

УДК 94:[725.344+625.1] (477.7)

Дубенко К.І., Миколаївський обласний краєзнавчий музей



Дубенко Катерина Іванівна (1954 р.н.). У 1990 р. закінчила історичний факультет Миколаївського педагогічного інституту ім. Белінського. Заступник директора Миколаївського обласного краєзнавчого музею. Тема дослідження – “Лоцманська справа на Півдні України з початку XIX ст. по XXI ст.”.

Канали і маяки Півдня України у 20-60-х рр. XIX ст.

У статті розглядається проблема безпеки мореплавства на Півдні України в першій половині та середині XIX ст. Представлено аналіз стану каналів і маяків під час Східної війни.

In this article the problem of navigation safety in the South of Ukraine in the first half and the middle of the XIX century is under consideration. The analysis of the current state of navigation canals and lighthouses during the Eastern war is represented.

Всвітій економіці все більшу роль відіграють міжнародні транспортні коридори. До Чорного моря підходять п'ять важливих міжнародних транспортних шляхів, що з'єднали всі його морські судоходні лінії. А це передбачає збільшення експортно-імпортних, транзитних та каботажних вантажів. В зв'язку з цим перед лоцманами постає завдання: забезпечувати надійну, безпечну проводку всезростаючої кількості суден, при цьому особливій ваги набуває вивчення історичного досвіду лоцманської служби Північного Причорномор'я.

Питання зародження та історичного розвитку лоцманської справи Чорноморського флоту залишається слабо дослідженим в українській історіографії. Практично відсутні роботи, які б розкривали діяльність лоцманського товариства, стан каналів, та розвиток військового, морського транспортного шляхів. Зважаючи на це, автор даної статті й ставить своєю метою дослідити зародження лоцманської справи на Півдні України, зокрема на Миколаївщині, виникнення і розвиток маяків та каналів як важливого атрибуту цієї служби у першій половині та середині XX ст. Для успішного розв'язання цієї проблеми у розпорядженні автора є достатня кількість документів: статuti товариства миколаївських лоцманів, документи Миколаївського морського порту, канцелярії Миколаївського військового губернатора, звіти та пам'ятні

книжки Морського відомства, морські лоції, які й використані у даному дослідженні.

Лоцманська служба у Північному Причорномор'ї зародилася одночасно з виникненням суднобудування. Кораблі, збудовані у Миколаєві та Херсоні, часто дообладнувались в Севастополі, бо малі глибини судноплавного каналу Дніпро-Бузького лиману не дозволяли вивести в море кораблі, що були повністю готові до експлуатації. Виникла гостра потреба організації робіт з поглиблення та збільшення прохідних можливостей каналу. Лоцмани займалися промірюванням глибин у лиманах і на каналі, визначали судноплавний фарватер до Миколаєва і Херсона, виставляли плавучу навігаційну огорожу, займалися зняттям суден з мілин. Залежно від обставин їм інколи доводилося свідомо саджати судно на мілину, щоб воно безпечно розминулося у каналі з суднами більш великих розмірів. Посадка на мілину у таких випадках здійснювалася обережно, м'яко, і для наступного зняття судна з ґрунту особливих зусиль не було потрібно.

Збільшення тоннажу суден, а відтак і їхньої осадки, було на той час найпрогресивнішим напрямом у галузі морських перевезень, що було спричинено масовою появою у XIX ст. вантажів на водних шляхах сполучення. Не одне десятиліття у Чорноморському регіоні півдня України вдосконалювалися правила руху суден морськими каналами, які спочатку

встановлювалися градоначальниками або губернаторами морських міст, а потім урядом Російської імперії.

Кожний канал є неповторним, але правила проходження кораблів різними каналами мають багато спільних вимог. Наприклад, судно могло йти каналом в порт, якщо під його кілем води було не менше, ніж 1,5 фути¹. Якщо ж води було менше, лоцман повинен відмовитись від виконання проводки, а в разі капітан судна і після цього хоче йти каналом, лоцман повинен був негайно доповісти про це лоц-командирові, командиру брандвахти або офіцеру водної поліції. Вони повинні були вирішити спірне питання.

