



Шары на мачтах

АНТОН ИВАНОВ

История плавучих маяков, в отличие от маяков береговых, сравнительно коротка. Служба этих славных судов в самых коварных водах морей и океанов прекратилась практически на наших глазах. Сейчас суда с характерной башней, установленной на палубе, чаще увидишь ошвартованными у набережных приморских городов: многие плавмаяки удалось сохранить и использовать в качестве музея или ресторана...



Прообразами плавучих маяков можно считать плоты и лодки, которые выставлялись у опасных мест и устьев рек, чтобы огнем разведенного на них костра сориентировать возвращающихся с моря людей. Такой обычай издревле существовал, к примеру, у поморов. Сегодня о нем напоминают торжественные встречи поморского Нового года в сентябре, когда в устье Северной Двины появляется импровизированный плавучий маяк — плот с разведенным на нем огнем.

Первым плавучим маяком, обозначенным на морской карте и в лоции, стало судно «Norge», установленное в 1732 году близ устья Темзы в Северном море. Его создатель Ро-

берт Гэмблин запатентовал идею о судне-маяке, и с этого времени плавучие маяки на две с лишним сотни лет встали на вахту для обеспечения безопасности мореплавания у побережья Старого Света, а затем и на всех континентах. «Визитной карточкой» плавучего маяка, выделявшей его на морском горизонте среди других судов в светлое время суток, стали крупные шары на мачтах, а ночью — свет высоко установленных фонарей.

Оборудование российских вод плавучими маяками началось с Морской столицы империи — Санкт-Петербурга. Как это нередко бывает, поводом для ограждения невидимой опасности стала катастрофа. В 1719 году на подводном рифе при подходе к Кронштадту погибли два 50-пушечных военных корабля: «Портсмут» и «Лондон», — заказанные Петром Великим в Великобритании. Первый вскоре снесло с каменистой мели, и он утонул, а из остатков второго, накрепко застрявшего на рифе, был сделан своеобразный маяк, впоследствии затертый льдами. В 20-х годах XVIII века у рокового рифа стояла неосвещаемая деревянная башня, а в конце столетия в одном кабельтове к северу от него устанавливался шпирт-бакан под белым флагом.

В 1807 году директором маяков Финского залива стал выдающийся гидрограф Леонтий Спафарьев, многое сделавший для развития маячного дела в России. Именно под его началом опасная Лондонская мель стала обозначаться плавучим маяком. Примерно в то же время плавучие маяки появились в устье Невы для обозначения начала Елагинского и Большого корабельного фарватеров.

Плавучие маяки первой половины XIX века зачастую оборудовались из ветхих деревянных судов, которые были уже непригодны для плавания. И на позиции Лондонского плавмаяка они сменяли друг друга. С 1815 года там стояло торговое судно «Лещ», с 1820 года — бывший шведский транспорт «Фригант», а затем, с 1824 года — гидрографическое судно «Пегас», прослужившее здесь два сезона. И только в 1828 году в Новом Адмиралтействе специально был построен плавучий маяк.

Места Невского и Елагинского маяков, расположенные в более спокойных водах Невской губы, до второй половины XIX века тоже занимали самые разные суда. В первые и последние дни навигации, когда ледовая обстановка менялась буквально по часам, на позиции этих двух плавмаяков выставлялись самоходные портовые пароходы, уходившие на ночь в гавань.

Технологии освещения, применяемые на плавмаяках, не были оригинальными — они приходили с маяков береговых. До середины XIX в. на плавмаяках использовались свечи, на смену которым явились масляные лампы Арганда, работавшие на сурепном и деревянном масле. В России в ранних отражательных аппаратах свет фокусировался посеребренными рефлекторами, а сами аппараты представляли собой «гирлянду» из ламп и рефлекторов. Лампы для балтийских плавмаяков изготавливались в Ревеле, в мастерской при Дирекции балтийских маяков. Более совершенные, преломляющие аппараты имели одну горелку и линзу. Мерцание огня обеспечивал часовой механизм, спрятанный в фонарную мачту. На плавмаяках конца XIX в. устанавливались керосиновые лампы, а с начала XX в. для освещения маяков использовались ацетиленовые горелки и электрические лампы.

