

Одесский порт*

Года три тому назад в статье, напечатанной нами в "Одесском вестнике", говоря об улучшениях одесского порта, мы между прочим сказали: "Одесса без порта немыслима. Все ее значение зависит единственно от торговли, для которой, прежде всего, нужны хорошо устроенные гавани, и потому прежде всего и больше всего должно позаботиться об улучшении порта и все внимание сосредоточить на этом важном вопросе".

Мы надеемся, что не найдется ни одного благомыслящего человека, который сразу, без дальнейших объяснений, не согласился бы вполне с приведенными словами; надеемся, что не предстоит никакой надобности доказывать, что если бы сообщение одесского порта с морем вдруг каким-нибудь чудом совершенно прекратилось, то Одесса в ряду русских черноморских портов заняла бы точно такое же место, какое занимают теперь Очаков, Кинбурн и проч. Нет сомнения, что истина всего сказанного очевидна не только для моряка, инженера или иного какого специалиста, но и для всякого развитого человека, а между тем, странное и непонятное обстоятельство, истина эта как будто ускользала даже для людей, которым предоставлено было строение и созидание Одессы! Мы, конечно, далеки от желания уменьшать заслуги, которые столь часто и в большей части случаев справедливо признавались всеми историками Одессы за некоторыми из ее градоправителей, но мы не можем не сказать, что даже от внимания тех из них, которые за свою деятельность заслужили не только горячие похвалы, но и памятники, мысль о громадной важности порта для Одессы если не совсем ускользала, то весьма мало сознавалась, по крайней мере, история нам не показывает, чтобы они имели особенное стремление создать в Одессе порт, который бы вполне удовлетворял всем требованиям судоходства и торговли, а то плачевное состояние, в котором ныне находится наш главный коммерческий апорт на Черном море, уже фактически показывает, что на него, на этот важнейший источник богатства города, а за ним и всей Южной России, менее всего обращалось внимания. Можно утвердительно сказать, что не только в Европе, но и на всем земном шаре нет ни одного порта, который, принося своею торговлей столь огромные доходы, как одесский, был бы запущен до такой степени, как он, и в котором судно, за исключе-

* Статья опубликована в первом выпуске "Трудов Одесского строительного комитета" в 1865 г., написана военным гидрографом флота лейтенантом Петром Евменовичем Белявским, участником реконструкции порта в 1860-е годы, действительным членом Одесского статистического комитета.

ТРУДЫ

Одесскаго

СТАТИСТИЧЕСКАГО КОМИТЕТА.



ОДЕССА

въ Типографіи П. Францова.

1865.

нием сгнивших и разрушенных пристаней, ничего не найдет, — верфей, эллингов, мастерских или хотя какого-либо подобия адмиралтейства, нет и следа, а если к этому присоединить открытое положение гаваней, повсеместное их засорение, первобытные способы выгрузки и нагрузки и многое другое, то сделается вполне понятным, что одесский порт действительно находится в плачевном состоянии. До чего мало обращалось внимания на порт, видно, между прочим, и из того, что с самого начала своего существования (1794) и до настоящего времени на портовые сооружения истрачено только около 4-х мил. руб., — сумма крайне ничтожная в сравнении с богатствами, доставленными портом Одессе в этот 70-летний период времени, и весьма недостаточная, чтобы можно было много сделать там, где природа ничего не дает, но где все приходится создавать искусственно. Здесь мы не можем пройти молчанием того обстоятельства, что мысль о важности порта для Одессы гораздо более сознавалась при самом его основании, чем в последующие времена; ясное выражение этой мысли заключается, между прочим, в рескрипте императрицы Екатерины II, данном 27-го мая 1794 года основателю порта вице-адмиралу Де-Рибасу, в котором находим следующие многозначительные слова: "Мы надеемся, что вы не токмо приведете в исполнение сие благое предположение наше (сооружение порта), но что, ведая коликó процветающая торговля споспешествует благоденствию народному и обогащению государства, потщитесь, дабы создаваемый вами город представлял торгующим не токмо безопасное от непогод пристанище, но защиту, ободрение, покровительство и, словом, все зависящие от вас в делах их пособия; чрез что, без сомнения, как торговля наша в тех местах процветет, так и город сей наполнится жителями в скором времени".¹ В том же году был высочайше утвержден превосходный проект порта, составленный инженер-полковником Де-Воляном, по которому предполагалось иметь в Одессе три гавани: карантинную, практическую и военную, совершенно защищенные от опасных морских ветров и волнений. 22-го августа 1794 г., согласно этому проекту, последовало основание одесского порта, одновременно с основанием города, при чем были положены фундаменты:

- 1). Большого мола.
- 2). Малого жете, долженствовавшего составить гавань для гребных судов.
- 3). Эллингов и верфи для починки казенных судов.
- 4). Двух пристаней для удобного приставания купеческих кораблей с набережными.

¹ Первое тридцатилетие истории города Одессы (1793-1823). Соч. А.А. Скальковского.