Лоцмани несли відповідальність за будь-яку шкоду чи збитки, спричинені через їхню необережність, але присутність лоцмана не знімала з капітана обов'язків управління судном. Для своєчасного виконання лоцманських функцій з обох боків морських каналів були розташовані лоцманські станції з постійним чергуванням лоцманів. Судна, що входили з каналу або тільки в нього направлялися, повинні були сповільнювати свій хід, дати довгий гудок і чекати певного знаку, що дозволив би просуватись каналом. На суднах, що рухалися каналом, мали бути підняті національні прапори. Комерційні судна повинні були поступатися дорогою військовим кораблям, вітрильники буксировалися пароплавами. Відкриті парові катери, грєбні та вітрильні шлюпки та інші дрібні судна під час зустрічі з великими кораблями ні в якому разі не мали прав обирати курс на свій розсуд, а повинні були враховувати курс більших.

При підході до "колін" каналів судна були зобов'язані подавати попереджувальні гудки. В тумані прохід каналом заборонявся. А коли заставав знеацька туман, судно повинно було стати на якор і подавати встановлені міжнародними правилами "туманні" сигнали. Якщо в каналі відбувалися днопоглиблювальні роботи, судно при наближенні до землечерпальної машини мало зупинитися і двома свистками попередити шкіпера машини про свій намір пройти повз нього, і тільки після трьох сигналів у відповідь можна було продовжувати свій хід. Капітан судна, яке пошкодило або зірвало з місця певний попереджувальний знак, повинен був терміново повідомити про це і оплатити всі пов'язані з цим збитки. Так само треба було чинити, якщо судно губило якор.

Лоц-командири повинні були слідкувати за

процесом замулення, підвищення рівня безпеки мореплавства та збільшення вантажопотоків по Бузько-Дніпровському морському каналу, за своєчасним встановленням бакенів та віх, за системою попереджувальних знаків на воді, взимку контролювати товщину криги, щоб у разі необхідності піклуватися про прокладення зимового шляху. Виготовлялися знаки управління каналів, а за їх розстановку лоцмани отримували додаткову винагороду. В їх обов'язки входило слідкувати за змінами глибин фарватерів і повідомляти командирові порту і Головному гідрографічному управлінню про будь-яку загрозу вільному пересуванню каналом, а також, щоб знаки, що вказують рівень води в небезпечних місцях, вказували правильно [1].

Правила користування каналом та обов'язки лоцманів коригувались з часом, але майже залишилися без змін до сьогодення. Миколаїв мав в той час всі умови для розвитку потужного порту, але серйозною природною перешкодою цьому було мілководдя Єдиного можливого підходу до міста з боку Чорного моря через Очаківський бар² та Дніпро-Бузький лиман. Мілководний Інгул створював великі проблеми виводу із адміралтейства кораблів. Ще І.І.Князєв розроблював креслення землечерпальної машини, яка швидко була збудована, для того, щоб поглибити міліну каналу для проведення побудованих кораблів. Глибина Інгулу від адміралтейської пристані до з'єднання з Бугом була спочатку не більше 10 футів, а у 1825 р. землечерпальною машиною був проритий канал шириною 20 сажнів³, а глибиною 22-23 фути у подальшому названий Інгульським каналом [2].

Навігація починалась із березня і закінчувалась 1 листопада, тільки на цей період виставлялись бакени, віхи. Дніпровський лиман, що мав складне русло, тобто ділився на коліна [3], як свідчать документи того часу, бере початок від мисів Семенова і Сорицальського, його довжина від Дніпровського гирла до Кінбурнської коси становить 33 милі⁴, а найбільша ширина його проти Бугу сягає 9 миль, а найменша між Очаковом та Кінбурном – 2 милі [4]. Вода майже завжди прісна, лише поблизу гирла і на глибині більше 13 футів є солоною [5]. Дніпровський лиман має вид великої морської затоки із давніх часів служив, як торговельний та військовий шлях. Початок спорудження першого морського каналу у Дніпро-Бузькому лимані бере відлік із 1823 року. З 1823 по 1826 роки в районі

