

Стоять на якорях!

Сергей Аксентьев *Век плавучих маяков по историческим меркам оказался недолг – менее 250 лет. Их использовали для ограждения навигационных опасностей, ставили там, где постройка стационарных маяков не возможна. Часто на плавмаяках размещали лоцманские станции по приему и проводке судов в порт назначения и обратно.*

Они были первыми

Официальная историография связывает появление первого в мире плавучего маяка с именем инженера Роберта Хэмблина (Robert Hamblin), сотрудника английской маячно-лоцмейстерской корпорации «Тринити-Хауз» (Trinity House). Он предложил оградить плавучим маяком «гуляющую» песчаную банку Нор (Nore), лежащую на входе в узкий фарватер Темзы (51°29' N, 0°53' E). Наибольшую опасность, особенно при неспокойной погоде, представляет расположенный в ее середине мелководный риф с глубинами менее 1.2 м [1].

Плавучий маяк «Нор» в устье Темзы. Гравюра



В 1732 г. около коварной мели выставили плавучий маяк «Нор». Это был обыкновенный рыбацкий бот голландской постройки, поставленный на якоря в строго фиксированной точке. Он отличался от своих многочисленных братьев лишь специальными флагами расцвечивания, поднимаемыми между мачтами днем, и фонарями с горящими внутри сальными свечами, поднимаемыми на мачтах ночью.

Эксперимент оказался удачным, и число плавмаяков стало быстро расти. К 60-м годам XIX в. в Англии

их было уже 34 (и еще четыре в Ирландии). Активно внедряли плавмаяки в маячное дело молодые Северо-Американские Соединенные Штаты. Они к середине века имели уже не менее 40 плавучих маяков [2].

У Кинбурнской косы

В России один из первых плавучих маяков появился в Черном море, у входа в Днепро-Бугский лиман. Интенсивность судоходства в этом месте после возникновения портов Херсон (1787) и Николаев (1789) год от года стремительно росла. Вход же в мелководный лиман, изобилующий песчаными отмелями, представлял большие сложности для судоводителей. Особенно досаждала морякам низменная малозаметная песчаная Кинбурнская коса, отделяющая Днепро-Бугский лиман от Черного моря.

Для повышения безопасности ночного судоходства, дополнительно к дневному Кинбурнско-Березанскому створу, у северо-западной оконечности Кинбурнской косы (46°35' N, 31°31' E) с 1826 г. на период навигации стали выставлять плавучий маяк – небольшой гафельный тендер с красной полосой по бортам и двумя огнями на стеньге мачты. В «Описании маяков и знаков Черного и Азовского морей» о нем сказано: «Маяк ставится на двух якорях с цепными канатами, в 50 сажнях от отмели, на глубине 6 сажен. <...> Днем на мачте его поднимается красный флаг. Два огня постоянные, обыкновенного цвета, освещают горизонт на 6 миль. <...> Высота огня от поверхности моря: верхнего 35 фут, нижнего 23 фут. На зиму маяк отводится в Николаевский порт» [3].

В ходе Крымской войны в апреле 1854 г., когда коалиционный флот Англии и Франции ожесточенно бомбил Одессу, обороняющиеся затопили ряд судов, стоявших в гавани, в числе их оказался и Кинбурнский плавучий маяк [4]. В этой боевой операции получил смертельное ранение командир плавмаяка штабс-капитан по Адмиралтейству Е. И. Плеханов [5].

Дальнейшая судьба Кинбурнского маяка прослеживается с трудом. Известно лишь, что после окончания Крымской кампании был построен новый Кинбурнский плавучий маяк. В 1866 г. им командовал Корпуса флотских штурманов поручик Зржевский [6], но в «Описании маяков, башен и других предостерегательных для мореплавателей знаков Российской империи» 1872 г. Кинбурнский плавучий маяк не значится [7], а лоции 30-х годов XX в. сообщают, что у оконечности Кинбурнской косы выставлялся Кинбурнский дополнительный буй.

Пункт ожидания

В начале XIX в. назрела необходимость в плавучем маяке в устье Волги. Единственный судоходный рукав Бахтемир, соединяющий Астрахань с Каспийским морем, выводил купеческие суда к морскому мелководью, окруженному многочисленными песчаными банками. Неприветливо встречали мореходцев и каспийские ветры, особенно сгонные норд-вестовые, уменьшавшие глубины на 6 и более футов. В 1830 г. по ходатайству астраханского купечества было решено «для безопасности при подходе к устьям Волги ставить на осеннее время пла-

вучий маяк, от Чистого Банка (острова Чистой Банки – прим. ред.) к SW в 5 милях» [8].

