

Ашир Хисамутдинов



«Я не одинок»

Маячная история
Владивостока





Амир Александрович Хисамутдинов

*«Я не одинок»
Маячная история Владивостока*

Владивосток
ДВФУ
2018

УДК 656.057.1
ББК 39.471.1

Хисамутдинов А.А

«Я не одинок». Маячная история Владивостока / А. А. Хисамутдинов. - Владивосток : ADA,
2018. - 50 с. : ил
ISBN 978-18051-21-7

«Я не одинок» Маячная история Владивостока».

Одним из символов Владивостока являются городские маяки. Их истории и посвящено настоящее издание. Главы «В ночь плывущим кораблям: Маяк Басаргина», «Я взираю в даль: Маяк Скрыплев», «Вижу мачты, паруса: Маяк Токаревского» и «Вот и снова бьют волну: Маяк Россета» хорошо рассказывают о них. Книга отлично иллюстрирована историческими и современными фотографиями Алексея Хамицевича, а также стихами Егора Дьякова.

«I'm not alone» The light house history of Vladivostok. «

One of the symbols of Vladivostok is the city's lighthouses. Their stories of their history are covered in this publication. The table of context includes «Sailing ships at night: Basargin's Lighthouse», «I'm looking into the distance: Skryplev Lighthouse», «I see masts and sails: Tokarevsky's Lighthouse» and «Again and again the waves beat: Skryplev's Lighthouse.» The book is well illustrated with historical and contemporary photographs, as well as poems

Иллюстрации Хамицевича Алексея, Трушиной Анастасии

© Хисамутдинов А.А., текст, 2018
© Трушина А.А., обложка, рисунки,
фотографии, оформление, верстка 2018
© Хамицевич А.А., фотографии, 2018
Дьяков Е.В., стихи, 2018
© Издательство ДВФУ

Я смотритель маяка
Очень много лет.
Кажется, уже века
Зажигаю свет

В ночь плывущим кораблям.
Я не одинок,
Когда мчится по волнам
Тот, кому помог.

Я смотритель маяка,
Ни к чему печаль.
Но когда зажмет тоска,
Я взираю вдаль.

Вижу мачты, паруса,
Ветер их несет.
Вновь молю я в небеса:
«Сохрани весь флот»

Я смотритель маяка,
И привык давно,
Что ни друга, ни врага
Знать не суждено.

Но судьбу я не кляну,
Я не одинок.
Вот и снова бьют волну
Те, кому помог

Егор Дьяков



В ночь плывущим кораблям: Маяк Басаргина

Маяк Басаргина считается одним из узнаваемых символов Владивостока. Несколько лет вещание Приморского телевидения ежедневно начиналось и завершалось фотографией маяка на фоне восходящего и сходящего солнца. В 1984 году Басаргинский и Токаревский маяки впервые попали на почтовые марки.

Маяк Басаргина служит Владивостоку уже более 75 лет, вместе с маяком на острове

Скрыплева он образует ворота в порт Владивостока и является значимым навигационным ориентиром для судов, идущих через пролив Босфор Восточный в бухту Золотой Рог.

Маяк находится на полуострове Басаргина, обследованном еще в 1888 году. На перешейке, соединяющем его с материком, в середине XX века были обнаружены остатки древних стоянок. Наибольшая высота 71,3 м находится в средней части западного берега полуострова.

Полуостров отделяет бухту Патрокл от Уссурийского залива, а с материком соединен узким и низким перешейком.

Раньше маяк Басаргина считался лишь светящим навигационным знаком, из-за примитивной конструкции башни, которая, к том же, была деревянная. Уже в 1953 году деревянный знак заменила каменная восьмигранная башня, высотой огня 28 м от уровня моря. Вскоре эта башня окрасилась красными и белыми горизонтальными полосами. Дальность действия маяка до 2012 года составляла 10 миль. В 2012 году была проведена реконструкция маяка. Сейчас дальность действия маяка Басаргина составляет 20 миль. Огонь маяка зеленый, затмевающий.

На полуострове находятся Орудийный полукапонир № 8 и Батарея № 313 на четыре 10-дюймовых орудия. В 1914 году вместо изначального вооружения были установлены 11-дюймовые береговые пушки образца 1867 года. Основной задача батареи была защита Скрыплёвского рейда и входа в пролив Босфор-Восточный. Имелись береговые пушки на бетонных основаниях, двойной бетонный погреб, расходные бетонные ниши в бетонном бруствере.

Владимир Григорьевич Басаргин – Будущий вице-адмирал, кругосветный мореплаватель и исследователь залива Петра Великого

Владимир Григорьевич Басаргин родился 17 июня 1938 г. в Санкт-Петербурге в семье морского офицера. В 1853 г. его приняли гардемаринном в Морской кадетский корпус. В 1858—1860 гг. на корвете «Рында» молодой Басаргин совершил кругосветное плавание из Кронштадта в Тихий океан и обратно, за отличие произведен в лейтенанты. В 1861 г. в должности старшего офицера корвета «Новик» Владимир Басаргин вторично перешел в Тихий океан и участвовал в экспедиции В.М. Бабкина по описи зал.

Петра Великого от мыса Лихачева до мыса Гамова. Тогда же его именем назвали полуостров. В ноябре 1862 г. он стал командиром корвета «Рында». В 1863 г., находясь в Новом-Архангельске, В.Г. Басаргин выполнил опись р. Стижш на американском побережье, затем в составе русской эскадры крейсировал у западных берегов Северной Америки, после чего возвратился в Кронштадт. Дальнейшая служба моряка прошла на Балтийском флоте, где он командовал различными ко-

раблями, проводя большую часть плаваний в заграничных водах. В 1886 г. произведен в контр-адмиралы и назначен флаг-капитаном императорской семьи. В 1890—1891 гг., В.Г. Басаргин командуя отрядом судов, сопровождавших наследника престола в его путешествии, вновь посетил Тихий океан. В 1892 г. стал вице-адмиралом. Сопровождая императорскую семью в плавании из Балтийского моря в Черное, Владимир Григорьевич простудился и 16 апреля 1893 г. умер в Ялте. Похоронен на кладбище в Сергиевской пустыни Петергофского уезда Петербургской губернии. Именем В. Г. Басаргина названы полуостров и мыс в зал. Петра Великого, маяк, установленный на мысе одноименного названия, и гора на п-ове Аляска.



В честь русского адмирала Басаргина Владимира Григорьевича названа морская рыба, обитающая у берегов Хоккайдо и Южных Курил, — бычок Басаргина головастиковидный.





Из Лоции Залива Петра Великого

Полуостров Басаргина отделяет бухту Патрокл от Уссурийского залива. Наибольшая высота 70,6 м находится в средней части западного берега полуострова. С материком он соединен узким, низким перешейком, на берегу которого со стороны Уссурийского залива лежат валуны. В северной части полуострова имеется несколько строений. Южный берег полуострова Басаргина окаймлен рифом, камнями и высокими скалами. Юго-западная оконечность полуострова Басаргина заканчивается высоким, скалистым и обрывистым мысом.

Риф осыхающий тянется на 0,9 кбт к SSW от юго-западной оконечности полуострова Басаргина. На рифе возвышается скала высотой 13 м. Глубина у южной кромки рифа 0,7 м. Затонувшее судно с частями над водой лежит на рифе в 3 кбт к W от мыса Басаргина.

