

Зеленая жемчужина Приморья

Продолжение, начало в №252

Сергей Аксентьев, действительный член Русского географического общества (Московское городское отделение), к.т.н., доцент



Маяки

В феврале 1871 года «для охраны побережья и островов Тихого океана, открытых русскими землепроходцами и мореплавателями» главную базу Сибирской флотилии из Николаевска-на-Амуре перевели во Владивосток. Это послужило мощным

импульсом развития Приморского края. Уже в 1879 году Владивосток с Санкт-Петербургом и Одессой связала постоянная пароходная линия, а с Хабаровском железная дорога. Значительно возросшая интенсивность судоходства в заливе Петра Великого потребовала надежного навигационного обустройства побережья и островов. Морской министр генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич, предвидя большое будущее Владивостока как главного российского порта в Восточном океане, приказал произвести рекогносцировочные работы по выбору места для маяков, в том числе и на острове Аскольд. После изысканий нашли подходящую площадку на юго-западном отроге мыса Елагина.

Строительство маяка возглавил опытный военный инженер генерал-лейтенант Э. И. Тилло. Детально ознакомившись с местностью и климатом острова, Эдуард Иванович пришел к выводу, что при частых туманах и большой влажности железа, из которого

предусматривалось строить маячную башню, быстро сгниет и принял решение все строить из камня. Из строительных материалов на месте в достаточном количестве оказались только глина и бутовый камень. Остальное пришлось завозить из Владивостока.

Строительные работы начали летом 1879 года с возведения пристани, барачков для рабочих и прокладки «винтовой» дороги вокруг горы. Маячную башню высотой 8,4 м от основания построили из кирпича, служебные и жилые здания – из бутового камня. Светооптический преломляющий аппарат Френеля 1-го разряда закупили в Англии на заводе братьев Чанс. Через два года (1881) работы завершили, и Главный командир портов Восточного оке-



ана контр-адмирал А. Ф. Фельдгаузен доложил в гидрографический департамент: «Маяк мною лично осмотрен и найден построенным хорошо и прочно, службы на маяке не оставляют желать лучшего, аппарат действует исправно... Освещение начато с 29 сентября 1881 года» [1].

В «Описании маяков, башен и знаков Российской империи по берегам Восточного океана» за 1882 год о нем сказано: «Расположен на SW-ой возвышенности S-го мыса острова Аскольд в заливе Петра Великого (42°13'N, 132°21'O). Огонь белый вертящийся, проблесковый. Проблески через 1 минуту продолжительностью 8 секунд. Высота над уровнем моря 590 фут от основания 40 фут. Учрежден 1879, освещен 1881. <...> Команда маяка состоит из смотрителя и семи служителей. При маяке находится колокол и единорог для ответных выстрелов во время туманов, а также мачта для поднятия синего флага, что для проходящего мимо острова судна означает: маяк имеет надобность в сношении с Владивостоком. Огонь маяка по силе и дальности света наблюдается до расстояния 35 миль. Для сообщения с маяком устроена дорога на N оконечности острова» [2]. Из-за дороговизны материалов и трудности их доставки маяк обошелся казне в 162 824 руб. – почти в два раза дороже, чем было предусмотрено планом.

Первым смотрителем маяка стал командированный с Балтики по представлению Гидрографического департамента опытный специалист губернский секретарь Афанасьев, много лет возглавлявший маяк острова Оденсхольм в Финском заливе. Служителями состояли матросы Сибирского ластового экипажа. Служба на оторванном от внешнего мира острове была тяжелой. Личный состав часто болел. Чтобы как-то облегчить положение маячников, командир портов Восточного океана издал специальный приказ. «Предлагаю, – говорилось в нем, – командирам судов вверенной мне флотилии при проходе мимо острова Аскольд, если на Асколь-

