

Муниципальное образование городской округ «Город Южно-Сахалинск»
Муниципальное автономное общеобразовательное учреждение
Гимназия №3 г. Южно-Сахалинска

ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ РАБОТА

По направлению: «Экологическое просвещение»

На тему: «Заброшенная жемчужина Сахалина Маяк Анива»

Выполнил:

Яковлев Степан
ученик 4 «В» класса

Руководитель:

Чопова Ольга Олеговна
учитель начальных классов
высшая категория

**г.Южно-Сахалинск
2021 г.**

Введение



*Я тихий и нетленный,
Туман мне друг степенный,
Во мне гуляет ветер и слегка
Бушует в окнах сила,
Бурлящая, с залива,
Об острые, как бритва, берега.
И в освоении мира,
Я был огнем факира.
Угасли механизмы на века,
В молчании разрушаясь,
Под крик насыщенных чаек
Чуть слышно билось сердце маяка.
И верил, что заброшен,
И со счетов он сброшен.
Теперь и сам себе смотритель, и
слуга...*

Д. Аттыкова

Я родился и живу в г. Южно-Сахалинске Сахалинской области. Люблю свой остров, много путешествую по историческим и памятным местам моего родного края. Поэтому свою исследовательскую работу я решил посвятить историческим местам родного острова.

Цель работы: изучение истории родного края, сохранение исторической памяти и развитие интереса к уголкам малой Родины.

Задачи:

- собрать и изучить информацию по истории маяков острова;
- собрать и изучить информацию по истории одной из главных достопримечательностей Сахалинской области – маяке Анива;

Актуальность работы: в настоящее время все больше внимания уделяется изучению родного края, много людей путешествует в своем регионе изучая исторические места, поэтому моя работа посвящена одному из уникальных сооружений Сахалинской области, занесенному в перечень семи чудес острова – маяку Анива.

Объект исследования: история маяка Анива с момента установки и до наших времен.

Предмет исследования: маяк Анива.

Методы исследования:

- сбор информации во всемирной сети Интернет;
- изучение и анализ информации;
- обработка информации
- опрос людей, посетивших маяк Анива;

1. Сахалин – он на свете такой один

Сахалинская область – это единственный в стране регион, расположенный на 87 островах и включает в себя остров Сахалин, прилегающие к нему острова Уш, Зенковича, Монерон, Тюлений и две гряды Курильских островов (Малой и Большой).

Сахалин - остров у восточного побережья Азии. Входит в состав Сахалинской области. Крупнейший остров России. Омывается Охотским и Японским морями. От материковой Азии отделён Татарским проливом (в самой узкой части - пролив Невельского — имеет ширину 7,3 км и замерзает зимой) от японского острова Хоккайдо — проливом Лаперуза.

Название «Сахалин» происходит от маньчжурского названия реки Амур — «Сахалиян-Улла», что в переводе означает «Скалы чёрной реки» — название это, напечатанное на карте, было ошибочно отнесено к Сахалину, и в дальнейших изданиях карт печаталось уже как название острова.

В 1805 году российское судно «Надежда» под командованием И. Ф. Крузенштерна исследовало большую часть побережья Сахалина, однако обойти Сахалин кругом не удалось, и вопрос о том, является ли Сахалин островом или полуостровом, оставался нерешённым. В 1808 году японские экспедиции доказали, что Сахалин является островом. Долгое время на разных картах Сахалин обозначали либо островом, либо полуостровом. Только в 1849 году экспедиция под командованием Г. И. Невельского поставила окончательную точку в этом вопросе, пройдя на военно-транспортном корабле «Байкал» между Сахалином и материком. Этот пролив впоследствии был назван в честь Невельского[4].

Южная часть острова Сахалин, входившая в состав Японской империи с 1905 по 1945 годы носила название Карафутто(Префектура Карафутто) В состав Карафутто входил и остров Монерон площадью около 30 км², имевший японское название Кайбато. Карафутто имело важнейшее экономическое и стратегическое значение для становления Японской империи.

