

## КРУГОЗОР

# Мал золотник, да дорог

**Сергей Аксентьев** ♦ Если будете в Ялте, обязательно пройдитесь вечерком вдоль мола, ведущего к маяку. Миниатюрная белоснежная башенка на его оконечности, увенчанная стеклянным фонарным отсеком, из которого в сгущающуюся темноту уходят всполохи рубинового огня, и тихий шелест утомленного моря подарят вам незабываемые впечатления.



### Немного предыстории

Ко времени присоединения Крыма к России (1783) Ялта, по свидетельству автора «Путешествий по всему Крыму и Бессарабии в 1799 году» П. И. Сумарокова, представляла собой «рыбачье поселение из тридцати домишек, старинной церкви и военного редута с небольшим гарнизоном». В числе главных препятствий для освоения этого уникального природного уголка путешественник называл бездорожье и отсутствие на всем протяжении от Феодосии до Балаклавы надежных портов-убежищ для судов. Все изменилось с назначением генерал-губернатором Новороссийского

края и Бессарабской области графа М. С. Воронцова.

Уже 14 (1) августа 1833 года на оконечности пологого мыса Кильсе-Бурун (Церковный мыс) строители заложили первый блок в «корень будущего мола каменного», а 30 (17) сентября 1837 года к только что законченному причалу пришвартовался военный пароход «Полярная звезда» с императором Николаем I, императрицей и наследниками. Крымскими видами император остался доволен и Указом от 4 апреля (23 марта) 1838 года присвоил Ялте статус уездного города.

На берегу изумительной бухты

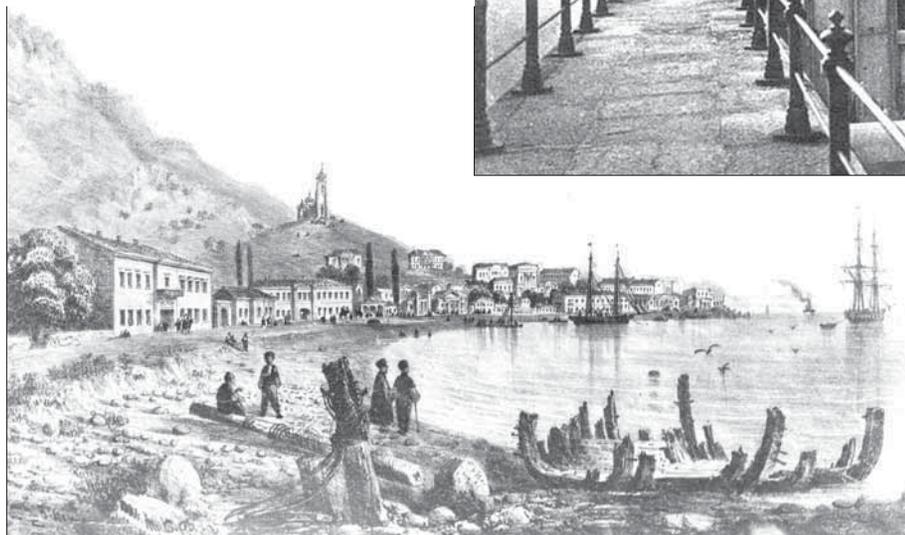
начинают быстро расти роскошные особняки, замечательные по архитектуре дворцы и усадьбы, а в самом городе открываются пансионаты и лечебницы. Ялта становится модным курортом. В летние месяцы десятки больших парусных яхт и паровых судов спешат в ее гавань. Растет и грузооборот ялтинского порта.

Но возведенный к приезду императора мол вскоре перестает удовлетворять потребностям портовиков, а зимние штормы неоднократно его разрушают. Серьезным препятствием развивающемуся судоходству становится и отсутствие надежного портового ориентира. Ночью при усилении волнения капитаны, не рискуя войти в ялтинский ковш, вынуждены были отставаться на необустроенном в навигационном отношении внешнем рейде, отчего часто случались аварии, поломки и даже гибель судов.