Выбор места оказался неудач-

[10]. При благоприятных же условиях (нагонных ветрах или тихой погоде) правила вхождения в фарватер требовали: «морским судам от Чи-

188 км, наибольшая глубина – 15 м) и внешнего Астраханского рейда потребность в Чистобанкском плавмаяке отпала. Теперь на северном берегу острова Чистой Банки установлен опознавательный знак, который является «хорошим ориентиром для рыболовных судов, находящихся в данном районе» [10].

В интересах судов всех наций

На Балтийском море большую заинтересованность в строительстве плавучих маяков также проявляло купеческое сословие, в частности германское. В №134 газеты «Hansa» было опубликовано послание шкиперов Германскому морскому обществу (Deutscher Nautischer Verein), которые сетовали: «На южной оконечности острова Эзеля (Сааремаа, северная граница Рижского залива – прим. авт.) выдается в море почти на 2 нем. мили риф, у оконечности которого только около 7 ф. глубины. Ночью не представляется ничего для отыскания оконечности рифа, кроме слабого света вертящегося огня маяка. Моряк принужден из предосторожности держаться как можно ближе к матеруку, но этим, при свежем ветре, рискует быть выброшенным на берег, что и подтверждается частыми крушениями между Люезертортом и Домеснессом. <...> В интересах судов всех наций, проходящих пролив ежегодно числом до 6000, была бы желательна постройка плавучего маяка на оконечности означенного рифа. Было бы похвальным делом со стороны Германского морского общества исходатайствовать у русского правительства исполнение этой потребности» [11].

На это обращение петербургские чиновники ответили весьма обтекаемо: «Для обеспечения мореплавания от Свальферского рифа есть предложение устроить на горе Блауберген (курляндский матерый берег) угловой огонь, который бы отбивал опасный риф; если это осуществится, то такой огонь не только заменит плавучий маяк, но представит обеспечение мореплавателям во



ным, и в 1847 г. маяк переставили на новую станцию, расположенную в 3 милях к SW от Чистой Банки (45°07'30"N, 48°48'30"E). С 1858 г. освещение сделали в течение всей навигации, а не только осенью. Маяк представлял собой одномачтовое судно, окрашенное красной краской, с красным шаром на топе мачты для его опознания днем и с отражательным аппаратом из шести ламп, ночью освещающим весь горизонт на дальность 8 миль белым огнем постоянного света [7].

Корабли, следуя в Астрахань, сначала подходили к Чистобанкскому плавмаяку для получения сведений о показаниях глубин. Если при сгонных ветрах понижение горизонта воды у Чистой Банки составляло более 4 футов, то «достижение Астрахани невозможно: они должны... ждать прибыли воды, причем постоянно наблюдать глубину, чтобы при засвежившем SW успеть вовремя уйти в море, на большую глубину»

