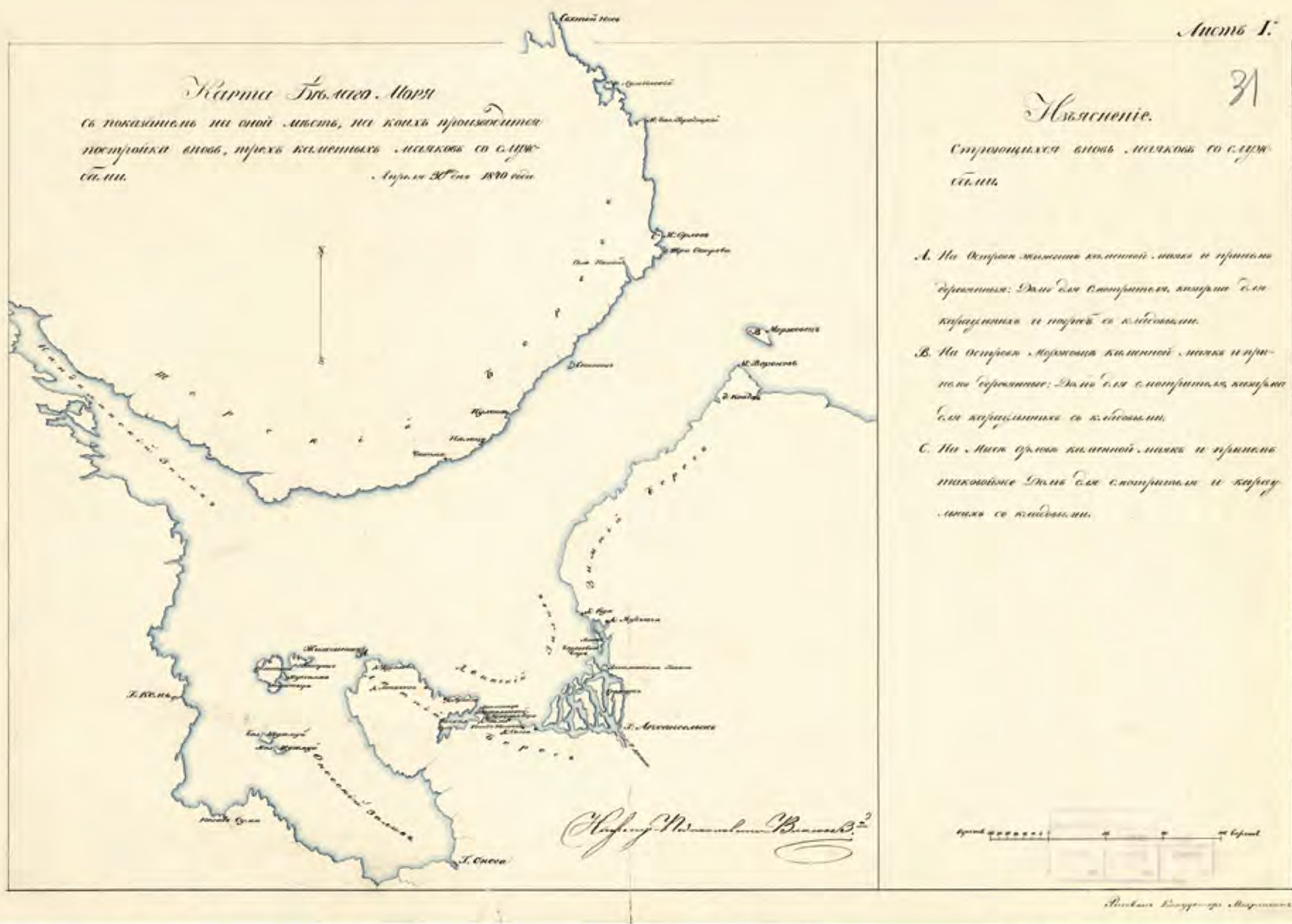




«Карта Белого моря с показанием на оной мест, на коих производится постройка вновь трех каменных маяков со службами» (30 апреля 1840 г.), РГАВМФ

ХРАНИТЕЛИ СВЕТА

Никита Кузнецов

«Ныне маяки — символ безопасности не только в море, но и на земле. Светят маяки — мир; гаснут маяки, и берега погружаются во мрак — идет война. Маяки первыми встречают и последними провожают. Они указывают путь, берегут от беды, вселяют уверенность и придают силы в минуты испытаний. Только не всегда мы задумываемся, какой ценой дается обслуживающим их людям маячный свет, который моряки считают таким надежным и обычным».

