

Лев Лагорио. Маяк. 1895 г.



Звезды над Апшероном

Баку и нефть - понятия неразделимые, как неразделимы корабли, бороздящие беспокойные воды Каспия, и маяки, указывающие им верный путь.

Звезда, зовущая к причалу

Каждый раз, бывая на Приморском бульваре, многокилометровой парковой зоной опоясывающим Бакинскую бухту, я подолгу разглядывал Девичью башню (Гыз Галасы).

Серая громада каменного цилиндра 28 м высотой и 16,5 м в диаметре, с примыкающим выступом-плавником, невольно притягивала взор и наводила на размышления о вечном.

О том, кто, когда и, главное, зачем создал это циклопическое сооружение на выступе скалы, недалеко от уреза воды, ученые - востоковеды, архитекторы и археологи спорят не одно столетие.

Внутри она полая. Цилиндр с толстой стеной от пяти (у основания) до четырех (на вершине) метров расчленен на восемь ярусов, сообщающихся винтовой лестницей, выдолбленной в толще каменной кладки. Там же в специальных нишах проходит труба диаметром 30 см. Свет внутрь гигантского колодца проникает через вырубленные в каждом ярусе узкие прямоугольные расширяющиеся, как у бойниц, окна, ориентированные на юго-восток. В полу пробит колодец.

Загадкой остается и назначение выступа, примыкающего с наружной стороны. Как считают специалисты, он не мог служить ни контрфорсом, ни тайником (сплошная кладка без каких-либо пустот), ни отражающей каменные ядра «шпорой». Да и, по мнению историков - фортификаторов, башня по своим па-

раметрам не соответствует крепостному сооружению. Необычна и непонятна с функциональной точки зрения и «ребристая» кладка наружных стен сверху и примерно до середины башни в виде чередующихся выступающих и утопленных каменных поясов.

Ряд ученых предполагают, и не без основания, что башня первоначально строилась как культовое сооружение огнепоклонников. Исследования подтвердили, что система внутренних ниш, керамических труб и «огневых» колодцев вполне могла создавать достаточную тягу для подачи ископаемого газа к светильникам в поэтажных нишах, где горели «вечные» огни, и на верхнюю площадку башни с семью каменными тумбами-алтарями. Семиглавое пламя, полыхавшее круглосуточно, огненной короной венчало грандиозное сооружение. В этом случае вполне логичным является объяснение специалистов - газодинамиков назначения каменного выступа. Он служил экраном, обеспечивающим аэрацию зоны горения и устойчивое поддержание пламени в ритуальных нишах при любых погодных условиях, направлении и силе ветра. Огни Гыз Галасы, скорее всего, погасли сами собой, с истощением газоносного слоя.

Можно предположить, что огни на вершине башни служили не только для ритуальных целей, но и указывали путь судам, идущим в Бакинскую бухту. Ведь огневые маяки, известные мореплавате-

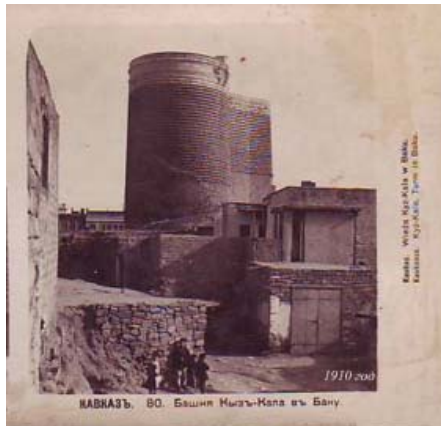
лям с древних времен, существовали на берегах европейских государств до середины XIX в. Последний из них в проливе Каттегат был погашен лишь в 1846 г. Возможно, именно по причине истощения подземного источника газа огненная звезда в наветрии Гыз Галасы, веками звавшая к родному причалу истерзанные штормами корабли, не дожидаясь поры маячного строительства на Каспии...

