнегреческих городов являются морскими портами, раскинувшимися от гаваней Малой Азии и бухт Понта Эвксинского до береговой линии нынешних Испании и Франции. Тезаурус античной литературы обогащен морскими историями: Троянская война, «Одиссея», путешествие аргонатов, «Энеида». Даже земледельческий поэт Гесиод дает наставления в навигации и морской торговле [2, с. 185–186].

Мореходство, кораблестроительство, завоевание далеких земель посредством возведения форпостов помимо практической стороны имели еще и семиотический подтекст: связь с морем обуславливала полноту бытия, дееспособность социума, корпорации, народа или целой страны. Обеспечивала тотальную цельность власти. Флот, морская торговля, выходы к водным коммуникациям становятся непременными атрибутами государства, обуславливают особый статус, становятся частью общенационального нарратива в тех случаях, где это возможно благодаря географической ситуации.

Разумеется, что без технического обеспечения покорение водной стихии невозможно. Это освоение идет параллельно техническому прогрессу, порождая разнообразие артефактов, которые овеществляют морскую историю [3, с. 4].

С одной стороны, она, как и любой нарратив, есть повествование, где легко смешиваются факты и вымыслы, а детерминация событий осуществляется тем сложнее, чем эти события глубже спрятаны в историю. С другой – подтверждением истинности событий является их овеществление в материальных формах. Внушительный масштаб вещи оказывает аргументирующий эффект: чем крупнее формы материализации, тем авторитетнее свидетельства о давнем прошлом. «Доказательная база» обуславливается габаритами предмета,

его наглядностью, визуальной аттрактивностью, узнаваемостью на разных уровнях подготовки реципиента, и, как следствие, подводит нас к тому, что главным свидетелем морской истории становится транспортное средство – корабль. Несмотря на многообразие предметного ряда в морских музеях, не каждый человек может сразу определить назначение юферса или бугеля, но судно, ассоциативно наводящее мысль на ту или иную эпоху, способно порождать образы, ярко иллюстрирующие давние события.

Корабль сам по себе является специфическим историческим источником. В то время как многие другие (памятники письменности, нумизматики, керамики и т. п.) имеют, как правило, кабинетный формат, судно (если только речь не идет о макете или модели) превосходит масштаб человека, требуя особые условия хранения и демонстрации, что может обеспечить музей. Морской нарратив как непременный атрибут государственной состоятельности становится наследием и в наши дни, что обуславливает интерес к морской истории, выражающийся, в том числе, и в создании музеев, соответствующих профиля и тематики. Даже сухопутные государства имеют музеи или музейные отделы, посвященные морскому транспорту, например Технический музей Вены (хотя современная Австрия уже не владеет выходами к морю), что уж говорить о тех странах, которые до сих пор сохранили связь с морской средой. Среди них и Эстония, наш западный сосед. Балтийский регион часто рассматривают как своеобразный северный европейский аналог Средиземноморья в географическом, политическом, технико-технологическом и культурном отношениях. Имидж Эстонии связан с морем с глубокой древности. Неолитические стоянки говорят о рыбной ловле, эпоха викингов отмечена торговлей со Скандинавией, а также строительством укрепленных городищ Рыуге на юго-востоке Эстонии и Иру близ Таллина [4, с. 187–188], в средние века переживает небывалый расцвет Ревельский порт, рыболовецкая отрасль, бурно развивающаяся в XVIII–XX вв. Все это побуждает иметь свой собственный национальный репрезентант мореходной истории, каковым становится Эстонский морской музей в Таллине, который был открыт в 1935 г. и воссоздан в 1960 г. Часть экспонатов расположена в Летной гавани: паровой ледокол «Суур

Тылл» (1914 г.), подводная лодка «Лембит» (1936 г.), гидроплан Short-184 [5].

