

Международная общественная Премия имени Алексея Комеча «За общественно значимую гражданскую позицию в деле защиты и сохранения культурного наследия России» учреждена в 2008 г. в память о выдающемся исследователе древнерусской и византийской архитектуры и страстном защитнике памятников архитектурного наследия Алексее Ильиче Комече. Девизом премии являются слова Овидия: «Счастлив, кто смело берет под свою защиту то, что любит».

Учредителями премии являются: Государственный институт искусствознания, Всероссийская государственная библиотека иностранной литературы им. М.И. Рудомино, издательство «Северный паломник», Московский архитектурный институт и Институт теории и истории изобразительных искусств Российской академии художеств, Институт стран Азии и Африки МГУ, а также семья Алексея Ильича Комеча. Партнеры премии: движение «Архнадзор», информационно-аналитические порталы «ARHI.RU», «Зодчий» и «Хранители Наследия». С более подробной информацией о премии можно ознакомиться на сайте — www.komechaward.ru.

С 2008 по 2024 гг. Премия имени Алексея Комеча была присуждена 22 физическим лицам и 10 общественным организациям, неформальным объединениям, коллективам, изданиям и др. из различных городов России и других стран.

В 2024 г. одним из лауреатов Премии имени Алексея Комеча стал Роман Рудольфович Барков — автор журнала «Геопрофи», геодезист, член Санкт-Петербургской ассоциации геодезии и картографии, выпускник МИИГАиК 1995 г. Жюри присудило ему премию за энтузиазм и подвижническую деятельность в работе по выявлению и привлечению внимания общества и государства к историческому наследию отечественной геодезии — архитектурно-инженерным памятникам железных дорог России.

Торжественная церемония вручения дипломов лауреатов Премии имени Алексея Комеча и почетного приза «КОВЧЕГ» состоялась 18 апреля в Государственном институте искусствознания. Ей предшествовала дискуссия «Как остановить разрушение архитектурно-инженерного наследия железных дорог?», на которой Р.Р. Барков выступил с презентацией о проделанной им работе. Он отметил, что острота поднятой проблемы связана с продолжающейся утратой целых пластов железнодорожного наследия страны в процессе сносов, поджогов, непродуманных реконструкций, градостроительного развития. Это приводит к искажению и обесцениванию важнейших исторических комплексов, объектов протяженных ансамблей — вокзалов, депо, водонапорных башен (водоемных зданий), служебных построек и технической инфраструктуры, виадуков и мостов, связанных с именами крупнейших архитекторов и инженеров XIX–XX веков.

Редакция журнала не могла обойти вниманием такое знаменательное событие и обратилась к Роману Рудольфовичу с просьбой рассказать, как зародилась идея организации экспедиций по обследованию и выявлению исторических геодезических знаков XIX–XX веков и где кроме публикаций в журнале «Геопрофи» можно познакомиться с результатами этих экспедиций.

Реакция журнала

О ПОДВИЖНИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ВЫЯВЛЕНИЮ ИСТОРИЧЕСКОГО НАСЛЕДИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ГЕОДЕЗИИ

Р.Р. Барков (Санкт-Петербургская ассоциация геодезии и картографии)

В 1995 г. окончил геодезический факультет МИИГАиК по специальности «астрономогеодезия». После окончания института работал в УГГП «Спецгеофизика», с 1996 г. — в ФГУ «РостестМосква», с 2000 г. — в ФГУП «Уренгойфундаментпроект», с 2004 г. — в НПК «Йена Инструмент», с 2006 г. — в ООО «Центр Инженерных Геотехнологий», с 2016 г. — в ООО «ПТЕРО», с 2019 г. — в ООО «Фотометр». С 2019 г. работает в ООО «НГК «Горный», в настоящее время — главный маркшейдер. Член Санкт-Петербургской ассоциации геодезии и картографии.

