

бог сохранить стабильность и хотя бы умеренный экономический рост на тех деградирующих территориях, которые пребывают у него под контролем в настоящее время. О танковых прогулках за рубеж остается только мечтать.

Мечтать, впрочем, не вредно. И благосклонный читатель вместе с авторами по обе стороны океана с удовольствием придастся этому занятию. Вот вам и бестселлер. Что там, что здесь.

Парадоксально, но главный вывод Фридмана о растущем влиянии США в ближайшие десятилетия при этом остается весьма правдоподобным. Но как раз потому, что Америка на собственном опыте все очевиднее убеждается, что борьба за глобальное лидерство в XXI в. осуществляется не столько в существующем тысячах лет географическом пространстве, сколько во вновь создающихся трансграничных пространствах информационного, экономического и культурного влияния. Интернет, Голливуд, ТВ-сети, реклама, фондовые рынки, маркетинг, английский язык, программное обеспечение, технологии, менеджмент – все это в новом тысячелетии куда более мощные инструменты глобального влияния и конкуренции, чем кажется вульгарным материалистам из позапрошлого века.

По всем этим направлениям у США очень мощный задел для движения вперед. Остается открытым вопрос об эффективности использования задела, но это совершенно иная история. Если же мерить могущество площадями и запасами природных богатств, то преимущество вроде бы у России... Однако презренная эмпирика показывает, что миром, однако, правят преимущества нематериальные. И с каждым новым десятилетием все очевиднее. Иными словами, если Америка и станет лидером XXI в., то как раз вопреки логике, которую исповедует уважаемый футуролог.

Эту странную мысль действительность пытается доказать секте геополитиков вот уже больше века. И все как-то не получается... Вряд ли это вина только действительности. Тем более отрадно, что такого рода

трудности, оказываются, типичны не только для постсоветской России. Мы не одиноки во вселенной!

Удивительно в унисон недавно высказался другой американский стратег – Збигнев Бжезинский. В статье, опубликованной в первом номере журнала *“Foreign Affairs”* за 2010 г., он обозначает одну из трех *главных* проблем, мешающих президенту Обаме (перевод журнала “Россия в глобальной политике”): “Как показали опросы, проведенные журналом *The National Geographic Magazine*, многие американцы не знакомы даже с азами мировой географии. Еще хуже обстоит дело с познаниями в области истории и культуры других стран. Как могут люди, не знакомые с географией или историей иных государств, хотя бы на элементарном уровне, понять те геополитические дилеммы, с которыми Соединенные Штаты сталкиваются в Афганистане и Пакистане? Если учесть быстро сокращающееся распространение газет и журналов, а также упрощение и опошление некогда познавательных телерепортажей, то достоверные и своевременные сведения о важных вопросах мировой повестки дня все менее доступны широкой американской общественности. В этом контексте демагогические сформулированные решения становятся более привлекательными, особенно в критические моменты”.

Вот-вот, и мы ровно о том же. На таком фоне появление Джорджа Фридмана у них, видимо, столь же неизбежно, как Андрея Паршева и Александра Дугина у нас.

Неужели это необратимо? Старую классическую науку, с ее несколько отсталыми представлениями о правилах научного мышления, анализе эмпирических фактов и интеллектуальной добросовестности по-человечески жалко. Она все сильнее напоминает профессора Преображенского из “Собачьего сердца”, ощущающего свою беспомощность перед прогрессивным, политически грамотным и напористым Шариковым. Дело, похоже, происходит в глобальном масштабе.

Д.Б. Орешкин

ИСТОРИЧЕСКИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ СЕВЕРА РОССИИ: РЕЦЕНЗИЯ НА НОВУЮ ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКУЮ МОНОГРАФИЮ¹

На огромных просторах Севера России реки всегда были связующими водными путями, которые позволяли самым отдаленным уголкам участвовать в жизни страны, а подчас предоставляли населению единственную возможность связи с внешним миром. Водные пути Русского Севера – одни из самых древних. Развитие судоходства на Руси требовало постоянного улучшения имеющихся водных путей или поиска новых. Направление водных дорог в основном предопределялось природой и лишь частично могло корректироваться человеком путем строительства новых искусственных водных систем – каналов и водо-

хранилищ, которые существенно улучшали эти связи и способствовали экономическому росту и развитию русских городов.

¹ Исторические водные пути Севера России (XVII–XX вв.) и их роль в изменении экологической обстановки. Экспедиционные исследования: состояние, итоги, перспективы / Ин-т истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова РАН. Геогр. фак. МГУ им. М.В. Ломоносова. РФФИ; авторы: В.А. Низовцев, А.В. Постников, В.А. Снытко, Н.Л. Фролова, В.М. Чеснов, Р.С. Широков, В.А. Широкова. М.: Типография “Парадиз”, 2009. 246 с.

