УДК 911.3:338.48(48)
DOI:

© 2025 **Шмерлинг Г. В.**
Московский парусно-туристический клуб,
Москва, Россия

Фрагменты культурного ландшафта Северной Европы: взгляд путешественника

Аннотация. В статье, основанной на материалах путешествий автора по Северной Европе, преимущественно по Финляндии в период с 2001 по 2023 год, обсуждаются различия в отношениях разных народов к окружающей их среде. Акцент сделан на инфраструктурных аспектах таких отношений, как то: дороги (устройство, эстетичность, безопасность), водные маршруты и условия стоянок судов, санитарное оснащение и культура пользования общедоступными объектами. Рассматриваются некоторые причины, обусловливающие различия в культурном восприятии пространства и взаимодействии людей с природой. Автор утверждает, что не существует статистики, позволяющей численно измерить уровень гуманизма в отношении народа к родной земле. Однако, по его мнению, на качественном уровне сравнительных оценок вполне приемлем анализ статистических данных по уровню преступности на сопоставляемых территориях.

Ключевые слова: культурный ландшафт, Северная Европа, Финляндия, туризм, инфраструктура, общественное пространство, восприятие окружающей среды.

© 2025 **Shmerling G. V.**
Moscow Sail-Tourist Club, Moscow, Russia

Fragments of the Northern European Cultural Landscape: A Traveler's Perspective

Abstract. Drawing on the author's travels across Northern Europe, particularly Finland, between 2001 and 2023, this article explores differences in the ways various societies perceive and interact with their surrounding environment. Special attention is given to the infrastructural dimensions of these attitudes, including road design, aesthetics and safety, waterways and mooring facilities, sanitary infrastructure, and the culture of using public spaces and amenities. The study examines several factors that may contribute to differences in cultural perceptions of space and patterns of human interaction with the natural environment. The author argues that no universally accepted statistical indicators exist for quantitatively measuring the degree of humanistic attitudes toward one's homeland and local environment. However, it is suggested that comparative analysis of crime statistics across different territories may serve as a useful qualitative indicator for assessing broader social and cultural attitudes.

Keywords: cultural landscape, Northern Europe, Finland, tourism, infrastructure, public space, environmental perception.

Введение

В основу статьи легли материалы наблюдений, полученные автором во время путешествий по Финляндии и скандинавским странам на парусных лодках, автомобиле и велосипеде в период с 2001 по 2023 год. Эти материалы, даже скорее впечатления туриста, не претендуя на системность, рассматриваются в рамках предмета гуманитарной географии, который был понятно для неспециалиста сформулирован М. Ю. Немцевым: изучение повседневного взаимодействия людей с населенной ими земной поверхностью [1].

Говоря о разных странах, мы имеем в виду три основные сферы, вместе создающие общее впечатление: 1) земля – географическое положение, природный ландшафт и климат; 2) люди и власть – менталитет, характерное поведение и традиции, политический режим и государство; 3) хозяйство – совокупность имущества, дел и средств, которыми кто-то распоряжается. Изменения в одной части этой образной системы неизбежно повлияют на остальные: природные условия определяют особенности расселения и хозяйственной деятельности; хозяйственная деятельность приводит к изменению природной среды; состояние природы влияет на качество жизни населения и возможности экономики. Поэтому эту троичную систему рассматривают как основу изучения взаимодействия общества и окружающей среды в географии [2].

Менталитет людей и общественная жизнь для поверхностного взгляда туриста доступны лишь в отдельных проявлениях. Зато как обустроена и в каком состоянии находится земля, на которой живет народ, – очевидно, и эта картина может дать материал для своего рода реинжиниринга аспектов человеческих и общественных отношений.

Отметим, что вопросы взаимодействия географических условий и жизни населения, в том числе изучаемые с точки зрения интересов развития туризма, всегда обсуждались учеными, при этом сломано немало копий [3–5]. Так, Л. Н. Гумилев считал, что влияние человека на ландшафт определяется не социальными факторами – классовой структурой и способом производства, а этническими, которые народ приобрел за свою историю, и теперь психология и поведение его представителей так же объективны, как механические свойства для того или иного материала [6]. Примерно то же самое утверждает и современный российский географ В. Л. Каганский,

рассматривая проблемы территориальной организации российского общества в гуманитарно-географическом контексте [7].