С 2018 г. я реализую индивидуальные инициативные проекты по выявлению исторических геодезических знаков как городских, так и государственной высотных сетей. Эти проекты я называю историко-техническими исследованиями, так как они включают в себя не только полевые экспедиции с обследованием мест установки знаков, но и сбор материалов о геодезических работах, зданиях и сооружениях, инженерах и других людях, так или иначе участвовавших в различных технических процессах.

В целом я считаю исторически значимые геодезические знаки потенциальными объектами культурного наследия. С подробным объяснением этого мнения

можно ознакомиться в моей небольшой работе. Текстовая версия опубликована в журнале «Маркшейдерский вестник» № 5-2018, видеOVERсия — на канале YouTube «Школа наследия».

О подготовке и проведении исследовательских экспедиций

Идея осуществления экспедиций с целями выявления сохранившихся исторических геодезических знаков родилась, в общем, спонтанно. В 2018–2019 гг. поиск ранних высотных знаков города Москвы осуществлялся методом прогулок по улицам. Процесс был не особенно трудоемким, и даже длительные маршруты в городских условиях не требовали особенной подго-

товки и не приносили заметной усталости. В случае пропуска какой-либо точки маршрута или невозможности осмотра здания такое место всегда можно было посетить в другой день.

Когда было завершено обследование городских высотных сетей, для полноты обзора знаков в черте Москвы в январе 2020 г. решено было осмотреть железнодорожные линии — именно вдоль них прокладывались ходы государственного нивелирования. На это обследование ушло около полутора месяцев, и его логическим продолжением стал осмотр станций железных дорог, уходящих в Подмоскowie. Они были ближайшими и относительно легко достижимыми местами для обследования заложенных знаков.

Первая однодневная экспедиция была организована в феврале 2020 г. по бывшей Павелец-Московской линии Рязанско-Уральской железной дороги, вдоль которой в 1925 г. Высшее геодезическое управление прокладывало нивелирный ход от Скопина к Москве. Экспедиция осуществлялась в одиночку при использовании пригородных электропоездов, перемещение на которых было тщательно спланировано. Впоследствии этот метод применялся неоднократно с большим успехом в различных регионах страны. Для облегчения обследования из осмотра были исключены все мосты и казармы, находящиеся на значительных расстояниях от остановочных пунктов.

Успех и относительная легкость такой однодневной экспедиции побудили осмотреть и остальные железнодорожные линии Подмоскowie. Однако после трех-четырех подобных экспедиций стало понятно, что частичный осмотр не отвечает целям комплексного исследования, идея которого к тому времени уже обрела зримые очертания. Стал применяться комбинированный метод передвижения, сочетавший автомобильную, же-



Вручение Премии имени Алексея Комеча Р.Р. Баркову



Дискуссия «Как остановить разрушение архитектурно-инженерного наследия железных дорог?»

лезнодорожную и пешую часть маршрутов. К сентябрю 2020 г. участки линий нивелирования, проложенные по территории Московской области, были обследованы полностью — все места заложения исторических знаков были осмотрены.

Стало понятно, что полевое обследование можно распространить и на другие регионы. В течение трех последующих лет осмотр линий государственного нивелирования охватил Тульскую область (полностью), Владимирскую, Тверскую, Ярославскую, Ивановскую, Вологодскую, Архангельскую, Рязанскую, Курскую, Орловскую, Липецкую, Калужскую, Самарскую, Пензенскую, Ульяновскую, Нижегородскую, Иркутскую, Ивановскую, Костромскую, Ленинградскую области, Республики Татарстан, Удмуртия, Бурятия (полностью), Забайкальский край.