По смете, составленной Де-Воляном, на все проектированные работы требовалось 2,061,620 р., но на первый раз было ассигновано 1,993,025 р. 30 к., с раскладкою этой суммы на 5 лет. В местности, весьма мало исследованной, и в городе едва зарождающемся, добывание строительных материалов и рабочих рук было, конечно, сопряжено с неимоверными трудностями, но несмотря на это, гидротехнические работы производились столь деятельно, что к концу 1796 года были окончены следующие сооружения: 1) Малое жете длиною 200, шириною 6 саж. 2) При этом жете два эллинга для строения судов. 3) Две пристани деревянные: одна для гребных судов, длиною в 22, шириною в 5 саж.; другая для выгрузки купеческих судов, длиною 10, шириною 5 саж. 4) Пристань для купеческих судов, длиною 100, шириною 4 саж. 5) Большое жете (карантинный мол), длиною 80, шириною 10 саж., но еще неоконченное. 6) Набережная между большим и малым жете, на протяжении 850 саж.¹

Если бы сооружения одесского порта постоянно производились с такою же энергией и с таким же успехом, то нет сомнения, что в настоящее время он смело мог бы поспорить с лучшими первоклассными портами Европы, но к несчастью, последователи Де-Рибаса не только не обращали должного внимания на порт, но еще при сооружении оного совершенно отступили от проекта, утвержденного императрицею Екатериною II. Не зная причин, по которым было сделано подобное отступление, мы можем только сожалеть, что проект Де-Волана не был выполнен, — нам случилось видеть множество позднейших проектов порта, но лучшего мы не встречали.

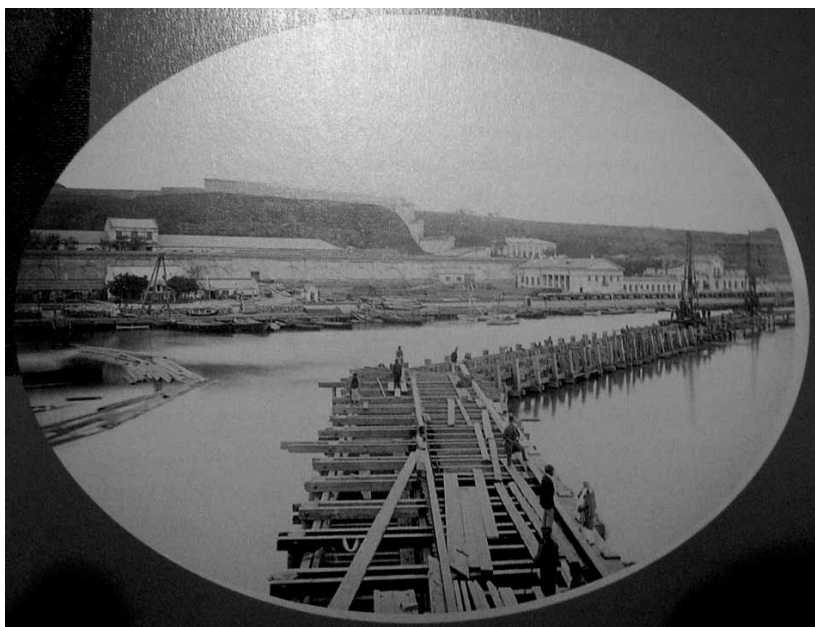
Находя излишним излагать в настоящей статье историю всех остальных морских сооружений одесского порта, заметим только, что в 1850 году было окончено последнее портовое сооружение, Потаповский мол, которым и завершилось строение порта, так как с тех пор и по настоящее время в порте производились только ремонтировки старых молов и пристаней и очистка гаваней. Хотя эта последняя обращала на себя особенное внимание одесского городского и главного начальства Новороссийского края, но, к сожалению, она не достигла своей цели, несмотря на значительные суммы, издержанные на выписку из-за границы землечерпальных машин и на покупку шаланд, баркасов и проч., и на то, что очистка производилась Строительным комитетом постоянно в продолжение нескольких лет, гавани видимо засорились и мелели, начали появляться банки у са-

¹ Упомянутое сочинение г. Скальковского.

мых входов, что крайне затрудняло движение судов и угрожало опасностью совершенного прекращения сообщения порта с морем. Это обстоятельство заставило прибегнуть к более решительным мерам, именно: ассигновать сразу на очистку гаваней более полумиллиона руб. сереб., завести новые землечерпальные машины с принадлежностями и отдать дело очистки в руки подрядчика. Но судьба как будто преследовала одесский порт. По заключенному с подрядчиком контракту, к очистке гаваней следовало приступить в 1861 году и окончить оную в течение 5 лет, значит, в настоящем году она должна была быть окончена. Не входя в подробности этой сложной операции, скажем только, что в 1863 году одною из землечерпальных машин, выписанных подрядчиком из Франции, было очищено небольшое пространство в карантинной гавани, но этот первый опыт показал, что в машинах необходимо сделать некоторые изменения и улучшения, которые и были приведены в исполнение в течение осени и зимы того же года. В следующем году машина была поставлена у входа в карантинную гавань, где она после успешной, но весьма кратковременной работы при набежавшем ночью шквале от NO — затонула. В начале настоящего года (1865) машина поднята и отведена в практическую гавань, чем и кончилась очистка одесского порта.

В заключение настоящего предисловия нам остается сказать несколько слов об улучшениях, которые будут сделаны в одесском порте в весьма близком будущем.