Основная экспозиция музея размещена в башне «Толстая Маргарита» (реконструирована в 1980–1981 гг.), средневековой постройки, которая своей архитектурой обеспечивает образ далекой старины, исторической давности, из глубин которой звучит эхо минувшей эпохи через подлинные свидетельства (музейные предметы). Сам по себе такой подход (использование исторической архитектуры) является преимущественным, когда речь идет о стереометрическом восприятии исторического времени во всей его хронологической полноте. Зодчество минувших веков не позволяет видеть прошлое в формате плоской заставки, на которую спроецирован открыточный образ «старины». Подлинность памятника архитектуры заставляет посетителя увидеть давние события как случившийся факт, как реальность в базовом значении этого слова – в качестве объективной данности, аксиоматической правды. Объемно-пространственное членение пространства башни на ярусы соответствует образу времени, которое изменяется в линейной последовательности от одних событий к другим, оставляя протоколы – находки, артефакты. Это же членение вызывает ассоциации с археологической стратиграфией, в чьих слоях обнаруживают древности. Время течет направленно, словно с этажа на этаж, стоит обратить внимание на то, что перемещение по экспозиции в обратном направлении в определенной степени затруднено (как невозможно движение во времени в обратном направлении). Не то чтобы запрещено совсем, но эргономически воспринимается посетителем как движение с неудобством. Осмотр музейных залов начинается с нижнего уровня (со средних веков) и заканчивается верхним этажом башни (современностью). Для выхода из музея необходимо спуститься вниз на лифте. Подобная организация движения посетителя чем-то напоминает посещение музейного центра Гуггенхайма в Нью-Йорке (только наоборот), где здание, спроектированное Ф.-Л. Райтом, имеет лифт для первичного подъема на верхний уровень, и гигантский спиралевидный пандус выставочных помещений, спускаясь по которому к выходу, посетитель знакомится с произведениями искусства.

Экспозиция подклета башни соответствует представлениям о подземных, за-

глубленных в толщу грунта, пространствах, служащих источником археологических находок. В Эстонском морском музее можно познакомиться со средневековой торговлей, а перейдя выше – увидеть модели парусников XVIII–XIX вв. Следующий уровень дает представление об устройстве пароходов, затем судов с дизельными силовыми установками. В экспозиции представлено большое количество моделей различных транспортных средств: сухогрузов, танкеров, больших и малых рыболовецких траулеров советской эпохи. Интересна коллекция навигационных приборов (секстантов, компасов) и штурманских инструментов (циркули, транспортиры, линейки). Отдельно выставлены макеты маяков, показана работа машинного отделения, много интерактивных установок (электронных и аналоговых в виде конструкторов для сборки и разборки непосредственно посетителем). Компьютерные технологии представлены электронной экспликацией и сенсорными зонами для слухового и зрительного контакта с анимационными инсталляциями.

Главным экспонатом Эстонского морского музея является ганзейский когг, обнаруженный в районе Кадриорг при строительстве жилых зданий в 2015 г. Это по-настоящему уникальная находка, представляющая собой широкий, 18-метровый в длину корпус судна с хорошо сохранившимся килем, шпангоутами и досками обшивки. Корабль датирован началом XIV в. На его борту было найдено множество вещей, товаров, предметов морского быта; особый интерес представляет основной груз когга – немецкая керамическая посуда. Спрос на этот товар, вероятно, был вызван потребностями немецкого населения средневекового Ревеля, привыкшего к продукции своего этнически «родного» производства. Ганзейский когг является венцом музея, куда он был помещен в год его обнаружения (2015 г.) [5]. Строго говоря, вся экспозиция, посвященная средневековью, выстроена вокруг корпуса ганзейского корабля. Он становится триггером импульсов аттрактивности, которые пробуждают в зрителях внимание не только к отдельным вещам, но и к экспозиционному комплексу в целом. Размещение корпуса судна в подвешенном состоянии на специальных стропах в большом свободном пространстве позволяет увидеть не только трюм, но и уплощенное днище, тем самым убедившись в возможности когга подходить близко к берегу на

мелководье [6, с. 93]. Несмотря на отсутствие для корабля естественной среды, его «летающее» состояние ассоциируется с вольным скольжением по волнам, со свободой перемещения в водной стихии.

