

Сергей АКСЕНТЬЕВ

г. Севастополь

СВЕТ МАЯКОВ СКВОЗЬ ПОЛЯРНУЮ МГЛУ

*Жизнь на маяках, всегда суровая,
многократно ужесточается в условиях Севера.
Не каждому дано вынести непомерные тяжести
маячных отшельников на пустынных берегах
с долгими полярными ночами и затыжными метелями,
но те, кто их преодолевает,
накрепко прикипают душой к своему нелегкому,
но чрезвычайно важному труду.*

Чтоб не гибли корабли

Белое море (Mare Album), впервые так обозначенное в 1592 году на карте Петра Плаиция, не велико по площади (90,8 тыс. км²) и по большей части мелководно (средняя глубина 67 метров). С легкой руки журналистов, его часто называют «домашним», но это не так. Оно строптиво и непредсказуемо. Особенно опасно для мореплавания осенью из-за частых штормов с высотой волн до шести метров и в зимне-весенний период, когда мощные сгонно-нагонные ветры приводят в движение огромные массы льда и порождают коварные сулои. Ещё одна напасть – туманы. Плавание вдоль пустынных утесистых берегов, окаймленных прибрежными каменными мелями – лудами, задача не простая даже для опытных мореходов. Для этого нужны отличное знание акватории, особое чутьё помора и надежные береговые ориентиры-маяки. Их-то на берегах Белого моря до середины XIX века и не существовало. Поморы ориентировались по характерным мысам да примитивным рукотворным «маякам»: гуриям (каменным остроконечным грудам камней) или высоким деревянным крестам с поперечинами, ориентированными «от ночи на летник», т. е. с севера на юг.

...Континентальная блокада Великобритании (1807–1813) возродила утраченную было значимость Архангельска. Через него морем пошел основной грузопоток колониальных товаров в Россию. Активизировалось и судостроение, особенно военное. В крае начинает быстро развиваться лесная промышленность. Количество иностранных судов в Архангельск, Онегу, Мезень, Кемь, Кандалакшу год от года увеличивается, и вопрос навигационной безопасности приобретает первостепенное значение.

Первым на это обращал внимание министра финансов, в ту пору и заведующего торговым мореплаванием, отважный мореход и рыбопромышленник Иван Пашин, совершивший в 1834 году на поморской ладье «Св. Николай» беспримерный переход из Архангельска в Петербург вокруг Скандинавии. Опытный помор считал первостепенным устройство световых маяков на мысах Святом, Городецком и Орловском, островах Жижгин, Жужмуй и Сосновец.

С аналогичной просьбой в 1836 году к Главному командиру Архангельского порта обращался и английский консул в Архангельске. *«Для значительного облегчения к производству торговли в здешнем крае, – указывал он в послании, – следует установить в особо опасных местах освещаемые маяки, произвести точное описание и зарисовку хорошо приметных, далеко выдающихся в море мысов и иметь ясное различие фарватера реки Двины».* Об этом же ходатайствовал и руководитель Беломорской экспедиции лейтенант М.Ф.Рейнеке, занимавший описью беломорских и мурманских берегов в 30-х годах XIX века.

Настойчивые просьбы возымели действие. Адмиралтейств-совет 12 июля 1840 года принял решение построить в Белом море девять световых маяков.

Первые из запланированных (Моржовецкий, Жижгинский и Орловский) начали освещение в 1842 году, а год спустя Адмиралтейств-коллегия назначила полковника Корпуса флотских штурманов Г.И.Никифорова управляющим беломорскими маяками. Григорий Иванович на шхуне «Полярная звезда» ежегодно обходил все действующие и строящиеся маяки, дотошно вникая в нужды строителей и быт маячников. Но однажды после возвращения в Архангельск из очередного объезда он заболел холерой и в начале августа 1853 года скончался. Однако дело, начатое им, продолжало жить. В 1862 году открыли освещение Сосновецкий и Соловецкий маяки, а в августе следующего – Святоносский маяк. Последними из запланированных зажгли огни Жужмуйский

(1871), Городецкий (1876) и Зимнегорский (1878) маяки.