Из всех официальных данных, касающихся будущего улучшения порта, видно, что в последнее время система полумер, никогда ни к чему не ведущая, совершенно оставлена, и что заброшенный и забытый порт, наконец, выдвинут на первый план. В начале настоящего года вследствие усиленного ходатайства нынешнего новороссийского и бессарабского генерал-губернатора, генерал-адъютанта П.Е. Коцебу, правительство ассигновало на расширение и улучшение одесского порта капитал в 4 мил. 700 т. руб., из которого несколько сот тысяч будут отпущены в настоящем же году для первоначальных пробных работ. Затем объявлен конкурс между русскими и иностранными инженерами на составление проекта порта, с двумя премиями: одна в 8, а другая в 2 т. руб., по которому будут производиться все остальные портовые сооружения. Гидрографические исследования порта, начатые в 1860 г. и оконченные нами в прошлом году, напечатаны для всеобщего сведения на русском и французском языках, и мы надеемся, что эти исследования доставят значительное число необходимых данных для успешного составления проекта. Очистка гаваней тоже обра-

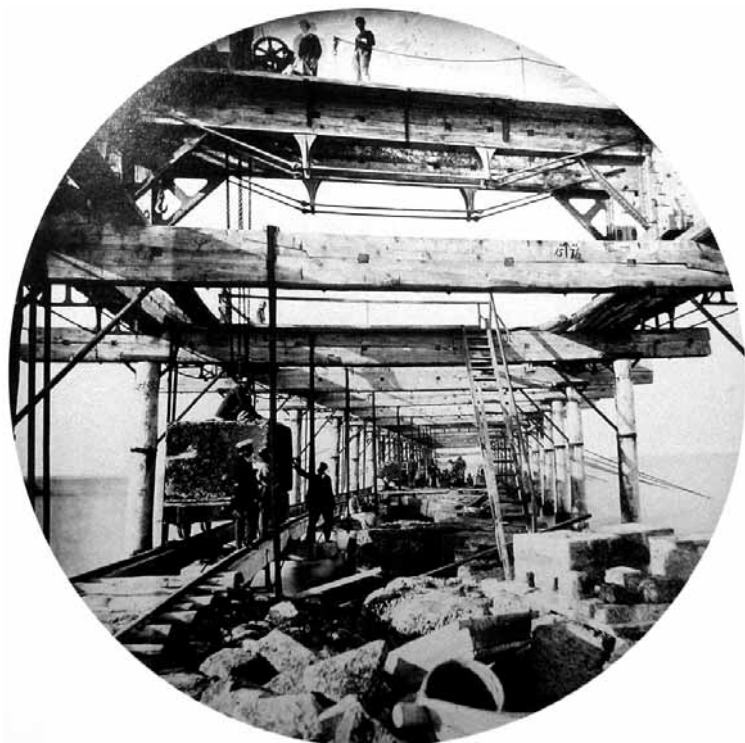


тила на себя особенное внимание главного начальства Новороссийского края. Контракт, заключенный в 1861 году, расторгнут, и ныне составляется проект об очистке гаваней на совершенно новых началах, причем обращено внимание на один весьма существенный недостаток прежнего проекта, недостаток, заключающийся в слишком малой глубине, до которой предполагено было довести очистку в гаванях. При обсуждениях об определении пределов очистки весьма справедливо пришли к убеждению, что при предположениях о расширении порта, прежде всего следует извлечь наибольшую пользу из существующих уже бассейнов: необходимо наименьшую глубину довести, по крайней мере, до 17-ти фут. Подобная очистка потребует, конечно, больших издержек, чем предполагавшаяся по прежнему проекту, но зато она принесет существенную пользу порту.

Нет сомнения, что пройдет довольно много времени, пока все сказанные предположения об улучшении одесского порта будут приведены окончательно в исполнение, и мы, конечно, будем весьма довольны, если нам придется познакомить читателей "Трудов" Статистического комитета с портом в его обновленном и улучшенном виде, теперь же постараемся сделать верное описание его современного состояния.

Портом вообще называется расположенный на берегу моря город, способный производить морскую торговлю, в более тесном же смысле, или, лучше сказать, в смысле чисто морском, портом называется некоторое более или менее значительное пространство моря и часть прилегающего к нему берега со всеми в них учреждениями и средствами, способствующими спокойной стоянке приходящих судов, быстрой их выгрузке и нагрузке, легкому исправлению повреждений и аварий, удобному снабжению судов водою и проч. Таким образом, всякая принадлежность всякого порта состоит, прежде всего, из некоторого пространства моря у самого берега, совершенно защищенного, естественно или искусственно, от всех опасных ветров и волнений, и в котором глубина воды всегда достаточна для свободного движения и безопасной стоянки судов, — такое пространство моря называют гаванью. Кроме того, весьма полезную, а иногда и необходимую принадлежность порта составляет рейд, которым вообще называется часть моря перед гаванью, где суда могут с большим или меньшим удобством стоять на якоре в ожидании благоприятных обстоятельств для выхода в море или для входа в гавань. Хорошим или надежным рейдом называется такой рейд, который имеет значительную, но вместе с тем умеренную и ровную глубину, хороший грунт, и достаточно защищен от ветров и волнения. Смотря по тому, насколько удовлетворяются эти условия, рейды бывают закрытые, открытые и опасные. Для военных портов рейд составляет необходимую принадлежность, так как он служит местом продолжительной стоянки значительного числа судов, и кроме того, на нем иногда совершаются одновременные движения целых эскадр; для коммерческих же портов, в которых движение производится большею частью поодиночке, по мере выгрузки и нагрузки, рейд не составляет особенной важности. Впрочем, это относится только к коммерческим портам вполне благоустроенным, то есть к портам, которых гавани не засорены, а имеют достаточную глубину, настолько обширны, что протяжение набережных пропорционально числу приходящих судов, и в которых имеются все средства к быстрой выгрузке и нагрузке; в противном случае, и для коммерческого порта рейд составляет необходимую принадлежность.