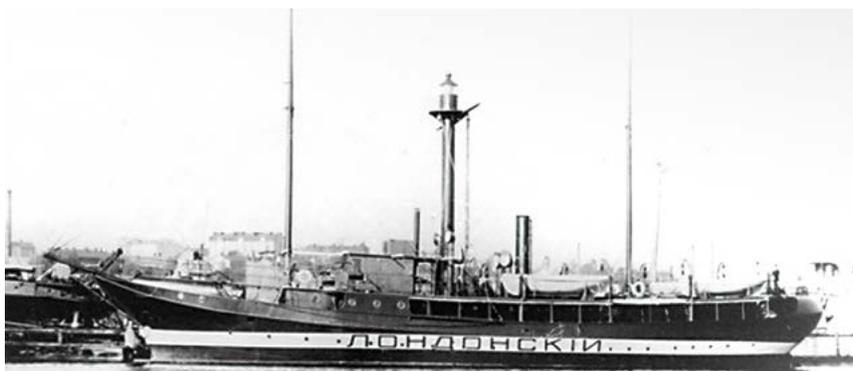


В Санкт-Петербурге суда-плавмаяки строили многие верфи, в числе которых Ижорская, Путиловская, Семянникова и Полетики, Крейтона, Новая Адмиралтейская, а также верфь при Кронштадтском порте. В 50-х годах XIX века был утвержден план по освещению плавучим маяком Домеснеского (ныне — Колка) мыса в Курляндии, на котором погиб не один десяток торговых судов. В конкурсе на его закупку участвовали российские и зарубежные верфи, а выиграла его английская «Верфь братьев Самуда», запросившая 38 290 рублей за металлическое парусное судно-маяк. Прибывшее в Кронштадт в 1858 году из Англии судно было снаряжено и отправлено на позицию. Жестокие шторма, ледовые тиски и удаленность от цивилизации послужили хорошей проверкой судна, ставшего прототипом для еще трех плавучих маяков, построенных в России по зарубежным чертежам. Они были установлены на банках Ревельштайн и Калбдегруд, а также на Лондонской мели. В отчете о делах Гид-

рографического департамента за 1861 год отмечалось, что с установкой этого плавмаяка «число крушений судов на рифе почти прекратилось». Там же упоминался и главный недостаток плавмаяка, характерный для всех аналогичных судов, выставляемых в замерзающих акваториях, — сезонность их работы: «Все коммерческие моряки... сожалеют, что они не могут им пользоваться в самое нужное время, рано весною или поздно осенью, когда маяк не стоит на месте». И ревельские, и рижские купцы направляли в гидрографическое ведомство просьбы продлить сроки постановки плавмаяков в ноябре–декабре, но жизни их команд и сами маячные суда ценились выше интересов коммерсантов. Зимой плавмаяки заводились в доки, где осматривались, ремонтировались и перевооружались.

Еще одним недостатком конструкции большинства плавучих маяков была их несамостоятельность. Жестокие шторма не раз срывали и Домеснеский, и Калбдегрудский мая-

ки с мертвого якоря и уносили в сторону подводных скал и мелей, заставляя команду бороться за свои жизни и сохранение судна, а следовательно — и за безопасность всех тех мореплавателей, кто рассчитывал увидеть маячный свет в назначенном месте. Постановка и снятие на зимовку несамостоятельного маяка требовали дополнительных рейсов гидрографических или наемных пароходов. Поэтому плавмаяки, построенные в конце XIX века, уже оборудовались паровой машиной с винтовым приводом.



Морские плавмаяки, построенные в начале XX в. в России (в том числе в Великом княжестве Финляндском) оборудовались всеми техническими новинками того времени: динамо-машиной, электрическими освещением и звукосигнальной установкой, беспроволочным телеграфом и радиостанцией. Такими были, например, плавмаяки Люзерортский (СПб, верфь Крейтона, 1910 г.) и Астраханский-приемный (СПб, верфь Крейтона, 1908 г.). Это были надежные и современные суда. Плавающий маяк Запасный (СПб, Путиловская верфь, 1912 г.) после недолгой работы на своей основной позиции у входа на фарватер, ведущий в порт Либава, долгое время работал в Финляндии, близ Хельсинки, а затем до 70-х годов XX столетия служил портовым судном, ставшим последним рабочим (не туристическим) пароходом в Скандинавии. В 2000-х этот плавмаяк был реконструирован в ресторан с музейной экспозицией на морскую тему и открыт для посещения. Реставраторы максимально сохранили оригинальные узлы и элементы судна, позволяя нам увидеть и прикоснуться к труду питерских корабелов вековой давности.