Каналы в основном строились для преодоления коварных порогов на реках, которые невозможно было преодолеть груженым кораблям, или для соединения бассейнов рек. Учитывая, что в те времена судоходство осуществлялось волоком, бурлаками, предпринимались попытки спрямить русла рек для уменьшения пути следования товаров. Реки Свирь, Онега, Сухона, Северная Двина, малые реки и притоки в сочетании с волоковыми путями обеспечивали торговые водные пути, вдоль которых и происходило заселение – строительство городов и развитие промыслов.

Историография о речных дорогах России довольно обширна. Обзорные труды о речных путях, их техническом состоянии стали появляться уже ко второй половине XIX в. Большинство их принадлежало перу инженеров-гидротехников, специалистов-путейцев широкого профиля, экономистам и статистикам. Среди них особого внимания заслуживают труды И.Ф. Штукенберга о реках и каналах России, написанные на немецком языке². В советский период наибольший вклад в исследование истории водных путей внесли С.В. Бернштейн-Коган³, И.А. Шубин⁴, Э.Г. Истомина⁵ и др.

Рецензируемая монография занимает особое место в ряду фундаментальных исследований, посвященных водным путям России. В ней впервые историко-географический подход соединен с экологическим подходом, подробно освещены результаты гидролого-гидрохимических исследований водных систем Севера России, проанализированы выявленные изменения в природной среде до и после постройки гидротехнических сооружений, а также представлена система документации по регистрации гидротехнических сооружений как памятников техники России.

Монография написана по результатам многолетних историко-географических исследований российских естественных и искусственных водных путей XVIII–XX вв., проведенных комплексными экспедициями Института истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова РАН (ИИЕТ РАН). По сути, эти экспедиции можно рассматривать как своеобразный исторический эксперимент, погружение в прошлое, представленное в виде “законсервированного” настоящего.

В центре внимания – озерно-канальная система Большого Соловецкого острова, Белозерско-Онежский

и Северо-Двинский водные пути. Начинается же монография с путевых записок, в которых энциклопедически кратко и ёмко излагаются история создания, современное состояние и физико-географические характеристики канала им. Москвы, Ивановского, Угличского и Рыбинского водохранилищ, а также Волго-Балтийского водного пути, известного ранее под названием Мариинская водная система. В содержание этих записок удачно вплетены цитаты из известных трудов исследователей гидротехнических сооружений конца XIX – начала XX вв. С.М. Житкова, А.С. Николаева и И.В. Петрашеня, дополняющие и поясняющие историю создания водных систем и их технические характеристики.

Очень важным научным результатом комплексных экспедиций ИИЕТ РАН стала оценка нарушенности природных территорий исторических водных путей, проведенная авторами на основе визуального дешифрирования космических снимков, 10-верстной карты Европейской России Ф.Ф. Шуберга, фотографических материалов начала XX в. С.М. Прокудина-Горского и др. Их сравнительный анализ позволил зафиксировать и описать изменения в окружающей природной среде, произошедшие более чем за 150-летний период.

В монографии подробно излагаются основные результаты международной историко-научной экспедиции, проведенной ИИЕТ РАН в 2005 г., по изучению памятников истории и техники Соловецкого архипелага. Среди них особое внимание уделено гидротехнической озерно-канальной системе островов, начало возведения которой относится к первой половине XVI в., и Соловецкому напорному водопроводу, построенному в начале XIX в. Исследование этих, а также других гидротехнических памятников Соловецкого архипелага осуществлялось по определенному плану: выявление и уточнение данных о расположении и состоянии объектов, их техническое описание, оценка значимости объекта, очередности и целесообразности его реставрации, консервации, восстановления до состояния практического применения или его музеефикация.

Важное звено изучения памятников науки и техники – составление регистрационно-учетных карт, в которых приводится информация об истории создания памятника, месте его расположения, размерах, конструктивных особенностях, первоначальном назначении и характере эксплуатации, современном состоянии объекта, его владельце и пользователе. Благодаря участию в экспедиции польских ученых, за основу такой карты была взята форма, применяемая в Польше для государственного учета объектов культурного и научно-технического наследия. Примеры регистрационно-учетных карт, составленных на разные гидротехнические объекты Русского Севера, помещены в монографии. Этот опыт международного сотрудничества будет полезен при описании любых памятников науки и техники в нашей стране.

Ландшафтная структура и особенности монастырского природопользования на Соловецком архипелаге – другой взаимосвязанный аспект исследования

² “Beschreibung aller Kanäle in Russischen Reiche” (СПб., 1841); “Hydrographie des Russ. Reiches” (СПб., 1844–1849).

³ В 1927 г. им была опубликована работа “Внутренний водный транспорт: История и финансы” Вып. 1, в 1930 г. вышел другой его фундаментальный труд “Очерки географии транспорта”, в 1946 г. – “Вышневолоцкий водный путь”, в 1954 г. – “Волго-Дон. Историко-географический очерк”.

