

Там, за туманами...

Сергей Аксентьев ▶ Туманы, бич почти всех морей и океанов, наносят судоходству не меньший ущерб, чем штормы и подводные рифы. И как бы ни совершенствовалась навигационная техника, но установленные в нужном месте и оснащенные необходимым оборудованием маяки, морская выучка и природное чутье капитана еще долго будут оставаться главной составляющей безопасного мореплавания в тумане. Вот тому несколько примеров.

Маяк Жонкиер (50° 53' N, 142° 97' E)

Известно, что чем выше установлен маяк над уровнем моря, тем при прочих равных условиях он раньше открывается судам. Поэтому, насколько позволяет рельеф местности, строители маяков ставят маячные башни как можно выше над уровнем моря, правда, иногда забывая о низкой облачности и туманах. За такую забывчивость приходится расплачиваться перестановкой маячной башни в другое место, а иногда и строительством нового маяка.

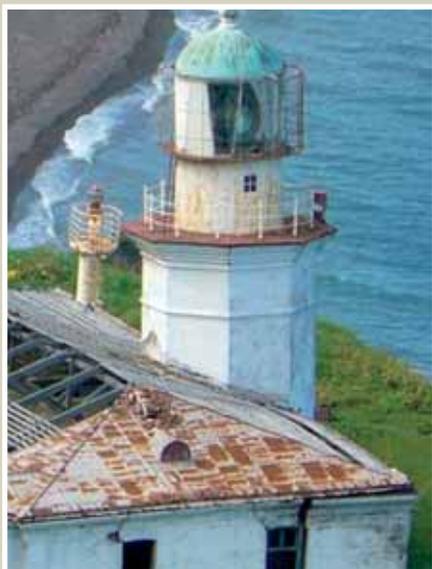
Маяк Жонкиер установлен на одноименном мысу в Татарском проливе. Он ограждает опасный каменный риф Ходжи при подходе судов с южных направлений к порту Александровск-Сахалинский. Название мысу дали в 1787 году участники французской экспедиции фрегатов «Буссоль» и «Астролябия» под командованием Ж. Лаперуза, впервые описавшего берега острова Сахалин.

С началом добычи угля (1857) в районе нынешнего Александровска резко возрос морской грузопоток в порт Дуэ, где находились причалы и

администрация шахт. Для предостережения судов об опасных прибрежных рифах в 1864 году на средства хозяина угольных копий между мысами Ходжи и Дуэ каторжане поставили световой маяк – двухэтажную деревянную башню. С высоты 116 м над уровнем моря белый огонь был виден с расстояния 20 миль. Маяк обслуживали унтер-офицер и шесть рядовых чинов.

С годами маяк ветшал. Крутые штормы 1883–1884 годов изрядно повредили башню и жилые помещения. Эксплуатировать их стало небезопасно. К этому времени раз-





росся основанный в 1869 году пост Александровский (в 8 км севернее Дуэ), ставший столицей каторжного края и главным портом северного Сахалина. Гибель пароходов «Атлас» и «Батрак» осенью 1880 года потребовала срочного решения вопроса строительства нового маяка. Командир портов Восточного (Тихого) океана контр-адмирал А. Ф. Фельдгаузен, ходатайствуя перед Главным гидрографическим управлением, ссылаясь на готовность начальника острова Сахалин оказать всяческое содействие «сколь возможно дешевому способу постройки маяка, применив труд ссыльных каторжан, даже в ущерб необходимых сооружений тюремного ведомства» [1].

Новый маяк решили установить на 154-метровой вершине мыса Жонкиер. В мастерах и рабочих недостатка не было. Нашлись и высококлассные специалисты. Строили споро и доброту, используя неподверженную гниению и плесени сахалинскую лиственницу. Шестиугольную деревянную башню маяка с восьмигранным фонарным сооружением совместили с домом смотрителя, а рядом срубили избу для команды. Поставили баню, сарай для хранения продуктов и снаряжения. Не забыли и про дорогу к Александровску, устроив по обочине скамейки для отдыха. Впервые маяк засветил белым непрерывным огнем 25 апреля 1886 года. Его огонь в ясную

погоду открывался судам, идущим в порты Дуэ и Александровск, с расстояния 22 морских миль. Посетив в том же году новый маяк, контр-адмирал А. Ф. Фельдгаузен докладывал в Главное гидрографическое управление: «...построенный маяк выполнен настолько тщательно и крепко, что самая строгая приемка не найдет недостатков» [2] и предложил именовать его Жонкиерским.

