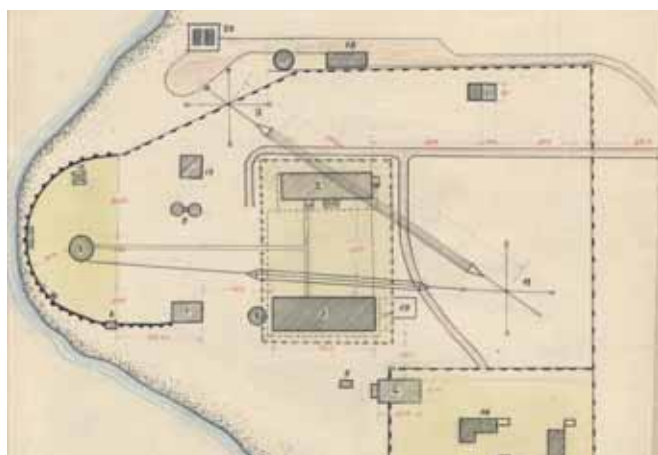


Штормит, однако!..

Сергей Аксентьев

Каждый, кто бывал в штормовую погоду на берегу моря или океана, наблюдал, как вспененные волны с оглушительным грохотом накатываются на берег, а если он еще и утесистый, то, разбиваясь о скалы, выбрасывают вверх многометровые фонтаны воды и брызг. Моряки, глядя на разбушевавшуюся стихию, привычно отмечают: «Штормит, однако!..».



План расположения Херсонесского маяка



Спасение фрегата у Херсонеса

Дежурные службы портов, яхт-клубов и спасательных станций поднимают на сигнальных мачтах днем черные треугольные и круглые шары, а ночью красные и белые огни определенного сочетания. Выход в море судов либо ограничивается, либо полностью прекращается. Штормы и ураганы наносят серьезный ущерб не только судам, прибрежным городам, поселкам и дачным коттеджам, но и маячному хозяйству. Вот один из примеров.

Херсонесский маяк (44° 35' N, 33° 23' E)

Мыс Херсонес является юго-западной оконечностью Крымского полуострова и «находится в 6 милях к WSW от входа на Севастопольский рейд. Мыс каменный и низменный. От него на 5 кабельтовых к W выдается риф» [1]. Здесь в 1816 году по проекту и под руководством директора маяков Балтийского моря, генерал-гидрографа флотских штурманов Леонтия Васильевича Спафарьева из местного инкерманского камня возвели 34-метровую башню Херсонесского маяка. А 16 июня 1817 года командующий Черноморским флотом вице-адмирал А. С. Грейг доносил Морскому министру: «...оба маяка (Херсонесский и Тарханкутский, построенные по единому проекту – прим. автора) поступили в казенное заведование, и июня 16 дня в первый раз оба освещены рефлекторами, доставленными из

С.Петербурга Директором Балтийских маяков. С тех пор освещение положено продолжать круглый год» [2].

В одном из первых «Описаний маяков, башен и других, предостерегательных для мореплавателей знаков Российской империи» о Херсонесском маяке сказано: «Маяк круглый каменный, отстоит в 10 сажен от берега и окружен каменною стеною, нарочито прочною со стороны моря, для того чтобы устоять противу стремления волн, которые при SW крепких ветрах до того воздымаются, что через стенку достигают самого строения, влеча с собою камнями» [3].