Несмотря на разницу картин природы и сельской жизни в северных странах, проявления присутствия человека, за редким исключением сугубо промышленных пейзажей, всегда гармоничны, уважительны, бережны. После пересечения границы России при въезде в Финляндию облик земли, полей сразу меняется. Заброшенные поля, заросшие кустами и бурьяном, разваливающиеся домишки брошенных деревень, мусорные терриконы вокруг переполненных баков сменяются ухоженными полями и покосами, аккуратными домами и сараями, палисадниками с цветами.

Задача исследования – показать несколько сторон скандинавского землеобустройства, с которыми сталкивается каждый турист.

Дороги

Автострады везде одинаковы: все ради быстрого движения, и черты, которые можно связать с человеческим фактором, незаметны. Но стоит перейти на обычное шоссе, а особенно на местную дорогу, – и картина сразу меняется. Первое – в скандинавских странах нет обочин, за кромкой асфальта сразу зеленеет трава, а далее уже кювет. Довольно часто (в зависимости от рельефа местности) встречаются карманы для коротких остановок. Но в случае остановки из-за неисправности в другом месте невольно займешь половину полосы, и тогда другим машинам придется объезжать препятствие. В России же обочины часто представляет собой полосы движения, чем и пользуются нетерпеливые «обочечники». Причем полосы эти не асфальтовые, а щебеночно-песчано-грязе-пылевые, где остановка не запрещена, на обочине часто стоит легковушка, а то и фура.

Оба варианта имеют свои плюсы и минусы: по-видимому, при большом трафике без «запасной полосы» обойтись трудно. Но без широких пыльных обочин дорога красивее и чище, ехать по ней гораздо приятнее, да и земли местная двухполосная дорога занимает почти вдвое меньше, чем у нас.

Площадки для отдыха – это обычно подстриженная трава, несколько мощных деревянных столов с лавками, чистота, обязательно баки для мусора, часто туалет, навес, иногда качели и горка для детей. Если нет явного запрета «No camping», встречающегося в гористых районах Швеции и Норвегии, можно и переночевать в палатке, что часто делают велосипедисты и мотоциклисты.

Еще один аспект дорожной инфраструктуры – дорога и населенные пункты. Нигде, если это не городская улица, дома не стоят вплотную к трассе, как на нашей М10, где так осталось, видимо, со времен путешествия Радищева. Невозможно жить в домах вплотную к непрерывно грохочущей трассе, да мало кто уже и живет: в небольших деревнях остались лишь придорожные кафе и магазинчики. У финнов от шоссе отходит небольшая дорожка, стоит указатель и стойка почтовых ящиков, а домики где-то дальше, в лесу.

Велодорожки

Электросамокатов и прочих подобных устройств, как и обычных велосипедов, в Хельсинки и других крупных городах множество, но проблем в связи этим незаметно. Видимо, еще в доэлектрические времена была проложена целая сеть велодорожек.

Велодорожки сопровождают автомобильные дороги практически везде в сколько-нибудь населенной местности, это неотъемлемая часть пейзажа. В городах велодорожки образуют собственную удобную и безопасную среду передвижения.

За городом велодорожка идет в нескольких метрах или десятках метров в стороне от трассы – так и приятнее, и безопаснее. В городе велодорожки могут быть проложены отдельно или выделены рельефом покрытия либо разметкой на тротуаре. Интересное и в равной степени уважительное ко всем участникам движения решение для стесненных городских условий пришлось увидеть и протестировать в Копенгагене: здесь есть трехуровневые улицы. Основная дорога – для автомашин, по краям небольшая, на несколько сантиметров ступенька и – велодорожка, еще такой же бордюрчик – и тротуар для пешеходов.

Водные пути

Лодок у финнов и скандинавов не меньше, чем автомашин, причем всех видов: от каяков до роскошных моторных и парусных яхт. Фарватеры хорошо обставлены знаками – это условие безопасности для плавания в шхерах с множеством скал. Но для водного туриста прежде всего интересны гостевые стоянки, которые есть на всех побережьях. Их множество. К сожалению, формат статьи не позволяет воспроизвести здесь фрагменты карт (равно как и обширный иллюстративный материал), поэтому ограничимся описанием.