Для подачи туманных сигналов установили старинный церковный колокол. На его бронзовом тулове и сейчас отчетливо читается церковнославянская вязь: «Государь и Великий Князь Алексей Михайлович всея Руси дал сей колокол животворные Троицы и Святые Богородицы Благовещенью в пустыню Синозерскую при строителе Черном попе Моисее лета 7159 марта 8 дня». Год указан от дня сотворения мира, что соответствует 1651 году по григорианскому календарю. Как этот старец попал в сахалинскую тмударкань, остается загадкой. Однако из-за постоянного гула моря у прибрежных утесов звон колокола с такой высоты на судах почти не слышали. Не исправила положения и поставленная позже пушка-единорог. Маяк часто закрывался туманом. Капитаны жаловались: «...так высоко стоящий маяк почти постоянно закрывается облаками и туманом. Огонь его бывает виден редко – только при благоприятных атмосферных условиях. В остальное

же время маяк обозначает свое место только выстрелами из орудия и почти бесполезным звоном колокола, и это в то время, когда внизу у подошвы горы, прекрасная видимость...» [2].

Для строительства нового маяка выбрали площадку на этой же скале, но на 92 м ниже прежнего. Строил маяк опытный специалист Константин Иванович Леопольд, направленный Морским министерством на Дальний Восток возглавить строительство важнейших для Тихоокеанского флота маяков, «которые должны отвечать самым современным требованиям мирового маячного строительства» [1]. На выбранном месте срыли часть склона горы, выровняли и дренировали площадку, устроив отвод стекающей во время дождей воды в ближайший овраг. Все строения разместили так, что даже в случае оползня они останутся невредимыми. Для подъема тяжелых грузов к проезжей дороге проложили рельсовый путь. Жилой дом, совмещенную с ним в центре восьмигранную маячную башню, просторную кладовую, погреб и фундамент под баню построили из бетона.

К весне 1897 года строительство закончили, установив в навершии башни металлическое фонарное сооружение и диоптрический осветительный аппарат 2-го разряда, закупленные у парижской фирмы «Барбье и Бернард» (Barbier et Bernard), и 6 июля маяк

начал освещение. Он светил белым проблесковым огнем на расстояние 18 миль. Обслуживали маяк 12 нижних чинов Сибирского флотского экипажа, из которых 5 несли караульную службу. Военное командование изначально рассматривало Жонкиерский маяк как место ссылки проштрафившихся унтер-офицеров и неблагонадежных матросов. Измученный постоянными нарушениями воинской дисциплины, пьянством и безобразным отношением к несению вахт, смотритель маяка Р. И. Шульгин 29 мая 1907 года рапортом доносил в Дирекцию маяков и лоций Восточного океана: «Команда с первого же дня своей службы на маяке, и вплоть до списания... будучи бунтовски настроена, вела себя дерзко, вызывающе, представляла постоянно всевозможные, нелепые требования относительно порядка службы, продовольствия, работ и т.д. Это брожение в команде крепло, росло и не раз приближалось к роковой трагической развязке» [3]. Рапорт возымел действие – 30 мая 1908 года транспортом «Амгунь» с маяка была снята последняя флотская команда военнослужащих и заменена восьмью вольнонаемными служителями по контракту.