Наиболее масштабной и запоминающейся стала Прибайкальская экспедиция, осуществленная в июне-июле 2022 г. Обследование вдоль Транссиба как действующих его участков, так и исторической Кругобайкальской железной дороги охватило линии нивелирования протяженностью почти 800 километров, из которых более сорока километров пришлось пройти пешком в связи с отсутствием какого-либо транспорта. Запланированный график передвижения был реализован без сбоев — этому способствовали местные исследователи и краеведы, оказавшие техническую поддержку. Всего в экспедиции приняли участие около двадцати человек как очно, так и дистанционно. Значимой частью исследования стало знакомство с энтузиастами и научными сотрудниками — сотрудничество с большинством из них продолжается и по сей день. А украшением маршрута стали многочисленные достопримечательности: природные, инженерно-архитектурные и культурные объекты. Места заложения геодезических знаков по этому

маршруту были обследованы все, за исключением только моста через реку Селенга, являющегося режимным объектом. Исследование истории прибайкальской высотной геодезической сети еще не завершено — в течение двух лет выполняется сбор архивных данных, изучение исторических источников.

Упомянутые экспедиции породили интерес и к инженерному железнодорожному наследию. Сначала осмотр инженерных и архитектурных объектов путей сообщения выполнялся с чисто утилитарной целью — отыскать геодезический знак. Но постепенно стали систематизировать знания и собираться материалы об истории железных дорог. Осмотр станций стал включать и выявление объектов станционных и путевых комплексов. Стала очевидной корреляция между работами инженеров путей сообщения и инженеров-геодезистов. Так возник проект «Исторические перекрестки», посвященный историческим связям двух инженерных отраслей и их историческому наследию.

В завершение рассказа об исследовательских экспедициях остается добавить, что планируются они мной целиком самостоятельно, на основе каталожных данных о местах заложения геодезических знаков. Осуществляются в отдельных случаях также самостоятельно, когда по выбранной для обследования территории можно передвигаться на общественном транспорте. Но основная доля маршрутов требует помощи со стороны местных энтузиастов, имеющих личный транспорт. Поэтому при выборе очередного региона для организации экспедиции наличие помощников на местах является основным фактором. К слову, ни разу не было случая, чтобы помощники остались недовольными — участие в экспедициях позволяет людям узнать много нового и увидеть такие места или объекты, о которых

они даже не слышали. А зачастую и собрать сведения, полезные местным исследователям в их деятельности.

Экспедиции могут быть однодневными: при возможности возвращения в Москву вечером того же дня. Существуют и вариации такой организации, к примеру, с одним или двумя ночными поездами. Но в настоящее время охват территории, где такая возможность осуществима, практически исчерпан. Основным видом будущих исследований станут многодневные экспедиции, планирование которых требует тщательного подхода во избежание сбоев, потерь времени и незапланированных расходов. Нормы времени на поездки, переходы и осмотры рассчитываются заранее. В график движения включаются встречи и осмотры тематических музейных экспозиций и достопримечательных мест: как правило договоренности об этом достигаются задолго до начала путешествия. Все путевые точки заносятся на карту, устанавливаемую в специальных приложениях на мобильных устройствах. Разработанный график движения соблюдается достаточно строго — не было случаев каких-то значительных нарушений или неудач. Тем не менее, изредка встречаются маршрутные точки, добраться до которых в разумный срок или разумными методами не представляется возможным. Эти точки оставляются для обследования местным любителям туризма и пешим походов, а таких людей в регионах, готовых при этом сотрудничать, становится все больше.

Полный список публикаций с активными ссылками размещен в электронной версии статьи на сайте www.geoprofi.ru в разделе «Мир увлечений».



Публикации по выполненным исследованиям

В этом разделе представлены ссылки на статьи, подготовленные мной лично и в соавторстве, на доклады на конференциях, а также на видеоматериалы, размещенные на различных YouTube-каналах и в телевизионных передачах. Тексты статей, находящиеся в свободном доступе, опубликованы полностью.

Если Вас заинтересовали статьи, которые отсутствуют в открытом доступе, их можно получить, направив запрос на мой электронный адрес: barkovrr@gmail.com.