Одесский порт состоит из рейда, открытого и опасного, и двух искусственных гаваней, расположенных на юго-западном берегу обширного Одесского залива, который с северо-востока ограничивается высоким



и обрывистым мысом Е, а с юго-запада небольшим мысом Ланжерон. От мыса Е берег к западу постепенно понижается до лиманов Куяльницкого и Гаджибейского, разделенных между собою значительной возвышенностью (гора Жевахова), выдающеюся к стороне моря отвесным обрывом. Сказанные лиманы отделяются от моря Пересыпью, низменным песчаным берегом, который тянется к юго-западу, потом постепенно склоняется к югу и, наконец, быстро возвышаясь и круто поворачивая к юго-востоку, образует Одесский залив. От последнего мыса крутой и глинистый берег на расстоянии около шести верст направляется с небольшими изгибами к юго-юго-востоку до мыса Малый Фонтан, где имеется водопровод, снабжающий водою приходящие к одесскому порту суда. От Малого Фонтана берег тянется почти по меридиану, уклоняясь несколько к западу, до значительно выдающегося в море мыса Большой Фонтан, на котором находится одесский маяк, освещающийся катодиоптрическим

прибором Френеля 1-го разряда. Огонь этого маяка служит опознавательным пунктом для входа судов на одесский рейд.

Одесским рейдом мы будем называть весь Одесский залив, за исключением мест, близких к берегу, которые вследствие недостаточной глубины или дурного грунта не всегда могут служить надежной стоянкой для судов, и потому все, что нами будет сказано об Одесском заливе, будет одинаково относиться и к рейду одесского порта.

Одесским заливом называется все водное пространство, заключенное между очертанием берега и линиею, соединяющею мыс Ланжерон с мысом Е, которая служит пределом залива со стороны моря и представляет наибольшую его длину, равняющуюся 8 верст 200 саж. Если из середины этой линии восставим перпендикуляр и продолжим его до пересечения с берегом Пересыпи, то получим наибольшую ширину залива, равную 4 вер. 160 саж. От проведенного перпендикуляра ширина залива к мысам Е и Ланжерон постепенно уменьшается, так что Одесский залив представляет собою фигуру почти правильного полуэллипса. Длина береговой линии от мыса Е до мыса Ланжерон равна 14 вер. 300 саж. Площадь всего залива составляет 7,807,450 кв. саж., или 31 □ вер. 17,450 □ саж. Если из этой площади вычтем площадь всего прибрежного пространства, вплоть до линии 30-футовой глубины, то для площади собственно одесского рейда получим 2,643,215 □ саж., на которой могут совершенно свободно поместиться 1,000 судов средней величины. Для мореплавания Одесский залив не представляет никаких затруднений, так как в нем нет ни подводных, ни надводных опасностей, за исключением, впрочем, небольшой отмели у мыса Е, которая тянется от него к югу. В северной части залива, у Пересыпи, глубина от берега к середине изменяется весьма правильно и постепенно, так что линии равных глубин, от 5 до 30 фут, находясь в расстоянии одна от другой около 75 саж., направляются параллельно берегу и параллельно между собою, но далее, к мысу Е, правильность эта значительно нарушается, и у самого мыса глубина изменяется не постепенно, а беспорядочными скачками. Линия 30-футовой глубины, служащая пределом рейда со стороны берега, отстоит от мыса Е по направлению линии наибольшей длины залива в расстоянии 2,150 саж, от середины Пересыпи, по линии наибольшей ширины, в расстоянии только 380 саж.; далее к югу она снова удаляется от берега и от бульварной набережной по направлению бульварной лестницы отстоит в расстоянии 550 саж., после чего опять весьма быстро приближается к берегу, и у мыса Ланжерон проходит в расстоянии только 220 саж. В этом же месте глубина изменяется весьма

быстро и неправильно, а морское дно местами усеяно небольшими возвышениями, происшедшими как от частых обвалов глинистого берега, так и от выбрасываемого судами балласта.

Грунт одесского рейда преимущественно мягкий ил с песком и ракушкой, это самый лучший грунт для стоянки судов, но, к сожалению, во многих местах под верхним его слоем залегает весьма густой ил и отчасти глина до того вязкие, что необходимо время от времени приподнимать якорь, в противном случае представляется возможность потерять его. Это обстоятельство делает одесский рейд беспокойным, а иногда и опасным для стоянки судов.

Одесский залив открыт с моря всем ветрам от NO через O SSO-га, а от этого последнего, чрез S до NW, защищен возвышенным берегом, который идет от мыса Большой Фонтан до Одессы и далее до Гаджибейского лимана; от NW до NO залив хотя и защищен берегом, но ветры, дующие из ущелий лиманов и с пологого берега Пересыпи, бывают довольно беспокойны для судов, стоящих на рейде, и еще более для тех, которые помещаются в карантинной гавани. Самые опасные ветры для стоянки судов на одесском рейде, все ветры, дующие от ONO чрез O до S, в особенности опасен последний, который, проходя через все море, разводит огромное волнение. Восточные ветры преимущественно дуют осенью и зимой, когда они бывают особенно упорны и продолжаются иногда по целым неделям. Большая часть судов, приходящих к порту, за недостатком места в гавани помещаются на рейде, и не имея возможности при восточных ветрах выйти в море, отстаиваются на нескольких якорях; при продолжительных свежих ветрах, которые часто дуют с силою урагана, многие суда срываются с якорей и выбрасываются на берег или разбиваются о молы. Редкий год обходится, чтобы на одесском рейде не произошло нескольких крушений. Он по справедливости почитается одним из самых беспокойных и опасных рейдов.