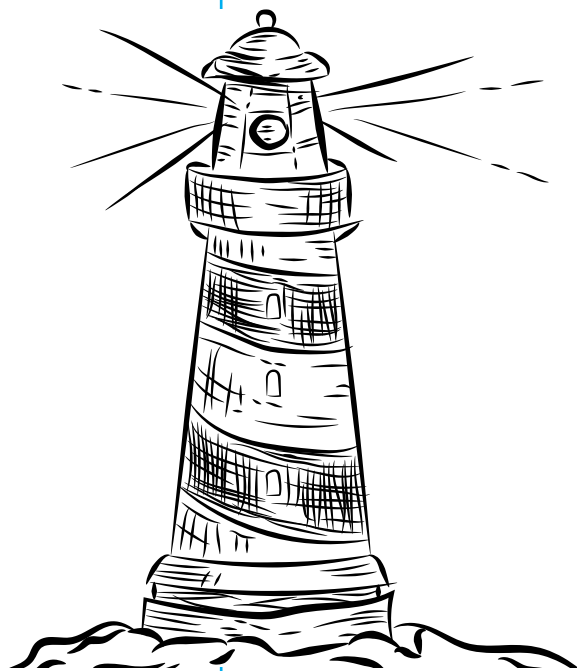


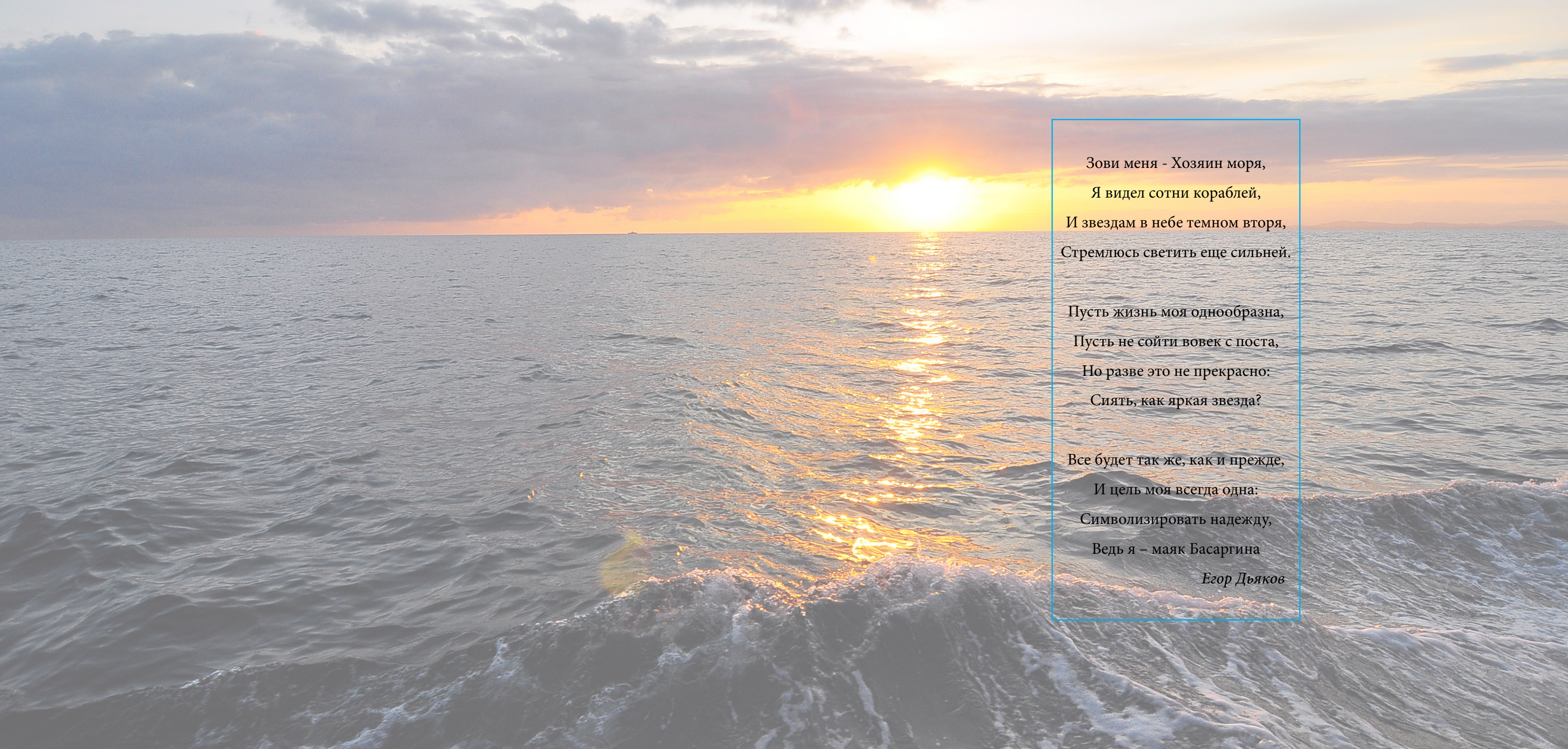
Пётр Якимов, кинооператор студии «Дальтелефильм»

Заставка на телеэкране с маяком Басаргина появилась в 1959 году. Это была идея режиссера киностудии Приморского телевидения Альберта Масленникова. Сначала это была черно-белая фотография. Фотография ставилась на планшет и камера на нее наезжала. Создавалась иллюзия «живой» картинки. Одновременно звучала песня: «Уходит вдаль широкая дорога, окутал

сопки утренний туман, и снова бухта Золотого Рога нас провожает в Тихий океан». Так длилось с полгода. В 1960 году решили снять маяк на кинокамеру. Я несколько дней ездил к маяку на мотороллере, чтобы снять маяк на восходе солнца. Но, как ни приеду, маяк в тумане. И вообще никто не знал, бывает ли здесь когда-нибудь солнце. Как только начинается заря, так появляется туман.

В 1961 году мы получили трансфока-
тор, это объектив с переменным фо-
кусным расстоянием. И тогда я сделал
заставку, когда камера отъезжала от
фотографии маяка, и открывался вид на
бухту. Именно эта заставка трансли-
ровалась много лет вначале и в кон-
це вещания Приморского телевидения.
Звучала мелодия все той же песни, но
уже без слов. Я не помню, сколько эта
заставка просуществовала, но до самой
перестройки, это точно.



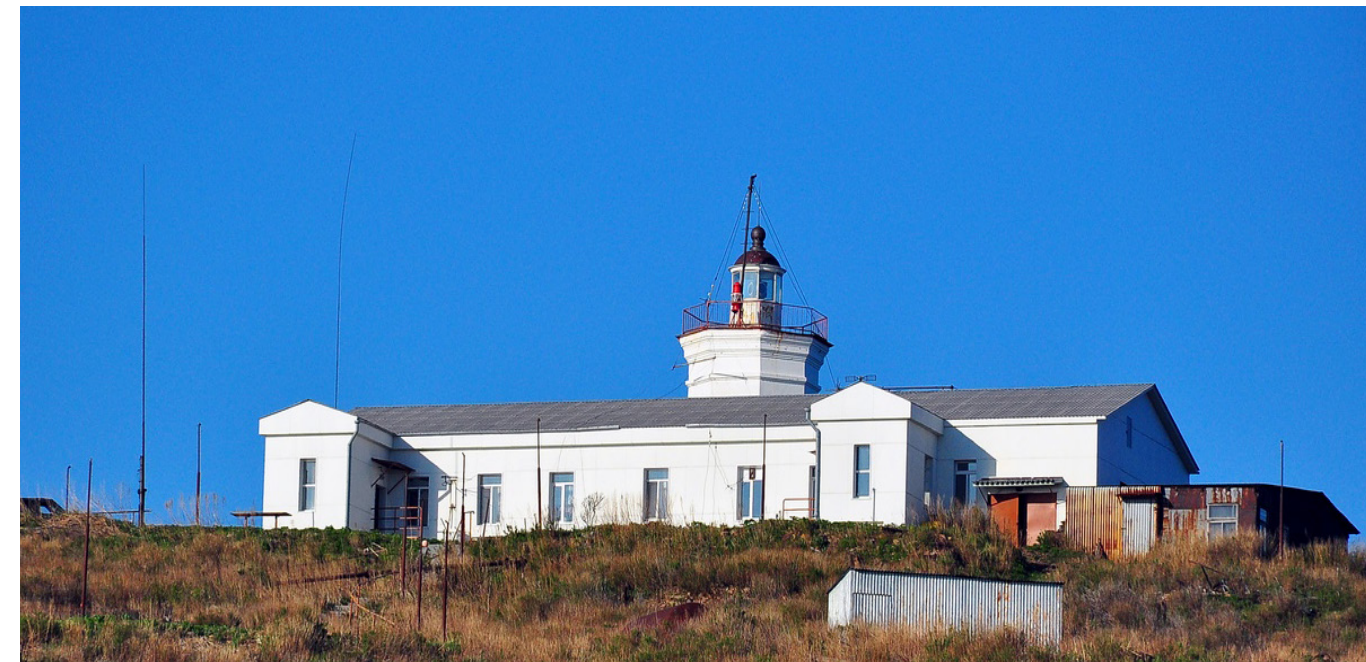
A wide-angle photograph of a sunset over the ocean. The sun is a bright, glowing orb on the horizon, casting a long, shimmering path of golden light across the dark, choppy water. The sky is filled with soft, colorful clouds in shades of orange, pink, and blue. In the foreground, the dark, textured surface of the water is visible, with some white foam from a boat's wake in the lower right corner. A semi-transparent blue rectangular box is overlaid on the right side of the image, containing several lines of Russian text.