С 2018 г. я реализую индивидуальные инициативные проекты по выявлению исторических геодезических знаков как городских, так и государственной высотных сетей. Эти проекты я называю историко-техническими исследованиями, т.к. они включают в себя не только полевые экспедиции с обследованием мест установки знаков, но и сбор материалов о геодезических работах, зданиях и сооружениях, инженерах и других людях, так или иначе участвовавших в этих работах.

В целом я считаю исторически значимые геодезические знаки потенциальными объектами культурного наследия. С подробным объяснением этого мнения можно ознакомиться в моей небольшой работе. Текстовая версия опубликована в журнале «Маркшейдерский вестник», №5, 2018 (в свободном доступе отсутствует, направляется по запросу), видеoverсия (лекция в Школе наследия) здесь:

<https://www.youtube.com/watch?v=2dLLaFSdtp8&feature=youtu.be&fbclid=IwAR3R83ZRzXvzSs6lZgKCi4Nk7X-fO89m7xgEioUWsNOG4uTnRV-356m-nXQ>

Выполненные исследования

1) Ранние высотные геодезические знаки города Москвы. Текстовые версии (в разном исполнении) в журнале «Маркшейдерский вестник» (№№3, 4, 6 - 2019, 1 – 2020; в свободном доступе отсутствует, могу прислать по запросу) и в журнале «Изыскательский вестник»:

https://7caa86a9-918e-4e17-92f2-cbc0b144d39a.filesusr.com/ugd/488091_57c4dadd1d4d4eb0bf4fae4be9331845.pdf (стр. 125), видеoverсия здесь <https://www.youtube.com/watch?v=h7-5JLu-lhw&t=67s> (первая часть) и здесь <https://www.youtube.com/watch?v=2MuW8Fp3v80&t=197s> (вторая часть).

Доклад на международном форуме «ГЕОСТРОЙ-2019», г. Новосибирск

Доклад на III научно-практической конференции «Геодезия, картография, информатика и кадастры» («ГеоКа»), г. Санкт-Петербург, 2019 г.

2) Геодезические высотные знаки до Балтийской системы высот. Московская область. Видеoverсия здесь:

<https://www.youtube.com/watch?v=quSTGCTpupg&feature=youtu.be&fbclid=IwAR2m9-Hkmia2CwfMwvmKDp77318ikCA7BcH9Fwq72qXqq8Ft2fv6dJi7Maq>

Текстовая версия здесь: <http://www.geoprofi.ru/history/istoricheskie-znaki-pervoj-gosudarstvennoj-vyhshotnoj-geodezicheskoj-seti-moskovskaya-oblast>

3) Ранние высотные геодезические знаки города Казани. Текстовая версия в журнале «Изыскательский вестник», 2021 г, №23 (стр.121):

https://7caa86a9-918e-4e17-92f2-cbc0b144d39a.filesusr.com/ugd/488091_8907ed7ef2f94412bc63d1f130a6b355.pdf

Видеoverсия здесь: <https://www.youtube.com/watch?v=J5dSnLWkvJc&t=6s> (первая часть) и здесь: <https://www.youtube.com/watch?v=C6dNAXdoGN8&t=1106s> (вторая часть)

Доклад на X международной научно-практической конференции «Актуальные вопросы геодезии и геоинформационных систем» («ГеоКазань»), 2021 г.

4) Геодезические сети Тульской губернии. Текстовая версия в журнале «Изыскательский вестник», №24 (в свободном доступе отсутствует, направляется по запросу), видеoverсия (лекция под названием «Лев Толстой как зеркало тульской геодезии») здесь: <https://www.youtube.com/watch?v=eEZ2KUrLCQI>

Доклад на IV научно-практической конференции «Геодезия, картография, информатика и кадастры» («ГеоКа»), г. Санкт-Петербург, 2022 г.