Одесский порт имеет две гавани, из которых одна, большая, называется Карантинною, а другая Практическою. Названия эти, однако, нисколько не выражают действительного значения гаваней, и даны им, кажется, только потому, что Одесса имеет сообщение с восточными странами, а известно, что все подобные порты обыкновенно разделяются на две части: Практическою, в которой помещаются суда, приходящие из безопасных мест, и Карантинною, в которой должны останавливаться только суда, приходящие из мест неблагополучных, то есть суда, приходящие с заразительными болезнями. Но вся одесская заграничная торговля происходит

исключительно в карантинной гавани, в которой вследствие ее значительной глубины помещаются все большие иностранные суда, парусные и паровые, а также большие русские пароходы; в практической же гавани, в которой глубина слишком мала, могут стоять только наши небольшие каботажные суда и незначительных размеров пароходы. Таким образом, карантинная гавань служит местом стоянки как для судов, приходящих из безопасных мест, так и для судов, приходящих из мест неблагополучных. Конечно, заграничные суда, приходящие в карантинную гавань, в случае какой-нибудь серьезной заразной болезни все одинаково выдерживают карантин, но при этом встречается то важное неудобство, что суда, получившие практику, то есть окончившие карантин, принуждены помещаться в одной и той же гавани и в весьма близком расстоянии с судами, еще выдерживающими карантин; кроме того, при действии карантина сообщение гавани с городом или совершенно прекращается, или делается весьма затруднительным, а это имеет весьма невыгодное влияние на торговлю, и потому-то весьма желательно, чтобы при предстоящем улучшении порта было обращено внимание на этот недостаток, и чтобы карантинная гавань была совершенно отделена от практической, подобно тому, как это предполагалось сделать по проекту Де-Волана, о котором мы выше говорили.

Карантинная гавань одесского порта ограждена двумя молами, из них больший, обращенный к морю и называемый Карантинным, основанием своим упирается в высокий берег, на котором расположены здания карантин и упраздненная крепость. От берега в море мол направляется ломаной линией, состоящею из нескольких колен, построенных в различное время. Длина мола, считая по внешней его стороне, равняется 377 саж.; ширина при основании, у самого берега, около 120 саж., далее же мол постепенно сужается, и на расстоянии 70 саж. от берега, считая по набережной мола, ширина его равна 50 саж. Часть этого пространства мола занята различными зданиями, казенными, частными и городскими, то есть принадлежащими городу, и которыми распоряжается городская Дума; в расстоянии 20 саж. от набережной и параллельно к ней тянется довольно длинная и весьма ветхая казарма карантинных служителей, в которой кроме служителей помещаются канцелярия и квартира помощника капитана над портом, а также харчевня и еще какие-то заведения. Между казармой и внешнею стороною мола находится значительное число беспорядочно разбросанных домиков с деревянными сараями и навесами, в которых производится починка гребных судов и рангоута, делаются плоты

и проч., здесь же устроена бойня для скота, а в десяти шагах от нее поставлено отхожее место на сваях мола, над водой, но давно уже находящееся в полуразрушенном состоянии. Так как одесский порт вообще не имеет мостовых, то осенью и вообще во время сильных дождей описанное пространство представляет собою чрезвычайно грязный закоулок, в котором не только пройти, но и проехать нельзя без особенных затруднений. Впрочем, в сказанное время весь карантинный мол представляет сплошное болото грязи. На оконечности первого колена мола стоит кухня судовщиков, в которой приготавливают пищу все стоящие в гавани суда, так как иметь огонь на самих судах строго воспрещается. В этом месте мол имеет ширину около 30 саж., далее же он еще сужается, и ширина последнего его колена равна 20 саж.; вдоль этого колена в расстоянии 3-4 саж. от внешней стороны мола построена каменная стена с целью защитить суда от волнений, остальное пространство мола, шириною около 15 саж., было бы вполне достаточно для проезда экипажей и провоза товаров, если бы вдоль стены не помещался довольно длинный ряд построек Русского общ. П. и Т., служащих складочными местами угля, грузов и проч. Последнее колено карантинного мола представляет единственное место в гавани, где большие суда и пароходы могут подходить вплотную к набережной и выгружать товары прямо на мол, и потому здесь бывает самое большое скопление экипажей и подвод с грузами, а между тем место так узко, что не только два экипажа не могут разъехаться свободно, но и один не всегда может пробраться. Голова карантинного мола состоит из полукруговой площади, посредине которой стоит Воронцовский маяк.