Но вернемся в начало XX века, когда количество морских плавучих маяков в России было максимальным (в ведомстве Морского министерства на 1916 г.) — 30 единиц. По насыщенности плавмаяками лидировал бассейн Балтийского моря, где наибольшее

количество таких судов содержало Великое княжество Финляндское, за ним следовали Каспий, Азовское и Черное моря. Часть плавмаяков были не казенными, а содержались на средства портов и предприятий, осуществлявших морские перевозки. На позиции «ведомственных» плавмаяков выставлялись самые разные плавсредства, в т. ч. баржи, дебаркадеры и даже плоты (в дельте Днепра). Экипажи всех плавмаяков того времени были вольнонаемными.

Своими маяками обзаводилось и Министерство путей сообщения, в ведении которого находились внутренние водные пути Российской империи. В европейской России плавмаяки-брандвахты МПС выставлялись на Ильменском озере и Псковско-Чудском бассейне, в устьях и истоках основных судоходных рек на каждый сезон навигации. Озерные брандвахты представляли собой одномачтовые деревянные ладьи с фонарем и шаром на мачте и флагом МПС на корме. Один озерный плавмаяк — Тайпаленлуото — выставлялся Таможенным ведомством Финляндии на Ладоге. В отличие от российских озерных брандвахт, этот основательный, водоизмещением 200 тонн металлический плавмаяк, построенный в 1877 году, пережил и послереволюционное время, и зимнюю кампанию 1939–1940 гг., после которой, правда, более не выставлялся.

Назначение плавучих маяков не ограничивалось ограждением опасностей и указанием подхода к морским и речным фарватерам. На них также выполнялись наблюдения за погодой и течениями. Сведения о высоте

Фрагменты карты «Финский залив от Петрограда до острова Сескара», СПб, 1922 г., архив ГУНиО



Плавучие маяки в книге «Огни и Знаки», 1840 год.



Плавучие маяки Невской губы.



воды на речных фарватерах указывались на мачтах плавучих маяков в виде условных знаков. На некоторых плавучих маяках располагалась база лоцманов, осуществлявших проводку судов из портов и в порты. С плавмаяков контролировалось соблюдение рейдовых, таможенных и карантинных правил. Экипажам случалось вести и спасательные операции, для чего маяки оборудовали самоходными катерами, гребными лодками и воздушными ящиками — понтонами. В годы Первой мировой войны с Невского плавмаяка не раз оказывалась помощь потерпевшим аварию гидросамолетам...

Первая мировая война и следующие за ней катастрофические для России события привели к тому, что большинство плавучих маяков оказались за границей.

В балтийских водах Советской России остались плавучие маяки, появившиеся за век до того — на Лондонской мели и на входах Елагинского и Большого Корабельного фарватеров. Два последних в 1918 году стали обозначаться светящими бакенами, но в 20-е годы плавучие маяки Невский и Петровский (быв. Елагинский) снова стали выставляться. Петровский прослужил до 1924 года, а Невский до 1933-го.

В 1922 году плавучий маяк Деманстейнский (быв. Люзерортский) выставлялся на одноименной банке. С 1923 года он был перемещен к северу, на позицию Приемного плавучего маяка, став также лоцманской базой для Ленинградского порта. В 1930 году на смену уходящему на ремонт Приемному пришла яхта «Астарт» шведской постройки, которую петербургский предприниматель Брусницын в 1899 г. перекупил у шведского кронпринца за месяц до сдачи судна заказчику. Некогда роскошная яхта в 1921 г. служила учебным судном на ускоренных курсах техников комсостава флота, тонула, была поднята и переоборудована в плавмаяк и базу для лоцманов. История этого плавмаяка закончилась в 1963 году списанием в металлолом. Тогда же, в 60-е годы, на позиции ленинградского Приемного

плавмаяка начал устанавливаться светящийся буй.

Постепенная замена дорогих в содержании плавмаяков началась в Европе еще до Второй мировой войны, а к 1960-м годам стала повсеместным явлением. Некоторые страны, в частности Великобритания и Германия, экспериментировали постановкой автономных плавмаяков, построенных с нуля или переоборудованных из обитаемых плавмаяков, но успехи в радионавигации и строительстве маяков на гидротехнических фундаментах окончательно лишили плавучие маяки будущего.