...Бакинская бухта по географическому положению, протяженности береговой линии (около 20 км) и гидрологическим показателям является лучшей на Каспийском море. Исследования российских гидрографов в 1854 г. показали, что «пространство около Апшеронского полуострова составляет важнейшую часть Каспийского моря по отношению к судоходству, ибо через эту часть моря проходят непременно все коммерческие и военные суда, плавающие между Астраханью, Закавказьем и персидскими портами». Недолго мудрили и военные с выбором места для будущей базы. «Глубина прибрежной воды, — читаем в одном из ежегодных докладов Морского министерства, — грунт, твердо держащий якорь, здоровый климат, освежающийся постоянно ветрами, близость самородных нефтяных огней, дающих даровое освещение, решительно побуждает отдать этой местности предпочтение в морском отношении, тем более что суда из Бакинской бухты могут выходить в море круглый год, между тем как Астрахань заперта льдом около четырех месяцев».

Перенос уездного центра в Баку в 1859 г. и бурно развивающаяся нефтепромышленность инициировали интенсивность судоходства, а с началом использования братьями Нобелями танкеров нефтяной грузопоток увеличился многократно. Это потребовало принятия срочных мер по обеспечению навигационной безопасности плавания. Поскольку световых маяков на Каспии тогда не существовало, а вопрос не терпел отлагательства, то под маяк приспособили Девичью башню, самое высокое на тот момент городское сооружение. На её вершине установили будку с фонарем. Осветительный аппарат с масляными лампами и рефлекторами начал действовать с наступлением сумерек 13 июня 1858 г. Дальность видимости огня составляла около 10 миль. Днем ориентиром служила широкая белая полоса, нанесенная в верхней части



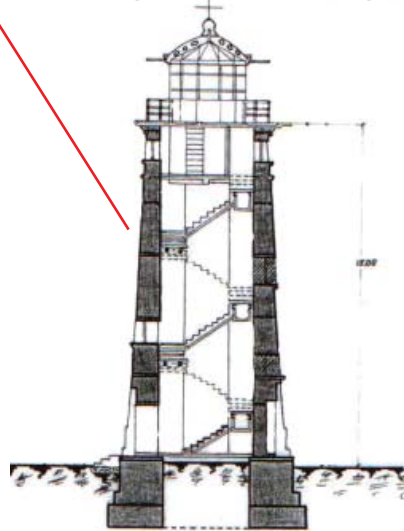
Современный вид Девичьей башни



Девичья башня на открытке 1910 г.



Устройство башни маяка Нарген



башни. Но город быстро рос, обгоняя по темпам все крупнейшие города Европы, огонь Девичьей башни становился плохо-различимым на фоне городских огней. И по-прежнему большие хлопоты судоводителям доставляли острова Бакинского архипелага, расположенные в акватории бухты. Особенно Нарген и Свиной.

Звезда по имени Бейук Зиря

Так ныне называется остров Нарген, расположенный в юго-восточной части Бакинской бухты. В лодии середины XIX в. о нем сообщается: «Нарген – остров в Бакинском заливе, Каспийского моря, Бакинской губернии, ...имеет в длину от северо-востока к юго-западу до 2 1/2 верст и ширину от 200 до 400 сажень. Остров большей частью скалист и только местами песчаный и покрыт травой.

Название получил от Петра I по сходству с островом того же имени, лежащим в Финском заливе».

В 1865 г. судовладельцы Каспия обратились в Гидрографический департамент с просьбой обозначить маяком вход с северо-востока на Бакинский рейд. В докладной записке по результатам поисков подходящего места гидрографы утверждали: «Остров Нарген для постройки маяка находится в самых благоприятных условиях, как по производству работ, так и по доставке материалов. Грунт твердый, преимущественно плита. Маяк предполагается построить на западной стороне острова в 70 сажнях от окраины берега. Так как остров от Баку в 7 верстах, а от Баилова мыса и того меньше, то сообщение всегда возможно на паровом катере». Это предложение поддержали и судовладельцы, однако, управляющий Морским министерством Великий князь Константин Николаевич решительно воспротивился, считая первостепенным установку маяка на острове Свиной. Для улучшения же навигационной обстановки на Бакинском рейде он предлагал усилить огонь на Девичьей башне. В доводах Великого князя был резон – в районе Свиного в море много брошенных буровых вышек, эстакад и отдельно торчащих кустов свай. Плавание в ночное время там не безопасно, в то время как мимо острова пролегает важный морской путь из Баку в Ленкорань и далее к южным берегам Каспия.