Другой мол карантинной гавани, Платоновский, состоит из двух колен, общая длина которых равна 170 саж., ширина последнего колена 12 саж. Этот мол исключительно служит для загрузки хлебом мелкосидящих судов и подвозных лодок. Берег между карантинным и Платоновским молами на протяжении 350 саж. укреплен сваями и называется Бакалейною набережной, вдоль которой ныне проходит временная ветвь железной дороги. Между различными зданиями, принадлежащими карантину и таможене, на этой набережной замечателен домик капитана над портом, как по своему оригинальному виду, так и по чрезвычайной ветхости, — он до того ветх, что удерживается от окончательного разрушения только бесчисленным множеством деревянных подпор. На конце набережной, у самого Платоновского мола, находится агентство Р.О.П. и Т. и временная станция железной дороги. С внешней стороны Платоновского мола построен в недавнее время для небольших пароходов эллинг, ма-

ло заслуживающий этого названия — эллинг, впрочем, принадлежит частному лицу; здесь же проходит водосточная труба, несущая все нечистоты города прямо ко входу в гавань, а потом и в самую гавань.

Площадь карантинной гавани равняется 52,527 кв. саж. Длина всех бережных 770 с., из которых только 270 с. действительных, остальная же часть по мелководию недоступна для судов. Глубина в гавани изменяется от 4 до 21 фута, последняя замечается только у головы карантинного мола, от которой вдоль последнего колена мола и несколько далее глубина постепенно уменьшается до 15 фут. Суда обыкновенно помещаются в небольшом пространстве шириною около 50 с. вдоль этой части мола и стоят в несколько линий, вплотную одно к другому, все же остальное пространство гавани занято подвозными лодками и несколькими мелко сидящими пассажирскими пароходами. Хотя вход в карантинную гавань весьма широк, более 150 с., но большая его половина, от карантинного мола, обыкновенно бывает запружена судами, так что небольшие пароходы, имеющие стоянку внутри гавани, при входе в оную всегда придерживаются Платоновского мола, и потом идут между рядом судов и подвозных лодок по так называемому фарватеру, замечательному тем, что на нем находится банка, к которой пароходы часто притыкаются, а иногда и на мель становятся. У оконечности карантинного мола имеется отмель из наносного песка и щебня, не позволяющая судам подходить к самому молу, а у головы того же мола, впереди входа в гавань, другая отмель, тоже из наносного песка и щебня, для обозначения которой поставлена в расстоянии 50 с. от головы красная вежа на N от маяка.

Одесса ведет торговлю гораздо более отпускную, чем привозную, именно, отпуск простирается до 25 мил. и более пудов, между тем как привоз не превосходит 5 миллионов, и потому груз большей части судов, приходящих в карантинную гавань, преимущественно состоит из балласта (мусор, песок, камни и проч.), часть которого суда обязаны выбрасывать за несколько миль от рейда, именно у мыса Большой Фонтан, а остальную часть выгружать в гавани на подвозные лодки. К сожалению, балласт, служащий одною из причин засорения как гаваней, так и рейда, никогда не выгружается по предписанным правилам: суда становятся где им угодно и выбрасывают балласт не только вблизи рейда, но и на самом рейде; в самой гавани выгрузка балласта производится весьма неаккуратным образом: обыкновенно к судну подходит подвозная лодка, в которую с верхней палубы судна сыпят балласт, причем немалая часть его падает прямо в воду, потом лодка тянется к набережной, где балласт выносится из нее с по-

мощью носилок, а при этом он неизбежно рассыпается, падает в воду и засоряет гавань у набережных, чему ясным доказательством может служить дно гавани у бакалейной набережной; наконец, есть причины думать, что некоторые шкипера не стесняются выбрасывать балласт, конечно, тайным образом, прямо с судов в воду, не ожидая подвозных лодок. Все это в заграничных благоустроенных портах почитается святотатством, посягательством на общественное благосостояние и строго преследуется, у нас же смотрят на это довольно равнодушно, что, конечно, происходит оттого, что преследовать подобного рода преступления нет никаких средств, а между тем одна из важнейших потребностей одесского порта именно заключается в хорошей системе выгрузки балласта в гавани и в строгом наблюдении, чтобы он не выбрасывался на рейде.

Положение карантинной гавани относительно опасных морских ветров довольно невыгодно. Она вполне защищена главным своим молот только от одного SO, прочим же ветрам и производимым ими волнениям более или менее доступна. Вход в гавань направляется на ONO, направление, совпадающее с весьма опасным и в осеннее время господствующим ветром, оно крайне невыгодно и делает одну половину гавани совершенно неспособною, а другую весьма беспокойную для стоянки судов. Хорошо еще, что вход в гавань довольно широк, в противном случае при свежих восточных ветрах войти в нее было бы совершенно невозможно. Года три тому назад было предположение сузить вход в гавань продлением Платоновского мола по его существующему направлению, но к счастью, проект этот не был приведен в исполнение. Сузить вход можно и должно, но только тогда, когда будет продолжен карантинный мол и когда, таким образом, вход будет защищен от опасных восточных ветров.

