



Леонид Амирханов

Яхтсмены, совершающие плавания в восточной части Финского залива, хорошо знают этот маяк. Он расположен на возвышенности м. Стирсудден и служит верным помощником всем мореплавателям.

Первое упоминание о сигнальном огне на м. Стирсудден имеется в донесении адмирала К. Крюйса Петру I и выглядит так: «Сего утра капитан Эдвард Лейн на Выборгской стороне на мысу Стирсудден огонь начал класть и во всю ночь непременно горит». Дата — 17 августа 1719 г. Разумеется, это не был маяк в нынешнем понимании. Подобные огни были обыкновенными кострами, которые зажигали на возвышенных площадках

«для ходу кораблей», а также для обозначения опасного мыса в штормовую погоду.

В документах последующих лет, вплоть до начала XIX в., этот маяк не упоминается. Но в 1805 г. Адмиралтейств-коллегия решила поставить на Стирсуддене «для облегчения входа в Бьёркёзунд неосвещаемую башню». Однако проект так и остался на бумаге. Лишь в 1815 г., как сообщает генерал-гидрограф Г. А. Сарычев, здесь поставили деревянный знак, «видимый с корабельного фарватера».

Знак был расположен на возвышении, на расстоянии около 900 м от оконечности мыса, имел высоту 10 м и вид усеченной пирамиды, над которой возвышался четырехметровый столб.

Уже в 1828 г. директор маяков Балтийского моря Л. В. Спафарьев докладывал Г. А. Сарычеву, что «из-за удаленности места и из-за затруднительности доставки материалов и найма рабочих людей знак сей поставлен без фундамента... и пришел в ветхое состояние. <...> Один есть способ для облегчения мореходцев не только для дневного, но и ночного времени, — означить Стирсудденскую высоту настоящим маяком, как о сим неоднократно было трактовано и признано общим мнением мореходцев за полезное. <...> В этом месте действует сильное течение, которое нередко причиняет гибель мореходцам».

Настаивая на строительстве маяка, Спафарьев подчеркивал, что об этом просят его не только русские, но и «иностранные корабельщики купеческих судов... а английские купцы даже заявили, что они с большой охотой готовы платить за его содержание».

Так как мыс в то время принадлежал Великому княжеству Финляндскому, Леонтий Васильевич считал, что строительство маяка на нем должно вестись за счет его правительства. Однако оно не спешило этого делать, и мыс еще долго оставался необозначенным.

В 1836 г. капитан-лейтенант (впоследствии вице-адмирал) М. Ф. Рейнеке, выполняя съемку и промер финских шхер, исследовал мыс и выстроил на нем новую деревянную неосвещаемую башню высотой 10,5 м, которую передали под надзор губернского начальства Выборга. Башню установили на возвышенности в полутора километрах от деревни Иля Сейвасто (ныне Озерки), в 860 м от оконечности мыса. В 1838 г. деревянные бруссы обшили досками, а внутри башни сделали лестницу для входа под крышу. Сначала башня была красного цвета, но летом 1840 г. ее перекрасили в белый, который хорошо контрастировал с зеленым фоном окружающего леса. После Крымской войны 1853–1856 гг. башню вновь перекрасили, ее восточная и южная стороны остались белыми, а западная и южная — красными.

Одновременно со строительством башни Рейнеке выбрал место для постройки светового маяка, определив сектор освещения для него от ESE через S и W до NW 45°. Кроме того, он рекомендовал устроить в фонаре маяка щиты, которые закрывали бы огонь снизу так, чтобы он не был видим на расстоянии до четырех миль. Он считал, что это оградит мореплавателей от мелей, лежащих у мыса. Однако предложение Рейнеке было реализовано лишь через тридцать с лишним лет.

В январе 1871 г. командир Ревельского порта директор маяков Балтийского моря адмирал барон

Б. В. Врангель обратился в Гидрографический департамент с просьбой предусмотреть в планах маячного строительства выделение средств на возведение на Стирсуддене нового маяка, «с постройкой которого будет закончен проект полного и совершенно удовлетворительного освещения Финского залива от Кронштадта до Ревеля». Не дожидаясь ответа, Врангель распорядился начать подготовку к строительству и представил в Гидрографический и Строительный департаменты проект маяка. Его одобрил Морской технический комитет и утвердил управляющий Морского министерства 27 ноября 1871 г. Главным строителем назначили инженера-подполковника Большакова. Строительные материалы и рабочих доставили из Ревеля, хотя он находился гораздо дальше от маяка, чем Петербург.

