



# Да не угаснет свет!...

**АНДРЕЙ КИРСАНОВ, ФОТО АВТОРА**

*Для моряка маяк — это вестник земли, знак определенного места. Особый код его огня в темноте ночи, особый вид и цвет, заметные днем, — все рассчитано на его быструю идентификацию среди других огней или строений. И сколько бы ни говорили о том, что надобность в маяках давно отпала, их значение для обеспечения безопасности мореплавания сильно и поныне.*





**Г**огланд всегда выделялся среди других островов восточной части Финского залива. Выделялся своим видом, высотой вершин, расположением, позволяющим укрыться за ним при налетевшем шторме.

Еще издревле, более 4000 лет назад, он был известен людям, во всяком случае, находки археологов свидетельствуют об этом. С эпохи Средневековья, со времен Ганзы остров, лежащий на перекрестье морских дорог, давал пристанище многим торговым судам.

Суровый характер Балтики хорошо известен морякам. Сильные шквальные ветра осенью и зимой, большое количество скал, банок и отмелей, густые туманы и частые затяжные шторма — вот с чем постоянно приходилось сталкиваться мореплавателям в этих водах.

Гогланд до сих пор хранит следы многочисленных кораблекрушений. Они случаются и в наши дни, несмотря на маяки, что давно уже высяты на северной и южной оконечностях острова, и те средства навигации, которыми оборудованы современные суда.

История свидетельствует, что поставить маяки на Гогланде задумали давно. Вначале это был костер, огонь которого зажигали на горе жители северной деревни. Потом, в 1723 году, на остров была прислана маячная команда, состоящая из отряда солдат, возглавляемых офицером. Северный маяк уже представлял собой возвышающийся на фундаменте железный котел, в котором жгли дрова. Были установлены специальные зеркала, отражающие свет. Маячная команда следила за работой маяка и выполняла другие обязанности. Упоминания об этом есть в документах середины XVIII века. В 1807 году на северной оконечности острова были построены два маяка с масляными светильниками: нижний и верхний. В середине XIX века маячная команда состояла из офицера, унтера и 20 матросов, которые жили у нижнего маяка, что стоял непосредственно на берегу в северной части острова.

Во время Крымской войны (1854–1855) маячную команду эвакуировали с острова. Уезжая на санях по льду в Котку, служители забрали с собой все ценное имущество: зеркала, колокол, документы и прочее. Английский десант, высадившийся здесь летом, развлекался тем, что поломал и выбросил в море всю мебель из дома смотрителя маяка. А осенью французы разбили в фонаре верхнего маяка все стекла.

Война кончилась. В конце 1856 года у нижнего маяка была построена новая казарма и спасательная станция. Провизию и конопляное масло для освещения маяка привозили два раза в год из Ревеля (Таллина) на военном транспорте; почта и мелкие грузы доставлялись из Котки.

Северный маяк был заново перестроен в декабре 1965 года. На нем сохранилась

любопытная достопримечательность. В свое время специалисты из ГДР сделали здесь огромный пульт для управления всеми маяками близлежащих островов. Правда, система так и не была введена в эксплуатацию: она поработала только в тестовом режиме. Но этот пульт цел и находится в идеальном состоянии.

Южный маяк был возведен в царствование Николая II, в 1905 году. Литая табличка, свидетельствующая об этом, до сих пор сохранилась над входом. Увидеть ее может каждый, кому посчастливится оказаться в этих местах.

По словам Григория Порошина, сотрудника Русского географического общества, который рассказал немало интересного об острове, история строительства Южного Гогландского маяка полна интересных фактов.

До того как был построен нынешний маяк, здесь примерно с 1856 года стоял маяк деревянный. Когда задумали строительство новой, каменной башни, произошел своего рода казус: местный крестьянин, финн, заявил, что земля, на которой должно начаться строительство, испокон веков



Остров Гогланд (швед. *Hogland* — «высокая земля», финское название *Suursaari* — «большой остров») — один из крупнейших островов в восточной части Финского залива. Длина его составляет 11 км, ширина в некоторых участках достигает 3 км.

принадлежит ему, и у строителей есть два варианта: либо выкупить ее за 500 рублей, либо взять в аренду с условием выплачивать каждый год по 40 рублей. Никаких бумаг, подтверждающих факт землевладения, у финна при этом не было. Но российские власти, чтобы не создавать определенную напряженность с местным населением острова, пошли навстречу: землю официально выкупили, выдав оговоренную сумму.

На постройку маяка был объявлен тендер. Рассчитывали, что при этом цена проекта уменьшится на десять процентов, но ни одна компания не выставила своих предложений. Затем последовала длительная переписка между заказчиком и строителями, и смету еще больше раздули. В итоге строительство маяка обошлось казне в 15 тысяч рублей, а общая смета составила около 45 тысяч рублей, включая строительные материалы, их доставку на остров, оплату труда рабочих, сторожа. Также выделили 250 рублей для офицера на разъезды по островам. Наряду с подробной и живой перепиской, в архивах сохранились очень интересные красивые проекты маяков, которые должны были быть построены на близлежащих островах.