### Маяк на мысу

Как говорится, капля камень точит. Многочисленные жалобы судовладельцев на отсутствие входного огня возымели действие. Директор Гидрографического департамента вице-адмирал Вевель фон Кригер в отчете за 1874 год докладывал начальству: «В Ялте, на Южном берегу Крыма, построен временный портовый маяк. Он состоит из железного домика с канделябром высотой в 20 футов, на кото-

ром поднимается преломляющий аппарат большого размера, выписанный для этого из Парижа. Для помещения прислуги построен вблизи маяка на тесной площадке деревянный дом в русском деревенском стиле... Огонь этого нового маяка постоянный, красного цвета. Возвышается над уровнем моря на 45 футов, и освещает дугу



горизонта от SW 340° через юг на 7.7 морских миль. Огонь находится на оконечности мыса Кильсе-Бурун, на широте 44°29'37"N, долготе 34°8'30"E к востоку от Гринвича».

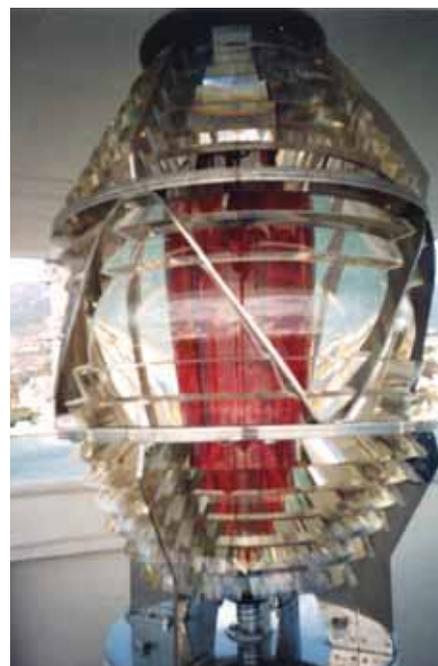
Первая маячная прислуга состояла из военнотружущих. Смотритель – унтер-офицер, специально подготовленный для обслуживания маячной техники, и три матроса ластовых экипажей. Ежедневный уход за огнем доставлял много хлопот. Сурепное растительное масло, применяемое для освещения в маячной лампе, при низких температурах густело, пламя коптило, огонь тускнел и становился с моря плохо заметен. Громоздкий фонарь по несколько раз за ночь приходилось спускать, подрезать обуглившиеся фитили, очищать стекло лампы от копоти и снова водружать на мачту. При штормовом ветре с дождем или мокрым снегом вахтенной смене эту операцию приходилось производить с риском для жизни. К тому же приведение в порядок огня требовало много времени, что могло привести к печальным результатам. Не видя входного огня и не имея возможности точно определить место своего

положения, капитаны становились на якоря не там, где рекомендует лоция. С усилением ветра якоря не держали, и корабли начинали дрейфовать в сторону опасностей.

«Было бы полезно, – докладывал заваленный многочисленными жалобами директор Гидрографического департамента, – заменить подъемный аппарат Ялтинского портового огня другим, не спускаемым <...> и иметь один запасной осветительный аппарат. В случае надобности исправить огонь, можно зажечь лампу запасного и перенести ее на место действующей».

Но уже в ту пору всему головой был План! А по нему строительство стационарного маяка в Ялтинском порту предусматривалось лишь в 1887 году. Реально же маяк возвели в 1908 году. Поэтому почти 35 лет вахтенные еженощно по несколько раз производили трудоемкие рискованные манипуляции с огнем.

За это время (1887–1908) по проекту главного инженера Новороссийских коммерческих портов, тайного советника М. А. Лишина построили новый 576-метровый мол, стоивший



казне полтора миллиона рублей. Он состоял из старого мола, примыкающего к береговому мысу Кильсе-Бурун (на котором, кстати, развивалась любовная коллизия знаменитой чеховской «Дамы с собачкой»), нового мола и выступающей внутрь порта 21-метровой «шпоры».