Гостевые стоянки делятся на две основные категории: марины и природные гавани, «зеленые стоянки» (naturharbors). Марина может быть самостоятельным предприятием или совмещаться с

кемпингом, прибрежным отелем или рестораном. В марине будут как минимум туалет, душ, баки для мусора, электричество, небольшое кафе или киоск. Максимум не ограничен: сауна, стиральные машины, ремонтные мастерские, детская площадка, зона отдыха и т. д. Гостевые места может предоставлять яхт-клуб, несколько мест для заходящих лодок обычно найдется в любой местной гавани. Диапазон цен в маринах примерно от 15 до 30 евро за сутки. Обычно на какое-то время можно зайти бесплатно, например, в магазины или на заправку, а в рыбацкой гавани и постоять день-два, тут порядки везде свои. Когда заправка и прочие услуги не нужны, для плавающего народа интереснее зеленые стоянки. Услуг там никаких может не быть, хотя такие точки встречаются редко. В этом случае смысл обозначенной на карте стоянки в том, что вы знаете, что сюда можно подойти и остановиться в более или менее защищенном месте, никого не беспокоя. Дачных домиков в шхерах великое множество, а стоять даже на якоре в пределах примерно 100 м от домика не полагается. Изредка случалось остановиться и таким образом, и дважды за все годы через некоторое время кто-то появлялся, интересовался, не нужна ли помощь, и, когда я отвечал, что все в порядке, просили отойти от их приватного места в сторонку, что, конечно, было не очень приятно.

Типичная зеленая стоянка имеет причал или хотя бы кольца на скалах, иногда буйки-муринги. На берегу туалет, баки для мусора, стол с лавочками и место для костра или гриль, рядом с которым навес с дровами, пилой и топором. Самим рубить на дрова сухостой и даже собирать хворост нельзя. Вместо кострища и лавочек может быть и целый «банкетный зал» под навесом. Обычно есть стенд со схемой местности; если это один из многочисленных заказников, на стенде будут изображены охраняемые птицы, прочая живность и растения, а также приведены правила для посетителей. Встретились краткие, но исчерпывающие формулировки: не забирайте ничего кроме фотографий; никого не убивайте, только время; ничего не оставляйте, только следы ваших ног.

В популярных местах в выходные может быть многолюдно, вернее многолодочно. Но при этом, удивительное дело, никто друг другу не мешает. В отдаленных местах, где не обозначено никаких стоянок, на островах встречались и домики-убежища с печкой, кроватями с матрацами, парой мисок, парой банок с крупами. Как избушки на нашем Севере, только не бревенчатые, а бытовки. Высший

уровень сервиса для бесплатной зеленой стоянки – сауна, со всем оборудованием, сложенными рядом дровами – максимум, надо их поколоть и принести или накачать воду. То есть не только не хуже, чем в лучшей марине, но и приятнее, ведь вокруг только лес и скалы.

Кто же все это обустраивает, содержит, наводит порядок? В большинстве случаев – местные власти муниципалитетов и коммун. Кроме того, есть общественные организации, занимающиеся охраной природы и благоустройством архипелагов, в том числе и стоянками. В Финляндии Roope-Palvelut Sälle-Service, в Швеции Skärgådsstiftelsen. Рабочий катер объезжает стоянки и забирает мусор и прочие отходы. В 2022-2023 годах эта служба, видимо, испытывала трудности: кое-где баки убрали и появились надписи «просим забирать отходы с собой». Пришлось дольше возить с собой пакеты, но брошенного мусора на стоянках не появилось.

Запретная тема

В приличном обществе обсуждать эту тему не принято, но ведь наш интерес к ней научный, поэтому будем изучать объективную реальность во всех ее проявлениях. К примеру, наряду с многочисленными показателями экономического развития, которые подсчитывают центробанки и эксперты, есть один попроще: индекс бигмака. Стандартный бутерброд позволяет сравнить покупательную способность денег разных стран по продовольствию.

Для отражения степени здоровья общества был бы очень полезен туалетный индекс, так как доступность и состояние санитарных удобств отражает работу местных властей, заботу и о природе, и о человеческом достоинстве, а также уважение людей друг к другу.