Однако шли годы, строительство маяка на Свином по разным причинам откладывалось. Ждал своего часа и Нарген. Ожидание затягивалось, а число морских происшествий в районе росло. Особенно много их стало во время Ахалтекинской экспедиции генерала М.Д. Скобелева по овладению Туркменией (1880-1881), когда для бесперебойного снабжения российских войск продовольствием и имуществом были задействованы не только все корабли Каспийской флотилии, но и коммерческие суда. Караваны на восток шли непрерывным потоком.

В 1881 г. главный командир Бакинского порта докладывал в Морское министерство и в Гидрографический департамент: «...вход в Бакинскую бухту с моря почти незащищен, а между тем коммерческое движение судов по Каспийскому морю совершается преимущественно между



Маяк на острове Свиной

Баку, Краснодарском и устьем Волги, и суда должны останавливаться далеко от входа на незначительной глубине, что небезопасно при большом волнении. Маяк на Девичьей башне может быть полезен только при входе на рейд и то не всегда, так как огонь его сливается с городскими огнями. Полагал бы в первую очередь построить маяк на острове Нарген, чтобы суда могли огибать остров вблизи и затем уже свободно входить в Бакинскую бухту». Однако и в этот раз генерал-адмирал не изменил своего решения. Пришлось главному командиру Бакинского порта ехать в Петербург и лично убеждать Великого князя. Очевидно, доводы оказались вескими, поскольку вскоре на строительство маяка выделили 7602 рубля.

26 марта 1883 г. управляющий Морским министерством утвердил проект, а уже 27 июня приступили к строительным работам. Маяк, совмещенный с жилым зданием, и все служебные помещения возводили из местного камня. В январе 1885 г. в «Лоцманских заметках» появилось извещение: «Гидрографический департамент для сведения мореплавателей сообщает, что в Каспийском море на западной оконечности острова Наргина, при входе в Бакинскую бухту, открыто освещение нового маяка. Огонь маяка постоянный, белый, с проблесками каждые 15 секунд. Он находится на возвышении 4 футов над уровнем моря и, освещая дугу горизонта в 325°, ... имеет осветительный аппарат, преломляющий 4-го разряда».

С вводом в строй Наргенского маяка, необходимость в огне на Девичьей башне отпала, и его загасили. Теперь уже навсегда...

Учитывая навигационную важность, Наргенский маяк постоянно совершенствовали. В 1912 г. башню надстроили и на ее вершине установили новое фо-

нарное сооружение с первым в России маячным ацетиленовым осветительным аппаратом, изготовленным по специальному заказу стокгольмской фирмой «Газоаккумулятор». В год, когда он впервые зажег ацетиленовый огонь, 53-летний руководитель фирмы талантливый инженер Нильс Густав Дален удостоился Нобелевской премии по физике «за изобретение автоматических регуляторов, использующихся в сочетании с газовыми аккумуляторами для источников света на маяках и буях». Но получить почетную награду автору не довелось. Накануне отъезда в Стокгольм при испытании нового экспериментального образца осветительного устройства произошел взрыв, и Дален потерял зрение. Награду получал его брат...

Во время Первой мировой войны Нарген стал местом заключения плененных турецких солдат и офицеров. Как свидетельствуют документы, люди, брошенные на произвол судьбы, ежедневно десятками умирали от голода, обезвоживания организма, кишечных инфекций, укусов змей и жестоких пыток надзирателей. В «расстрельные» тридцатые на острове томилась, ожидая смерти, сотни репрессированных советских людей.

В начале Великой Отечественной войны маяк взорвали. Военное командование опасалось, что в случае прорыва фашистских войск на полуостров он станет удобным ориентиром для массированных бомбардировок бакинских нефтяных промыслов. После войны на острове обосновался гарнизон ПВО, и Нарген на долгие десятилетия стал закрытым военным объектом.