Жизнь на беломорских маяках тяжелая и однообразная, особенно невыносима в зимние месяцы, когда жестокие метели по нескольку дней не позволяют высунуть носа за порог дома, заметая всё вокруг так, что потом выйти наружу можно только через предусмотрительно устроенные люки в чердаках. Весна и осень – тоже не лучшее время. Туманы, дожди и снежные заряды держат обитателей маяков в постоянном напряжении, поскольку погода за день может меняться несколько раз. Зато в райские летние дни, обычно в августе, тундра до великолепия хороша, а море и небо спокойны и полны незабываемых, чарующих красок. Не зря известный российский купец и меценат Савва Иванович Морозов, один из страстных поклонников и инициаторов освоения Севера, соблазнял заполярными красотами своих друзей-художников Константина Коровина и Валентина Серова, предлагая совершить путешествие по Архангельской губернии, Белому морю и Кольскому полуострову. Поездка состоялась в августе 1894 года. Север очаровал художников. По признанию К.А.Коровина, он вернул его «к самому себе». Более трех десятков картин, этюдов и набросков составили знаменитый коровинский «Северный цикл». Оправдались пророческие слова Саввы Ивановича, высказанные им в одном из писем жене: *«...Коровин плакал бы от восторга, смотря на эти светлые чудные тона, на этих берендеев. Какая страшная ошибка искать французских тонов, когда здесь такая прелесть».* Прожив на острове Кильдин более шести



Маяки (слева направо): Жижгинский, Амбаровский, Вешняк, Канинский, Городецкий, Зимнегорский

вы мясом, маслом и другими съестными припасами, веря, что если этого не сделают, то лодья или карбас погибнет здесь».

А вот австрийский дипломат, географ и писатель Сигизмунд фон Герберштейн в «Записках Московии» (1549 год) сообщает любопытный факт, лежащий в основе ещё одной легенды: «Святой Нос есть огромная скала, выдающаяся в море наподобие носа. Под этой скалой видна преисполненная водоворотами пещера, которую каждые шесть часов поглощает море и попеременно, с большим шумом возвращает эту пучину, извергая ее обратно». По легенде, Морской Дух затягивал в эту пещеру и топил вместе с людьми суда, рискнувшие подойти к запретному месту. Тогда над морем долго витали жалобные стоны ослушников, наводя ужас на всё живое окрест. Коварную пещеру до сих пор никому обнаружить не удалось, но останков кораблекрушений, как утверждают дайверы, на дне у Святого мыса «немерно». Даже современная Лоция Белого моря (2006) рекомендует не «обходить Святой Нос на шлюпках и пользоваться проливом между камнем Воронуха и мысом».

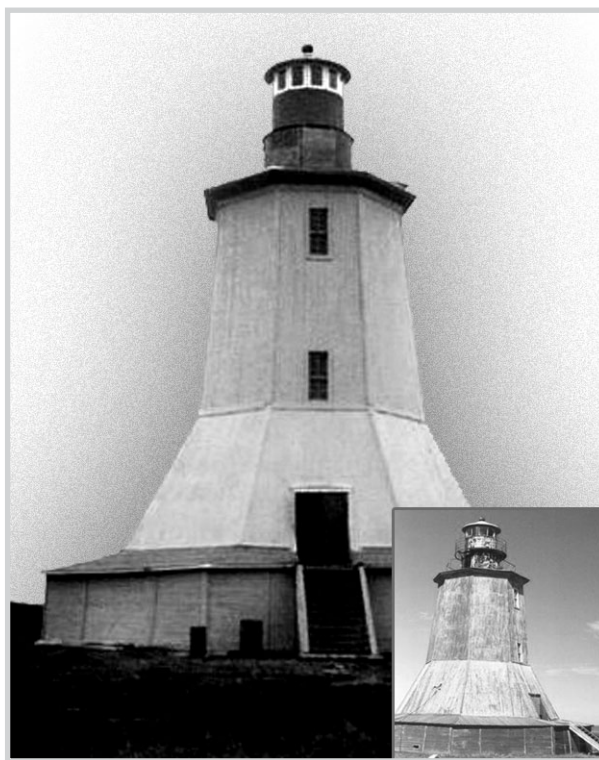
О строительстве маяка на заколдованном мысу речь шла с первых описаний в 1741 году этой части Мурманского берега лейтенантом Василием Винковым, однако реально к этому вопросу вернулись лишь почти век спустя. В январе 1828 года капитан-лейтенант М. Ф. Рейнеке представил генерал-гидрографу вице-адмиралу Г. А. Сарычеву рапорт с предложением поставить маяки на мысах Святой Нос и Городецкий. Сарычев распорядился подготовить чертеж деревянной маячной башни и обоснование для строительства Святоносского маяка. Адмиралтейств-совет 7 марта 1828 года проект утвердил, поручив руководство строительством инженер-капитану Власову, а выбор места и наблюдение за ходом работ М.Ф. Рейнеке.

Деревянную башню срубили в Архангельске и 17 июня 1828 года на бриге «Лапоминка» в разобранном виде доставили на Иоканьские острова. Там бревна выгрузили в воду и связали в плоты для буксировки к Святому Носу. Едва закончили работу, как налетел шквал, принесший затяжной шторм. К счастью, плоты уцелели, и с наступлением погоды их пригнали к месту постройки. Готовую четырехгранную пирамиду высотой 15,3 метра, окрашенную белым, черным и красным цветом, строители сдали 28 июля «для надзора» жителем Кольского уезда. Однако вскоре выяснилось, что из-за малой высоты и неудачного расположения башня плохо

видна с моря, поэтому пятью годами позже гидрограф лейтенант Н.Ф.Корсаков в трехстах пятидесяти метрах юго-восточнее поставил ещё одну четырехугольную деревянную призму высотой 15 метров, получившую название Южной башни, но и это решение оказалось неудовлетворительным.