Посты откачки септик-танков (танки установлены на всех судах, кроме малых открытых лодок) имеются во многих маринах. Но, кроме того, в шхерах встречаются плавучие «золотарные пристани» – причалы с баком для откачки. Причалили, подключили шланг, покачали ручку, перекачали свои отходы и поехали дальше. Все чисто и аккуратно, в воду ничего не попадает.

Теперь о береговых удобствах, причем не в маринах и кемпингах, а просто по берегам в местах зеленых стоянок. В чистой деревянной будке все предусмотрено: удобное сиденье, запас туалетной бумаги, торфяная крошка и совок. На стенах пришпилены детские рисунки или картинки из журналов, попадается и руководство пользователя: «Засыпьте отходы торфом, чтобы не

разводить мух». На полке может лежать стопка информационных материалов. А на стоянке у маяка Иттергрунд с туалетом совмещается уникальный музей: силами посетителей заведения все стены уставлены красивыми бутылками от разных напитков.

Сделав над собой некоторое усилие, житель России еще может представить себе деревянную будку, поставленную не на турбазе, а просто на берегу реки или озера ради сохранения чистоты окружающих кустов. Но такое же по назначению сооружение из пиленых каменных блоков по сотне килограммов не встретишь, как, например, в Норвегии, где скал на берегах больше, чем леса.

Сравнение «туалетного индекса» удручает еще сильнее, чем организация уборки мусора. Вот что было написано больше века назад путешественником Александром Энгельмейером после плавания на пароходе «Соловецкий»: «... О самих клозетах и говорить нечего. Туда без ужаса и омерзения невозможно даже и заглянуть...» [8]. Автор писал об этом в 1898 году, но точно в таком же аварийно-омерзительном состоянии еще в начале 2000-х был туалет не где-нибудь на стоянке для туристов на Волге (где не было и нет ни стоянок, ни туалетов), а на железнодорожной станции при немалом поселке городского типа, где живем летом. Потом появилась синяя кабинка с замочком – для доступа следовало обратиться к работнику вокзала, предъявив билет, потом – наконец в здании вокзала открыли удобный и чистый туалет, конечно, вход за турникетами, по билету.

Вместо выводов

Еще одна цитата из книги Энгельмейера – слова, сказанные им о Норвегии: «... Вот так второстепенное государство! Вот так бесплодный север! Откуда же вся эта энергия, все это разрастание? Уж не уклонение ли от международной политики дает возможность народам так укрепиться во внутренней жизни, так устраивать свое благосостояние? ...Слава Богу, что хоть Скандинавия пережила, и, быть может, даже безвозвратно, свой героический период. Поскорее бы и нам с ним покончить» [8].

И это было написано в годы, которые сейчас кажутся едва ли не самыми спокойными в российской истории. Пройдя отчасти теми же путями больше века спустя, испытываешь то же восхищение от увиденного и нередко горечь от сравнения с нашими реалиями. Такие же чувства вызывает, например, очерк А. И. Куприна «Немножко Финляндии» (1908 г.) [9, с. 169], а также заметки современных путешественников.

Несмотря на фантастическое развитие техники и социальные катаклизмы, люди изменились мало. Когда местные власти не заботятся о туалетах, а отдыхающие по берегам бросают мусор и бьют бутылки, это проявления одной беды – неуважения к окружающим. Видимо, Лев Гумилев был прав, считая, что влияние людей на ландшафт зависит от поведенческих факторов, присущих конкретным народам. Пусть не наследуемых, что наука отвергает, но впитываемых с воспитанием и всей культурой.

Далее рассмотрим сводку того, что написал о чертах национального характера русских и финнов ИИ. Россиянам, по его мнению, присущ коллективизм, искренность и теплота общения в своем кругу, для финнов – индивидуализм, сдержанность, ориентацию на равенство и честность. Утверждается, что любовь к природе свойственна и тем, и другим – да ведь так и есть...

Отмечу только один важный по собственным наблюдениям момент: у финнов и скандинавов отношения между людьми уважительные и доверительные по умолчанию, в России же очень важен именно свой круг: кто из нашего двора, а кто из соседнего, кто за какую команду болеет, кто какую музыку слушает, даже кто на каких лодках ходит. Словно хочется отделить заслуживающих уважения и доверия своих от всех прочих, а виновными в неприятностях назначить чужих.