На месте старой башни возвели каменную восьмигранную башню белого цвета высотой 15 м, соединенную с каменным караульным домом. 23 июля 1873 г. новый маяк начал действовать. Белый постоянный огонь от диоптрического светооптического аппарата 2-го разряда, расположенного на высоте 13,8 м от основания и 35 м от уровня моря, освещал сектор от 312 до 113° (между каменными грядами Веркиоматала и Папинматала) на расстояние до 10 миль. Светооптический аппарат купили в Англии на заводе братьев Чанс (Chance Brothers), а масляную лампу для него изготовили в маячной мастерской Дирекции маяков Балтийского моря в Ревеле. Начальником маяка назначили Отто Вильгельма фон Люде, а после его смерти эту должность унаследовал его зять, эстонец Петер Марьяк.

Кроме башни и жилого дома, связанного с нею, построили деревянную баню, колодец, склад и дорогу от пристани к маяку, а также установили туманный колокол.

Летом 1907 г. вблизи маяка на даче у профессора Книповича жили В. И. Ленин и Н. К. Крупская. В память об этом в 1970 г. здесь установили стелу с мемориальной доской. Но на работу маяка эти дачники никакого влияния не оказали.

В 1914 г. смотрителем маяка стал некто Трофимов, и ему выпало очень непростое время. В годы Первой мировой войны маяк работал нерегулярно, в зависимости от военной обстановки в этом районе Балтийского моря. Германский флот не собирался атаковать Кронштадт, но война чувствовалась во всем.

31 декабря 1917 г. советское правительство признало независимость Финляндии, а в начале 1918 г. там началась гражданская война. Эти события задержали передачу маяка Финляндии, и он оставался в ведении Дирекции маяков Балтийского моря. 9 марта 1918 г. на маяк явился отряд финской Красной гвардии и конфисковал все продукты и керосин. Одновременно он



Маяк Сеивестэ, 1930-е гг. Из собрания М. А. Богданова

потребовал от маячников очистить помещения. Смотритель Трофимов отказался это сделать даже под угрозой расстрела и сообщил о случившемся в Главное гидрографическое управление. Отряд еще дважды являлся на маяк, но маячники остались верными долгу и не покинули свой пост.

Конфликт удалось разрешить благодаря вмешательству народного комиссара по морским делам С. Е. Сакса и начальника Главного гидрографического управления Е. Л. Белокоза, которые потребовали оставить маяк в покое до официальной передачи его Финляндии. Эта передача состоялась в 1919 г., и с этих пор он стал называться по имени близлежащей деревни Сеивестэ.

Первые два года советской власти на Финском заливе были отмечены боевым противостоянием британского флота и остатков флота Балтийского. В ночь на 4 сентября 1919 г. английский эсминец «Verulam» подорвался на своем же минном заграждении в районе мыса и затонул, погибли 16 человек. Смотрители маяка Эмиль Виркки и В. Марджак на лодке спасли капитана и двух матросов с эсминца. Девятерых англичан похоронили у маяка. Смотритель Виркки и его жена Лидия заботились о могилах (Англия ежегодно выделяла для этого небольшую сумму). В сентябре 1931 г. керосиновый светильник маяка заменили электрическим (имелся и резервный газовый). Рядом с маяком установили штормовую мачту для предупреждения местных рыбаков об опасностях и оборудовали метеостанцию. С началом Зимней войны смотрители покинули маяк.

Последняя запись в вахтенном журнале сделана 2 декабря 1939 г.: «В 18 часов я получил приказ военных властей взорвать маяк. Э. Ф. Виркки». Но сделать он это не успел. Маяк и кладбище британских моряков были разрушены в годы Великой Отечественной войны.

Летом 1945 г. на м. Стирсудден построили временную деревянную башню, а к 1954 г. завершили работы по возведению маячного городка и железобетонной цилиндрической монолитной башни высотой 27,6 м на рустованном цоколе. Башня была окрашена в белый цвет с двумя красными широкими горизонтальными полосами. В верхней ее части смонтировали стальное фонарное сооружение со светооптическим электрическим аппаратом.

В 1976–1977 гг. провели реконструкцию маячных зданий и переоснащение маячного комплекса. Были построены демонстрационный павильон, ряд служебно-бытовых зданий, к маяку подвели электричество, водопровод, сделали подъездную дорогу. В ходе реконструкции маячного хозяйства возвели два двухквартирных жилых дома и маячно-техническое здание с автономной дизель-электрической станцией.

Сегодня белый проблесковый огонь Стирсуддена виден на расстоянии до 21 мили. Приморское шоссе проходит всего в 100 м от маяка. Многие из проезжающих по этой дороге испытывают желание подъехать к башне поближе. Увы, сделать это нельзя, так как маяк является режимным объектом. Очень жаль, но таковы действующие правила.