¹ фут – 0,30 м

² бар – піщана наносна міліна в гирлах рік, що часто змінює своє положення

³ сажень – 1,83 м (одиниця довжини – 6 футів)

⁴ миля – 1,852 км

⁵ верста – 1,07 км

Очаківського бару прорили проріз довжиною 6 верст⁵, шириною 25 сажнів та глибиною у 21 фут [6]. У 1827 р. будівництво було завершено, вирішувались організаційні питання, пов'язані з введенням в дію першої частини морського каналу, що зв'язав Миколаїв та його верфі з Чорним морем. Дніпро-Бузький канал являє ламану лінію із 13 колінами, багатьма поворотами і зонами розходження суден. У 1828-1836 роках Морське відомство фінансувало прориття та подальше підтримання морського каналу через Очаківський бар довжиною 6 верст, шириною по дну 25 сажнів та глибиною 21 фут. Дно каналу постійно замулюється у різних точках фарватеру неодноразово, тому цей процес має різну швидкість, що обумовлено низкою гідрологічних явищ [7].

За своєю природою Чорне море не має великих припливів і відливів, але, з іншого боку, тут дуже часто бувають шторми із сильними вітрами, що змінюють напрямки течії, особливо це відчувається у осінньо-зимовий період. Це призводить до значних коливань на поверхні води каналу таким чином, він міліє, заноситься.

З 1839 по 1856 рр. роботи щодо підтримання каналу не проводились. Документи свідчать, що канал був мілководним, звивистим, що вимагало від лоцманів необхідного досвіду та умінь, а також його забезпечення маяками та попереджувальними знаками. Для кращої орієнтації вдовж берега встановлювались берегові маяки, освітлювальні знаки, а на воді – плавучі маяки [8].

У 1834 р. на Чорному і Азовському морях було 7 берегових маяків: Тендрівський, Одеський, Волоський, Херсонський, Тарханкутський, Євпаторійський, Єнікальський. На цих маяках були встановлені діоптричні апарати. Для всіх маяків у інструментальній майстерні Миколаївської обсерваторії виготовлялися барометри, термометри, а для перевірки полум'я у катодіоптричних апаратах був зроблений спеціальний металевий прилад – фосиметр Фарадея.

При спостереженні маякових вогнів із моря, перевага надавалась Єнікальському, Тарханкутському, Одеському маякам, уже споряджених першокласними Френкелівськими апаратами. Вогонь мав півхвилинне мигтіння і досягав до 30 миль. Усі маякові будівлі були достатньо надійні, збудовані із місцевого каменю-черепашику, але тісні, сирі і холодні та потребували постійного ремонту. Будівництво нових було пов'язане із великими труднощами, бо маяки знаходились у місцях малонаселених, недоступних і значно віддалених від Миколаєва. У деяких місцях маякова обслуга проживала у наметах та

землянках. Тяжкі житлові умови, відсутність палива, життєва необхідність спонукали доглядачів маяків забезпечувати себе харчуванням (вести присадибне господарство). Тільки до 5 маяків можна було судном доставити і вивантажити паливо, продовольство, а були такі недоступні суднам маяки як Ташлицький, то вивантажувались доводилось у найближчому порту, а потім доставляли вантаж берегом на відстані 40 верст на маяк [9].

Доглядачами Чорноморського і Азовського маяків у 1853 р. були: Тендрівського – прапорщик Л.А.Берлін; Одеського – поручик П.І.Літянін; Феодосійського – кн. П.А.Хлопов; Тарханкутського – поручик І.І.Андрєєв; Херсонського – штабс-капітан П.Клементьєв; Бердянського – підпоручик І.Г.Губський; Кінбурнського – Є.І.Плеханов [10].

Обслуга маяків комплектувалась із 4-го ластового екіпажу, так званої маякової роти, інколи людей випадкових, котрі не в змозі були користуватись маяковим обладнанням. Дирекцією маяків неодноразово ставилось питання про покращення житлових умов та залучення на посади доглядачів вільнонайманих, більш кваліфікованих людей, з більшою грошовою оплатою.