Японское название острова – Карафуто - восходит к айнскому выражению «камуй-кара-путо-я-мосир», что означает «земля бога устья». В современной Японии чаще используется название Сахарин, являющееся транслитерацией русского названия.

Аборигены Сахалина и низовий Амура - нивхи - называют остров Ых-миф.

2. Маяки Карафуто

История Сахалина, как и других островов, тесно связана с мореплаванием. С начала освоения Сахалина здесь проходил морской путь, крайне сложный, о подводные скалы разбился не один корабль. И после образования губернаторства Карафуто на южной части острова в 1905 г. японская империя начала активно создавать не только социальную и производственную инфраструктуру острова, но и осваивать морские просторы Южного Сахалина: еще не закончились боевые действия на острове, когда судну «Мусаши» было приказано приступить к промерам и описи берегов возле мыса Ниси-Ноторо (м. Крильон). Чтобы хоть немного обезопасить прохождение судов в прибрежных водах, из-за часто гостивших туманов, ветра, морских течений, штормовых волн, дождей и снега руководители префектуры Карафуто решили построить маяк.

Так было положено начало навигационной и маячной деятельности в японском Карафуто.

Маяк – это высокая башня с сигнальными огнями на берегу моря или на острове для ориентации проходящих судов. «Маяк» - это кто-либо или что-либо, указывающее путь к чему-либо, являющееся символом передового, прогрессивного, символ, эмблема надежды.



Несмотря на это каждый маяк индивидуален, имеет свое имя, историю, характер.

Первым навигационным знаком, поставленным японцами, был бакен с колоколом, установленный восточнее скалы Ниджэган (Камень Опасности) в 1906 году. Однако из-за постоянного восточного течения скоростью до 4-5 узлов, наблюдаемого в проливе Лаперуза, бакен часто сносило в сторону. Поэтому в 1913 году на скале была построена бетонная башня высотой 18 метров с автономным маяком, рядом с ней - туманный колокол.



В 1914 году на мысе Хиноде-Бана (Обсервации) на восточном берегу острова Кайбатоо (Монерон) была построена 4-угольная маячная башня. Она была так соединена единым коридором с помещениями для обслуживающего персонала, сирены, дизельной и метеостанции, что получался замкнутый комплекс жилых и хозяйственных построек, идеально приспособленный для островного климата с его ветрами и буранами.

Подобный комплекс в том же году был построен на мысе Сони (Кузнецово) на юго-западном побережье полуострова Крильон. Освещение южной части Татарского пролива закончилось с постройкой в 1919 году маяка на мысе Киннуси (Лопатина).

В 1930-40-е годы на Южном Сахалине были построены маяки на мысах Тонин (1935), Слепиковского, Ламанон (1940). В августе 1937 года инженером Уэно Сададзири был поставлен временный маяк на мысе Кита-Сиретоко (Терпения). Все маяки были устроены по единой схеме - круглая маячная башня соединена коридорами со вспомогательными и жилыми помещениями. На маяках, рассчитанных на длительную автономность, применялась система сбора дождевой воды для пищевых и технических нужд. На крышах были устроены водосточные канавки, по которым вода, проходя через фильтры, собиралась в подземные бетонные емкости.

Первоначально оптическая система японского производства диаметром 600 мм оснащалась керосинокалильными, затем ацетиленовыми горелками, впоследствии замененными электрическими лампами. Вращение осветительного аппарата осуществлялась при помощи часового механизма.

Самый оригинальный технический проект был использован при строительстве маяка на мысе Анива.

На южной оконечности острова Сахалин, у самого стыка двух морей – Охотского и Японского - есть загадочное место, куда, несмотря на всю его внешнюю суровость и нерадушие, пытаются попасть сотни туристов со всего мира. Здесьние каменистые скалы, о которые бьется высокая волна, так не похожи на знаменитые курортные пляжи, а колючие ветра имеют мало общего с освежающим океанским бризом. Зато тут царит дух приключений и романтики!