Во время Русско-японской войны 1905–1907 годов маяк находился в руках японцев. Покидая Жонкиер, они разбили осветительный аппарат и фонарь, разломали печи, украли медные части и увезли с собой запасы керосина и провизии. В годы Гражданской войны (1918–1923) люди, отрезанные от внешнего мира и брошенные на произвол судьбы Дирекцией маяков Восточного океана, продолжали исполнять свой служебный долг. Отчаявшись дождаться помощи, смотритель маяка Г. Шульганович, прослуживший на маяках Дальнего Востока 28 лет, 10 октября 1918 года писал Директору маяков: «...В этой яме среди сахалинских дикарей стало трудно жить. Бураны, ветры, отсутствие умственных интересов, сплетни, карты, пьянство, грабежи, кражи, убийства – вот те элементы, которыми заполняется вся наша убогая жизнь. Ничего живого, все мертво. А это невыносимо гнетет

и давит... Я всю жизнь свою и здоровье отдал службе на маяках в тайге, среди дикой природы, дикарей, в невозможных тяжелых условиях... вечно в сырости, никогда не имел в своем распоряжении воскресений, праздников, вдали от церкви, медицинской помощи, различных развитий... Жена, дочь умерли на материке. Дайте воз-

«...смотрители, брошенные на произвол судьбы, покинули обреченный маяк»

можность воспитать оставшегося единственного сына... переведите на материк» [4].

В апреле 1920 года, порт Александровск заняли японские войска, объявившие Жонкиерский маяк своей собственностью, и установили на нем свои порядки, но продержались завоеватели на Сахалине не долго. Уже 23 ноября 1922 года советская власть организовала на острове Убекодаль-вост (Управление безопасности кораблевождения) – специальное подразделение, занимавшееся организацией обслуживания береговых и плавучих средств навигационного оборудования, штурманского дела, выполнения гидрографических работ и гидрометеорологического обеспечения в интересах Морских сил Дальнего Востока.

В последующие десятилетия маяк Жонкиер регулярно ремонтировался и оснащался новейшей аппаратурой. Но беда ждала своего часа. В конце XX века склон сопки, на котором стоял маяк, начал сползать в море. По стенам зданий пошли трещины. В разгуле анархии и беспредела 90-х годов никому не было дела до маяка, и смотрители, брошенные на произвол судьбы, покинули обреченный Жонкиер.

Сейчас он представляет безрадостное зрелище. Криком отчаяния наполнены слова местного краеведа Г. Н. Смекалова в статье «Красный глаз каторги» (2002), посвященной 105-й годовщине маяка Жонкиер. «Склон сопки, на которой стоит маяк, – констатирует автор, – неумолимо сползает к морю, здание разо-

рвано пополам, и на восстановление требуются огромные средства. В профессиональном отношении ветеран уже непригоден. Настало время нам, александровцам, задуматься – будет ли украшать наш город ветеран-маяк, или с нашего молчаливого согласия он погибнет, растащенный по камушку «на хозяйство», как многие другие наши памятники истории» [3]. Побывавшая на Сахалине тремя годами позже (30.04–05.05.2005) молодежная экспедиция не увидела каких-либо перемен к лучшему. Брошенный на растерзание стихии, маяк продолжает разрушаться.

Маяк на скалах Каскетс (49° 43.3' N, 2° 22.6' W)

Беда, если звук туманной сирены слабила, не дай бог, она не работает. Таких небрежностей Природа не прощает. В архивах британского адмиралтейства хранится рапорт известного строителя маяков Роберта Стивенсона, составленный летом 1840 года после инспекторской поездки на острова пролива Ла-Манш. «Я нашел, – докладывал Стивенсон, – ревун и фонарь навигационного знака скал Каскетс (Les Casquets) в весьма неудовлетворительном состоянии, в основном из-за их небрежной постройки. Маяк на скалах Каскетс, важнейший из всех и находящийся на самой напряженной в мире судоходной трассе, хуже всех, которые я осмотрел. И я настоятельно рекомендую заменить на нем фонарь и ревун. Можно содрогнуться от одной мысли, что там может произойти, если это не будет сделано» [5].

Чиновники Trinity-House к предостережению Стивенсона не прислушались... И 1 апреля 1889 года Великобритания была потрясена «пасхальным кораблекрушением»: на скалах Каскетс разбился пароход «Стелла». Капитан в густом тумане не увидел слабого навигационного огня и не услышал установленной на маяке сирены. Из 217 пассажиров и членов экипажа, находившихся в момент катастрофы на борту, 124 погибли [6]. Увы, «Стелла» была не последним кораблем, погибшим из-за того, что капитан вовремя не увидел огня маяка.