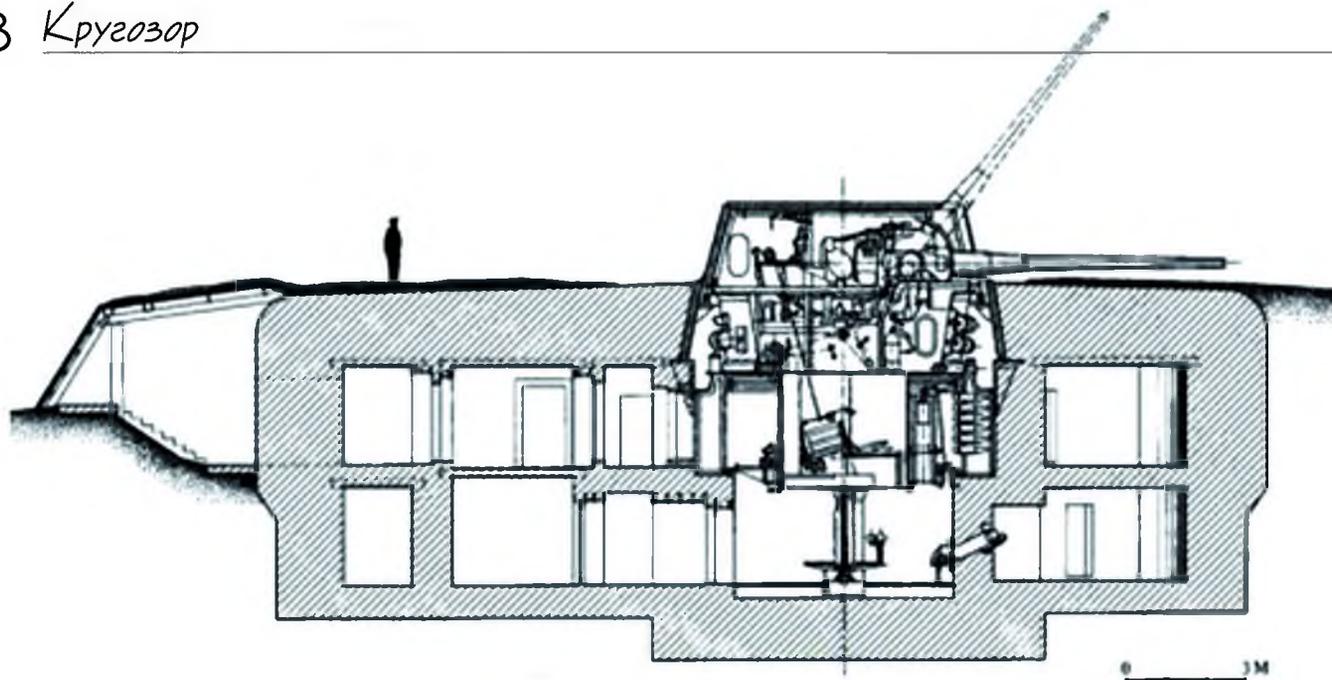
дском маяке будет поднят флаг или шар, непременно посылать на маяк судовую шлюпку, а по невозможности сего, тотчас же по приходе во Владивосток сообщать о том в Гидрографическую часть» [3]. Этим же приказом для оздоровления личного состава начальнику Гидрографической части предписывалось каждую весну и осень обновлять половину команды, поставив дело так, чтобы на маяке всегда находилось не менее четырех человек из числа опытных, хорошо знакомых с маячной аппаратурой служителей.

Маячники добросовестно несли службу и не раз спасали суда от гибели. Так, в 1890 году в дирекцию

маяков Восточного океана через фирму «Кунст и Альберс» поступило письмо капитана норвежского парохода «Ф. Нансен». В нем он благодарил смотрителя маяка Аскольд за то, что ночью, во время сильного тумана выстрелами из пушки и ударами в колокол отвел непоправимую беду – столкновение его судна с прибрежными скалами.

