

УДК 627.921/925 (477.74)“19/20” 045)=161.2

О. В. Сандурська

## ОДЕСЬКІ МАЯКИ: ІСТОРІЯ СТВОРЕННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

*У статті автор дає коротку характеристику м. Одеси, як одного із найбільших портових міст України. Зупиняється на появі перших маяків на береговій території Одеси. Визначаються їх основні меценати та інженери. Крім того, особлива увага відводиться характеристиці сучасних берегових навігаційних знаків – маяків. Так, розглядається процес їх створення та подальша історія існування, окреслюються основні риси конструктивної та технічної модернізації, експлуатації в сучасному світі та перспективи їх функціонування.*

**Ключові слова:** Одеський (Великофонтанський) маяк, Воронцовський маяк, Дністровсько-Царгородський маяк, Ю.В. Гаюї, М.П. Лазарев, М.С. Воронцов.

Одеса – одне із найбільших міст України, яке разом із Чорноморськом і Південним формує значний торгівельний і промисловий комплекс.

Місто має вигідне географічне розташування, саме – північно-західне узбережжя Чорного моря, на перетині шляхів із Північної і Центральної Європи на Близький Схід і Азію, а також поруч із річками Дунай, Дністер, Південний Буг і Дніпро. Все це створило сприятливі умови для економічного розвитку як регіону, так і країни в цілому. Також порт забезпечує значні морські вантажні та пасажирські перевезення.

Для створення належних умов безпеки мореплавства в регіоні порт було оснащено різного роду береговими і плавучими навігаційними знаками. Саме поява і розвиток маяків на Одеському узбережжі як основних засобів навігації актуальність даного дослідження.

Серед основних дослідників Одеських маяків можемо визначити: Є. Краснову, А. Дроздовського, В., Н. Єскарєву, Д. Саєнка, В. Воронкова, О.М. Севостьянова та ін.

Зазначимо, що раніше не розглядалось питання історичного розвитку комплексу Одеських маяків. Крім того, в даній статті розглядаються і їх основні проблеми та перспективи.

Нині в “Одеському районі держгідрографії” розташовані чотири маяки першого класу – Одеський, Воронцовський, Санжейський, Зміїний і один другого – Дністровсько-Царгородський. Сім маяків працюють в автоматичному режимі – Шагани, Будаки, Іллічівський, Одеський Створний задній, Лузанівський, Григор’євський та Карабуш.

Першим у 1827 р. в Одесі з’явився маяк на плато мису Великий Фонтан. Він будувався одночасно з церковними будівлями Свято-Успенського монастиря. Значна ділянка землі під будівництво маяка і монастиря була цілеспрямовано подарована молдавським дворянином Тістолом. Причиною зведення маяка стала корабельна аварія. На березі під час святкування в маєтку Тістолом були розведені вогнища, і люди на кораблі прийняли їх за світло маяка. В результаті корабель розбився об скали, а люди загинули. Значна частина землі була також виділена державною скарбницею [1].

Будівництво маяка велося під керівництвом талановитого інженера Юста (Жюста) Валентиновича Гаюї.

Юст Валентинович працював в Одесі в першій третині XIX ст. Окрім зазначеного вище Великофонтанського маяка, Ю.В. Гаюї складав детальні плани Водяної балки, розробляв проекти оформлення наметів над колодязями (1825 р.), спроектував артезіанський колодязь у Водяній балці (1833 р.)

Також він займався проблемами внутрішньоміських зв’язків, зокрема складав проекти шосе для Рішельєвської, Херсонської, Дерibasівської та інших вулиць, разом з архітектором О. Дігбі опрацював проекти і збудував муровані аркові мости через Карантинну балку, керував трасуванням межі порто-франко навколо центрального ядра Одеси, виконував відповідні кресленики районів міста і перекриття канав (1819 р.). Брав участь у будівництві різних споруд Одеського карантину. Однією із найвідоміших архітектурних споруд Ю.В. Гаюї є ансамблева забудова Одеського порту, де намічалися серед іншого і об’ємні вирішення в монументальних ампірних архітектурних формах [2, с. 126].

Раніше згаданий Одеський маяк мав висоту 61 м. При цьому власне вежа маяка мала від основи до вентилятора ліхтаря складала 28 м. Маяк було видно в морі на значній відстані. Під час туманів на маяку вмикалася парова сирена системи Сан-Галлі, яка слугувала для відтворення сигналів.

Маяк цілком відповідав вимогам безпеки мореплавства і був першою капітальною спорудою такого роду у Північному Причорномор’ї.