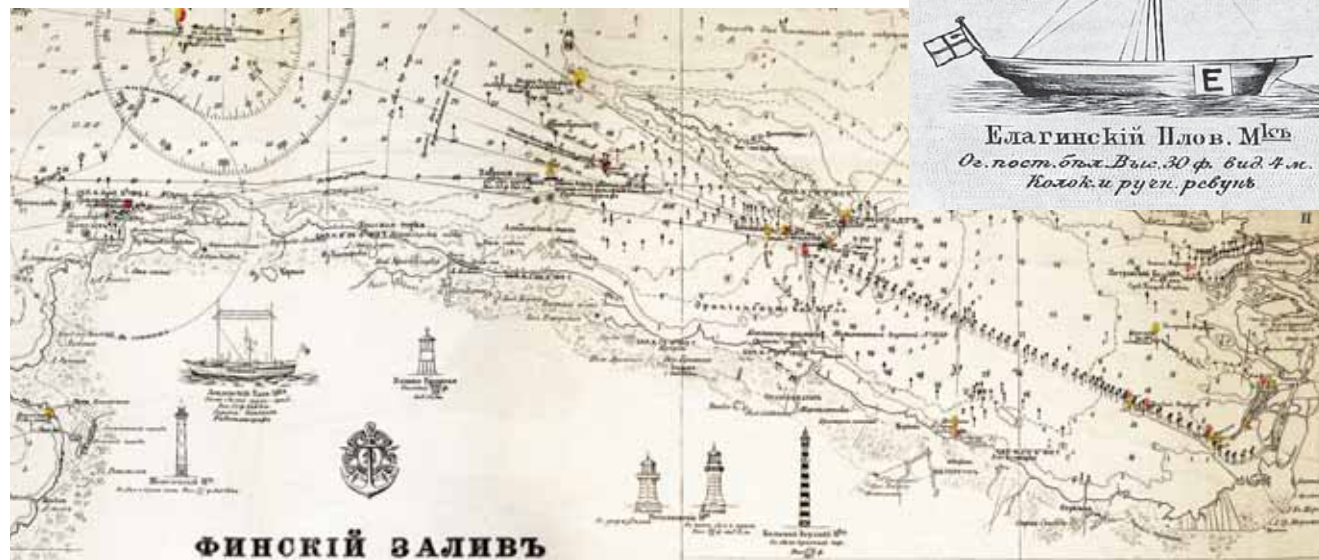
стобанкского маяка идти к так называемому Меркурьевскому плавучему дебаркадеру, который в то же время служит маяком для всех судов, идущих с моря и из Астрахани. <...> На этой пристани и на так называемом 9-футовом рейде производят пересадку пассажиров и перегрузку товаров с морских судов на речные и обратно. Суда же с большей осадкой принуждены производить перегрузку еще в более открытой местности, на 12-футовой глубине, у Чистобанкского маяка» [9]. Такой порядок входа в Бахтемировский фарватер существовал до окончания строительства в 1891 г. первой очереди Волго-Каспийского канала (начало строительства – 1874 г.), позволившего увеличить грузооборот через Астраханский порт до 146 млн пудов, что соответствовало в то время третьей части всех грузов, перевозимых через Суэцкий канал.

В дальнейшем с обустройством Волго-Каспийского канала (длина –

все время года, чего плавучий маяк, по причине наших климатических условий, доставить не в состоянии» [11].

столь значительные разрушения маяков, что они прекращали освещение. Наконец, из-за неудовлетворительной обитаемости экипажам даже

Фрагменты карты «Финский залив от Петрограда до острова Сескара», 1917–1923



И все же новое дело пробивало себе дорогу. К старейшим балтийским плавучим маякам, учрежденным еще в 1858 г. (Домеснесскому, Рижский залив; Ревельскому и Каллбоденгрунд, Финский залив), к 70-м годам добавились еще четыре: Невский (1863), Елагинский (1865), Кваркенский (1868) и Лондонский (1870) [7].

Качающийся дом

Эксплуатация первых плавучих маяков показала непродуктивность использования для этих целей обычных судов. Во-первых, они плохо держали якоря, отчего при сильных ветрах их часто срывало с исходного места, оставляя не обозначенной опасность. Во-вторых, во время штормов нередко производились

при умеренных штормах приходилось с риском для жизни обеспечивать безопасное мореплавание в зоне ответственности маяка. Руководствуясь мудрым правилом «лучше совсем ничего не обещать моряку, нежели давать ему для плавания неверное и ненадежное указание», инженеры приступили к постройке специализированных судов, но задача оказалась не из легких, и на ее решение ушел почти весь XIX в.

Методом проб и ошибок к 70-м годам XIX в. начал вырисовываться удовлетворяющий всех тип судна плавучего маяка – с плавными носовыми и кормовыми обводами, боковыми дополнительными киллями, усиливавшими остойчивость. Палубу стали делать сплошной и по возможности без надстроек. Ран-

гоут свели к минимуму, оставив необходимую оснастку для движения плавмаяка под парусами и для подъема осветительных аппаратов. Оптимальным водоизмещением сочли 100–500 т при 80–120 футах длины и при ширине по мидель-шпангоуту 18–30 футов. Суда несли от одной до трех мачт, на топах которых помещали плетеные из полосового железа отличительные шары, обычно черного цвета. Для этой же цели корпуса маяков окрашивали в красный или черный цвет. Как правило, посередине окрашенного борта шла белая полоса, на которой большими буквами писали имя маяка, называемого по месту его стоянки. Особое внимание уделяли жизнеобеспечению экипажа, тщательно планируя размещение кают, кладовых для хранения запасов продовольствия и материалов, цистерн для питьевой воды и проч.