Зови меня - Хозяин моря,
Я видел сотни кораблей,
И звездам в небе темном вторя,
Стремлюсь светить еще сильнее.

Пусть жизнь моя однообразна,
Пусть не сойти вовек с поста,
Но разве это не прекрасно:
Сиять, как яркая звезда?

Все будет так же, как и прежде,
И цель моя всегда одна:
Символизировать надежду,
Ведь я – маяк Басаргина

Егор Дьяков



Я взираю в даль: Маяк Скрыплёва

Маяк служит для указания подхода судов к Владивостоку и для плавания их по проливу Босфор Восточный и Уссурийскому заливу. На сегодняшний день маяк Скрыплёва работает «в паре» с маяком Басаргина (имеющим зеленый огонь), обозначая красно-зеленые «морские ворота» Владивостока. Свет маяка Скрыплёва - самый мощный из всех огней маяков Владивостока и виден на расстоянии 20 миль практически из любой точки Уссурийского залива.

Маяки Скрыплёва и Басаргина играют важнейшую роль в обеспечении навигационной безопасности судов, следующих во Владивосток со стороны Уссурийского залива. При подходе к острову Скрыплёва капитаны судов запрашивают у «трэфика» (диспетчера центра управления движением судов) разрешение на вход в базу и в случае отказа, ожидают своей очереди в «районе ожидания», расположенном к северо-востоку от острова. При маяке находится: казарма, дом смотрителя, баня, сарай и помещение с опреснительным ап-

паратом. Здания эти не видны с моря, будучи закрыты южною возвышенностью острова. От маяка установлена мачта с гафелем и реями для передачи во Владивосток сигналов о судах идущих с моря и терпящих бедствие вблизи маяка.

От оконечности острова идет каменистый риф, оканчивающийся шести-футовым камнем, на которую в свежую погоду ходит бурун - пенная масса воды на гребне волны.

Еще в 1862 году, 26 августа, 35-летний Константин Григорьевич Скрыплёв прибыл из Кронштадта на корвете «Новик» во Владивосток изучать гидрографию побережья. В 1863 году гидрографы экспедиции В.М. Бабкина назвали в честь него остров.

После того, как стало понятно, что здесь идеальное место для маяка, военный инженер Татаринцов начал действовать – поставил здесь сруб без

Цвет маяка – проблесково - красный, кругового освещения, частично перекрываемый со стороны острова Русский.

Для размещения людей использовали старое строение. Дом смотрителя покрыли новым железом, пристроили к нему сени и кладовую. На самом берегу залива разместилась баня с помещением для хранения цистерны и бочек с пресной водой.

В то время маяк служил не круглый год, а от вскрытия льда до зимнего ледостава. И только с приходом ледоколов «Силач» и «Надежный» началась его постоянная служба.



Юрий Вакуленко - смотритель маяка

Маяк Скрыплёва – надёжный штурманский ориентир и только неблагоприятный штурман может не сделать обсервацию по нему, когда судно следует в порт или выходит из него.

окон, пола и печи. В дальнейшем он был достроен и служил домом для смотрителя маяка и его семьи. Но тогда деньги на строительство никто не выделил, прошло более 10 лет, прежде чем здесь появился настоящий маяк.

Первоначально здание маяка было деревянным, но в 1890 году его заменили на капитальную каменную четырехугольную башню высотой в 52 метра над уровнем моря. В 1900 году, для безопасности плавания в туманную погоду, маяк был дополнительно оборудован звуковой сиреной.



«Я смотритель маяка»

Сегодня маяк на острове Скрыплёва продолжает нести свою трудовую вахту, и смотритель маяка, как обычно, выходит на связь каждые 4 часа. Живут на острове и обслуживают маяк 5 человек.

Невысокое здание, которому отдан целый остров, уже полтора десятка лет хранит семья Вакуленко: «В 1989 году меня привез сюда мой друг, Владимир Самойлов. Его идеями и силами сделано все, что здесь есть сегодня. Долгие годы маяк работал на угле, но мы

пошли другим путем и перевели остров на дизельное топливо, которое по сей день поставляют с материка. К сожалению, по состоянию здоровья Владимир в 2003 году ушел, а я остался здесь, поддерживать маяк. Кто, если не я?».

Во время войны здесь была построена казарма, которую городские легенды со временем превратили не то в женскую тюрьму, не то в женский монастырь. Но вообще-то здесь располагался зенитный батальон. Говорят, тоже женский, но имен не осталось. «Устал я говорить уже, – вздыхает смотритель мая-

ка Юрий Вакуленко. – Здесь просто служили женщины во время войны. Несли караульную службу, по-моему, до полста третьего года. Шесть орудий, два дзота. Конечно, глядя вокруг себя, они могли воспринимать жизнь на острове кто как тюрьму, кто как монастырь. Но не было здесь такого».

После окончания Великой отечественной войны маяк Скрыплёва снова реконструировали. Он стал таким, каким видно его в ясную погоду из города: приземистое белое здание с маячной башней. О военном прошлом напоминают орудийные дворики батареи №–101, живописные развалины казармы да пара погребов.

Маячник Юрий Вакуленко знает на острове каждый камень. Однажды он уходил с острова, но лишь затем, чтобы через 10 лет снова вернуться.

Вместе с Юрием на маленький островок приеха-

ла и его жена. Любовь Владимировна весело пожимает плечами на вопрос о жизни на материке. Мне, говорит, и тут хорошо. Юрий Николаевич ласково зовет жену «декабристкой», та смеется. У жены смотрителя дел хватает: в доме прибрать, за детьми следить, траву вокруг маяка и строений покосить.

«Давно здесь живем. Умудрялись и увольняться, и опять устраиваться. Летом здесь прекрасно. А зимой и телевизор, и интернет. Иногда выезжаем в город, у нас там есть квартира. Внуки живут летом все каникулы. Жарим шашлыки, семья приезжает, – описывает свой быт Любовь Вакуленко. – Раньше, конечно, без связи было похуже. Теперь общения хватает».

Маяк обслуживается из аппаратной. Здесь

огромное количество тумблеров, кнопок, резервных аппаратов – все собрано руками. Часть оборудования Юрий Николаевич собирал сам. Но со смехом замечает: все секретное, и пока не рассекретили – не расскажет. Если лампа сгорела или маяк перестал вращаться, в аппаратной звенит сигнализация. Есть и радиомаяк, и световой, и резервный. Среди железных ящиков висят благодарственные письма и грамоты Юрию Вакуленко и его семье.

Издалека кажущийся маленьким и совершенно непригодным для жизни, остров Скрыплёв оказался приветливым местом. Среди отвесных скал стоит маяк с уютно пристроенным к нему домом – царская постройка: метровой толщины стены, высокие арочные потолки.

Во дворе – две собаки, которые по размерам могут соперничать с небольшим медведем, но совершенно не умеют кусаться. По всему склону разбросано несколько огородов, на которых растет зелень, ягода, овощи.