Практическая гавань одесского порта состоит из трех молот: военного, Андросовского и Потаповского, образующих почти правильную фигуру, близко подходящую к квадрату. Главный мол, военный, состоя из значительного числа колен, имеет вид дуги круга весьма большого радиуса и направляется на N. Общая ширина его равняется 20 саж., расстояние же внутренней стороны мола, или набережной, от стенки, предохраняющей суда от брызгов волнения, составляет около 12 с. Близ оконечности мола, так же, как и в карантинной гавани, имеется здание Р.О.П. и Т. для склада угля, а агентство этого общества находится при самом основании мола и занимает весьма значительную площадь в порте; рядом с агентством стоит дом, в котором помещается канцелярия капитана над портом. От корня военного мола к NW на протяжении около 200 с. берег одет свая-

ми и называется практической набережной, на которой находится небольшой шлюпочный сарай и элинг для мелко сидящих пароходов и барж, принадлежащий подрядчику по очистке одесских гаваней. Другой мол, Андросовский, составляет прямой угол с сказанною набережной, длина его 215 с., а ширина слишком мала, только 3 с., чрез что он не может служить пристанью для выгрузки и нагрузки товаров; впрочем, в настоящем году приступлено к его уширению. К концу Андросовского мола примыкает почти под прямым углом третий мол, Потаповский, ширина которого еще менее Андросовского мола, а длина равняется 132 с.; своею оконечностию он составляет с головою военного мола вход в гавань шириною в 32 с. Направление этого входа (OSO) еще более невыгодно, чем направление входа в карантинную гавань, так как он открыт всем опасным ветрам от NO до OSO включительно. При столь невыгодном направлении входа чрезвычайно малая его ширина составляет главную причину неудовлетворительности практической гавани, в которой при свежих восточных ветрах стоянка судов бывает гораздо менее безопасна, чем на открытом рейде. При входе в гавань волнения, встречая с одной стороны голову Потаповского, а с другой стороны голову военного мола и отражаясь от них, производят столь жестокою толчею, что вход в гавань в самые критические минуты для парусных судов делается совершенно невозможным, а для паровых весьма опасным и сопряженным с риском быть разбитыми об один из молв. При свежих восточных ветрах волнения в самой гавани бывают столь велики, что суда разбиваются о собственные свои якоря. Вообще практическая гавань весьма мало удовлетворяет своему назначению. Наибольшая глубина в ней 11 ф., и это только у самого входа, далее же, вдоль военного мола 8, 7 и 6 ф., а в остальном пространстве гавани еще менее; вдоль большей части Андросовского мола глубина 5 и 4, а вдоль практической набережной 1 1/2 и 1 ф., так что при большом падении уровня воды, по крайней мере, четверть пространства гавани осушается.

Площадь практической гавани заключает в себе 39,974 кв. саж.; длина всех набережных 758 с., из которых только 170 с. действительных. Суда помещаются вдоль военного мола, и за недостатком места располагаются в четыре, а иногда и в пять рядов, часто заграждая собою вход в гавань. Пароходы, совершающие рейсы в Крым и имеющие осадку от 9 до 10 ф., останавливаются обыкновенно при входе в гавань, у оконечности военного мола, а меньшие пароходы, совершающие рейсы в Николаев и Херсон, у пристани агентства, они так же, как и в карантинной гавани, проходят

к пристани по так называемому фарватеру, на котором также имеется небольшая банка. Обе эти банки произошли от действия кругового течения, постоянно существующего в гаванях, о котором нами будет сказано ниже.

Между военным и Платоновским молами идет Бульварная набережная, на протяжении около 400 с. Пространство между ею, молами военным, карантинным и линией, соединяющею головы этих молов, более пространства обеих гаваней взятых вместе; оно имеет все данные, чтобы сделаться лучшею гаванью одесского порта, для чего следует только, продлив карантинный мол на NNO, заворотить его к NW, а от головы военного вывести колено на O или ONO. Нужно надеяться, что составители нового проекта порта воспользуются этим пространством, которое уже теперь представляет собою почти готовую гавань.

Находя излишним входить в настоящей статье в подробное изложение гидрографических исследований одесского порта, которыми мы занимались в течение последних двух лет, представим здесь только результаты, к которым привели нас эти исследования относительно течений, волнений и вообще причин обмеления одесских гаваней.

Одесский залив, не принимая в себя никакой реки и совершенно отделенный в настоящее время от лиманов Гаджибейского и Куяльницкого широкою пересыпью, не имеет никаких источников течения, которое поэтому может происходить в нем только от внешних, посторонних причин, и действительно, течения в заливе существуют и происходят исключительно от течений близлежащих рек Днепра и Днестра и от ветров. Несмотря на то, что течение первой из сказанных рек иногда простирается до 5-ти миль в час у устья и до 3-х у оконечности Одесской банки, отстоящей от Одессы на 12 миль к O, в самый Одесский залив это течение достигает весьма ослабленным и не превосходит $3/4$ мили в час; течения же, происходящие от действия Днестра и ветров, бывают еще менее, так что, принимая в соображение все обстоятельства, обуславливающие течения в Одесском заливе и различные их скорости, можно принять для средней скорости течения при свежих ветрах величину равную $1/2$ итальянской мили в час, а при средних и тихих $1/4$ мили в час, что составляет около 5 дюйм. в одну секунду. Скорость этого последнего течения так ничтожна, что оно может передвигать только самый мелкий песок, и то при возмущенном состоянии воды, поднимать же частиц грунта со дна оно не в состоянии, и потому-то при тихой погоде и спокойном состоянии моря существующие течения в заливе не имеют никакого влияния на обмеление гаваней одесского порта. Что касается до свежих ветров, то течения в совокупнос-

