

Морской фестиваль в Таллине

Андрей Петров

Таллинские морские дни, а именно так по-эстонски называется морской фестиваль в Таллине, проходят регулярно, начиная с 2008 года. И с каждым разом – со все большим размахом. В этом году фестиваль загрузил праздничными мероприятиями территории трех гаваней и длился три дня – с 12 по 14 июля.



Эстонцы – как дети, радуются таким вещам, которые на нашего человека уже не производят никакого впечатления. Старинные парусные суда, исторические пароходы и даже простые яхты, собранные все вместе, вызывают у них неподдельный интерес. Правда: очереди на местный пароход-ледокол «Суур Тылъ» и наш (а когда-то тоже таллинский) «Крузенштерн» стояли, не уменьшаясь, все дни до самого закрытия. Конечно, свой отпечаток накладывает фестивальная атмосфера, заставляющая людей, в обычной жизни далеких от морской тематики, провести день-другой в порту или яхт-клубе. Но все равно, собрать 100 000 человек на набережных в 500-тысячном Таллине – это сильно!



Праздничные дни наполнены самыми разными событиями: концертами под открытым небом, тематическими представлениями, регатами и показательными выступлениями яхтсменов. Однако в центре всеобщего внимания – корабли. Большие и маленькие, исторические и современные, парусные и обыкновенные, они – стержень программы, ее основа. И в этом

смысле Таллинские морские дни мало чем отличаются от известных фестивалей Европы, разве что собственный масштаб города – небольшой. Однако в 2011 году появилась здесь своя изюминка, которая позволяет говорить об индивидуальности этой фестивальной площадки. Я говорю о Морском музее, который год назад открылся в Летной гавани, на территории бывшего гидро-

аэродрома. Здание музея уникально уже само по себе: это восстановленное и реконструированное трехкупольное сооружение, в котором исторически располагались ангары для гидросамолетов. По заказу царского правительства России эти ангары спроектировала и построила датская фирма Christiani & Nielsen. Музей, организованный здесь, совсем не похож на при-



Экспозиция музея Lennusadam мысленно (и визуально) разделяется на три уровня. При входе в помещение посетители оказываются «под водой», у них над головами «плавают», подвешенные в пространстве, яхты, навигационные знаки и буи. Можно даже пройти под днищем настоящей подводной лодки (ПЛ «Лембит» имеет историческое значение для Эстонии и почитается здесь не меньше, чем крейсер «Аврора» в российском флоте). Следующий мысленный уровень представляет собой водную границу, также обозначенную визуальными средствами. Посетители проходят экспозицию по мосткам, постепенно поднимаясь на самый верхний уровень – прогулочный мост вокруг подводной лодки, которую, разумеется, можно осмотреть и внутри



Корабль из Мазилинна – экспонат Морского музея. Корабль был построен на острове Сааремаа (обнаружен на внешнем рейде орденового замка Зонебург, или Мазилинн). Это старейшее эстонское судно, сохранившееся до наших дней. Ученые предполагают, что это одномачтовое беспалубное судно длиной 15–16 м и шириной 5,5 м было построено в середине 16 века. Судно эксплуатировалось в качестве местного транспортного средства для перевозки стройматериалов. Уникальность корабля заключается в его двойной обшивке внакрой. На тонкую дощатую клинкерную обшивку вгладь была набита кровельная обшивка вдвое толще. Кроме того, у корабля особенное строение килля: расстояние между килем и донными дугами (около 20 см) образовывало водонакопительный желоб, или донный колодец



Пароход-ледокол «Суур Тылль» (Suur Tõll – Большой Тылль, персонаж эстонского эпоса). Построен в 1914 году по заказу российского правительства на верфи «Вулкан-Верке» в Германии для работы в Финском заливе. Изначально назван «Царь Михаил Федорович» в честь первого царя династии Романовых и приписан к порту Ревель. В 1914 году был мобилизован и затем включен в состав Балтийского флота. В апреле 1918 года ледокол был направлен в Хельсинки для оказания помощи русским военным кораблям и их ледовой проводки в Петроград. В Хельсинки ледокол был захвачен финскими белогвардейцами и отправлен в Таллин. В 1940 году после присоединения Эстонии к СССР ледокол был зачислен в состав Эстонского пароходства. 11 октября 1988 года ледокол совершил переход из Ломоносова в Таллин. После распада Советского Союза поставлен на вечную стоянку и в настоящее время является судном-музеем

вычные нам научные и выставочные учреждения – здесь представлена современная интерактивная экспозиция, в буквальном смысле слова погружающая посетителей в мир моря. Очевидно, что научная сторона вопроса не является доминантной, при этом главное – создать настроение, вызвать интерес, создать у человека ощущение сопричастности морю.

Пространство музея по высоте не разделено никакими перекрытиями – есть только легкие, полупрозрачные трапы и подвесные мосты. Экспозиция выдержана в трех уровнях: морское дно – поверхность моря – воздух. В соответствии этому делению представлены и экспонаты, многие из которых (чтобы оказаться на своем уровне) подвешены в воздухе, растянутые на

стальных тросах. Необычное и очень яркое впечатление!

Некоторые экспонаты Морского музея остаются вне стен ангаров, располагаясь на территории Летной гавани. И вместе с тысячами гостей, моряков и простых зевак, фестиваль замешивает все это в одно большое праздничное блюдо, которое очень вкусно сервировано и никогда не бывает пресным **✍**



Четырехмачтовый парусный корабль «Крузенштерн» (Калининград), любимец эстонской публики, всегда в центре внимания организаторов и гостей фестиваля



Макет Морского музея в Летной гавани Таллина (Lennusadam). Музей находится в здании, где в начале прошлого века размещались ангары для гидропланов. Ангары строились с таким расчетом, чтобы вместить самые крупные летательные аппараты того времени, включая переоборудованный в гидроплан первый самолет серии «Илья Муромец». Ангары гидросамолетов музейного комплекса Lennusadam получили высшее признание в области сохранения и восстановления культурного наследия Европы, завоевав Гран При Евросоюза в этой области – Europa Nostra



Реплика первой эстонской 5-метровой деревянной подводной лодки, построенной в Таллине в 1854 году по проекту О. Герна. Экипаж подводной лодки составляли 4 человека: двое вращали большой маховик, один управлял судном, четвертый работал с помпой и подрывным зарядом. Подлодку Герна построили за пару месяцев, проект получил оценку «удовлетворительно». В качестве основных проблем назывались протечка корпуса лодки и плохая управляемость. Впоследствии лодку разобрали