В 1892 году маячники своими силами построили новую дорогу на маяк из бухты Наездник. Она стала в три раза короче и удобнее прежней. Еще через четыре года (1896) на мысе Шугайдуй установили паровую сирену, а в фонарном сооружении новый оптический аппарат с керо-





синокалильным освещением и часовым вращательным механизмом. Старшего служителя маяка крестьянина Аггея Кузнецова наградили серебряной медалью «За усердие» для ношения на Станиславской ленте на груди [4].

Однако маячная башня в суровом климате Аскольда, не простояв и пятидесяти лет, начала трескаться, кирпич стал крошиться. Никакие капитальные ремонты существенных улучшений не давали, и летом 1909 года маяк пришлось перенести в новое здание. Осветительный аппарат демонтировали и... полвека спустя, после капитального ремонта установили в фонарном сооружении заново построенного после окончания Великой Отечественной войны крымского Херсонесского маяка в Севастополе.

Маяк постройки 1909 года сохранился до настоящего времени. В паспортных данных о нем сказано: «Белая восьмигранная каменная башня высотой 8 м с красным фонарным сооружением в центральной части одноэтажного каменного здания. Дом и башня белые. Высота над уровнем моря 113 м. Маяк светит белым проблесковым огнем на дальность 22 мили. Старую шестигранную кирпичную башню, стоящую на скале в юго-западной стороне мыса Елагина, отделяет от новой бетонной башни глубокая расщелина» [4].

Ощетинившийся остров сокровищ

С середины 30-х годов прошлого века обстановка на Дальнем Востоке год от года усложнялась. В целях обеспечения безопасности наших приморских границ Верховное командование СССР приняло развернутую программу усиления военноморской группировки Тихого океана и развертывания береговой обороны Дальнего Востока. Начальник Морскими силами Дальнего Востока (с 1935 года Тихоокеанский флот – *авт.*) флагман флота 1-го ранга М. В. Викторов в письме от 29 мая 1933 года командующему Особой Краснознаменной Дальневосточной Армии В. К. Блюхеру, в частности, сообщал о своем выборе острова Аскольд для сооружения там новейшей артиллерийской батареи. После выбора позиции заместитель начальника Морских сил РККА, флагман 1-го ранга И. М. Лудри 14 марта 1936 года утвердил техническое задание на возведение на острове Аскольд артиллерийской батареи и Управление начальника работ №115 (УНР-115) приступило к реализации плана.

Новейшая секретная 180-мм башенная батарея №26 вступила в строй 29 октября 1938 года, а полностью все работы завершили к лету 1939 года [5]. По мнению военных специалистов, этот объект, наряду

с другими подобными сооружениями, стал важной частью всей оборонительной системы Береговой обороны советского Приморья. Артиллерийская батарея на острове Аскольд состояла из двух железобетонных башенных блоков, силовой электростанции, командного пункта, телескопического дальномера ДМ-6, семи долговременных бетонированных огневых точек (ДОТов) сухопутной обороны и казарменного городка. В каждом блоке, отстоящем друг от друга на расстоянии 169 м, размещалось по одной двухорудийной башенной артиллерийской установке МБ-2-180. Орудийный снаряд весом 97 кг мог поражать корабли противника на удалении до 37 км. Толщина вертикальной брони и кирасы (защитного козырька – *авт.*) составляла 203 мм, а крыши 169 мм. Командный пункт и силовая электростанция располагались в отдельных заглубленных казематах. Вращающаяся броневая рубка телескопического дальномера ДМ-6 в специально построенном железобетонном блоке располагалась в наивысшей точке мыса Елагина. Все элементы артиллерийского комплекса соединялись между собой километровой бетонной потерной глубокого заложения.