С. В. Попов, из книги «Автографы на карте» (Архангельск, 1990 г.)

В 2025 г. исполняется 90 лет Архангельскому району Гидрографической службы Северного флота. Архангельские флотские гидрографы решают немало задач. Одна из важнейших — обслуживание маяков и других средств навигационного оборудования Белого и части Баренцева морей. Несмотря на развитие электронных средств навигации, «светочи моря» по-прежнему играют большую роль в обеспечении безопасности мореплавания.

История Архангельского района Гидрографической службы официально началась 28 февраля 1935 г., в день создания Беломорской лоцдистанции гидрографического отдела Северной военной флотилии. Фактически же маячное дело на Белом море возникло в начале XVIII столетия.

Основанный в 1584 г. Архангельск долгое время являлся единственным портом, через который Россия вела международную морскую торговлю. Тем не менее подходы к нему и фарватер Северной Двины от о. Мудьюг, расположенного в юго-восточной части Двинской губы, до поры не имели какого-либо навигационного оборудования, а судоводители целиком полагались на лоцманов. Лишь в 1705 г. по обе стороны Корабельного фарватера появились «лоцбочки», а в устье Двины установили «баки, или огневые маяки», представлявшие собой смоляные бочки и служившие скорее частью системы сигнализации. Тогда же на Мудьюге построили временную деревянную башню, использовавшуюся в качестве опознавательного знака (в летний период при ней жили лоцманы).

Но уже вскоре на Белом море наступило затишье. В 1715 г. в Архангельске прекратилось военное судостроение, а затем, после ряда указов Петра I, ограничивающих ввоз товаров, торговый оборот сократился, что отрицательно сказалось и на навигационном обеспечении судоходства. В XVIII в. на Белом море не было построено ни одного постоянного маяка. На фарватере Северной Двины имелось девять смоляных бочек, зажигавшихся в случае подхода военных кораблей. В 1729 г. Адмиралтейств-коллегия приказала начать строительство маячных башен на Мудьюге. Но первые подобные сооружения появились там лишь 90 лет спустя, в 1819 г.

В 1733 г. в Архангельске был официально образован военный порт. Портовую инфраструктуру начали создавать в XVI в. еще до основания города (после того, как к устью Северной Двины стали приходить британские торговые суда). Гражданское, а затем и военное судостроение получили свое развитие при Петре I (в 1693 г. он основал верфь в Соломбале). В 1733 г., по сути, речь шла о возобновлении деятельности верфи и военного порта. Тем не менее 15 марта 1733 г., когда был подписан указ Военской морской комиссии об учреждении верфи в Архангельске, с 2014 г. отмечается как день основания Северного флота Российской Федерации (несмотря на то, что по «новому» стилю этот день приходится на 26 марта). Морской офицер и историк С. Ф. Огородников в своей фундаментальной «Истории Архангельского порта», вышедшей в 1875 г., писал: «В круг деятельности конторы



Терско-Орловский маяк, начавший работу в 1842 г.

над портом... входила весьма важная забота об ограждении Двинских устьев и главного корабельного фарватера предостерегательными знаками. Для этой цели служили смоляные бочки (заменявшие в то время маяки), створные береговые знаки, вежи и баканы».