Остров Скрыплёва необычен, как и его хранитель. В сильный шторм береговую линию смыкает, а маяк стоит уже второе столетие, не шелохнувшись. В самый густой туман и ясной ночью моряков на подходе к Владивостоку встречает красный огонь с правого борта – надежный и нестигаемый, как старый друг.



Семья Вакуленко

Константин Григорьевич Скрыплёв – контр-адмирал, исследователь залива Петра Великого

Родился Константин Григорьевич 22.01.1826 г. в Боровичском уезде Новгородской губернии в семье морского офицера. В 13 лет поступил в Морской кадетский корпус. Позже стал гардемаринном, и в 1845 г. был произведен в мичманы.

Уже в 1850 г. Скрыплёв произведен в лейтенанты. Командуя пароходом «Огнети», участвовал в перестрелке с английскими кораблями и корветом, пытавшимися обстреливать Ригу. В 1856-60 гг. старшим офицером корве-

та «Вол» плавал в Балтийском, Северном, Средиземном морях и Атлантическом океане.

Командуя корветом «Новик», в составе судов под командованием контр-адмирала А.А. Попова перешел из Кронштадта на Дальний Восток. В 1882 г. в составе экспедиции В.М. Бабкина участвовал в гидрографических исследованиях западной части залива Петра Великого.

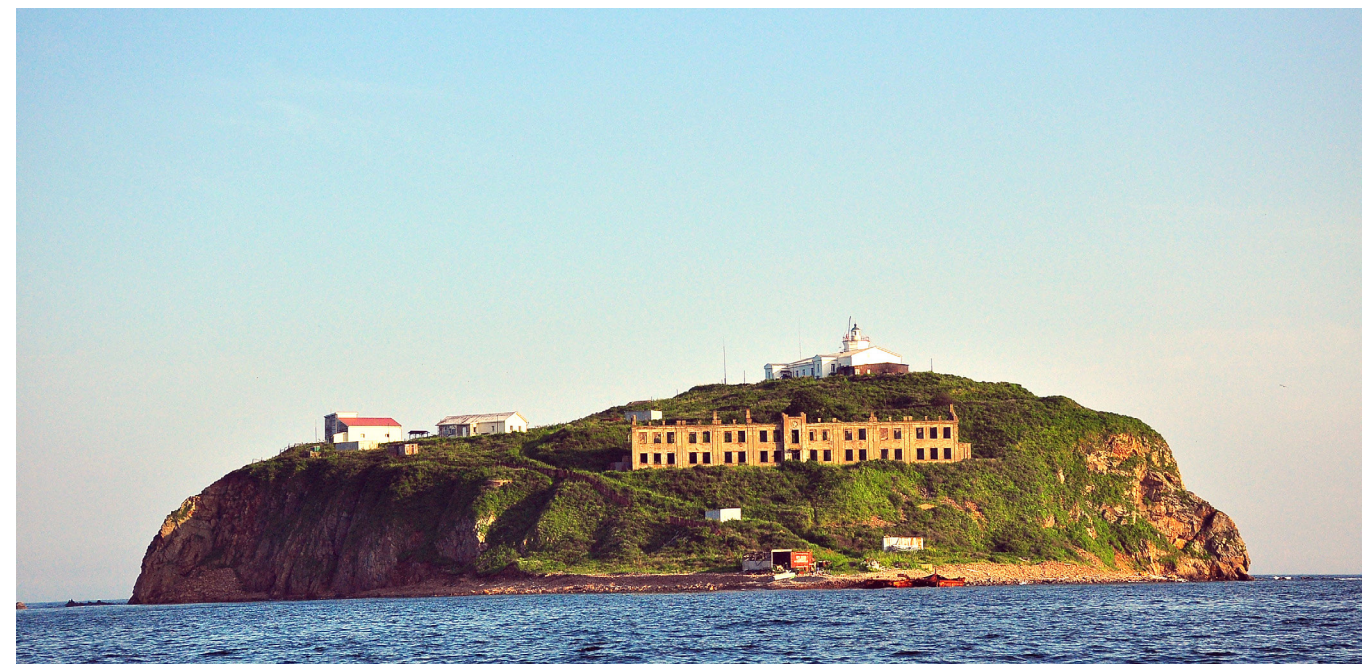
14.09.1863 г. при подходе к побережью Америки в тумане корвет наскочил на прибрежный риф у мыса Де-Лос-Рейес и потерпел крушение. Команда

спаслась, корабль погиб на рифах. Причиной кораблекрушения стали штурманские ошибки и командирская неосторожность. После расследования дела была признана вина командира, вследствие чего он подлежал к увольнению со службы, но исходя из его прежних заслуг, высокого мнения о нем командующего эскадрой, а также проявленную при крушении корвета «похвальную распорядительность», морской генерал-аудиториат ходатайствовал перед императором о замене исключения со службы отрешением от должности командира. Императором Александром II было принято решения и на докладе о причинах кораблекрушения корвета «Новик» собственноручно наложена резолюция: «Капитан-лейтенанта Скрыплева никакому взысканию не подвергать».

В 1870 г. был произведен в капитаны 1 ранга.

В 1871 г. – временно командовал 6-м ФЭ. С 1878 г. командовал 10-м флотским экипажем, с 15.01.1879 г. – командир 3-го ФЭ. В 1882 г. Скрыплёв произведен в генерал-майоры с назначением состоять в распоряжении Главного командира Кронштадтского порта. 20.09.1882 г. уволен от службы по домашним обстоятельствам контр-адмиралом.

Умер 8.10.1900 г. в Санкт-Петербурге, похоронен на Смоленском православном кладбище.



Из Лоции Залива Петра Великого

Остров Скрыплева высотой 45,6 м лежит при входе в пролив Босфор-Восточный со стороны Уссурийского залива. При маяке имеется радиомаяк. Коса надводная, сложенная из валунов и гальки, выступает на 0,5 кбт к N от северного берега острова Скрыплева. На 1,5 кбт к NNW от оконечности косы простирается риф с наименьшей глубиной 0,8 м. Глубина на северной кромке рифа 2,1 м; здесь лежит камень, над которым в свежую погоду образуются буруны.

Девационный полигон Уссурийского залива и радиодевационный полигон Скрыплева находятся в 6 кбт к ESE от острова Скрыплева. Девационный полигон имеет пять естественных створов, в которых используются мыс Новосильского, северная и южная оконечности острова Скрыплева, мысы Каразина, Вятлина, Тобизина и наибольший из островов Верховского. Для производства радиодевационных работ предназначен радиомаяк Скрыплева. Радиомаяк работает по запросу в ясную погоду в светлое время суток.

Стоял маяк, светил, вздыхал о прошлом,

А сверху Бог на облаке дремал,

Грустил маяк, считая невозможным,

Сорваться вдаль, туда, где не бывал

Проснулся Бог, голову седую свесил,

Узрел весь мир, что гаснет сотни лет.

Сквозь слезы Бог промолвил: - Я не весел,

Мне кажется, что смысла в жизни нет

Маяк сказал: Всевышний, хватит плакать,

Мне тоже, знаешь, грустно самому,

Но нет ни сил, ни времени на слякоть,

Должны мы снова светом резать тьму

И кто мог знать? Бог тут же улыбнулся,

Ладонью вытер мокрые глаза:

- Спасибо, друг. Я к жизни вновь вернулся,

Я ждал, что бы хоть кто-то так сказал.

Егор Дьяков



Вижу мачты, паруса: Маяк Токаревского

Одна из достопримечательностей Владивостока — Токаревский маяк на мысе Эгершельд. Маяк расположен на Токаревской кошке, которая отходит от мыса Токаревского расположенного на полуострове Шкота более известный как Эгершельд. Назван по одноименному мысу, описанному в 1862 – 1863 гг. участниками экспедиции под руководством подполковника КФШ В.М. Бабкина. Тогда же назван В.М. Бабкиным по фамилии своего товарища капитана КФШ М.Я. Токаревского.