На углу у основания этой «шпоры» в 1908 году и поставили белую 12-метровую каменную башню с френелевским светооптическим аппаратом 4-го разряда. В туман с маяка колоколом подавали звуковые сигналы: пять коротких ударов после 15-секундной паузы. Мол оградили литыми чугунными перилами, частично сохранившимися до наших дней, поставили ажурные скамейки для отдыха, и он сразу же стал любимым местом вечер-



него променада курортной светской публики. Качество работ и всех инженерных решений контролировал опытный инженер-гидростроитель, ученый и краевед, отставной генерал-майор Александр Львович Бертье-Делагард.

Первая мировая и Гражданская войны, а затем революции и ноябрьский (1920 года) исход из Крыма Белой армии оставили после себя разруху и запустение. Портовое хозяйство оказалось в плачевном состоянии, огонь маяка надолго погас. О том, в какой спешке совершался этот вселенский исход, наглядно говорят «трофеи»: горы оружия, новехонький автомобиль и даже ящик французского шампанского, поднятые со дна землечерпалками при очистке ялтинской бухты в 1926 году.

Но жизнь постепенно налаживалась. В конце 20-х годов открывается регулярное сообщение между портовыми пунктами Мисхор, Алушка, Семеиз, Гурзуф, а затем и прерванные разрухой популярные морские линии Одесса–Севастополь–Ялта, Одесса–Ялта–Батуми. В начале 1931 года маяк одним из первых в Крыму переводят на электрическое освещение, приводят в порядок башню и мол.

И снова мирную жизнь прерывает война. В конце сентября 1941 года по приказанию командования осветительный аппарат демонтировали и эвакуировали на Кавказ, а 8 ноября в город вошли регулярные части захватчиков. Немцы развернули в маяч-

ной башне огневой опорный наблюдательный пункт. За время оккупации маяк не раз бомбили, полностью уничтожив фонарное сооружение и домик прислуги.

К счастью, башня в целом сохранилась. Поэтому прибывшая вскоре после освобождения Ялты (16 апреля 1944 года) первая партия гидрографов во главе с лейтенантом Николаем Дороховым быстро восстановила фонарное сооружение, смонтировала в нем светооптический аппарат и подготовила необходимые топографические материалы для боевого траления ялтинской бухты и внешнего рейда. Ускоренными темпами возрождался и порт. К началу работы Крымской конференции в Ливадии (февраль 1945 года) все портовые сооружения и маяк действовали в штатном режиме.

В 1957 году маяк перестроили, сместив ближе к оконечности выступающей «шпоры» мола. Миниатюрная восьмигранная железобетонная башня высотой 12 метров, существующая и поныне, оснащена современной оптикой, обеспечивая отличную наблюдаемость красного проблескового огня с удаления тринадцати морских миль. Ныне огнем управляет автоматика, и в несении постоянной вахты больше нет нужды.

### Разные судьбы

Много лет в отчетах Гидрографического департамента регулярно отмечались крайне неудовлетворительные бытовые условия на большинстве

черноморских и азовских маяков и плохое исполнение служебных обязанностей маячной прислуги из унтер-офицеров и матросов, списанных за дисциплинарные проступки с флотских экипажей. После нескольких громких чрезвычайных происшествий, петербургское морское начальство наконец издало специальное «Положение о найме смотрителей и прислуги для маяков».

С 1866 года весь обслуживающий персонал, включая и смотрителя, сделали вольнонаемным и разрешили селиться на маяках семьями. Существенно повысили и оклады. За безупречное исполнение обязанностей служащим раз в три года полагалась денежная надбавка в размере 1/4 оклада. Положили хорошие продовольственные пайки и бесплатное обмундирование. Улучшили снабжение маяков топливом, строительными материалами и инструментом. На маяках начались большие строительные работы по возведению удобных и сухих домов для проживания маячников.

Правда, первые результаты нововведений оказались обескураживающими. Привлеченная высокими окладами и сытой жизнью, в служители маяков ринулась публика весьма сомнительного свойства: от нечистых на руку отставных титулярных советников и бывших помощников градоначальников по особым поручениям до спившихся артистов императорских и местных театров. Проку от них не было, а вред подчас наносился большой. Поэтому от огульной практики назначать на должность смотрителя и служащих кого ни попадя вскоре отказались, и требования к подбору людей ужесточили.