У 1861 році на цьому маяку, першому на Чорноморському узбережжі, було встановлено діоптричний (заломлювальний) світлооптичний апарат Френеля 1-го розряду, закуплений у Парижі.

Регулярне світло цей перший в Росії електричний маяк дав 14 травня 1868 року. Джерелом світла стала лампа Фуко з коксовими стержнями, між якими виникала електрична іскра.

З кожним роком нова на той час техніка вдосконалювалася і маяк працював надійніше. У майбутнє електричного живлення маяків починали вірити навіть найзапекліші скептики [3].

Через постійні зсуви згодом маяк було перенесено далі від обриву.

10 вересня 1901 року на тому ж плато було встановлено новий маяк, відомий нині як Рішельєвський маяк. При цьому, старий маяк був демонтований лише в 1920-х рр. Висота вежі нового маяка складала 23 м, а висота вогню над рівнем моря досягала 62 м. [4, с. 84].

У 1914 та у 1915 рр. в умовах воєнного часу маяк не працював, його світло було погашено 20 липня 1914 р. Часові електрогенератори за наказом командувача Української повстанської армії було передано

воєнному відомству для освітлювального прожектора. Нерегулярно діяв маяк і під час громадянської війни. Вогонь на ньому було запалено лише у 1923 р.

1926–1931 рр. був проведений капітальний ремонт вежі і службових приміщень маяка. З 1941 р. там запрацювали радіомаяк іноземної марки “Вількокс” і наутофон.

В подальшому постійно вдосконалювалися технічні засоби маяка: було встановлено коловий радіомаяк, новий світлооптичний прилад вітчизняного виробництва, замінено радіомаяк “Вількокс” на більш досконалий, встановлено потужний наутофон тощо [3].

Незважаючи на те що, першим в Одесі маяком сучасного типу вважається саме Одеський маяк, найвідомішим на сьогодні залишається Воронцовський маяк, який є на сьогодні фактично візитною карткою міста. І хоча сучасний його вигляд був отриманий лише у 1955 р., його історія сягає ще другої половини XVIII ст.

У 1770-1780-х рр. поруч із фортецею Ені-Дун'я турки звели маяк із міцного пісчаника, який був втрачений в ході російсько-турецької війни 1787 – 1791 рр.

В перші роки будівництва Одеського порту користувались Хаджибейським маяком, який розташовувався в західній частині бухти в 3,2 км від руїн фортеці.

Також широко використовували вищезгадані Одеський та Рішельєвський маяки. Проте, в процесі нарощування Карантинного молу змінилося розташування судового ходу, що стало причиною посадок ряду суден на підводні елементи конструкцій молу. Тоді голландський консул Таббуда Мариньї звернувся до генерал-губернатора Новоросійського краю Михайла Семеновича Воронцова із проханням встановити новий маяк на Карантинному молу. Його збудували у 1843 р. Це була дерев'яна споруда 26 м висотою від основи восьмигранної форми з вежею і щоглою, на яку вночі підіймали гасові ліхтарі, а вдень вивішували жовтий прапор.

М.С. Воронцов став головним меценатом будівництва маяка [5, с. 9].

Михайло Семенович був призначений генерал-губернатором Новоросійського краю та вповноваженим намісником Бессарабської області з 19 травня 1823 р. З самого початку сприяв активному розвитку торгівлі та промисловості в регіоні. Активізував торговельне суднопластво по Чорному морю. Були встановлені водні шляхи сполучення між Білгород-Дністровським та Одесою, Таганрогом і Одесою, Херсоном і Ростовом-на-Дону. Встановлене постійне судноплавне сполучення між Одесою і Стамбулом, Керчу і Кулеві, Одесою і Галацом.

29 грудня 1826 р. Воронцов був обраний почесним членом Імператорської академії наук [6, с. 175].

Зазначимо, що перший Воронцовський маяк був збудований за ініціативи відомого російського адмірала, першовідкривача Антарктиди Михайла Петровича Лазарева, який на той час був командуючим Чорноморським Флотом.

М.П. Лазарев за своє життя здійснив дві навколосвітні подорожі як капітан. У 1832 р. Лазарев призначений спочатку начальником головного штабу Чорноморського флоту, а вже з 1833 р. він стає головнокомандуючим Чорноморського флоту і всіх портів Чорного моря. Також, відомий флотоводець стає військовим губернатором Севастополя і Миколаєва.

Окрім вищезгаданого проекту маяка, Михайло Петрович брав активну участь у проектуванні та модернізації головного військового корабля “Дванадцять апостолів” [7, с. 2568].