Токаревская кошка, на котором расположен маяк, имеет длину 750 метров и представляет собой узкую каменистую косу, созданную искусственно. Раньше Токаревский маяк с мысом Эгершельд соединял деревянный мост, от которого теперь остались только торчащие куски ржавых труб. Маяк Токаревского имеет важнейшее значение в обеспечении навигационной безопасности мореплавания судов, следующих в порт Владивосток со стороны Амурского залива. Помимо этого, он несет и другую важную навигационную особен-

ность – он является центральным знаком девиационного полигона Амурского залива. Полигон оборудован веером створов и двумя отдельными створами. Передним знаком веера створов служит маяк Токаревского, который с задними знаками № 1-4, установленными на северном берегу острова Русский, и с передним знаком Поспеловского створа образует пять створов. Знаками двух отдельных створов служат девиационный створный знак № 5 и две трубы, расположенные на западном берегу бухты Новик». На девиационном полигоне выполняются работы по уничтожению девиации магнитных компасов для большинства кораблей и судов, базирующихся на акватории порта Владивосток.

Токаревский маяк на мысе — Эгершельд — это излюбленное место отдыха как гостей, так и жителей

Владивостока. Рядом с маяком парковочная зона и ларьки с закусками. Маяк одно из мест, где можно насладиться как закатом, так и восходом солнца, отсюда так же открывается прекрасный вид на город Владивосток, остров Русский и мост их соединяющий. Посещение маяка можно совместить с прогулкой по Спортивной набережной и центру Владивостока.



Константин Михайлович Токаревский – опытный корабельный инженер

На каждом корабле есть закладная доска. Имеется такой своеобразный паспорт и на корабле революции «Авроре». На серебряной доске можно увидеть силуэт крейсера, дату его закладки — 23 мая 1897 года, место «рождения» — судостроительная верфь «Новое адмиралтейство», а также имя строителя — корабельный инженер Токаревский. Будущий символ Октябрьского переворота был последним детищем опытного кораблестроителя Константина Михай-

ловича Токаревского. Сейчас трудно сказать что испытывал военный инженер в тот далекий день 11 мая 1900 года, когда громко крикнул «Руби задержники», и «Аврора» сначала медленно, а затем, все ускоряя ход под звуки военного оркестра и торжественный салют коснулась вод Невы. Хотя почему — трудно? Наверняка Токаревский ощущал ликование от удачно завершённой работы и одновременно грусть от предстоящего прощания с кораблем. Морякам свойственно одушевлять свои корабли, и нетрудно догадаться, что строитель желал

своему детищу долгой, славной судьбы и побед над врагами. Многие позднее отмечали, что, пока строилась «Аврора», М. Токаревский буквально дневал и ночевал на верфи. Один из очевидцев вспоминал: «Константин Михайлович особенно заботился о прочности и надежности корабля. Он высоко ценил опыт лучших судосборщиков, призывал других рабочих учиться у них мастерству.

Спокойный, вежливый, он не раз лично терпеливо показывал нам, молодым, как добротнo и быстро клепать и чеканить корпус».

Приморцам будет интересно узнать, что К.М. Токаревский некоторое время служил во Владивостоке. Он был направлен сюда в 80-х годах прошлого века в командировку для сооружения самого современного по тем временам дока. Здесь, на далекой окраине России, на одном из

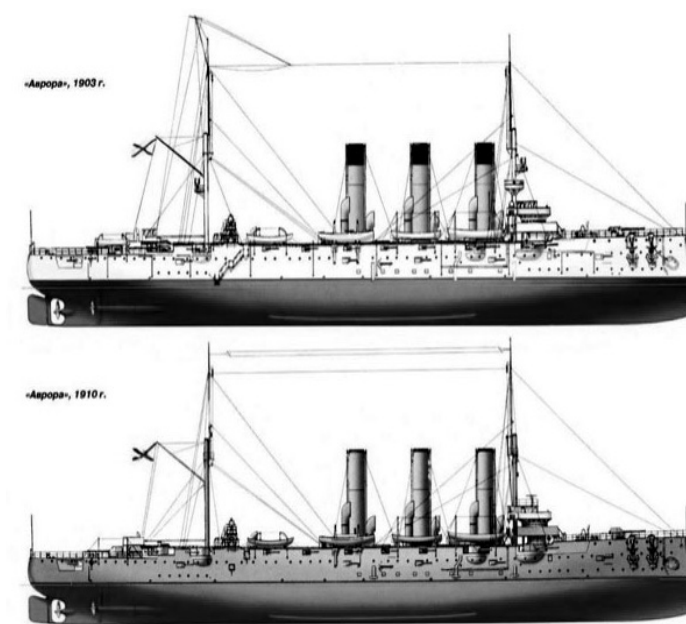


Токаревский К.М.

Среди них было и имя Константина Михайловича Токаревского. К сожалению, доска эта не сохранилась.

К. М. Токаревский недолго пробыл во Владивостоке, вскоре его опять перевели в Петербург. Здесь он строил корабли, ремонтировал, а иногда и переоборудовал их, как, например, крейсер «Азия», плавучие батареи «Не тронь меня», «Первенец» и другие.

Но лебединой песней инженера Токаревского осталась «Аврора». Именно в этот корабль Константин Михайлович вложил не только талант инженера, но и всю душу. Он скончался прямо на заводе 3 февраля 1904 г., спустя полгода после того, как «Аврора» подняла военно-морской Флаг.



Как было раньше

кораблей Сибирской флотилии служил его брат морской офицер П.И. Токаревский, а один из мысов города носил имя их отца, Михаила Яковлевича Токаревского. Назвал его так еще в 1862 г. дальневосточный гидрограф В.М. Бабкин, который в свое время служил с Токаревским-старшим на Балтике. Интересным фактом в биографии строителя «Авроры» является и то, что живя во Владивостоке, он вместе со своим сослуживцем инженером А. М. Устиновым активно включился в общественную жизнь города. Именно в то время

А.М. Устинов опубликовал в газете «Владивосток» статью, которая послужила толчком к созданию первой на Дальнем Востоке научной организации — Общества изучения Амурского края.

В начале века в здании музея общества, ныне музей им. В. К. Арсеньева, висела литографированная металлическая доска, где рядом с датой «18 декабря 1883 года» — днем, когда энтузиасты приняли окончательное решение, стояли 12 фамилий основателей общества.

Основан маяк Токаревского в 1876 году. В конце XVIII века с началом активного судоходства в порту Владивосток появилась необходимость оградить опасную для мореплавания кошку Токаревского. Вначале на месте нынешнего маяка был установлен светящийся знак, в 1910 году была построена башня, которая сохранилась до настоящего времени. Башня маяка каменная, круглая, высотой 11,9 м, стоит на восьмигранном фундаменте. Штатный цвет башни белый.

Дальность действия огня маяка 12 миль. Огонь основной — красный, резервный — белый. Первоначально на маяке в качестве источника света использовался ацетиленовый фонарь, который смотритель маяка зажигал с наступлением сумерек. Доставка ацетиленовых баллонов и имущества осуществлялась маячниками на лодках. Для удобной связи с башней маяка и обслуживания маяка был построен мост, соединивший ее с маячным городком на мысе Токаревский. В 30-е годы XX-го века маяк был оборудован электрическим источ-

ником света, а по мосту протянут электрокабель. Время и море разрушили и повредили электрический кабель. С начала 90-х годов светосигнальная установка работает от аккумуляторов, которые доставляются два раза в неделю маячниками. В новом веке вернулись к прошлому – маяк остался без мостика и промышленного электропитания. До того как был построен Токаревский маяк, вход в бухту

Каждую зиму на Токаревской кошке можно увидеть заплывающих в акваторию Владивостока ларг или пятнистых тюленей.

Золотой Рог «охранял» маяк, сооруженный в 1855 году на мысе Ларионова острова Русского. Сегодня об этом знают разве что краеведы. Восьмигранный 11метровый Ларионовский маяк из красного кирпича стоял как раз напротив северозападной оконечности полуострова Муравьева-Амурского, где сейчас расположен Токаревский маяк.

При посещении Токаревского маяка необходимо помнить про приливы и отливы, т.к. во время сильных приливов или волн косу затапливает, идти в этом случае придется по воде.