От центральной России эту точку на карте разделяют 10 тысяч километров и восемь часовых поясов. Но и это ещё не всё: всем, кто отважится добраться до маяка Анива, предстоит ещё плыть морем либо шагать труднодоступными горными тропами с рюкзаком за плечами. Те,

кому сегодня посчастливилось добраться до мыса Анива и одноименного маяка на нем, могут смело вообразить себя настоящим морским волком!

Вот и я посетил это невероятное место, о котором хочется рассказать, поделиться историей, фотографиями и эмоциями своими и других людей, которым посчастливилось побывать на маяке.

2. Маяк на краю земли ...



Маяк Анива — это визитная карточка нашего острова, ничего подобного на свете просто нет. Это один из самых труднодоступных маяков не только нашего острова, но и всей России. Работая на дизельном топливе и солнечных батареях, маяк почти 70 лет спасал морские суда от гибели у каменистых берегов.

С начала освоения Сахалина здесь проходил морской путь, крайне сложный. О подводные скалы разбился не один корабль, прежде чем руководители префектуры решили построить маяк.

Заброшенный сейчас маяк Анива был построен в 1939 году на мысе Анива, на скале Сивучья. С 1939 по 1946 год носил название Маяк мыса Нака-Сиретокомисаки в переводе означает «на краю земли». В эти гиблые места предпочитали не соваться даже местные аборигены — айны, будучи уверенными в том, что мыс в Анивском заливе обогнуть по морю нет никакой возможности. Кораблей здесь действительно из года в год разбивалось немало, — туманы, сильные течения, подводные камни...

Автором проекта был инженер Синобу Миура, выпускник технического колледжа префектуры Канагава; стоимость постройки составила 600 000 иен и заняла чуть больше двух лет: с июня 1937 по октябрь 1939. Впоследствии его детище назовут чудом инженерной техники, а самого мастера — гениальным, поскольку возводить подобные высотные башни в столь труднодоступных, крохотных уголках суши еще никому не удавалось.

Круглая бетонная башня в цвет окружающих скал с небольшой боковой пристройкой, вписанной в овальное основание, поднялась на 31 метр, а высота света 40 метров над уровнем моря.

Башня имеет 9 этажей. На цокольном этаже располагались дизельная и аккумуляторная. Первый этаж с пристройкой занимали кухня и продовольственный склад, второй — радиорубка, аппаратная и вахтенная. В третьем, четвертом и пятом этажах башни были жилые комнаты, рассчитанные на 12 человек. Круглые окошки-иллюминаторы, две пары двухъярусных коек и небольшие ниши для личных вещей — вот и все внутреннее убранство этих комнатушек. Шестой этаж был отдан под кладовую. На седьмом находились механизмы пневматической сирены: ее рупор был установлен прямо на крыше эркера. Выше — склад горючего. На последнем, девятом этаже был вращательный механизм оптической системы.

Осветительный аппарат вращался в чаше, наполненной 300 килограммами ртути, она использовалась в качестве подшипника. Его приводили в движение механизм наподобие часового. Внутри винтовой лестницы, ведущей до самого верха башни, проходит труба. Там была подвешен маятник — гири весом 270 килограммов, заводимый каждые три часа для движения оптической системы. После этого маятник должен был заводиться систему заново.

Маяк принадлежал к третьему классу: длина фокуса его линзы составляла 500 мм, диаметр — 1000 мм; имелся наутофон.

Маяк Анива стал самым сложным техническим сооружением на всем Сахалине и одним из интереснейших достижений мировой практики маячного строительства того времени. Сложность заключалась в том, что все строительные материалы приходилось доставлять кораблем в условиях беспокойного моря. Ни причала, ни склада на скале построить не удалось. Доставку строительных грузов выполняло единственное судно маячного департамента Японии «Рошу-мару», занимавшееся обслуживанием и обеспечением строительства маяков. Это был бывший пароход обществ Китайско-Восточной железной дороги «Аргунь», захваченный японцами в корейских водах в январе 1904 года. Этот пароход был потоплен в октябре 1942 года артиллерийским огнем американской подводной лодки.