По-видимому, причины поведенческих различий скрыты в истории, возможно, и в отличиях религиозной этики. Но это уже скорее историческая, чем гуманитарная география. Есть, однако, в прямом смысле слова убийственная криминальная статистика, обнажающая разницу в отношениях между людьми. Портал statbase.ru приводит следующие данные за 2022 год: число умышленных убийств на 100 тысяч населения составляет в Норвегии и Швеции 1,10, Финляндии 1,28, России 6,80. Число заключенных на 100 тысяч населения (округленно) в Норвегии 68, Финляндии 51, Швеции 80, России 287 [10].

Нет статистики, позволяющей численно измерить отношение людей к своей земле. Но вполне вероятно, что на качественном уровне разница в этом отношении обратна уровню преступности.

Литература

1. Немцев М. Ю. Семь фрагментов о гуманитарной географии, путешествиях и краеведении // Labyrinth: теории и практики культуры. 2021. № 1. С. 89–97.

2. Максаковский В. П. Географическая картина мира. Кн. 1: Общая характеристика мира. Москва: Дрофа, 2008. 495 с.

3. Родоман Б. Б. Уровни использования окружающей среды и общение людей в сфере досуга // Рекреация и охрана природы. Научные труды по охране природы. Ученые записки Тартуского государственного университета. Вып. 495. Тарту: Тартуский государственный университет, 1981. С. 15–21.

4. Мироненко Н. С., Эльдаров Э. М. Гуманитарные аспекты исследования рекреационных систем // Вестник МГУ. Серия 5. География. № 1. 1998. С. 22–27.

5. Евстропьева О. В. Трансформация природных комплексов в зонах рекреации // География и природные ресурсы. 1999. № 1. С. 130–133.

6. Гумилев Л. Н. Этнос и ландшафт // Доклады Географического общества СССР. 1968. Вып. 3. С. 193–202.

7. Каганский В. Л. Постмодерн. Ландшафт. Россия // Лабиринт. Журнал социально-гуманитарных исследований. 2016. № 1–2. С. 40–48.

8. Энгельмейер А. К. По русскому и скандинавскому северу. Путевые воспоминания. Москва: Типография Г. Лисснера и А. Гешеля, 1902. 210 с.

9. Куприн А. И. Полное собрание сочинений: т. 1–9. Т. 7. Санкт-Петербург: Изд. А. Ф. Марксъ, 1912. 440 с.

10. StatBase: каталог статистики и мировых данных. Сайт. URL: https://statbase.ru (дата обращения: 18.10.2025).

References

1. Nemtsev MYu. Seven Fragments on Humanitarian Geography, Travel, and Local History. Labyrinth: Theories and Practice of Culture. 2021;(1):89-97 (in Russian).

2. Maksakovsky VP. Geographical Picture of the World. Book 1: General Characteristics of the World. Moscow: Drofa; 2008. 495 p. (in Russian)

3. Rodoman BB. Levels of Environmental Use and Human Communication in Leisure Activities. In: Recreation and Nature Conservation. Scientific Works on Nature Conservation (Scientific Notes of Tartu State University. Issue 495). Tartu: Tartu State University; 1981; p. 15-21 (in Russian).

4. Mironenko NS, Eldarov EM. Humanitarian Aspects of the Study of Recreational Systems. Moscow University bulletin. Series 5, Geography. 1998;(1):22-27 (in Russian).

5. Evstrofieva OV. Transformation of Complexes in the Recreation Zone. Geography and Natural Resources. 1999;(1):130-133 (in Russian).

6. Gumilyov LN. Ethnos and Landscape. Reports of the Geographical Society of the USSR. 1968;(3):193-202 (in Russian).

7. Kagansky VL. Postmodern. Landscape. Russia. Labyrinth. Journal of Social and Humanitarian Research. 2016;(1-2):40-48. (in Russian).

8. Engelmeyer AK. In English and to the Scandinavian North. Travel Memories. Moscow: Printing House of G. Lissner and A. Geschel; 1902. 210 p. (in Russian)

9. Kuprin AI. Complete works: vol. 1-9. Vol. 7. St. Petersburg: A. F. Marx Publishing House; 1912. 434 p. (in Russian)

10. StatBase: statistical portal. Website (in Russian). Available at: https://statbase.ru (accessed: 18.10.2025).

Статья поступила в редакцию 30.10.2025.
The article is submitted 30.10.2025.