Механизм вовлечения зрителя в экспозиционный контекст с пробуждением в посетителе внимания и насыщением его памяти исторической информацией обусловлен работой трех составляющих. Во-первых, это крупный объект, корабль, – главный источник повышенного интереса и главный аттрактор. Во-вторых, вещи малого масштаба – оружие, обувь, утварь, инструменты, предметы матросского быта, представленные вокруг судна в качестве сопутствующего в своей аранжировке материала. В-третьих, изделия вспомогательного фонда: архитектурный макет средневекового Таллина с гаванью, кораблями и лодками. Макет имеет игровое назначение (можно наглядно представить логистику погрузки-разгрузки старинных судов, перемещающих игрушечные лодки с грузами на борт когга или, наоборот, с борта на берег). Экспозиция, таким образом, и пространственно, и символически замыкается в кольцо: архитектура башни вовлекает посетителя в музейную среду, ганзейский когг становится усиливающим аттрактивностью этой среды фокусом и самоценным, вместе с тем, объектом; мир малых вещей обогащает предметный ряд подлинных экспонатов, а макет таллинского порта вновь возвращает нас к архитектуре, но уже на уровне воображаемого средневекового ландшафта.

Значение находки 2015 г. трудно переоценить. Ганзейский корабль позволяет включить Эстонский морской музей в группу собраний, имеющих в своих коллекциях морские транспортные средства, характерные для региона их исторического бытования. Статус музея значительно повышается его причастностью тем институтам, которые хранят подлинные корабли из дерева. Мировая практика знает ограниченное количество примеров, когда подлинник истории мореходства из дерева доступен для изучения и осмотра. Помимо солнечного судна в археологическом музее-заповеднике Гизы (Каир, Египет) [7, с. 54–55] к таким объектам можно отнести Осбергскую и Гокстадскую ладьи в музее кораблей викингов в Осло, парусник «Ваза» в Стокгольме, а также фрегат XVIII столетия «Конституция» из калифорнийского дуба и в ходовом состоянии, входящий в состав ВМС

США. Несмотря на реконструкцию и замену большого количества деталей, последний представляет единственный в мире пример действующего морского транспортного средства более чем двухсотлетней давности, являющегося, ко всему прочему, культурным наследием. Со шведским парусником «Вазой» у ганзейского когга устанавливается смысловая и «географическая» ассоциация. Когг становится неким аналогом «Вазы» именно как музейный объект, репрезентирующий историю мореходства балтийского региона, при всех различиях в типологии кораблей и времени их бытования. На первый взгляд, шведский пушечный корабль, как находка, значительно нагляднее раскрывает историю судостроения и мореходства по причине высокой степени сохранности огромного количества деталей, особенно в том, что касается устройства корпуса, надстроек и сложного рангоута; от самого когга дошел до нас только корпус. Однако конструкция ганзейского судна значительно проще парусника XVII в. Благодаря сохранившимся источникам, в том числе и изображению на печати Штральзунда [8, с. 31], хорошо видно, что когг имел короткий по отношению к ширине корпус с невысокой надстройкой на корме (от полуюта к юту), палубу, закрывающую пространство трюма, и одну мачту с прямым парусом на рее. По некоторым данным, в ряде случаев на баке, в носовой части, могла занимать место боевая площадка для воинов [9, с. 23]. Таким образом, наличествующий корпус представляет собой основную часть всего судна, облик которого легко реконструируется на экспозиции электронной экспликацией посредством рисунков, чертежей и схем.