21 октября 1857 года в должность главного командира Архангельского порта и архангельского военного губернатора вступил Б. А. Глазенап. Пробыв несколько лет морским агентом в Швеции, Норвегии и Дании, а до этого возглавляя Гидрографический департамент, Богдан Александрович хорошо знал последние новинки европейской маячной техники и первоочередные нужды северных российских мореплавателей.

Он обратился в Гидрографический департамент и Морское министерство с предложением принять неотложные меры для постройки световых маяков на Святом Носу и острове Сосновец. Министр финансов в ходатайстве отказал, ссылаясь на нехватку средств, но Гидрографический департамент поддержал архангельского губернатора. В ежегодном докладе, подписанном неперменным членом Морского ученого совета, вице-директором гидрографического департамента генерал-майо-



Святоносский маяк

покой вновь водворялся в паркетных апартаментах столичных департаментов. Так было и в тот раз. Управляющий Морским министерством, ознакомившись с материалами следствия, приказал создать особую Комиссию при Гидрографическом департаменте «с целью обсуждения: достаточно ли удовлетворительно обставлены все нужным те из Беломорских маяков, которые находятся в исключительно неблагоприятных условиях, и какие за тем должны быть приняты меры для отвращения на будущее время несчастья, подобно случившемуся в 1873 году». Комиссия затребовала от командира Архангельского порта сведения «...о существующем порядке определения на Беломорские маяки смотрителей, со времени введения на них наемной прислуги, и сообщения о мерах, которые должны быть приняты для обеспечения здоровья и улучшения быта всей прислуги». После этого на свет появилось «Положение о найме смотрителей и прислуги для Беломорских маяков», утвержденное Государем Императором 28 июля 1875 года и изложенное в Приказе № 98 от 1 августа 1875 года временно управляющего Морским министерством.

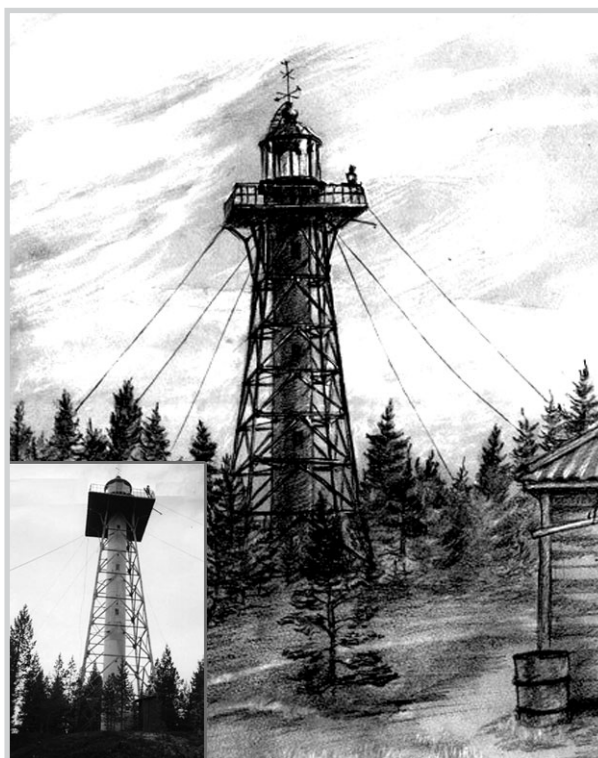
Отныне все Беломорские маяки по трудности службы разделялись на два разряда. Смотрители после испытания «...как правил содержания маяков, так и обращения с отпускаемыми на маяки метеорологическими инструментами» назначались заведующим гидрографической частью Архангельского порта и утверждались командиром порта. В двадцати параграфах положения подробно расписана вся жизнедеятельность маячников, которую начальнику Архангельского порта вменялось периодически контролировать. Повышалась ответственность смотрителя за быт и условия труда его подчиненных. Ужесточались требования к физическому здоровью и моральным качествам служителей. Пе-

ресматривались нормы продовольственного снабжения с обязательным набором противоцинготных продуктов. Так, например, на год на маяке следовало иметь: «луку репчатого – 1 пуд 5 фунтов; луку репчатого маринованного – 1 пуд 5 фунтов; чесноку маринованного – 23 фунта; капусты квашеной – 726 порций; хрену – 1 пуд 5 фунтов; перцу стручкового – 4 фунта; вина для слабых – 1 ведро». Кроме того, по воскресным дням каждый должен получать мяса свежего или соленого – 72 золотника (300 г), а в остальные дни рыбы – 2 фунта (около 700 г) или молока 1 крынку и на каждый день чаю около золотника и сахару 6 золотников (25,5 г).