Из Лоции Залива Петра Великого

Мыс Токаревского — юго-западная оконечность полуострова Шкота — расположен в 5 кбт к SSW от мыса Россета. Мыс Токаревского, образованный юго-западным склоном приметного холма высотой 91 м, высокий и обрывистый. На английской карте 1856 г. он назван Knob Point – мыс Шишка. Часть высокого мыса высотой 91 метр очень похожа на шишку или стог сена. Кошка Токаревского длиной 4,3 кбт представляет собой каменистую косу, отходящую к S от мыса

Токаревского. Перекидка воздушной линии электропередачи высотой 57 м от уровня полной воды проложена через пролив Босфор-Восточный от кошки Токаревского до мыса Безымянный. На мачтах-опорах перекидки в темное время суток зажигаются заградительные авиационные огни. Опоры приметны с Амурского залива и с пролива Босфор-Восточный.

Вход в порт с W. Вход в пролив Босфор-Восточный днем легко опознать по мачтам-опорам перекидки воздушной линии электропередачи, острову

Уши, высоким берегам южной части полуострова Шкота и сопке Ларионовская, возвышающейся на северо-западном берегу острова Русский. В расстоянии не менее 2 миль к W от маяка Токаревского лечь на Поспеловский створ светящих знаков (направление створа $283,5^\circ$ — $103,5^\circ$) и следовать в пролив Босфор-Восточный, руководствуясь указаниями Центра.

Входя в пролив в условиях ограниченной видимости, надо вести наблюдение по судовой РЛС, непрерывно измерять глубины и держаться посередине между маяком Токаревского и светящим бумом рифа мыса Безымянный северный, чтобы пройти на безопасном расстоянии от рифа, выступающего на 1 кбт к N от мыса Безымянный.

При плавании по Токаревскому фарватеру необходимо остерегаться подводного препятствия (боч-

ки притопленной), расположенного в 6,1 кбт к ESE от маяка Токаревского.

Для входа в бухту Золотой Рог следовать по Токаревскому фарватеру до района № 10 повышенной осторожности плавания. Оставляя слева светящий буй осевой, установленный в центре района № 10 повышенной осторожности плавания, лечь на фарватер бухты Золотой Рог.





Сколько ты над собою насчитывал звезд,

Когда было тебе одиноко всерьез?

Когда ты, не найдя смысла в жизни своей,

Понял вдруг, что друзья твои средь
кораблей

Оттого ты запомнил навек, навсегда,

То, как мимо тебя проплывали суда,

Как бежал по волнам вольный ветер и
пел:

- Ты сумел обрести свое счастье. Сумел!»

Егор Дьяков



Вот и снова бьют волну: Маяк Россета

Мыс Россета - мыс на юго-западном побережье полуострова Шкота в Амурском заливе. Назван не ранее 1888 года в честь командира шхуны «Крейсерок» лейтенанта С.С. Россета. Маяк обеспечивает навигационную безопасность плавания судов в акватории Амурского залива к северо-, северо-востоку от острова Русский. Но основное навигационное значение имеет не сам маяк, а его радиомаяк. Вплоть до внедрения высокоточных спутниковых навигационных систем, радиопе-

ленгатор был основным средством определения местоположения судна в море. Сегодня радиопеленгаторы используются в качестве резервных средств навигации и каждое судно не реже раза в год проводит работы по уничтожению радиодeviации и определению её остаточных значений. Один из таких радиодeviационных полигонов расположен рядом с мысом Россета. Маяк представляет собой белое одноэтажное здание, на фронте которого на стальной площадке установлен маячный фонарь. Маяк расположен в

расстоянии 70 м от береговой черты на высоте 62 м над уровнем моря.

Маяк получил наименование по названию мыса, на котором он установлен. Мыс назван в 1888 году по фамилии командира шхуны «Крейсерок» лейтенанта Сергея Селиверстовича Россета.

Здание маяка – это многоквартирный жилой дом с помещениями для размещения аппаратуры маяка, радиомаяка, электрогенератора и средств связи. Его размер в плане 11,80 х 9,74 м, общая площадь 82 кв.м, высота помещений 3,00 м. Стены кирпичные, перекрытие деревянное, крыша чердачная двускатная, кровля железная. В доме 2 жилые комнаты и кухня. Уборная с выгребом во дворе. Источника питьевого водоснабжения в маячном городке нет. Воду привозят из города автоцистерной.

Постоянное электропитание маяка обеспечивается

от городской электросети. В качестве резерва установлен бензоэлектрогенератор марки АБ-2-0/230 мощностью 2 квт.

В маячном городке в 1967 году силами персонала маяка была построена баня из шлакобетонных блоков размеров в плане 3,80 х 4,00 м, общей площадью 9 кв. м, с высотой помещения 2,20 м и с толщиной стен 45 см. В 1979 году здание бани было переоборудовано в котельную с целью замены печного отопления в здании маяка на центральное. Был установлен отопительный водогрейный котёл марки КДВ-172, работающий на дизельном топливе.



ПАМЯТИ МОРЯКА С.С. РОССЕТА

...С. С. Россет только пробился на путь деятельности и самостоятельного труда, встав на ноги, и мог с надеждой смотреть на начавшуюся зарю трудового будущего.

Отчет ОИАК за 1888 год:

15 июня 1888 г. в два часа дня на рейде бухты Золотой Рог бросила якорь военная шхуна. Это был «Крейсерок». Те, кто заметил его приход, были удивлены: охранное дежурство шхуны должно было окончиться только глубокой осенью. Все объяснял приспущенный

на корме флаг: по давнему морскому обычаю это означало, что на судне траур.

Как только шлюпка с санитарным врачом, отвалившая от борта «Крейсерка», причалила к берегу, по городу прокатилась печальная новость: погиб командир шхуны лейтенант Сергей Селиверстович Россет.

В тот же день командир Владивостокского порта издал приказ, в котором говорилось: «10 июня ночью в Лаперузовом проливе при повороте шхуны «Крейсерок» сбросило за борт командующего оной

лейтенанта Россета. Для расследования обстоятельств дела назначаю комиссию под председательством капитана 2 ранга Чеглокова, членами в оную лейтенантов Максимова и Маркова. Комиссии поручаю вместе с тем проверить судовое имущество и кассу. Приступить к возложенному поручению немедленно».

Вскоре город узнал все подробности случившегося. К вечеру 10 июня 1888 года шхуна «Крейсерок» зашла в пролив Лаперуза, откуда намеревалась взять курс на место дежурства — остров Тюлений. С утра было тихо, но, как часто бывает на море, погода начала внезапно портиться.

В 18:00, на ходу застегивая меховое пальто, на мостик поднялся командир шхуны лейтенант С.С. Россет. Плавание в проливе — дело сложное, и он предпочитал яройти эту опасную часть сам, тем более, что его помощник, молоденький мичман Ергольский, только что был переведен на «Крейсерок» с эскадры и совсем не имел опыта управления капризной шхуной.

Еще недавно «Крейсерок» бороздил моря под другим названием. «Генриетта» — так называл свою шхуну ее бывший хозяин-американец, когда 17 августа 1886 г. ее у мыса Дежнева арестовал «Крейсер», несший тогда охранное дежурство у берегов Чукотки.

В момент ареста трюма «Генриетты» оказались набиты китовым усом (2 тонны), моржовыми клыками (около 200 фунтов), шкурками лисы (500 штук). Богатый груз, что и говорить! Капитан шхуны В. Дехтер заявил, что хозяин его, некий Зоннет, шхуну эту уже продал чукчам. Правда, до того, как она поступит в их полное распоряжение, «Генриетта» совершит один рейс в Америку и отвезет тот



ценный груз, который передали чукчи предприимчивому американцу в качестве платы за судно.