Рабочим также негде бы жить. Поэтому весь материал необходимо было сразу же встраивать в конструкцию маяка. Источника воды на скале также не было, и строителем приходилось надеяться на милость моря, которое в одночасье могло отрезать их от цивилизации на несколько дней.

После окончания строительства уменьшенная копия маяка была преподнесена в дар императору Японии Хирохито как символ преодоления невероятных трудностей, с которыми пришлось столкнуться строителям.

Во время войны маяк не действовал. После окончания войны и возвращения южной части острова Сахалин в состав СССР извещением мореплавателям было сообщено о вводе в действие маяка Анива.

С окончанием Второй Мировой войны в Тоёхару (Южно-Сахалинск) вошли советские войска, и вся инфраструктура, созданная на острове японцами, подверглась жесткой инспекции.

Значительную часть в целях безопасности взорвали или разрушили, но маяк Анива оставили. И уже советские вахтенные несли службу на удивительном маяке, который служил исправно и улучшений не требовал: единственная перемена за несколько десятилетий – японские оконные рамы, пришедшие в негодность, заменили на отечественные и в 1968 году третий этаж был укреплен бетонными блоками.

Новый этап наступил в 90-е годы: военные приняли решение установить на маяке автономную компьютеризированную радиоизотопную систему питания и снять с вахты постоянный персонал (система могла работать без вмешательства человека до 30 лет).

Но в 2006 году все ценное оборудование с объекта было вывезено, а маяк потух навсегда.

Без контроля и заботы объект быстро пришел в запустение: волны разбивали нижние окна, ветер вышибал двери, соленые туманы вызывали коррозии, а остатки оборудования растащили люди, которым на бесхозном маяке никто не мешал.

Президенту Русского географического общества Сергею Шойгу была направлена петиция, требовавшая защитить маяк Анива, как исторический памятник. По официальным заявлениям реконструкция маяка должна была начаться в 2015 году, но по состоянию на 2021 год работы так и не были начаты. Анивский маяк сегодня - это грустное чудо инженерной техники, стоящее на балансе гидрографической службы Тихоокеанского Флота и по документам проходящее как имущество Министерства обороны, с 2006 года заброшено хозяевами. За ним никто не следит, уникальный объект методично добивают тайфуны, вандалы и беспощадное время.



Разграбленный и потухший Анивский маяк и сегодня манит любителей путешествий. Но к жемчужине трудно подступиться, добраться к нему можно только водой, по берегу может просто не получиться. Да и на лодке подойти не просто: течения здесь сильные, дно изобилует каменистыми банками и отмелями. Но захватывающие виды и встречающиеся по пути косатки оставляют самые яркие впечатления.

3. Впечатления туристов и мои эмоции

Стремящихся увидеть любителей экстрима не останавливает ни полуторачасовая болтанка по волнам на надувном катамаране, ни специфический запах «птичьего базара», укутавший мыс, ни разруха и тлен, царящие внутри самой башни-свече, причем на всех ее девяти этажах... Все окупается потрясающими видами, атмосферой, незабываемыми впечатлениями и остротой нахлынувших чувств.

Несмотря на сильные разрушения, маяк интенсивно посещают туристы, прибывающие на частных и личных судах. Неорганизованные экскурсии усугубляют состояние маяка, но в то же время и привлекают к нему внимание общества.

Сегодня ещё можно облазить и скалу, и маяк — осмотреть его подвальные помещения, кухню, продовольственный склад, радиорубку, вахтенную, механизмы, вернее, то, что от всего этого осталось.



И вот что об этом говорят сами туристы:

«...невероятное и очень крутое место! Посмотрев в любую сторону, видишь захватывающую дух, ослепительную красоту».