В 1854 р. маяк був знищений в результаті прямого попадання конгревової ракети, випущеної одним із суден об'єднаної англо-французької ескадри в самий розпал Кримської війни [8].

Відновлено маяк було 20 травня 1859 р. Але він залишався недосконалим і потребував заміни.

Новий Воронцовський маяк був встановлений на Рейдовому молу і мав вигляд чавунної конічної вежі, яка звужувалась догори. Для його побудови вперше в Одесі були застосовані тубінги (елемент постійної збірної конструкції, яка утворює і закріплює внутрішню поверхню споруди). Маячна вежа була заввишки 9,15 м від основи і оснащена спеціальним ліхтарем. 8 листопада 1863 р. маяк було освячено на Соборній Площі і саме тоді він отримав назву Воронцовського.

З 1877 по 1879 рр. до Карантинного молу був добудований Рейдовий мол. На цей час маячний вогонь був запалений біля підніжжя Свято-Миколаївської церкви на спеціальній невеликій платформі. Перший Воронцовський маяк був демонтований у 1888 р., а в 1898 р. він був перенесений на мис Сарич Кримського півострова, біля селища Фарос, де працює і до сьогодні [9].

Другий Воронцовський маяк був зведений у 1888 р. на окраїні Рейдового молу. Це була біла чавунна вежа на кам'яному підґрунті, висотою 17 м. Спеціально із Франції замовили освітлювальний апарат системи Френеля, який давав обертальний вогонь із проблісками червоного кольору із дальністю видимості – 25,38 км. Крім того, було передбачене приміщення для сторожів.

Маяк був освячений 20 листопада 1888р.

В 1911 р. маяк був оснащений пневматичною сиреною. Зазначимо, що будівництвом другого Воронцовського маяка займався петербурзький купець 1-ї гільдії Франц Сан-Галлі.

На початку своєї діяльності Франц Сан-Галлі не мав власного капіталу, він зайняв 1000 рублів у знайомого під 6% річних. У 1853 р. він найняв 12 слюсарів і бляхарів і відкрив на Ліговському проспекті майстерню по виробництву камінів, мисок і металевих ліжок, а на Невському проспекті відкрив магазин. Через кілька років майстерня виросла до фабрики, яка спеціалізувалася на випуску устаткування для водопостачання, опалення будівель і каналізації, з'явилося житлове селище для працівників фабрики та її філія в Москві. До кінця XIX століття володів в Петербурзі чавуноливарним і механічним заводами, двома магазинами на Невському проспекті. Франц Сан-Галлі відомий, перш за все, як винахідник радіатора опалення. Займався також художнім литтям і газовим освітленням Петербурга.

1889 р. був удостоєний почесного звання мануфактурника-радника, чину дійсного статського радника [10, с. 330].

25 серпня 1941 р., після початку Другої Світової війни, румунські війська стали використовувати вежу Воронцовського маяка для артилерійських обстрілів порту і міста. Керівництво Одеського порту було змушене перейти до крайніх методів і знищити маяк.

Після завершення Другої Світової війни, на руїнах маяка була встановлена дерев'яна щогла з ацетиленовим ліхтарем. Була необхідність відновлення Карантинного та Рейдового молів, яке було завершено у 1953 р.

За рік до цього головний інженер проектів Севастопольського "Військоморпроекту" Ісаак Фрідман отримав секретне завдання розробити проект нового маяка. Вже у 1955 р. цей маяк, відомий як третій Воронцовський маяк, врешті-решт був встановлений на окраїні Рейдового молу. Діє по сей день.

Нині маяк являє собою чавунну тубінгову вежу. Стовбур білого кольору, висотою 27 м над рівнем моря, 26 м – від основи, ліхтарна споруда являє собою червоні електричні обертальні лінзи в білому вогні. Тривалість 3-х пробісків – 0,33; 0,34; 0,33 с. Загальна тривалість пробіску – 12 с. Дальність видимості вогню – 31,49 км; подає звукові сигнали в негоду і цілодобово кодом Морзе колові позовні радіосигнали "ВР" (Воронцовське радіо) (нині замінене на супутникову систему), оснащений дистанційним керуванням [8; 9].

Ще одним важливим об'єктом безпеки мореплавства є Бердянський маяк. Він регулює рух від україно-румунського кордону до мису Карабуш та української ділянки річки Дунай (від гирла до 116-го кілометра). У цьому районі здійснюється мореплавство в найбільші українські морські торгові порти – Одесу, Іллічівськ, Південний, Миколаїв, Херсон, Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ.