Улучшалось вещевое снабжение. Определялось количество орудий для охоты и рыбного промысла и снаряжения к ним (пороху, свинца, рыболовецких крючков с принадлежностями, число пар лыж). На каждый маяк от Архангельского порта выделялось гребное судно (карбас) «...с полным вооружением для службы при маяке, рыбной и звериной ловли».

...Шли годы. Менялись поколения маячников. В 1898 году на острове построили часовню и организовали библиотеку. Известный гидрограф начала XX века П. И. Башмаков, сын смотрителя Жужмуйского маяка, вспоминал, что библиотека имела богатое собрание книг, среди которых была даже «История государства Российского» Н.М.Карамзина.

К началу XX века деревянная башня, простоявшая более 30 лет, пришла в ветхое состояние, и ее решено было перестроить. Дирекция маяков Белого моря объявила конкурс на лучший проект нового Жужмуйского маяка. Его выиграл Путиловский завод в Санкт-Петербурге, разработавший вариант ажурной железной башни в виде пирамиды с цилиндрической внутренней трубой, в которой винтовая лестница и подъемное устройство обеспечивали доступ в фонарное сооруже-



Жужмуйский маяк

ние. Фонарное сооружение, венчающее башню, установленное на квадратной площадке, имело железный купол, украшенный фигурной кровлей, подзором с геральдическими лилиями, а также флюгером в виде двух перекрещенных стрел. Маяк оснастили оптической осветительной аппаратурой Френеля французской фирмы «Barbier, V'enard & Turenne Constructeurs». Новый маяк начал действовать в начале 1919 года и светил постоянным белым огнем, отчетливо наблюдаемым с расстояния 16 миль. Башня сохранила свой внешний вид до настоящего времени и как старинный образец маячной архитектуры заслуживает бережного сохранения.

На маяке сохранилось и небольшое кладбище. Есть там и могила отца Павла Ивановича Башмакова. На жестяной табличке покосившегося могильного креста можно прочесть полустершуюся надпись: «*Иван Павлович Башмаков. Сконч. 13 апр. 1902. Смотритель Жужмуйского маяка с 1 июля 1890 года*». Там же покоится прах и старейшей служительницы Валентины Александровны Агеевой, прожившей на маяке семьдесят один год!..

К сожалению, ничего не известно о людях, возглавлявших маяк до И.П. Башмакова и после его смерти. Сын смотрителя Павел, родившийся на Жужмуе 2 января 1890 года, окончив в 1909 году Архангельское торгово-мореходное училище, работал на гидрографических судах Беломорской съемки. В годы Первой мировой войны служил в Кронштадте. После демобилизации поселился в Архангельске. Работал в Дирекции маяков и лоции Белого моря. Участвовал в промер-

ных работах в Белом, Баренцевом и Карском морях и был награжден РВС СССР (1924) секстаном «за неусыпные труды, направленные к улучшению условий мореплавания на Белом и Баренцевом морях». Потом преподавал навигацию, лоцию, океанографию и метеорологию в Архангельском морском техникуме. Автор «Атласа карт всех полярных экспедиций» и «Лоции Белого моря» (1932). Известный гидрограф и исследователь скончался 25 июня 1942 года и похоронен на архангельском кладбище.

Павел Иванович оставил нам замечательный труд «Маячное дело и его историческое развитие» (1925), благодаря которому мы знаем, как непросто создавалась маячная служба в России. И сейчас, почти век спустя после выхода в свет, эта книга читается как захватывающая исповедь о жизни, страданиях и мужестве людей, отдававших свой талант, энергию, а порой и жизнь обеспечению навигационной безопасности мореплавания. В знак благодарности и признания трудов выдающегося гидрографа его именем назван пролив между арктическими островами Гофмана и Беккера в архипелаге Земля Франца-Иосифа...

□

Сергей Терентьевич АКСЕНТЬЕВ –

уроженец г. Челябинска (1940).

После окончания Черноморского высшего военно-морского училища

им. П. С. Нахимова в Севастополе (1964)

был направлен на Северный флот (о. Кильдин).

Преподавал в Бакинском и Черноморском училищах,

сейчас – ведущий научный сотрудник научно-исследовательской

лаборатории, кандидат технических наук,

автор более ста научных работ,

в том числе и патентов на изобретения.

Публиковался в периодической печати Севастополя и Крыма, журналах

«Север», «Странник».

Член Союза журналистов России с 2006 года.