5) Высотная история прибайкальского края. О полевой экспедиции и ее итогах здесь: <https://baikal-pereprava.ru/geodeziya>, Текстовая версия о результатах исследования пока не подготовлена, видеoverсия здесь: <https://youtu.be/KNFS8wOjLe0>

Об исторических реперах г. Иркутска – доклад на IV областных краеведческих чтениях «Краеведение Приангарья», сборник докладов готовится к выпуску.

6) История развития геодезических сетей на Среднем Урале. Краткая текстовая версия под названием «Геодезические знаки на Среднем Урале» размещена в сборнике «Тагильский меридиан. Географический журнал», №6 (2023), видеoversия здесь: <https://www.youtube.com/watch?v=A-Po0TalnPE>

7) Речные и железнодорожные геодезические сети в Поволжье. Реализовано частично. Статья о высотных сетях Ивановской области опубликована в журнале «Маркшейдерский вестник», №1, 2024 (в свободном доступе отсутствует, направляется по запросу). Готовится статья о Костромской экспедиции 2023 г.

8) Распространение государственной высотной сети от Кронштадтского футштока (высотные знаки Ленинградской области). Реализовано частично, публикации пока не подготовлены.

Обзор типов знаков к 150-летию государственной высотной сети

Текстовая версия: <http://www.geoprofi.ru/history/tipyh-znakov-rannej-gosudarstvennoj-vyhshotnoj-osnovyh-k-polutoravekovomu-yubileyu>

Видеoversия первая часть: <https://youtu.be/iA0835sbelQ>,

вторая часть: <https://youtu.be/bscuKT-uYFY>

Дополнительные статьи по истории геодезии в журнале «Геопрофи»

1. <http://www.geoprofi.ru/history/kak-geodezistyh-kolokol-ni-spasali-ili-o-gosudarstvennyhkh-triangulyaciyakh-kak-osnove-gorodskikh-geodezicheskikh-setej> об истории спасения советскими геодезистами культовых сооружений в 1920-х гг.

2. <http://www.geoprofi.ru/history/mezhevoj-inzhener-a-p-zakharov-ot-topografa-i-astronoma-do-professora-i-chinovnika-osobyhkh-poruchenij> о блестящей трудовой биографии межевого инженера А.П. Захарова.

3. <http://www.geoprofi.ru/passion/panorama-tomska-unikal-noe-proizvedenie-izobrazitel-nogo-iskusstva-po-zakonom-nachertatel-noj-geometrii> об уникальной работе томского архитектора Ю.П. Наронова.

4. <https://www.geoprofi.ru/history/istoki-omskoj-geodezii-i-znaki-pervoj-gorodskoj-nivelirovki> об истории становления геодезических работ в Омске.

Об истории железнодорожных зданий и сооружений, работах геодезистов вдоль путей сообщения

Серия коротких видеолекций «Геодезия и пути сообщения. Исторические перекрёстки» на YouTube-канале <https://www.youtube.com/@barkovrr>

Статьи об инженерной истории железных дорог

О трудовой биографии инженера-технолога Н.А. Виноградова в краеведческом альманахе «Соль земли», №13 (2023) <http://nkrmuzey.ru/index.php/arkhiv-materialov/154-kraevedcheskij-almanakh-sol-zemli/336-kraevedcheskij-almanakh-sol-zemli>

Об общественной инициативе по спасению нивелирной марки на здании нефтекачки станции Астапово

Телевизионный сюжет: <https://vesti-lipetsk.ru/novosti/novosti-rajonov/v-lipeckoj-oblasti-sobirayut-podpisi-za-spasenie-starinnoj-neftekachki/>

Круглый стол «Как остановить разрушение архитектурно-инженерного наследия железных дорог» (состоялся 18 апреля 2024 г. в рамках церемонии вручения премии Алексея Комеча)

Доклад «Исследование и сохранение геодезических знаков в железнодорожной инфраструктуре» - <https://youtu.be/UJMSbCStbOc>