Спасители терпящих бедствие

Однако огонь маяка – еще не гарантия от морских катастроф. В роли спасателей терпящих бедствие моряков служители Херсонесского маяка оказались менее чем через год после начала его работы. «В половине сентября 1817 года, – вспоминает один из свидетелей той трагедии, – фрегат «Везул» ... был отправлен от флота, крейсировавшего у западных берегов Крыма, в Севастополь» [4]. В это время шли военные действия русской армии с горцами, и 32-пушечному фрегату «Везулу» предстояло осуществить боевое крейсирование у Абазинских берегов. Командовал кораблем опытный моряк капитан 2 ранга Иосиф Иванович Стожевский. Вверенный ему «Везул» был готов к походу уже 25 сентября, но командир, ссылаясь на противные северо-восточные ветры, тянул с выходом. Наконец, поутру 1 октября 1817 года при ясном небе и слабом юго-восточном ветре фрегат снялся с якоря и, вступив под полные паруса, покинул севастопольскую бухту. На внешнем рейде ветер пал, и «Везул» заштилел. После обеда подул ветер западных румбов. Командир приказал лечь на левый галс, рассчитывая лежать на нем, пока не оставит по корме коварный Херсонесский мыс. Фрегат отмерял милю за милей. Но барометр быстро падал, ветер, крепчая и разводя крутые волны, отходил на север. Убрали часть парусов. В ступившейся темноте, опасаясь оказаться у западных берегов Крыма, Стожевский повернул фрегат на юг. В три часа пополудни фрегат находился в непосредственной близости от Херсонесского маяка, но плотный дождь и плохая видимость не позволили вовремя заметить спасительного огня. Обреченный фрегат неумолимо несло на скалы, и вскоре сильный удар корпуса о каменную плиту сотряс корабль.

Командир так рассказывал о последних трагических минутах: «В 8 склянок (в 4 часа 2 октября – прим. автора), корабль ударился о подводные камни. Срубили фок и грот мачты, но ужасный бурун приподнял и перенес фрегат через первый ряд камней, посадив его левым бортом на риф, находив-



Горящая башня маяка

шийся ближе к берегу. В таком положении фрегат оставался всю остальную часть ночи. Офицеры и вся команда держались у правого борта за снасти кто как мог. ...У некоторых из них руки до того окостенели, что нужно было их силою разгибать...» [4].

«Везул» выбросило на рифы в трех кабельтовых от Херсонесского маяка. Первыми его заметили казаки стоявшего неподалеку кордона и тут же сообщили на маяк, смотритель немедленно доложил флотскому начальнику в Севастополе контр-адмиралу Михаилу Тимофеевичу Быченскому. Море бесновалось с такой яростью, что о спуске на воду шлюпки не могло быть и речи. Весть о трагедии в мгновение облетела морскую базу, тоже изрядно пострадавшую от стихии. Великий князь Михаил Павлович, путешествовавший по Крыму и оказавшийся в Севастополе, писал царю: «Многие из офицеров, находившихся на эскадре, свободные от должности, поспешили на помощь несчастным сослуживцам..., наняли верховых лошадей - барказов нельзя было посылать в открытое море в такой ветер – и опроретью поскакали к Херсонесскому маяку. Фрегат был разбит, и потеря его оценена в 270 630 руб.» [4].

К рассвету шторм начал стихать, и к лежащему на борту «Везулу», который волны продолжали методично колотить о камни, подошел вельбот

с маячниками и баркас с прибывшими на место трагедии офицерами. Экипаж, за исключением двух человек, удалось спасти. Суд не нашел вины в действиях командира фрегата капитана 2 ранга И. И. Стожевского. Его оправдали и даже не отлучили от командования кораблями. Впоследствии он был награжден золотым оружием с надписью «За храбрость» и дослужил до звания вице-адмирала.

Крымская война

В июне 1854 года с подходом к крымским берегам коалиционных флотов по приказанию командования дорого-



Первая башня маяка



После бомбардировки



Наводнение на Херсонесском маяке

стоящую осветительную аппаратуру маяка демонтировали и упрятали в надежном укрытии. Смотритель вместе со своими подчиненными убыли на защиту Севастополя. Во время знаменитой «Балаклавской» бури 14 ноября 1854 года, когда англо-французские войска в одночасье потеряли большую часть флота и более 1500 человек личного состава, маяк серьезно пострадал. Ураган, со скоростью ветра на порывах до 34 м/с, повредил фонарь, а огромные волны в прах размолотили каменную оградительную стенку. Вода затопила жилые дома, подвалы, служебные постройки. Благо, в тот момент маячная башня бездействовала, а маячный городок пустовал. После ухода неприятельских флотов (30 июня 1856) маячники возвратились на Херсонес. Предстояла большая и трудная работа по восстановлению поврежденного стихией маяка и разграбленного оккупантами наземного хозяйства.