Но уловка иностранцев не удалась. «Генриетта» была конфискована вместе со всем, что заполняло ее трюма. Своим внешним видом и характеристиками — при классических измерениях: 60 футов длины, 28 футов ширины и средней осадкой 7 футов она имела 45 тонн водоизмещения — шхуна сразу же понравилась командиру Владивостокского порта. Да и построена она была всего два года назад. Приказом № 531 от 14 августа 1886 г. командир порта записал ее в свое ведомство.

Лейтенант С. С. Россет в то время был начальником охраны острова Тюлений. Рапорт его на имя командира порта подоспел как раз

вовремя: «...посылка к Тюленьему острову шхуны принесет делу охраны больше пользы и менее расходов, чем командирование отряда и перевозка его на паровых судах. Такое распоряжение явится вполне целесообразным, тем более, что шхуна под военным флагом, крейсируя у острова, всегда будет находиться на страже и вполне достигнет той же цели, какой достигали и паровые военные суда, не говоря о практике для молодых матросов в трудном деле и полной возможности командира судна сделать опись берега и промер...»

Россета поддержал С.О. Макаров. Ему на «Витязе» однажды приходилось снимать лейтенанта вместе с его командой с острова Тюлений после окончания охранного дежурства. Шхуна «Алеут», которая должна была это сделать, задержалась на крейсерстве в Баренцевом проливе, и Россету с людьми



пришлось немного поволноваться в ожидании судна, которое могло бы их доставить во Владивосток. Тем не менее, как писал потом в своем рапорте Макаров: «Лейтенант Россет и все порученные ему нижние чины имели бодрый, здоровый и веселый вид. Лейтенант Россет не считал свое положение опасным и на следующий день предполагал, если погода позволит, оставить остров и на своем вельботе идти в Тарайку. На счет провизии он считал себя обеспеченным и вообще произвел впечатление бравого, разностороннего офицера, умеющего самостоятельно руководить делом».

Так и досталась Россету конфискованная шхуна «Генриетта», получившая название «Крейсерок» в честь клипера «Крейсер». Быстрой и верткой шхуне суждено было стать младшим братом клипера в новом тогда еще деле — охране огромных богатств дальневосточных морей, в частности, котиковых лежбищ.

Но не только охранные дежурства занимали все время и мысли Россета, ставшего командиром «Крейсерка». Кроме отличного исполнения служебных задач он оказывал значительные услуги и Обществу изучения Амурского края, куда нередко доставлял ценный материал.

Свидетельство тому доклад С.С. Россета в Обществе о результатах его поездки на остров Тюлений и Сахалин в 1887 году, который был прочитан в ОИАК в феврале 1888 года. Короткие отрывки из этого доклада хорошо характеризуют широту интересов молодого офицера.

«Тюлений остров, как вам известно, находится в Охотском море; у восточного берега о. Сахалин, близ м. Терпения, от которого он лежит на расстоянии около 9 миль, т. е. 16 верст. По виду это почти

вертикальная скала, оканчивающаяся наверху узенькой площадкой, возвышающейся над уровнем моря футов на 60.

Кому принадлежит честь открытия Тюленьего острова, я из материалов Владивостокской морской библиотеки узнать не мог, но должно приписать это голландцам, которые в 1643 году под командой капитана Фриса плавали в заливе Терпения.

Я для астрономических наблюдений пользовался тоже только секстаном и одним хронометром...

Если бы морские котики по неизвестным до сих пор причинам не избрали бы его своим летним местопребыванием, то Тюлений остров навсегда бы остался необитаемым...

В названных выше местах они появляются



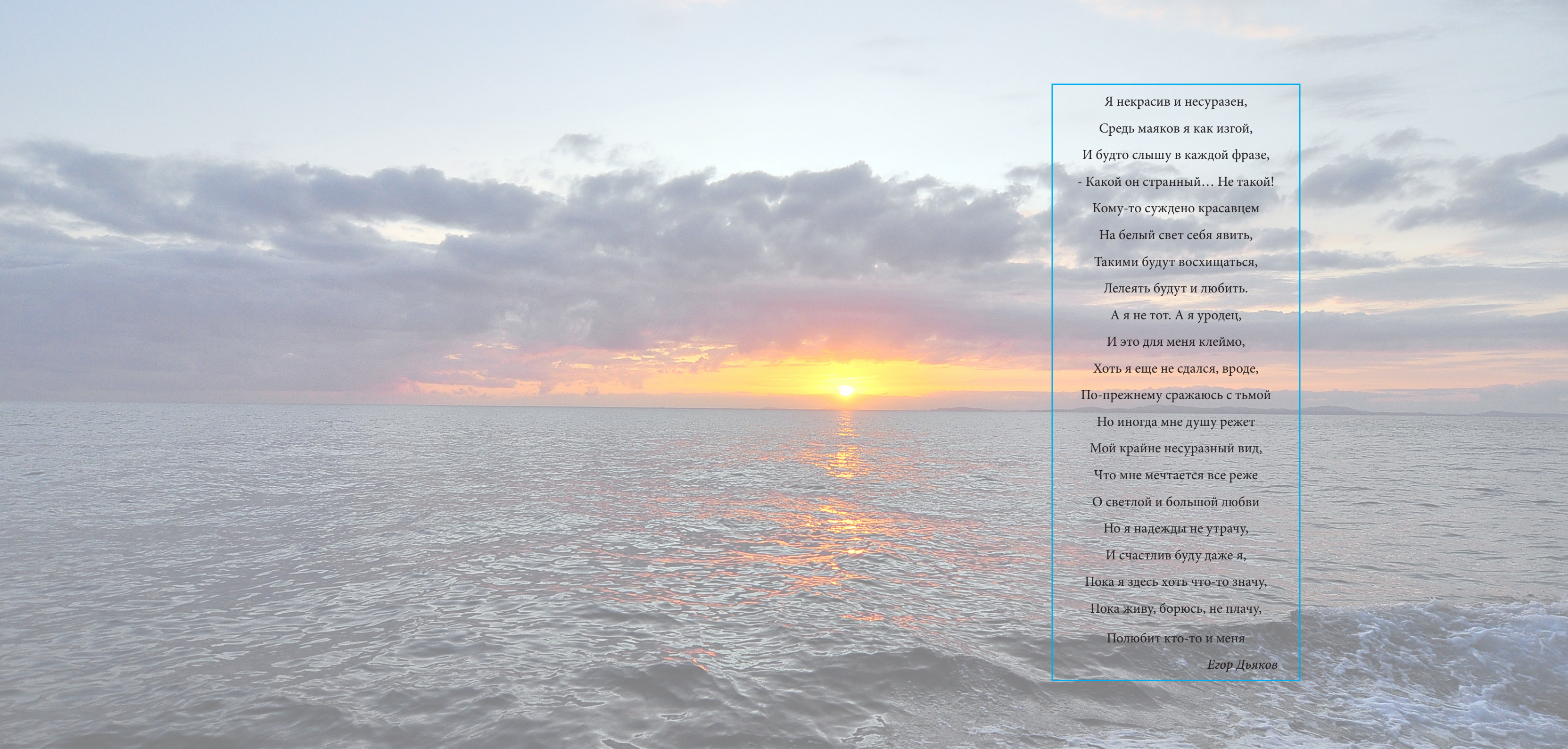
ся весной, проводят лето, а с наступлением зимы вновь неизвестно куда исчезают.

Кроме морских котиков в водах Тюленьего острова водятся сивучи, несколько видов нерп и киты...

Но вернемся к трагическому дню, или точнее, вечеру 10 июня 1888 г. Сохранившийся шканечный журнал «Крейсерка» и воспоминания очевидцев позволяют в точности восстановить все события того вечера.

К 20 часам совсем стемнело. Россет едва успел взять пеленга у острова Ребунсири и, облокотившись о столик в крохотной рубке, слабо освещенной керосиновой лампой, поставил на карте точку — местопребывание шхуны в данный момент: 45°35 сев. широты и 140°50' вост. долготы.