До середины 60-х годов XIX в. строили деревянные плавучие маяки с подводными частями, обшитыми медными листами – они могли эксплуатироваться без очистки и ремонта днища до семи лет. Позже



Императорская яхта «Царевна» у плавучего маяка Большого Невского фарватера. А. П. Алексеев

успехи металлургии в создании коррозийноустойчивых стальных листов позволили полностью отказаться от плавмаяков деревянной постройки.

Очень серьезной проблемой оставалось получение достаточной держащей способности якорей во время штормов. Широко распространенные адмиралтейские якоря при сильных и частых рывках «ползли». Достойной заменой им оказались грибовидные якоря весом до 100 пудов и более. Они одинаково хорошо работали как в твердом, так и в мягком грунте.

С появлением во второй половине XIX в. патентованных якорей системы Мартина, Паркера, Холла, удобных в обращении и меньшим весом, грибовидные якоря стали применяться реже. Однако в XX в., когда водоизмещение маячных судов превысило 500 т, несмотря на мощные паровые, а затем дизель-

ные машины, обеспечивавшие возможность эффективного удержания судна на месте с помощью подруливающих устройств, интерес к грибовидным якорям, отлично зарекомендовавшим себя на протяжении десятилетий в различных акваториях земного шара, вновь возрос.

После долгих экспериментов было найдено и оптимальное расположение клюзов, держащих якоря плавмаяков. Их опустили почти к ватерлинии, устроив в форштевне по центру диаметральной плоскости судна.

На первых плавмаяках использовались обыкновенные якорные цепи, набранные из круглых колец, но при работе с якорями они перекручивались и путались, а при сильном натяжении кольца вытягивались и легко рвались. Лишь с появлением корабельных якорных цепей с продолговатыми звеньями и внутренними

контрфорсами, обладавших повышенной порочностью к рывковым нагрузкам, эта неприятность была полностью устранена.

И все же, несмотря на существенный прогресс в деле строительства плавучих маяков, они до конца своих дней так и не избавились от главных недостатков: ухудшения заметности огня в штормовых условиях, подрыва якорей и необходимости преждевременно убирать маяки при усложнении ледовой обстановки **↓**

Продолжение следует

Литература

1. Лоция Северного моря. Ч.2. Западный берег моря, вып.2. От порта Верик до пролива Ла-Манш. ГУНиО, МО СССР, 1977.
2. Башмаков П. Маячное дело и его историческое развитие. Л., 1925.
3. Описание маяков и знаков Черного и Азовского морей. Николаев, 1851.
4. Бомбардирование Одессы 10-го апреля 1854 года. Записки Одесского общества истории и древностей. Т. 26, 1906.
5. РГА ВМФ, ф. 409, оп. 2, д. 9690.
6. Адрес-календарь Херсонской губернии за 1866 год. Одесский военный округ 1866. Сайт «Родовое гнездо». URL: <http://rodovoyegnezdo.narod.ru/karta.htm>
7. Описание маяков, башен и других предостерегательных для мореплавателей знаков Российской империи. СПб.: тип. Морского министерства, 1872.
8. Алексеев Х. Исторические сведения о Каспийских маяках // Морской сборник, №13, 1860.
9. Волга. Энциклопедический словарь Ф.А. Брокгауза и И. А. Ефрона. СПб., 1890–1907.
10. Лоция Каспийского моря. СПб., МО РФ, ГУНиО, 1997.
11. Заявление газеты Nansa о необходимости плавучего маяка на южной оконечности отмели у острова Эзеля // Морской сборник, №6, 1869.

ООО «ВладТехноМарин», г. Владивосток
 aeroboat@mail.ru тел. +7 (423) 257-72-72
Производство аэроботов «Тайфун»
 различных модификаций и мореходных катеров
www.aerobot.ru

Лодка 44
 Производство
 Ветровых стекол
 Тентов и дуг
 Пайол (сланец)
 Алюминиевые весла
 Прокладки комплектующих
 Ремонт и тюнинг
 Доставка заказа в любую точку России
8-800-770-01-44
 Железнодорожный
 г. Кострома, ул. Молодежная, д. 32

www.lodka44.ru

Реклама

«МАРЛИН»
 Изготавливаем яхты, катамараны,
 мачты, стоячий такелаж.
 Продаем мачтовый профиль.

Тел. +7 (495) 972-8687, +7 (910) 476-0947
 info@marlin.su, marlyn Pavel@ngs.ru, www.marlin.su