Ганзейский когг усиливает мореходный имидж Эстонии на уровне авторитетного исторического свидетельства – хорошо сохранившейся археологической находки, иллюстрируя давние традиции мореходства, корабельного дела, морской торговли, привязанные к истории самого государства. Сохранность экспоната в данном случае является решающим фактором в процессе репрезентации исторических доказательств давней мореходной активности у берегов Эстонии. Технически сохранить артефакты из дерева трудно, особенно те, которые являются по своей функциональной сути активно эксплуатируемыми объектами. Деревянные корабли разрушаются самим морем при крушении либо скрыты дон-

ными осадками, вследствие чего их поиск затруднен. Отслужившее свой срок судно демонтируется с дальнейшим использованием древесины под разные нужды. Дерево легко поддается механическому повреждению и гибели от огня во время морских сражений. Именно поэтому значительный ряд транспортного тезауруса морских музеев представлен в основном маломерными деревянными судами [3, с. 361–365], редкими и немногочисленными, а также кораблями индустриальной эпохи преимущественно из металлов, т. е. относительно молодыми объектами возрастом 100–150 лет. Индустриальная эпоха в некотором смысле устраняет государственную или национальную идентичность, поскольку объекты транспортного наследия создаются согласно универсальным технико-технологическим принципам с учетом общих технических характеристик (плавучесть, водоизмещение и т. п.). Суда, построенные в промышленных условиях, могут быть заказаны на верфях другого государства, по частям (крейсер «Аврора» [10, с. 36, 38–39] или целиком («крейсер «Варяг»). Современная типология морских судов наднациональна, практически любой флот имеет в своем составе танкеры, пассажирские лайнеры, лихтеры или рыболовецкие траулеры. В Средние века когги Балтики отличались, например, от средиземноморских каравелл, что делает их в наши дни объектами-репрезентантами региональной культурно-исторической общности, наследницей которой позиционирует себя Эстония как государство. Уникальным был и каждый корабль по-отдельности, даже если принадлежал одному какому-то типу судов, поскольку в средние века не существовало еще ни конвейерного производства, ни той степени стандартизации, каковая свойственна нашим дням. Следовательно, чем старше объект, тем ярче выражена его индивидуальность, овестьественная в самом старом материале судостроения – в дереве.

Таким образом, именно деревянные корабли наиболее убедительно свидетельствуют о древности мореходства в том или ином регионе. Немаловажным является и то обстоятельство, что представленный тип корабля маркирует историческое бытование самого Ганзейского союза, поскольку именно когги являлись основным транспортом, обслуживающим торговые коммуникации этого купеческого интернационального объединения, охватившего

города от Новгорода до Лондона, полноправным членом которого средневековый Ревель становится в 1284 г. [8, с. 35]. В Ганзейском союзе видится как бы прообраз нынешнего Европейского союза, членом которого является Эстония. Дополнительная демонстрация посредством музейного экспоната такого масштаба активного присутствия Таллина в средневековой европейской торговле словно подтверждает справедливость включения современной Эстонии в нынешнюю европейскую межгосударственную корпорацию, особенно на фоне других музеефицированных деревянных кораблей Ганзы, например, когга XIV столетия из немецкого морского музея в Бремерхафене.

Масштаб консервационных работ, проделанных в контексте исследования когга, дизайн экспозиции, экспликационная подача исторического материала, обилие музейной продукции, обычно популярной у туристов (полиграфия и сувениры), организация работы с посетителем, дружелюбная и интернационально ориентированная среда (в том числе надписи и сопроводительный текст на русском языке) свидетельствуют о тщательно разработанной программе музейного маркетинга, популяризирующего национальное культурное наследие. Очевидна большая финансовая поддержка музею со стороны государства и общественности, поскольку через него реализуется политика создания благоприятного имиджа мореходной истории страны.

Эстония не относится к числу государств, которые могли бы эксплуатировать, например, нарратив космических достижений, несмотря на открытия в области оптики (корректор Б. Шмидта в телескопах) и одну из старейших астрономических обсерваторий в Восточной Европе (в Тарту, 1810 г.). Поэтому море остается той стихией, освоение которой свидетельствует о включенности нации в глобальный технический прогресс мореходства. Целью государственной политики является поддержание имиджа Эстонии как морского государства, а проводником такой политики становится прекрасно оснащенный, богатый своими экспонатами столичный музей. Ганзейский когг Эстонского морского музея придает этому музею особый статус, а историю мореходства в данном регионе превращает в одно из достоинств государственной и национальной идентичности современной Эстонии.