Маяк восстановили лишь в 1958 г. На возвышенности средней части острова построили каменную 18-метровую восьмигранную усеченную башню с фонарным сооружением, оснастив его сложной

оптико-навигационной системой.

После развала Советского Союза остров оказался никому не нужен. Военные ушли, побросав технику и поселки. Только маяк продолжал указывать путь кораблям. Обслуживать его стали вахтенным методом, и на острове с тех пор никто постоянно не живет. Дежурная смена, отбыв две недели, убывает на материк, уступая место своим коллегам. Питание аппаратуры осуществляется от солнечных батарей, а если электроэнергии оказывается недостаточно, то подключают дизельные электрогенераторы. Остров превращен в кладбище списанных военных кораблей и гражданских судов.

В последнее время в Бакинских средствах массовой информации активно обсуждается возможность реализации грандиозного проекта преобразования Наргена. Проект «Остров мечты» оценивается приблизительно в 2 млрд долларов США. Сообщается, что комплекс составят фешенебельные виллы, здания ультрасовременной архитектуры, международный университет, больница, гольф-площадка и все необходимые административные постройки. Проблему электроэнергии предполагается решить за счет силы ветра, воды и солнца. Питьевую воду в неограниченном количестве дадут водоопреснительные установки и сборники дождевой влаги. Будто бы уже подготовлен рабочий проект экокорта в виде семи гигантских строений, стилизованных под известные горные вершины Азербайджана. Возможно, остров будет соединен с Баку гигантским мостом, но на начальном этапе на приморском бульваре в Баку должна функционировать служба морского такси для круглосуточной связи с островом.

Остается надеяться, что амбициозный проект реализуется, и по прошествии короткого времени ночное небо над Апшероном расцветит яркая звезда возрожденного острова Беюк Зирия...

Огненная звезда Сенги Муган

Гидрологические исследования в середине XIX в. на острове Свиной (с 1991 г. Сенги Муган) показали, что он «представляет собой остатки большого грязевого вулкана, изоборужен сопками и рытвинами. В четырех местах его обширного плоского кратера извергается пар с небольшим количеством грязи. Исторических данных об извержениях на ос-



Один из проектов преобразования острова Нарген в «Остров мечты»

трове нет, по крайней мере за последние сто лет». Однако, учитывая возможность мощных извержений, гидрологи рекомендовали разработать проект маячной башни повышенной сейсмостойкости. Морской строительный комитет рекомендовал взять за основу башню маяка Руно (Балтийское море) «из трубчатого металла». За десять лет эксплуатации в тяжелых условиях (строительство завершено в 1877 г.) башня не имела ни одного нарекания.

Трубчатые металлические башни разработки Марсельского технического общества (Compagnie des Forgest et Chantiers) были тогда инженерной новинкой в российском маячном строительстве. Ажурная конструкция из котельного железа толщиной в полдюйма (1,27 см) выглядела изящной и легкой. Центральную многосекционную клепаную трубу (ствол) диаметром два метра с винтовой лестницей и межэтажными площадками внутри, венчали круглый металлический отсек вахтенной комнаты, внутренние стены которой «обложены по войлоку двойною деревянною обшивкою из прочных пород», и решетчатое остекленное фонарное сооружение с галереей. В комнате имелся камин и всё необходимое для несения вахты и отдыха. От остальных этажей отсек отделялся герметичным тамбуром. Для подъема грузов использовалась лебедка, а во всех межэтажных настилах люки, для безопасности обнесенные перилами. Для доступа в фонарное сооружение в потолке вахтенной комнаты устроили откидной люк и настенный скоб-трап. Снаружи башню поддерживали четыре трубчатые металлические опоры-контрфорсы, соединенные со стволом горизонтальными связями.