З 1840 по 1856 рр., зокрема у зв'язку з Кримською війною, роботи поглиблення Дніпро-Бузького каналу не проводились, він замулювався водами Дніпра і Бугу. Лоцмейстер Дніпровсько-Бузької дистанції А.А.Макаров, що займав цю посаду майже 18 років, згадує, як нелегко було провести через канал кораблі "Цесаревич", "Синоп". Він констатує такий факт: завантажене судно заглибилось до 22 футів і рухалось з невеликою швидкістю, інколи до півверсти в день, маючи за кормою не більш 18 футів, а коли зупинявся на ніч, вранці глибина була не більш 17 футів. Тому для безпеки судна попереду працювала землечерпальна машина, що забезпечувала потрібну глибину каналу. Напрямок та глибина каналу були доведені до природних умов [11].

Східна війна показала значні недоліки у маяковій справі. Після війни майже всі маяки були замінені і збудовані два нові, на 4-х старих маяках змонтовано френкелівське освітлення, що в усіх відношеннях дорівнювало двом новим маякам. У 1863 р. планувалося зробити освітлення на п'яти знов побудованих маяках, збудувати на східному березі Чорного моря ще один маяк, а у Керченській протоці підсилити освітлення. Виникла гостра потреба заміни освітлення на маяках, щоб постійно білий вогонь мінявся щохвилини білими та червоними мигтінням. На Єнікальському маяку було нове поставлене обладнання: ліхтар і апарати, а також покращені житлові умови маякової обслуги.

До Кримської війни для освітлення використовували на маяках конопляне масло, а після війни – суріпну олію. Річна потреба в ній складала до 1014 пудів. Закупали її в одеського заводчика Кюмеля по ціні 7 руб. 40 коп. за пуд. Але це масло значно поступалося за якістю французькому, нестача коштів привела до пошуку використання дешевої олії. Соняшникова була значно нижча за витратами – 4 руб. 40 коп. за пуд, однак гірша за якістю. При її використанні дуже швидко створювався твердий нагар на світильниках, треба було частіше чистити маякові ріжки і маслопровідні трубки. Напруга світла була рівнозначна використанню суріпної олії. Одночасно

проводився ще один дослід. Два ріжки Волоського та Одеського маяків були надіслані до Берліна, щоб пристосувати їх до фотогену [12].

У 1862 р. були складені і надруковані правила для роботи доглядачів на Чорноморських і Азовських маяках, а також підготовлена до друку програма освітлення маяків Чорного і Азовського морів, Керченської протоки, Дніпровського лиману і р. Буг із додатком поміток лоцманів. Програма передавалась у постійне користування всім штурманам і шкіперам.

Після Кримської війни комерційні судна стали все частіше з'являтися у Миколаївському

ЛІТЕРАТУРА

1. Устав общества николаевских лоцманов. – СПб., 1900. – С. 2-11.
2. Крючков Ю.С. История Николаева от основания до наших дней. – Николаев: Возможности Киммерии, 1996. – С. 36.
3. Контракт на работы по устройству каботажной гавани в николаевском порту и углублению мелей в Днепровско-Бугском и Бугском лиманах 14 февраля 1891 года. – СПб., 1891. – С. 19.
4. Державний архів Миколаївської області (далі – ДАМО). – Ф. 230, оп. 1, спр. 12693, арк. 1-2.
5. Там само, арк. 2-3.
6. Там само. – Ф. 255, оп. 1, спр. 51, арк. 2-3.
7. Там само, спр. 83, арк. 41.
8. Рыбаков М.Ф. Морская лоция. – Л., 1942. – С. 103.
9. Отчет гидрографического департамента Морского министерства, вице-адмирала Зеленого за 1862 г. – СПб.: Типография Морского министерства в Главном адмиралтействе, 1871. – С. 7.
10. Памятная книжка Морского ведомства за 1853 г. – СПб.: Тип. Морского министерства, 1854. – С. 103.
11. ДАМО. – Ф. 255, оп. 1, спр. 51, арк. 2.
12. Отчет директора гидрографического департамента Морского министерства вице-адмирала Зеленого за 1862 г. – С. 80-86.

Стаття надійшла до редколегії 05.09.2005 р.