Список литературы

References

1. Фрэйзер Дж. Дж. Фольклор в Ветхом Завете / пер. с англ. Д. Вольпина. Москва: Политиздат, 1985. 545 с.
2. Гесиод. Труды и дни / пер. В. В. Вересаева // О происхождении богов. Москва: Совет. Россия, 1990. С. 169–190.
3. Курносков С. Ю. Морские музеи: история, современность и перспективы. Санкт-Петербург: Централ. воен.-морской музей, 2002. 662 с.
4. Седов В. В. Племена восточных славян, балты и эсты // Славяне и скандинавы: сб. ст. / под. общ. ред. Е. А. Мельниковой. Москва: Прогресс, 1986. С. 174–188.
5. Эстонский морской музей: офиц. сайт. URL: <https://meremuuseum.ee/ru/> (дата обращения: 29.11.2022).
6. Херрман Й. Славяне и норманны в ранней истории Балтийского региона: пер. с нем. // Славяне и скандинавы: сб. ст. / под. общ. ред. Е. А. Мельниковой. Москва: Прогресс, 1986. С. 8–128.
7. Силиотти А. Пирамиды Египта / предисл. З. Хавасса, пер. с итал. Е. Борисовой, А. Дубровского. Vercelli: White Star, 2003. 168 с.
8. Боггис-Рольф К. История Балтики: от Ганзейского союза до монархий Нового времени / пер. с англ. С. И. Жабиной. Москва: КоЛибри: Азбука-Аттикус, 2022. 528 с.
9. Курти О. Постройка моделей судов: энциклопедия судомоделизма / пер. с итал. А. А. Чебана. Ленинград: Судостроение, 1989. 544 с.
10. Поленов Л. Л. Крейсер «Аврора». Ленинград: Судостроение, 1987. 264 с.

1. Frazer J. G.; Volpin D. (transl.). Folklore in the Old Testament. Moscow: Politizdat, 1985. 545 (in Russ.).
2. Gesiod; Veresaev V. V. (transl.). Works and days. About the origin of the gods. Moscow: Sovetskaia Rossiia, 1990. 169–190 (in Russ.).
3. Kurnosov S. Ju. Maritime museums: history, modernity and prospects. Sankt-Petersburg: Central Naval Museum, 2002. 662 (in Russ.).
4. Sedov V. V. Tribes of Eastern Slavs, Balts and Estes. Slavs and Scandinavians: collection of articles / ed. E. A. Melnikova. Moscow: Progress, 1986. 174–188 (in Russ.).
5. Estonian Maritime Museum: office. website. URL: <https://meremuuseum.ee/ru/> (accessed: Nov. 29.2022) (in Russ.).
6. Herrmann I. Slavs and Normans in the early history of the Baltic region. Slavs and Scandinavians: coll. of art. / ed. E. A. Melnikova. Moscow: Progress, 1986. 8–128 (in Russ.).
7. Siliotti A.; Hawass Z. (ed.); Borisova E. (transl.), Dubrovskii A. (transl.). Pyramids of Egypt. Vercelli: White Star, 2003. 168 (in Russ.).
8. Boggis-Rolfe C.; Zhabina S. I. (transl.). The Baltic story: A Thousand-Year History of its Lands, Sea and Peoples. Moscow: KoLibri: Azbuka-Attikus, 2022. 528 (in Russ.).
9. Curti O.; Cheban A. A. (transl.). Modelli navali: Enciclopedia del modellismo navale. Leningrad: Sudostroenie, 1989. 544 (in Russ.).
10. Polenov L. L. Cruiser «Aurora». Leningrad: Sudostroenie, 1987. 264 (in Russ.).