Под маяк выбрали место на южном склоне. Пробные бурения показали, что в этом месте залегает толстый слой уплотненной глины, способный выдержать груз не только железной, но и каменной башни. Произвели берегоукрепительные работы, чтобы исключить подмывы грунта, а для доставки на стройплощадку грузов построили пристань и протянули конно-железную колею. Непосредственно к строительству башни приступили в 1887 г., а три года спустя (2 июня 1891 г.) в присутствии главного командира Бакинского порта, командования Каспийской флотилии и многочисленных почетных

гостей в торжественной обстановке произвели пробное освещение маяка. Через полгода в «Лоцманских заметках» появилось извещение мореплавателей: «...в Каспийском море на вновь построенном маяке на о-ве Свином установлен аппарат 1-го разряда с постоянным белым огнем, освещающим весь горизонт на 15,2 мили».

...Катастрофа произошла 11 апреля 1932 г. В 18 часов 30 минут раздался сильный гул. Земля задрожала. Огромное черное облако, вырвавшееся на поверхность, окутало часть острова и маячную башню. Все обитатели, в панике покинув дома, бросились на пристань к кулазам (парусная рыбацкая лодка), пытаясь спастись в море. В этот момент прогремел взрыв, породив огненный вихрь, в мгновение накрывший большую часть острова и людей. Огненный вихрь бесчинствовал не более 10-15 минут. Уже к 18:40 огонь локализовался над кратером, постепенно затухая. На острове горели здание сирены, служебные помещения, сигнальная мачта, пристань. Сгорела вся зелень и домашние животные...

В этом огненном кошмаре смотритель маяка Иван Макаров проявил необычайное мужество и стойкость. Едва корабельные врачи оказали сильно обожженному смотрителю первую медицинскую помощь, как он потребовал немедленно переправить его на остров. Он рвался туда, потеряв в огне всю семью, спасать маяк, не думая о возможном повторном извержении, не внемля уговорам и советам. По свидетельству капитана «Якова Зевина», «присутствию духа и силы воли этого человека можно было только удивляться».

Вместе с ним на остров вызвались идти служители маяка А. Дмитриев и И. Лоцилин. Не обращая внимания на зной, удушающий запах гари и глухие подземные раскаты, они ликвидировали очаги пожара, спасали имущество и при усиливающемся ветре, под напором которого начали разрушаться треснувшие от высокой температуры стекла фонаря, с наступлением сумерек зажгли маячный огонь. Погасили его, во избежание гибели дорогостоящего осветительного аппарата, лишь после того как глубоко за полночь «Яков Зевин» с ранеными на борту скрылся за горизонтом...

Из 18 служащих, находившихся в момент катастрофы на острове, погибло 13 человек, около трети острова было залито



Кладбище кораблей у острова Нарген

густой изверженной грязью толщиной 6 — 8 м, остальная часть сильно обожжена.

В выводах следственной комиссии рекомендовалось капитально отремонтировать маяк, заменить все деревянные строения каменными, построить специальное укрытие на случай повторения извержения, снабдить служащих огнезащитной одеждой и выделить на маяк моторную лодку. До выполнения этих требований маяк законсервировали, установили временный автоматический огонь, а для охраны имущества оставили на острове двух добровольцев без семей.

Специалисты геологического отделения Азербайджанской академии наук пришли к выводу, что повторное извержение возможно, но опасности для маяка не представляет, если маячную башню и все помещения снаружи обработать специальным огнестойким покрытием. По их мнению, облаком пламени был горящий газ, и жертв можно было избежать, если бы жители остались в своих каменных домах, а не выскочили на открытое место. Учитывая психологическую напряженность людей после случившейся катастрофы, ученые предложили перевести обслуживание маяка на вахтенный метод с длительностью пребывания сменных бригад на острове от одного до трех месяцев.

Однако маяк оставили в законсервированном виде. Его ввели в строй после ремонта и переоснащения фонарного огня лишь в 1942 г. Восстановленный маяк освещался с помощью керосинокалильной установки, а в 1950 г. был переведен на электрическое освещение. Красная ажурная башня и поныне возвышается над островными сооружениями. Днем она хорошо видна за многие мили, а ночью белая проблесковая звезда с удаления 22 мили от острова предупреждает мореплавателей об опасности и желает им доброго пути...

Сергей АКСЕНТЬЕВ