«Я не мог поверить, что преодолел тысячи километров (от моего дома по прямой до маяка 6938 км) и совсем скоро прикоснусь руками к этому величественному сооружению».

«Маяк Анива действительно прекрасен! Мне кажется, это должны увидеть все желающие, туда нужно возить на экскурсии детей».

«На каждом километре пути меня поджидали сюрпризы – встречи с туристами и рыбаками, кипящие от лосося устья рек, следы японских построек японцев начала XX века и, конечно, неповторимая красота пейзажей...».

«Ничего подобного больше просто не найти на нашей планете. Маяк Анива похож на заколдованный, парящий в воздухе замок».

«Заброшенный, неприступный. Окружен морем и оккупирован чайками. Круто и немного жутковато. Восторг с замиранием души».

«Море здесь какого-то особенного, зелено-голубовато-бирюзового цвета».

«Только здесь можно почувствовать всю силу морской стихии и понять, как жалок и ничтожен перед ней человек».

«Даже не передать словами какая там красота и насколько все безумно красиво. Мы в восторге»

«Я посетила маяк второй раз и могу сказать, что и в третий раз буду не в меньших эмоциях»

Так как я тоже побывал на маяке, то расскажу и о своих впечатлениях:

К маяку мы шли около 40 километров в одну сторону на лодке, лицо обдувало соленым ветром и орошало морской водой, с погодой нам не повезло. Но нам сказали, что маяк выглядит потрясающе в любую погоду. Во время поездки по воде мы надеялись повстречаться с морскими обитателями: сивучами, нерпами, косатками, но увы... я был расстроен...

Когда лодка вывернула из-за скалы, перед нами в тумане появился облик маяка, еще не было ничего понятно, но я подумал, что он похож на старый поржавевший корабль, над которым кружило много-много птиц.

Мы подходили все ближе, маяк становился все больше, а эмоции от увиденного захватывали нас.



Маяк сейчас – это королевство для чаек с непрекращающимся криком, его единственные жители — это сотни чаек, которые привыкают к туристам с рождения.



И вот мы у подножия этого великолепия, наверх мне не разрешили подняться. Но увиденное мной - впечатлило, маяк хоть и старый, заброшенный, но это место потрясающее и сам маяк мистически красив.

Море восхищения и положительных эмоций. Это величайшая крепость, подсвечивающая путь кораблям из прошлого. Я обязательно вернусь еще раз!

4. Интересные факты

- Существует версия, что в начале постройки зодчие срезали часть скалы, а затем восстановили ее с помощью бетона.

- За 40 лет губернаторства Карафуто на южном Сахалине было построено 25 маяков и иных навигационных сооружений, но лишь Анива стал уникальным объектом, не имеющим аналогов не только на острове, но и во всем Дальневосточном регионе.

- В апреле 1971 года в результате несчастного случая на маяке погибли люди — старший техник и начальник навигационного сооружения.

В 2020 году, в честь 75-летия Победы, жители Владивостока оживили потухший маяк: на одну ночь зажгли свет на его вершине.

- Из-за локации и окружающих природных красот башня на скале Сивучья включена National Geographic в ТОП-5 самых красивых маяков в мире.

- Ну, во-первых, это удивительная флора и фауна Сахалина. Дорога на маяк Анива проходит по Анивскому заливу, где можно насладиться видами великолепных гор и водопадов, а по пути, если повезет с погодой, увидеть морских обитателей.

5. Заключение

Всего на острове за столетие было установлено более 25 маяков и створных знаков. Из них большинство в период Карафуто. До нашего времени сохранилось 11 маяков. Каждый из них уникален и богат своей историей.

Я выполнил поставленную перед собой цель, узнал историю родного острова, историю «жизни» не только маяка Анива, но и других, построенных на островах в разное время и думаю ознакомившись с моей работой кто то еще заинтересуется заброшенным уголком моей малой Родины и захочет увидеть это историческое место.

Маяк Анива – это место куда захочется вернуться!