Бердянський нижній маяк розташований на Бердянській косі, побудований у 1838 р. На даний момент потребує реконструкції. Площа – 1,3328 га. Забезпечує підходи до Бердянського порту та координує судна, що прямують на Маріуполь. Перебуває в підпорядкуванні Держгідрографії України. Обслуговується трьома фахівцями, в подальшому планується лише один фахівець для обслуговування.

Бердянський верхній маяк розташований у верхній частині міста Бердянська, у районі "Азмолу", побудований у 1878 р., реконструйований у 1977 р. Загальна площа – 0,6851 га. Забезпечує підходи до Бердянського порту й координує судна, що прямують на Маріуполь. Перебуває в підпорядкуванні Керченської ділянки Держгідрографії України. Обслуговується трьома фахівцями, яких також планується замінити одним [11].

Зазначимо, що ще у VI ст. до н.е. існував морський шлях між грецьким містом Візантія, розташований на європейському березі протоки Босфор, і містом Тір, на західному березі Дністровського лиману (нині м. Білгород-Дністровський). У 324–330 роках н.е. на місці Візантії римським імператором Костянтином I було засновано нову столицю Римської імперії Константинополь. У руських текстах середньовіччя це місто називалося Царгород. Цим пояснюється і назва маяка – "Дністровсько-Царгородський", бо він вказував мореплавцям шлях з Дністра до Царгорода.

Для позначення Царгородського гирла у 1827 р. було побудовано навігаційний знак, який мав два постійні горизонтальні вогні білого кольору, що піднімалися над рівнем моря на 20 м й освітлювали горизонт на відстань до 9 км. Джерелом світла були маякові світильники на суріпковій олії, за роботою яких слідкував один доглядач. У такому вигляді навігаційний знак проіснував до 1851р.

У 1850 р. дирекцією Чорноморських маяків було ухвалено рішення з 21 вересня 1851 р. надати статусу маяка Дністровсько-Царгородському знаку. Конструкцію знака при цьому залишили незмінною, лише збільшили її висоту. Також рослину олію замінили на петролеум (продукт переробки нафти) і перейти на ґнотове освітлення, що дало змогу збільшити дальність видимості вогню до 13 км [3].

У 1884 р. маяк реконструювали. Замість дерев'яної щогли тут побудували вежу заввишки 16 м з ліхтарним приміщенням і лінзою Френеля з гасожаровою установкою. Завдяки цьому дальність видимості вогню сягала вже 18 км.

У 1900 р. на Чорноморський флот з Франції почали надходити металеві маяки фірми Ейфеля. Саме такий маяк і було встановлено замість колишньої споруди Дністровсько-Царгородського, крім того, було змонтовано обертальну установку, внаслідок чого дальність дії вогню збільшилася до 30 км.

У перші місяці Радянсько-Німецької війни Дністровсько-Царгородський маяк опинився на окупованій німцями території, але йому вдалося уникнути руйнувань. Проте, у серпні 1944 р., коли у районі Дністровського лиману розгорнулися жорстокі бої за визволення, війська загарбників, відступаючи, підірвали вежу маяка.

Вже на початку 1945 р. було розпочато будівельні роботи, а наприкінці жовтня цього ж року він повністю відновив свої функції.

З 1977 р. ацетиленовий ліхтар на Дністровсько-Царгородському маяку змінили на електричний, на вежі встановили автоматичний світлооптичний прилад (АСА-500), завдяки якому видимість вогню досягла 30 км. Але цього було недостатньо. І у 1989 р. збудували та ввели в експлуатацію нову металеву вежу, обладнану АСА-500 і круглим щитом видимості заввишки 12 м. Висота нової вежі перевищувала 30 м. За роки незалежності України постійно вдосконалювалося технічне обладнання маяка, вживалися заходи для забезпечення його безперебійної роботи [3].

Таким чином, на прикладі найбільш відомих маячних споруд, можемо визначити основні тенденції розвитку маячної справи в м. Одеса. Так, враховуючи досить вигідне економічне та географічне положення порту, тут спостерігається значний рух вантажного і пасажирського транспорту. Для забезпечення надійної навігації в різних частинах порту та його околицях били зведені маяки. За два століття всі вони підлягали реконструкції та модернізації. Деякі з них в силу тих, чи інших подій, були знищені, інші продовжили свою

варту. На сьогоднішній день Одеським районом Держгідрографії забезпеченні умови для належного їх функціонування: встановлені супутникові системи сповіщення, сучасне освітлення, постійно ведеться реконструкція маякових веж.