Такое положение сохранялось до начала XIX в. Прорыв в деле навигационного оборудования морей связан с именем выдающегося морского офицера Л. В. Спафарьева (1765–1847). В 1803 г. он стал смотрителем балтийских маяков, а в 1807 г. его назначили на должность директора маяков Финского залива. За три десятилетия его деятельности на этом посту маячное дело активно развивалось: строились новые маяки, совершенствовалось их оборудование, а также организация маячной службы. 27 мая 1807 г. император Александр I утвердил «Положение о содержании маяков и штате маячной команды». 8 июня (27 мая по ст. ст.) по праву считается Днем маячной службы России.

«Положение о маячной части в Финском заливе послужило основанием для тех улучшений, которые постепенно стали вводиться в освещение наших маяков на всех морях», — писал гидрограф и историк маячного дела П. И. Башмаков в своей работе «Маячное дело и его историческое развитие», изданной в 1925 г. Не стало исключением и Белое море. В 1818 г. на Мудьюге построили пару неосвещаемых створных знаков. В 1821, 1822 и 1828 гг.

«опознавательные башни» появились на мысах Пулонга, Орлове и о. Сосновец. В 1838 г. на Мудьюге завершилось строительство знаменитой Белой башни, первого каменного беломорского маяка, начавшееся в 1830 г.

Важную роль для безопасности мореплавания играли звуковые сигналы, подаваемые с маяков. Во второй половине XIX – первой половине XX вв. для их подачи использовали артиллерийские орудия. Во второй половине XX в. их заменили специальные устройства — наутофоны

Развивалась и организационная структура гидрографической службы. В 1837 г. Управление генерал-гидрографа, основанное десятью годами ранее (с него началась история гидрографии как системы органов управления с подчиненными частями, подразделениями, учреждениями и предприятиями), преобразовали в Гидрографический департамент, в структуре которого было создано Гидрографическое депо при капитане Архангельского порта, отвечавшее в том числе за строительство и обслуживание маяков.

В 1842 г. начали действовать Моржовецкий, Жижгинский и Орловский маяки. В следующем году при капитане Архангельского порта учредили должность управляющего беломорскими маяками. Первым ее занял полковник (впоследствии генерал-майор) корпуса

флотских штурманов Григорий Иванович Никифоров (1781–1853). В биографии этого офицера были и морские сражения: Дарданелльское и Наваринское, — и два кругосветных плавания (на шлюпах «Камчатка» в 1817–1819 гг. и «Аполлон» в 1821–1824 гг.). При нем в строй вошла шхуна «Полярная Звезда», предназначенная для доставки снабжения и строительных материалов на маяки.

Во второй половине XIX в. маячное строительство активно развивалось. В строй входили новые маяки, система освещения заменялась с катоптрической (отражательной), применявшейся со второй половины XVIII в., на диоптрическую (преломляющую), разработанную для маячного дела французским физиком А. Френелем (линзы его системы используются и в наши дни), совершенствовалась звуковая сигнализация, внедрялись другие технические новшества.

В 1886 г. гидрографические части при главных командирах портов преобразовали в дирекции маяков и лоций, одна из которых появилась на Белом море. В ее ведении беломорские маяки находились вплоть до окончания Гражданской войны в 1920 г.

С 1871 г. маячное строительство начали вести по планам, разрабатываемым на несколько лет вперед. К 1 января 1918 г. на Белом море и в Северном Ледовитом океане действовало 20 береговых и один плавучий маяк, 40 предостерегательных и портовых огней, 39 освещающих створных знаков, 10 предостерегательных туманных станций.

Несмотря на то что Белое море — одно из самых малых российских морей, служба на маяках, особенно расположенных вдали от населенных пунктов, часто была связана с лишениями и опасностями (особенно в зимнее время). Свидетельством тому — могильные памятники, сохранившиеся вблизи старых маяков. Здесь встречаются и кресты, поставленные в память о маячниках, погибших на своем посту, и многочисленные детские могилки (увы, дети часто становились жертвами болезней из-за отсутствия необходимых лекарств и медицинской помощи).