Казарменный городок батареи предусматривал постоянное проживание 28 человек начальствующего

состава, 20 человек младшего начальствующего состава и 228 краснофлотцев. В хранилищах для автономного обслуживания городка имелся постоянный запас продовольствия и горюче-смазочных материалов на три месяца, а для силовых электростанций башенных блоков на 100 часов непрерывной работы [5]. Но покорить артиллеристам не удалось. Они находились в резерве Главного командования, и разрешение на открытие огня мог дать только Военно-морской штаб Тихоокеанского флота. Такой команды за всю войну не поступило. В послевоенный период батареи выполняли ежегодные учебные стрельбы. Последняя состоялась летом 1991 года, когда в душах защитников отечества уже прочно поселилась нарастаю-

щая тревога за свое будущее, ставшая жестокой явью 8 декабря 1991 года. Затем наступили годы вакханалии и грабежа. Циклопические оборонительные сооружения Аскольда, брошенные на растерзание мародеров спешно покинутыми остров военными, варварски уничтожались металлодобытчиками.

Неотъемлемая часть нынешнего пейзажа зеленой жемчужины Приморья – свалки изуродованной ржавеющей техники и военного имущества, а визитная карточка уникального по природе и ландшафту острова – останки первой кирпичной маячной башни, оштетнившейся в небо сгнившими металлическими стойками фонарного сооружения на отдельно стоящей скале мыса Елагина. Как и много

веков назад, остров вновь практически не обитаем. Семья маячников да десяток-другой пугливых оленей, сполна познавших жестокость двуногого царя природы – вот и все аборигены оставленного на произвол судьбы уникального по природе и красоте острова Аскольд.

К сожалению, подобную картину сейчас можно наблюдать на сотнях подобных островов во всех морях, омывающих границы некогда могучей Российской морской державы. Мне кажется, настало время осознать, какими несметными богатствами мы владеем, и, пока не поздно, начать приводить в порядок покинутые острова, возрождать на них уникальную флору и фауну, чтобы наши внуки, посещая их, добрыми словами вспоминали своих дедов ✕

Автор выражает благодарность сотрудникам Центральной городской библиотеки им. А.Д. Старцева Централизованной библиотечной системы ГО ЗАТО г. Фокино Приморского края за внимание, подробные консультации и помощь в сборе материалов для очерка.

Библиография

1. РГА ВМФ, ф. 402, оп. 2, д. 3411
2. Описание маяков, башен и знаков Российской империи по берегам Восточного океана. – СПб.: Гидрографический департамент Морского министерства, 1882. – С. 12–13.
3. Комарицын А. А., Корякин В. И., Романов В. Г. Ма-

яки России (Исторические очерки). – СПб.: ГУНиО МО РФ, 2001.

4. Литковец Н. Маяки Приморского края. – Владивосток: 48 часов, 2012. – 196 с.

5. Анохин В.В. Отдельная бронебашенная: исследование артиллерийской батареи №26 на острове Аскольд / Город Фокино – частица России великой: материалы Вторых Фокинских краеведческих чтений. – Фокино: МКУ ЦБС ГО ЗАТО г. Фокино, 2011. – С. 73–82.

Иллюстрации к очерку взяты с сайтов:
www.photoforum.ru, humus.livejournal.com,
prikol.bigmir.net, www.gradremstroy.ru

ООО «ВладТехноМарин», г. Владивосток
aeroboat@mail.ru тел. +7 (423) 257-72-72

Производство аэроботов «Тайфун»
различных модификаций и мореходных катеров

www.aeroboat.ru





Лодка 44

Производство
Ветровых стекол
Тентов и дуг
Пайолов (сланка)
Алюминевые весла
Продажа комплектующих
Ремонт и тоннаж
Адрес: аэровокзал, Хабаровск, ул. Советская, д. 92

Телефоны:
8-960-744-10-10
8-960-744-80-06



www.lodka44.ru

ООО «МАРЛИН»

Изготавливаем яхты, катамараны,
мачты, стоячий такелаж.
Продаем мачтовый профиль.

Тел. +7 (495) 972-8687, +7 (910) 476-0947
info@marlin.su, marlynpavel@ngs.ru, www.marlin.su