⁴ Шубин И.А. Волга и волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). М.: Транспечать НКПС, 1927. 912 с.

⁵ Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М.: Наука, 1982. 277 с.

экспедиции, основательно рассмотренный в монографии. Он позволил авторам восстановить ландшафтную приуроченность монастырских хозяйственных угодий, а также сделать вывод о комплексном и главном рациональном использовании природных ресурсов островов, гармоничном взаимодействии человека и природы.

В книге приводится подробная гидролого-гидрохимическая характеристика озер Большого Соловецкого острова, которые различаются генезисом, глубиной, формой очертания котловин, типом питания, минерализацией, ионным составом и другими параметрами.

Глава “Белозерско-Онежский водный путь” написана по результатам историко-научной экспедиции “Естественные и искусственные водные пути Севера России XVII–XIX вв.”, проведенной ИИЕТ РАН в 2006 г. Авторами проанализирована история Белозерско-Онежской судоходной системы и изменения, произошедшие в природной среде после ее постройки. Особое внимание уделено описанию гидролого-гидрохимического режима водного пути по новейшим данным, полученным в ходе экспедиции, и прогнозу его дальнейших изменений.

Физико-географические характеристики Северного края, по которому проходит Белозерско-Онежский водный путь, даны очень ёмко и разносторонне. По сути это комплексное ландшафтное описание территории, в центре которого озерно-речные системы: озеро Воже – река Свидь – озеро Лача – река Онега и Кенозерье. Гидротехнические сооружения или их фрагменты, сохранившиеся на этих системах, детально исследуются. Авторы не ограничиваются только внешним описанием сооружений, они затрагивают и технические вопросы их строительства, эксплуатации и даже дают оценку выбора места для их возведения в прошлом.

Очень ценным и полезным для историков науки представляется помещение в монографии описи картографических материалов и фотографий памятников науки и техники из фондов Каргопольского государственного историко-архитектурного художественного музея-заповедника, составленные О.А. Александровской. В ней содержатся редкие планы и карты озер, землевладений, лесничеств, города Каргополя, Каргопольского и других уездов Олонецкой губернии.

Большая часть монографии посвящена результатам историко-научной экспедиции “Северо-Двинская шлюзованная система”, проведенной ИИЕТ РАН в 2007 и 2008 гг. Маршруты экспедиций проходили через Вологду, Кириллов, Ферапонтово, Усть-Кубенское, Сокол, Тотьму, Великий Устюг, Сольвычегодск, Котлас по рекам, каналам и озерам Северо-Двинской шлюзовой системы, построенной более 180 лет назад. Эта система шлюзов и каналов длиной 127 километров

соединяет Волгу с Северной Двиной. На основе многочисленных литературных, архивных, картографических и собранных в ходе экспедиции данных авторы воспроизводят историческую канву событий, связанных со строительством и эксплуатацией водного пути, описывают его гидролого-гидрохимический режим, пространственно-временную изменчивость ионного стока и качества воды, выявленные изменения окружающей среды, вводят в оборот новые не известные ранее данные по истории освоения и изучения территории и отдельных ее природных объектов.

Особое внимание в монографии уделяется природному и культурному наследию Северо-Двинской шлюзованной системы как потенциальному туристско-рекреационному объекту. Проходящий через древнейшие города России – Белоозеро, Каргополь, “архитектурные жемчужины” – монастыри – Кирилло-Белозерский, Ферапонтов, органично вписанные в окружающие ландшафты, Северо-Двинский водный путь отличается удивительным набором бесценных памятников природы, истории и культуры, привлекая к себе многочисленных туристов. Величественная и суровая северная природа с ее бескрайними лесами и болотами, порожистыми реками и бесчисленными озерами, каменистыми кряжами, холодными водными просторами и необитаемыми островами, следами ушедшего ледника и скудной растительностью создают особый, поразительный в своем разнообразии и вместе с тем единый и цельный по колориту окружающий фон, обладающий внутренним магнетизмом. Учитывая это, авторами вполне обосновано предложение о создании музея-заповедника “Северо-Двинская водная система”.

Монография богато иллюстрирована цветными и черно-белыми фотографиями (более 400 шт.), выполненными в основном авторами – участниками экспедиций, а также картами и их фрагментами (около 30), графиками, схемами, профилями и космическими снимками.

Можно надеяться, что данное издание будет способствовать возрождению интереса к истории Русского Севера и его водным путям. Рекомендации и обоснования авторов по развитию в регионе водного туризма, организации музеев-заповедников исторических водных путей на основе старинных волоков, каналов, плотин и шлюзов, несомненно, будут востребованы обществом.

Н.Н. Комедчиков

Институт географии РАН

Поступила в редакцию 19.05.2010 г.