Изначально маяки обслуживались «казенной прислугой» — унтер-офицерами и матросами военно-морского флота. Но с 1870-х гг. их заменили вольнонаемные служащие (чаще всего — те же отставные военные моряки).

Сигнальное орудие с Терско-Орловского маяка, установленное около памятника морякам-беломорцам в Северодвинске



Со временем Морское министерство стало выделять деньги на приобретение книг для маячников, а также охотничьего оружия и рыболовных снастей. Выделялись и участки земли для огородов и пастбищ. Все это делалось для того, чтобы облегчить жизнь людей, от четкого выполнения которыми своих служебных обязанностей зависела безопасность мореплавания. Тем не менее трагедии периодически случались. Настоящим «бичом полярных стран» долгое время оставалась цинга. В 1857 г. от нее умерла вся команда маяка на о. Моржовец; в зиму 1863–1864 гг. болезнь унесла жизни семи матросов на Святоносском маяке; зимой 1872–1873 гг. от того же недуга скончались все служащие Жужмуйского маяка (четыре человека).

Опасности подстерегали маячников и в повседневной жизни. Архивные документы сохранили подробности истории, случившейся зимой 1898 г. с отцом П. И. Башмакова, книга которого цитировалась выше. Иван Павлович Башмаков был смотрителем Жужмуйского маяка. 15 января рабочий маяка К. Корпачев заметил на льду, на расстоянии примерно одной версты от острова,

скопление морского зверя. Так как погода была хорошая, Башмаков-старший и Корпачев отправились на охоту на небольшом карбасе, в легкой одежде и без какой-либо провизии. Добыв трех зверей, они пустились в обратный путь, но противный ветер не дал возможности выгresti к острову, и охотникам пришлось вернуться на лед. К вечеру ветер переменился, и лед стало относить на 90° от нужного направления. На протяжении семи суток Башмаков и Корпачев днем шли к берегу, а ночи пережидали под карбасом. На седьмой день лед стало прижимать ближе к берегу, и путешественники поневоле решили дойти до него самостоятельно, оставив карбас. В итоге они не смогли преодолеть полынью и едва не остались без плавсредства, которое не сумели отыскать в темноте. На восьмой день терпящим бедствие удалось высадиться на о. Сосновец, расположенный в губе Кереть. Отогревшись у костра и переночевав в стогу сена, путники двинулись дальше, перебравшись на материк. Через некоторое время рабочий обессилел, и Башмаков продолжил путь в одиночку. Ему удалось дойти до села Колежма, где местные жители оказали ему



Светящийся знак на о. Колюбакин (у западного побережья о. Вайгач) — самый северный из числа обслуживаемых Архангельским районом Гидрографической службы

помощь. По просьбе маячника группа людей незамедлительно отправилась искать Корпачева, но обнаружила его уже умершим от переохлаждения. Башмаков сильно обморозил ноги, и ему ампутировали пальцы на левой ноге (по некоторым данным, он сделал это сам).

9 июня 1872 г. рядом с Терско-Орловским маяком при доставке на берег строительных материалов на перегруженном баркасе, попавшем в сулой (встречное течение), погибли 22 человека — моряки со шхуны «Самоед», занимавшейся снабжением маяков, и мастеровые. Четыре года спустя в память о них на средства чинов Архангельского порта была воздвигнута часовня, освященная в честь Святого Архангела Гавриила и просуществовавшая до 1980-х гг.

Вновь обратимся к книге П. В. Башмакова. «Жизнь <...> при отсутствии общения с посторонними людьми, помощи врача, каких-либо посторонних развлечений и т. п., под силу лишь людям с подвижным, веселым и смелым характером, трудолюбивым, не нуждающимся в обществе, но в то же время общительным и при всем том людям семейным. Наоборот, не любящим физического труда, вялым, не умеющим найти себе работу и придумать развлечения, не переносящим одиночества, нерешительным и представляющим службу на маяке как почти непрерывное ничегонеделание, таким там не место, потому что, кроме вреда для службы и лично для себя, они ничего не принесут и не получат. <...> Смотритель маяка должен быть не только моряком, что требуется от него характером службы и условиями маячной жизни, близкой в этих отношениях к судовой, но вообще должен иметь много практического жизненного опыта, не говоря

уже о знании ремесел, без знакомства с которыми, хотя бы самого элементарного, жизнь на маяках немыслима, так как многое необходимое и важное в хозяйственном обиходе, начиная с колеса и весла и кончая самоварной трубой и мутовкой, приходится делать самому».