Пятью годами позже тяжелый шторм снова атаковал маяк. С большим трудом возведенный брекватер море разметало как старый деревенский забор, а служебные помещения до высоты 1.5 м залило водой. Seriously повредило железный фонарь и осветительный аппарат. После капитального ремонта фонаря, в нем установили новый осветительный аппарат, а вот брекватер и жилые постройки, за неимением средств, полностью восстановили только к 1873 году, потратив на ремонт 10 093 рублей.

Стихия – против маяка

Шли годы, менялись поколения маячных служителей, только море оставалось неизменно грозным и непредсказуемым. Очередное буйство стихии обитатели маяка испытали в ночь на 18 декабря 1887 года. Тогдашний смотритель А. Федотов телеграфировал в Севастополь: «*Бурей залило двор и здания, прошу спасти служащих от гибели*»

[5]. Командир Севастопольского порта контр-адмирал Михаил Николаевич Кумани немедленно выслал на маяк людей и спасательные средства. Позже Федотов показывал: «*При шторме 17 декабря 1887 года зыбь с моря перебрывало через каменные возвышения набережной, а в 11 часов ночи сделался сильный шторм. Вокруг маяка образовалось уже озеро... В некоторых местах вода доходила до 6 футов (почти 2 м – прим. автора). <...> Затопило конюшню, сараи, кладовые, погреб. Вода поднималась до окон зданий. Женщин и детей отправили вброд по пояс в ближайшую деревню. <...> Служители, набрав хлеба и петролеума в запас, белье, укрылись в башне, чтобы обеспечивать исправное освещение. Перед этим они спасли команду турецкого брига с грузом, который разбился до основания. Утонуло 10 человек, а 4 спаслось. Нужна небольшая плоскодонная весельная шлюпка для спасения*» [5]. Буря, доходившая порой до урагана, значительно повредила фундамент брекватера и размывла каменную наброску с наружной стороны, а еще несколько сильных штормов, случившихся в эту же зиму, практически уничтожили всю противоволновую защиту. Год спустя на скале перед маяком снова уложили слой бетона толщиной 10 вершков (44.6 см), а на нем из местного камня на цементном растворе возвели откос шириною 0.5, высотой 0.75, длиной 23 сажени, но продержалось это сооружение не долго.

Крым – сейсмоопасная зона и подземные толчки здесь не редкость. Во время одного из самых сильных за всю историю полуострова землетрясений (12 сентября 1927 года), башня Херсонесского маяка выстояла, и огонь маяка, не прерываясь ни на секунду, светил морякам, помогая преодолевать буйство осатаневшего моря. Служители, укрывшиеся в башне, сообщали, что во время подземных ударов она раскачивалась как ствол могучего дуба, а из

фонарного сооружения наблюдали между Севастополем и мысом Лукулл далеко в море громадную огненную полосу.

Подвиг маячников

Лето 1942, второго года Великой Отечественной войны, выдалось не только жарким, но трагическим для Севастополя и маяка. В июне, несмотря на отчаянные бомбардировки, обстрелы с воздуха и частичное разрушение северной стороны башни и фонарного сооружения, маячники сумели обеспечить бесперебойную навигацию у Херсонесского мыса. Давалось это чрезвычайными усилиями и сметкой израненных и измотанных многосуточным бдением людей. Существовавшее в ту пору керосинокалильное освещение, само по себе капризное, часто выходило из строя. Маячники под непрерывающимися атаками фашистских самолетов перевели маяк сначала на электрическое освещение, а после того, как была уничтожена оптика, перешли на манипуляторный режим работы ацетиленовыми фонарями. Вот как об этих днях рассказал в своих воспоминаниях Андрей Ильич Дударь, потомственный маячник, родившийся в 1893 году на Херсонесском маяке: «30 июня был получен приказ обеспечить работой маяка эвакуацию Севастополя. Мы установили очередной ацетиленовый фонарь внизу, на здании склада, но вскоре и он был уничтожен. Тогда новый укрепили на развалинах башни. Ночью 3 июля в маяк попала целая серия снарядов, но он уже сделал свое дело и теперь был не нужен» [6].