По новым правилам кандидатура смотрителя маяка по представлению Главного командира порта утверждалась в Главном гидрографическом управлении морского министерства. К кандидату предъявлялись серьезные требования: уживчивость с людьми, грамотность, опыт морской службы, владение многими ремеслами и навыками оказания первой медицинской помощи. Больше всего этим критериям соответствовали



флотские офицеры, вышедшие в отставку. Их охотно брали на должности смотрителей маяков.

Почти двадцать лет (1888–1909) Ялтинским маяком командовал по вольному найму отставной инженер-подполковник Иван Ксенофонтович Аверьянов. Его сменил отставной губернский секретарь Александр Дмитриевич Грошицкий, командовавший маяком до августа 1911 года. В предвоенные годы маяк возглавлял отставной подполковник Иван Григорьевич Фастович. Об этих людях, к сожалению, ничего не известно.

Вообще, история российских маяков до непростительности скупа на факты, ибо не было у наших предков – как, впрочем, и у некоторых нынешних смотрителей – уважения к памяти и делам своих предшественников. А ведь еще со времен основания маячного дела в России в 1807 году генерал-лейтенантом корпуса флотских штурманов Леонтием Васильевичем Спафарьевым (1776–1847) на каждом маяке предписывалось

вести «Исторические книги». Но энтузиасты и патриоты, к сожалению, встречались редко. Большинство же были люди, обеспокоенные лишь сиюминутным существованием и по природе своей (если не касалось практических выгод) нелюбопытные к истории своего маяка. Поэтому и велись такие книги спустя рукава, а затем о них и вовсе забыли.

Некоторые сведения о тех, кто обеспечивал надежный путь судам и кораблям к ялтинскому причалу, имеются лишь со второй половины 40-х годов XX века. Известно, например, что с 1947 по 1952 год маяком командовал ялтинец Евгений Михайлович Дегорменджи – бывший морской офицер, начавший свою офицерскую службу командиром подводной лодки на Тихом океане. В послевоенные годы капитан 1 ранга Е. М. Дегорменджи уже на Черном море возрождал военно-лоцманскую службу и отряд гидрографических судов. Ему, прошедшему через все круги военного ада, не надо было объяс-

нять важность гидрографической службы, поэтому при нем Ялтинский маяк считался одним из лучших в Крыму. Уходя в мае 1952 года на заслуженный отдых, Евгений Михайлович передал маяк в достойные руки Андрея Ефимовича Шевченко, начавшего военную службу в 1922 году бойцом 10-го Туркестанского полка, сражавшегося с басмачами, а после ликвидации басмачества служившего смотрителем маяка на Каспийском море. Начало Великой отечественной войны застало Андрея на Черном море рулевым морского охотника под командованием будущего Героя Советского Союза Дмитрия Андреевича Глухова. В Новороссийской операции (10–16 сентября 1943 года) при высадке тактического десанта Шевченко тяжело ранило и контузило, но он выжил и после госпиталя возвратился в строй.

Зимой 1969 года южный берег Крыма накрыл мощный ураган. Волнолом, на котором стоял маяк, дал трещину, оборвав силовую кабель электропитания. Огонь маяка погас, но смотритель, выбрав паузу между вспененными валами, обрушивающимися на мол, по скользкому бетону, залитому водой, через разлом в монолите проскочил в башню и в считанные мгновения запустил резервный автономный дизель-электрогенератор. Маяк ожил. Трое суток, пока не улеглась стихия, Шевченко обеспечивал бесперебойную работу маячного огня. Старший матрос запаса, влюбленный в море и свой маяк Андрей Ефимович Шевченко в ночь на 9 ноября 1973 года скончался на вахте, достойно исполнив сыновний долг перед Флотом и Отечеством...

Три секунды проблеск красного рубинового огня – четыре с половиной секунды пауза и снова три секунды проблеск. Так работает Ялтинский портовый маяк. Входите смело! Вечно юная обольстительница Ялта рада приветствовать всех, какой бы расы, вероисповедания и национальности вы не были. Главное, чтобы шли вы на древнюю землю гостеприимной Тавриды с миром и открытым сердцем! ■