Несмотря на то что сейчас маяков, обслуживаемых людьми, остается все меньше и меньше, все то, о чем писал Башмаков в книге, изданной 100 лет назад, полностью сохраняет актуальность.

Вернемся к истории Архангельского района Гидрографической службы. В 1920–1935 гг. за обеспечение работы маяков и других средств навигационного оборудования Белого моря отвечал маячно-технический отдел (дирекция маяков и технического дела) Управления по обеспечению безопасности судоходства на северных морях (Убекосевер). Такие управления организовали на всех морях в начале 1920-х гг., и просуществовали они до середины следующего десятилетия. После создания в 1933 г. Северной военной флотилии Убекосевер перешло в прямое подчинение ее командования. В 1937 г. флотилию преобразовали в Северный флот. С 1942 г. части, отвечающие за навигационно-гидрографическое обеспечение действий флота, входили в состав Беломорской военной флотилии (создана в 1941 г., в 1956 г. преобразована в Беломорскую военноморскую базу), в составе Гидрографического отдела которой 6 апреля 1953 г. был организован Архангельский район Гидрографической службы. На сегодня это одна из старейших войсковых частей Северного флота.

В наши дни на Белом море насчитывается 36 маяков, из которых четыре обслуживаются личным составом,

а остальные переведены в автоматический режим. Помимо обслуживания маяков и других средств навигационного оборудования, сотрудники Архангельского района решают целый ряд других важных задач, среди которых гидрометеорологическое обеспечение мореплавания, промер глубин, участие в испытаниях новых кораблей.

Отдельно стоит отметить взаимодействие Гидрографической службы Северного флота с научными учреждениями. В 2019 и в 2021–2023 гг. совместно с Комиссией географии полярных стран Московского городского отделения Русского географического общества и Морской арктической комплексной экспедицией (МАКЭ) Российского НИИ культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачева были проведены экспедиции на судах района к Терско-Орловскому маяку и на о-ва Вайгач, Моржовец и Колгуев. Ученые исследовали сохранившиеся до наших дней памятники прошлого — от поморских крестов и ненецких святилищ до военных объектов советского периода. В результате появились статьи, книги, документальные фильмы. Важной частью экспедиционной работы стало увековечение памяти о людях

и событиях Российской Арктики: установка крестов и памятных знаков.

О повседневной службе гидрографов обычному человеку известно значительно меньше, чем о тех же дальних походах боевых кораблей (чаще попадающих в поле зрения журналистов). Пожалуй, лишь жители Архангельска могут в день ВМФ лицезреть участвующие в военноморском параде на Северной Двине гидрографические суда. Это новейший большой гидрографический катер «Всеволод Воробьев», белоснежный красавец «Сенеж» (гидрографическое судно, переданное в Архангельск из Мурманска в 2022 г. и, несмотря на солидный возраст 46 лет, успешно выполняющее задачи), скромные ГС'ы — малые гидрографические суда, на долю которых приходится основная будничная работа, связанная прежде всего с доставкой снабжения в труднодоступные места. Те, кто служит в гидрографии, далеки от какого-либо пафоса. Они просто делают свое дело, продолжая славные традиции предшественников, насчитывающие уже более трех веков.



Снабжение маяков Белого моря и в наши дни — непростое дело. Груз с судна перемещают на самоходную баржу (барку), которая доставляет его к берегу. Если барка подойти к необорудованному берегу не может (а в большинстве случаев это именно так), то груз приходится сбрасывать в воду и вытаскивать на берег вручную