Аналогичная судьба постигла эти суда и в СССР. «Долгожителями» в своем классе стали плавмаяк Северодвинский (Ревель, 1907 г.), Астраханский-приемный, Волго-Каспийский и ленинградский Приемный плавмаяк, дослужившие до 1960-х годов.

Однако, в отличие от зарубежных стран, в СССР были и плавмаяки-«новобранцы». В конце 50-х годов прошлого века, с ростом грузооборота Рижского порта, через Ирбенский пролив шли суда все больших размеров. Начали поступать претензии на недостаточное навигационное оборудование советского участка пути, изобилующего мелями и рифами, что повышало стоимость фрахта и страхования перевозок (примечательно, что впервые прошения коммерсантов об установке плавмаяка на банке Михайловская серьезно рассматривались Гидрографическим департаментом еще в 60-х годах XIX столетия, т. е. за 100 лет до описываемых событий). Постепенно ветшал важный и все еще необходимый плавмаяк на подходе к Астраханскому порту. И тогда советское правительство заказало в Финляндии постройку двух новых однотипных плавучих маяков, в проекты которых был вложен весь накопленный к тому моменту опыт строительства и эксплуатации подобных судов. Плавмаяки проекта №852, Ирбенский и Астрахан-



ский-приемный водоизмещением 672 т (в грузу) обладали 120-суточной автономностью по электроэнергии и отоплению и 50-суточной — по провизии и пресной воде. Светооптический аппарат и наутофон для них были заказаны у шведской фирмы AGA, главная судовая машина поступила из ГДР, двухтонный палубный кран — из Норвегии. На плавмаяке имелся также радиомаяк «МРМ-54» отечественного производства, работавший синхронно с наутофоном, что позволяло экипажам идущих поблизости судов определить удаление от маяка по задержке наутофонного гудка относительно радиосигнала. Также на плавмаяках имелось по два комплекта оборудования радиосвязи, радиопеленгатор, эхолот и радиолокационная станция. Команда судна состояла из 19 человек (не считая лощманов), размещаемых в 13 комфортабельных каютах. Не обошлись суда финского производства и без сауны...

Ирбенский плавучий маяк выставлялся в одноименном проливе с 1961 по 1985 год, пока там же, в районе банки Михайловская, не завершилось строительство стационарного маяка Ирбенский на гидротехническом основании. Высвободившийся плавмаяк планировалось установить на подходе к порту Вентспилс, но фактически его маячная служба на этом закончилась. Последним из российских плавучих маяков в 1997 году завершил свою карьеру Астраханский-приемный.

Хотя эпоха плавучих маяков минула, практически в любой стране с богатой морской историей мы все еще можем увидеть плавучие маяки, отреставрированные и превращенные в музеи, рестораны, гостиницы, офисы и даже в жилые помещения, а в Германии — еще и совершить морскую прогулку на трех их них. Единственный сохранившийся плавучий маяк российской постройки находится в Финляндии, в числе нескольких аналогичных судов. В России же все плавучие маяки, кроме Ирбенского, были в разное время утрачены. В 2000-е годы с Астраханского была срезана фонарная мачта, а судно отправлено в металлолом. Аналогичная судьба была уготована и Ирбенскому, переведенному в 1992 году из Латвии в Ломоносов и поставленному у причальной стенки ЛенВМБ. До 2008 года он выполнял вахтовые функции, а в 2009 году был выставлен на биржу в качестве металлолома, но привлеченный к нему общественный интерес спас тогда уникальное судно от разделки. В течение последующих

лет судно утратило значительную часть оригинального интерьера и оборудования, ухудшилось состояние подводной части корпуса. В 2012 году Фонд «Маячный» обратился с просьбой о сохранении плавмаяка непосредственно к главе российского государства, в результате чего Министерство обороны официально подтвердило готовность передать маяк любой организации, которая возьмется за реставрацию уникального судна. Первым откликнулся Свободный порт «Вентспилс», заявив о своем желании и возможности превратить старый плавмаяк в яркую достопримечательность города, где это судно некогда базировалось. Сохранением уникального судна заинтересовался и калининградский Музей Мирового океана, имеющий опыт реставрации и содержания мемориальных кораблей, в том числе и в Петербурге (ледокол «Красин»). К сожалению, судьба этого маяка окончательно пока не решена.