Во Франции, где в свое время на скалах и отменях в открытом океане было построено немало количество маяков, смотрители делили их на три категории: «ад» — маяки, стоящие прямо в море вдалеке от материка; «чи-

стилице» — маяки, стоящие на островах; и, наконец, «рай» — те, что стояли на берегах материка. К какой категории отнести маяки Гогланда, сказать трудно, но одно можно утверждать: несмотря на нетронутую дикую красоту острова, пьянящий воздух и море, раскинувшееся вокруг, жизнь здесь сурова и сложна. Да и сама работа тоже.

Смотритель маяка Николай Тихонович Макаренко, рассказывая о своем хозяйстве, сетовал на качество работ: строили маяк стройбатовцы, и свинцовые прокладки между блоками маяка, герметизирующие швы, были установлены плохо, из-за чего вода попадает внутрь башни. Сам он на этом маяке с 1967 года. Работал простым механиком, потом стал старшим. В его команде было много людей. Но штат сокращали, и теперь маячную службу они несут вдвоем с женой Риммой Павловной. Старожилы Гогланда.

Разговаривая со смотрителем Южного Гогландского маяка Василием Никитиным, я живо представлял, как во время осенних



Северный Гогландский маяк имеет характеристику: БлДлПр 7,5 с (проблеск 3,0 темнота 4,5). Дальность видимости 26 миль. Светит в секторе 168–144°.



Южный Гогландский маяк имеет характеристику: БлПр 6с (проблеск 1,5 темнота 4,5). Дальность видимости 10 миль. Светит в секторе 42–293°.

17 октября 1836 г. у острова разбились сразу семь торговых судов.

Пик кораблекрушений у Гогланда пришелся на середину XIX в.: в период с 1841 по 1858 г. здесь погибли 29 судов.



В 1856 г. здесь погибло судно «Америка», экипаж которого похоронен на местном кладбище; броненосец «Генерал-адмирал Апраксин» сел здесь на камни в 1899 г.



В 2003 г. во время буксировки на камни острова было выброшено научно-исследовательское судно «Леонид Демин». Оно до сих пор высится у берега, оставаясь страшным напоминанием о силе морской стихии.



и зимних штормов стены домов на южном мысе, стоящие на берегу у самой воды, покрываются толстой коркой льда. Обращенные к морю фасады зданий в этом месте серьезно пострадали: во многих местах разрушена штукатурка, обнажившая под собой кирпичную кладку. Волны во время непогоды с яростью обрушиваются на берег. Зимой часты снегопады, и единственную связывающую северный и южный берег дорогу заметает, даже на военных «Уралах» здесь бывает не проехать. Смотрителям нередко приходится преодолевать весь этот путь, который по петляющей дороге составляет более 15 километров, на лыжах. На переход уходит короткий зимний день. Переночевав и взвалив на плечи тяжелый рюкзак со всем необходимым, отправляются обратно. Провизию доставляют с Большой земли два раза в год, весной и осенью. Вместе с продуктами питания на остров привозят все необходимое для обеспечения жизнедеятельности маяков.

Сама навигация в этих водах непроста, раньше по несколько недель приходилось ждать прихода кораблей: им из-за непогоды не давали разрешения на выход. В наши дни ситуация значительно лучше, морское сообщение с Выборгом и Кронштадтом надежно налажено. Тем не менее остров остается островом, и в экстренных ситуациях связь с Гогландом обеспечивает вертолет. А такие случаи, к сожалению, тоже происходят, больницы на острове нет.

Маякам нужна серьезная реставрация. И если Северный маяк еще в хорошем состоянии, то Южный требует срочного ремонта: внутренние помещения, винтовая лестница, двери, стены и окна, смотровая площадка

— все нуждается в масштабных восстановительных работах. В самом маячном городке, где когда-то проживало 7–8 семей, нынче осталась лишь семья смотрителя Никитина и механик Андрей Черемухин.

С вершины, на которой стоит Северный Гогландский маяк, открываются потрясающие виды: море, острова, корабли. Совсем рядом проходит морская граница, разделяющая территориальные воды Финляндии, Эстонии и России. Отсюда в ясный день хорошо видно Котку — большой финский порт.

В европейских странах практически все маяки перевели на автоматическое управление. В тех, что закрыты за ненадобностью, сделали гостиницы, передали музеям. Некогда служившие мореходам, маяки стали объектами исторического наследия и служат развитию туризма. В России многие маяки переживают не лучшие времена, и маяки Гогланда не исключение...

С уверенностью можно сказать лишь одно: они нужны, и откладывать их реставрацию пагубно и опасно. Сколько же таких маяков несут службу по всей России?

Визит на Гогланд завершил для меня знакомство с маяками на дальних окраинах нашей родины. Самый первый маяк, на котором я побывал, был на Камчатке, в Авачинской бухте. Слово оторванные друг от друга братья, они стоят на разных берегах, имеют разные характеры, историю и судьбу. Совсем как люди...

Каждому моряку, несущему ночную вахту, знакомо светлое чувство, когда на горизонте открывается долгожданный огонь маяка. Так пусть сохранится этот свет...