ти с волнениями оказывают ощутительное влияние на обмеление, которое делается очевидным при ветрах от О и SO. Производимые этими ветрами волнения, размывая глинистый берег, лежащий к югу от карантинной гавани и поднимая самые частицы морского дна, приводят воду залива в чрезвычайно мутное состояние, которая у самого берега иногда обращается в совершенный раствор глины. При таком возмущенном состоянии воды течения с легкостью влекут наносы в залив, к голове карантинного мола, и далее к Пересыпи, до которой, однако, доносится только весьма мелкий песок, а у головы карантинного мола осаждается крупный песок и гравел, составляющий материал привозимого иностранными судами балласта. Многие полагают, что главная причина обмеления как одесских гаваней, так и всего залива, заключается в днепровском течении, которое будто бы, войдя в залив у мыса Е, круто поворачивает к N, потом идет вдоль всего берега залива к W, далее снова заворачивает, направляясь к S и увлекая за собою речные пески, засоряет сначала залив, а потом и гавани. Не приводя здесь множества доказательств неосновательности этого мнения, мы скажем только, что наносы из Днепра при больших волнениях, конечно, достигают Одесского залива, но что оне, прежде всего, перехватываются отмелью, идущей от мыса Е к югу, до Пересыпи же и гаваней достигает только самый мелкий песок, чему ясным доказательством служит, между прочим, тот факт, что отмель у мыса Е в течение последних 30-ти лет весьма значительно увеличилась, между тем как берег Пересыпи несколько не обмелел.

В самых гаванях течение, как уже было сказано, имеет движение круговое, то есть оно всегда входит в гавань у головы одного из молв, составляющих вход, движется вдоль ближайшего мола, не достигая, однако, мелководных мест, поворачивает около середины гавани и выходит из нее у головы другого мола. В практической гавани вследствие чрезвычайной узкости ее входа явление это весьма заметно и может быть легко наблюдаемо с головы одного из молв. Нет сомнения, что наносы, влекомые в гавань при возмущенном состоянии воды, задерживаются в ней различными препятствиями и уже не выносятся обратным течением.

В заключение настоящего краткого описания одесского порта нам остается сказать несколько слов об одном довольно важном его недостатке, состоящем в его замерзании, которое преимущественно происходит оттого, что вода Одесского залива вследствие близости рек Днепра и Днестра иногда делается, в особенности на поверхности, почти пресною, и вообще имеет мало свойств чистой морской воды. Определить время замерзания



и вскрытия Одесского залива и температуру, при которой совершаются эти явления, весьма трудно, так как оне зависят от совокупности всех метеорологических обстоятельств, преимущественно же от продолжительности и силы морозов; можно сказать только, что замерзание и вскрытие как всего залива, так и гаваней, вообще происходит в пределах метеорологической зимы, то есть замерзание происходит в начале декабря, а вскрытие в конце февраля, но часто период этот бывает гораздо менее, а иногда залив вовсе не замерзает. При очень сильных морозах залив покрывается сплошным льдом, с одной стороны до мыса Е и далее к Днепру, с другой до мыса Большой Фонтан и на необозримое пространство в море; но подобные замерзания случаются весьма редко, обыкновенно же льдом покрываются только гавани и рейд, и притом весьма тонким, который почти нисколько не препятствует судам иметь сообщение с портом, собственно с карантинною гаванью. Что касается до практической, то она по своей недостаточной глубине замерзает на более продолжительное время, чем карантинная, но так как в ней производится торговля исключительно внутренняя и преимущественно с приречными портами, которые сами замерзают, то сообщение с этою гаванью прекращается само собою на все время, пока вскрыются реки, и потому-то при выводе заключения о средней продолжительности замерзания одесского порта нами приняты в соображение только карантин-

ная гавань и рейд. Впрочем, особенный интерес представляет не общая продолжительность замерзания порта, а время, в продолжение которого прекращается с ним сообщение. Выше было уже сказано, что тонкий лед, обыкновенно покрывающий карантинную гавань и рейд, почти нисколько не препятствует движению судов, но кроме того, весьма часто случается, что лед после первого своего образования совершенно уничтожается на более или менее продолжительное время, а потом снова появляется. Так, в прошлом 1864 году, хотя первый лед образовался 5 декабря, а последний совершенно исчез только 24 февраля, но в продолжение этого периода времени сообщение с портом прекращалось только на 12 дней, причем карантинная гавань шесть раз покрывалась льдом и столько же раз совершенно освобождалась от него. В нижеследующей таблице, составленной на основании официальных данных и собственных наших наблюдений, показаны: число пришедших и отшедших судов в период времени от первого замерзания до последнего вскрытия, и число дней, в продолжение которых совершенно прекращалось сообщение в портом.

Годы	Время		Число пришедших и отшедших судов	Сколько времени не было сообщения с портом
	Первого замерзания	Последнего вскрытия		
1858	Декабря 12	Января 14	113	4 дня
1859	Января 6	Февраля 25	188	0
1860	Декабря 20	Января 25	65	17
1861	Декабря 1	Марта 7	369	32
1862	Ноября 20	Февраля 19	302	20
1863	Декабря 22	Марта 3	237	27
1864	Декабря 5	Февраля 24	270	12
Среднее число				16

Из этой таблицы видно, что влияние замерзания на сообщение с портом бывает вообще довольно ничтожно, и что поэтому недостаток одесского порта, происходящий от замерзания, далеко не столь важен, как обыкновенно о нем думают.

Иллюстрации: Odessa Memories. University of Washington Press, Seattle and London