Зазначимо, що в даній статті детально розглядається історичний розвиток лише декількох маяків. В подальшому автор планує розглянути більш детально і інші маяки, як Одеського району зокрема, так і інших гідрографічних районів України.

#### Джерела та література

1. Краснова Е., Дроздовский А. Маяк Одесский (Большефонтанский) [Електронний ресурс] / Е.Краснова, А.Дроздовский. – Режим доступу: [http://viknaodessa.od.ua/old-photo/?odesskij\\_bolshefontanskij\\_mayak](http://viknaodessa.od.ua/old-photo/?odesskij_bolshefontanskij_mayak)
2. Тимофієнко В. Г. Зодчі України кінця XVIII – початку XX століть: Біографічний довідник / В. Г. Тимофієнко. – К.: НДІТІАМ, 1999. – 477 с.
3. Маяки Одеського району Держгідрографії: [Електронний ресурс] / Офіційний сайт державної установи “Держгідрографія” Міністерства інфраструктури України. – Режим доступу: <http://hydro.gov.ua/index.php/ua/mayaki/10-fdu-qodeskij-rajon-derzhgidrografijiq>
4. Александров Р. Прогулки по литературной Одессе / Р. Александров. – Одесса: Весть, 1993. – 252 с.
5. Дарницький В. Вогні маяків / В. Дарницький // Науковий світ. – 2009. – № 5. – С. 8-9.
6. Щербинин М. П. Біографія генераль-фельдмаршала Князя Михаила Семеновича Воронцова / М.П. Щербинин. – СПб.: Тип. Эдуарда Веймара, 1858. – 374 с.
7. Лазарев Михаил Петрович // Настольный энциклопедический словарь: в 8 томах. – 3-е изд. – М.: Изд. товарищ. “А. Гранат и К”, 1897. – Т. 4 (Кальдер – Ленский). – С. 2568 – 2569
8. Горбатюк А. Зачем Одесса взрывала свои маяки [Електронний ресурс] / А. Горбатюк // Одесская жизнь. – № 12 (2012). – 15 березня 2012. – Режим доступу: <http://odessa-life.od.ua/article/2525-zachem-odessa-vzryvala-svoi-mayaki>
9. Севастьянова О.Н. Воронцовский маяк [Електронний ресурс] / О.Н. Севастьянова. – Адміністрація Одеського морського порта. – Режим доступу: <http://www.port.odessa.ua/index.php/ru/istoriya/moly-i-gavani/12213-vorontsovskij-mayak>
10. Ф. К. Сан-Галли – фабрикант и изобретатель // Ю.В. Тихомиров Предпринимательство и предприниматели России: от истоков до начала XX века. – М., 1997. – С. 329 – 341.
11. Воронков В. Мерехтливе світло життя [Електронний ресурс] / В. Воронков // Віче. – № 3. – лютий, 2006. – Режим доступу: <http://www.viche.info/journal/75/>

#### **Sandurska O. V. Odessa lighthouses: history of creation and perspectives of development**

*Short characteristic of Odessa as the city with one of the biggest ports in Ukraine was given in the article. The author pays much attention to creation of first lighthouses on Odessa shore and determines their main sponsors and engineer-designers. Also, much attention is paid to technical characteristics of modern navigational land marks - lighthouses. Thus, the process of creation and history of Odessa lighthouses and their further existence is considered, key points and specific features of their design and technical modernization, operation in present-day world and also perspectives of their functioning in future are determined.*

**Key words:** Odessa (Bolshefontanskiy) Lighthouse, Vorontsov Lighthouse, Dniester-Tsargrad Lighthouse, J. V. Gajui, M.P. Lazarev, M.S. Vorontsov

#### **Сандурская О. В. Одесские маяки: история создания и перспективы развития**

*В статье автор дает краткую характеристику г. Одессы, как одного из крупнейших портовых городов Украины. Остается на появлении первых маяков на береговой территории Одессы. Определяются их основные меценаты и инженеры. Кроме того, особое внимание отводится характеристике современных береговых навигационных знаков – маяков. Так, рассматривается процесс их создания и дальнейшая история существования, определяются основные черты конструктивной и технической модернизации, эксплуатации в современном мире и перспективы их функционирования в дальнейшем.*

**Ключевые слова:** Одесский (Большефонтанский) маяк, Воронцовский маяк, Днестровско-Царьградский маяк, Ю.В. Гаюи, М.П. Лазарев, М.С. Воронцов.