На территорию маяка прорвались немецкие танки. Десятки тысяч солдат, матросов и горожан, оставшихся на залитом кровью и изрытом воронками бомб мысу, фашисты хладнокровно расстреляли или взяли в плен. В этой страшной мясорубке героически погибли жена Дударя Мария Федоровна, комсомолка Полина Горошко, до последних минут снабжавшие корабли метеосводками, и младший политрук Силаев, подорвавшие себя и штабных немецких офицеров гранатами во время допроса. Тяжело-

раненый в обе ноги Андрей Ильич и его помощник старший техник Шевелев попали в плен.

Сразу же после освобождения Севастополя (9 мая 1944) Андрей Ильич возвратился на родное пепелище, и уже через неделю на развалинах маячной башни заработал временный ацетиленовый огонь. Маяк-ветеран вместе со своим зрителем вновь заступили на бессменную вахту, встречая и провожая корабли Черноморского флота. В «Приложении» к Лоции Черного моря, изданной в 1946 году, сообщалось: «...действующий маяк Херсонесский – фонарь на груде развалин на месте разрушенной башни. Вместе со световым маяком работает радиомаяк. Работает по требованию 2-4 часа в сутки» [7]. В 1949 году по состоянию здоровья Андрея Ильича перевели на Ай-Тодорский маяк, где он и закончил 6 сентября 1966 года маячную службу. Поселился в Ялте. После кончины ветерана (24.01.1977) его именем назвали небольшой теплоход «Андрей Дударь», регулярно курсировавший вдоль крымского побережья до самого развала Советского Союза 26 декабря 1991 года.

А башню Херсонесского маяка военные строители Черноморского флота в 1950 году отстроили заново. Учитывая опыт предыдущих поколений, ее поставили подальше от береговой черты. Правда, эта мера не стала надежной защитой от буйства морской стихии. Летом 1951 года в фонарном сооружении установили перворазрядный полигональный светооптический аппарат, доставленный с маяка Аскольд Тихоокеанского флота. И 21 сентября 1951 года вновь сформированная команда маяка из пятнадцати человек во главе со зрителем Михаилом Федоровичем Лазаренко заступила на круглосуточную вахту у многострадального Херсонесского мыса. Источником света, как и в прежние времена, служила проверенная войнами и штормами керосинокалильная установка. В 1959 году на маяк протянули силовую линию электропитания и отслуживший свой старый способ уступил место электрическому освещению. Сегодня Херсонесский маяк по ночам светит мореплавателям белым меняющимся огнем с периодом в 1 минуту со сложной характеристикой света и темноты, отчетливо наблюдаемой за 16 морских миль от маяка.



Библиография к очерку

1. Лоция Черного моря, изд.2-е. – Николаев: Типография Управления Николаевского порта, 1867.
2. Комарицын А. А., Корякин В. И, Романов В. Г. Маяки России. Исторические очерки. – СПб.: ГУНиО МО РФ, 2001. – 518 с.
3. Описание маяков, башен и других, предостерегательных для мореплавателей знаков Российской империи составленное (по 1-е января 1872 года) при Гидрографическом департаменте Морского министерства. – СПб., 1872. – 289 с.
4. Дмитриев С. Крушение фрегата «Везул» близ Херсонесского маяка. – Морской сборник, Т.1, 1848. – С. 35-357.
5. РГА ВМФ, ф. 778, оп. 2, д.164.
6. Митин Л. И., Орлова Г. И. Маяки Черноморья. – Севастополь, 1997. – 163 с.
7. Лоция Черного моря. – М.: Оборонгиз, НКАП, 1946. – 240 с.