Ветер усилился, и по вспенившемуся морю можно было определить его силу: не меньше пяти баллов. Несмотря на это, Россет решил приступить к лавировке. Только был взят первый риф у грота, как его сильно заполоскало. Размахиваясь от ветра и качки, грот-гик разогнул несколько как у завал-талей. Завал-шкентель случайно выложился, стропка за-вернутого шкота лопнула, и гик, перебросившись на наветренную сторону, с силой ударил ничего не подозревавшего Россета, сбросив его за борт.

A wide-angle photograph of a sunset over the ocean. The sun is a bright yellow-orange orb on the horizon, casting a shimmering reflection on the water. The sky is filled with soft, grey clouds, and the water is a deep blue-grey with gentle ripples. In the bottom right corner, there is a blue rectangular box with a thin border containing a poem in Russian.

Я некрасив и несуразен,
Средь маяков я как изгой,
И будто слышу в каждой фразе,
- Какой он странный... Не такой!
Кому-то суждено красавцем
На белый свет себя явить,
Таковыми будут восхищаться,
Лелеять будут и любить.
А я не тот. А я уродец,
И это для меня клеймо,
Хоть я еще не сдался, вроде,
По-прежнему сражаюсь с тьмой
Но иногда мне душу режет
Мой крайне несуразный вид,
Что мне мечтается все реже
О светлой и большой любви
Но я надежды не утрачу,
И счастлив буду даже я,
Пока я здесь хоть что-то значу,
Пока живу, борюсь, не плачу,
Полюбит кто-то и меня

Егор Дьяков



Алексей Хамицевич

Приехал из Амурской области на Дальний восток и поступил в Дальневосточный федеральный Университет. Обучался в институте Истории и философии и закончил обучение в 2006 году. Туманный морской город с первого взгляда влюбил в себя Алексея, и вот уже 18 лет он живет во Владивостоке. Сейчас Алексей примерный семьянин, воспитывает сына.

С 2001 года любит путешествовать, в основном вдоль береговой черты и по островам. Увлекается фортификацией и военной историей, которой так богат Приморский край. Во время путешествий не упускает возможности запечатлеть приморскую природу. Больше всего Алексея привлекает море, с которым он связывает самые прекрасные моменты своей жизни.

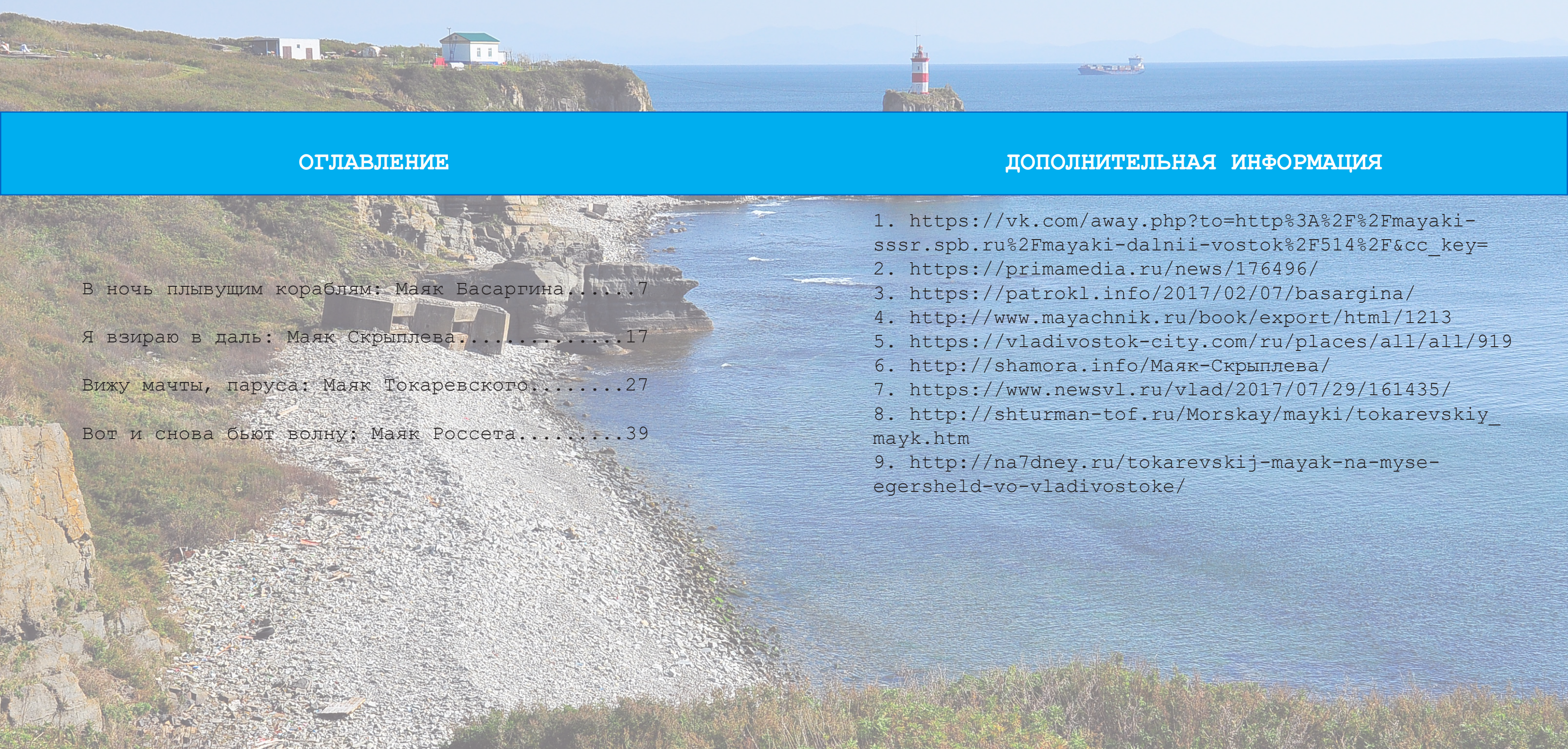


Егор Дьяков

Родился и живет в небольшом, провинциальном городке со звонким названием Спасск-Дальний. Город располагается в 250км от Владивостока.

Егор начал писать с восьми лет, будучи первоклассником. Его первые поэтические шаги начались с лирики: «Клеше, штампы, примитивные сюжеты – вот, как мож-

но было описать мои стихотворения». Позже Егор начал пробовать себя в прозе. Как не странно, проза сделалась ему намного быстрее. Сейчас Егор пишет стихи, рассказы и даже поэмы. Большинство из его произведений посвящено историческим событиям и личностям, участвовавшим в них.



ОГЛАВЛЕНИЕ

В ночь плывущим кораблям: Маяк Басаргина.....	7
Я взираю в даль: Маяк Скрыплева.....	17
Вижу мачты, паруса: Маяк Токаревского.....	27
Вот и снова бьют волну: Маяк Россета.....	39

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. https://vk.com/away.php?to=http%3A%2F%2Fmayaki-sssr.spb.ru%2Fmayaki-dalnii-vostok%2F514%2F&cc_key=
2. <https://primamedia.ru/news/176496/>
3. <https://patrokl.info/2017/02/07/basargina/>
4. <http://www.mayachnik.ru/book/export/html/1213>
5. <https://vladivostok-city.com/ru/places/all/all/919>
6. <http://shamora.info/Маяк-Скрыплева/>
7. <https://www.newsvl.ru/vlad/2017/07/29/161435/>
8. http://shturman-tof.ru/Morskay/mayki/tokarevskiy_mayk.htm
9. <http://na7dney.ru/tokarevskij-mayak-na-myse-egersheld-vo-vladivostoke/>

ЧТО МОЖНО ПРОЧИТАТЬ О МАЯКАХ

1. Варгин С. А. Краткий исторический очерк нашего гидрографического знакомства с водами и побережьями северного Тихого океана. (Сообщение, читанное во Владивостокском морском собрании): (Гидрограф. исследования. 1855 – 79. С. 23–28): (в т. ч. Приморье). Владивосток: Тип. Сибирского флотского экипажа, 1889. 28 с. (Опубл. в виде статей в газ. Владивосток. 889. 11 – 20).

2. Груздев А.И. Береговая черта: имя на карте: морской топонимический словарь Приморского края / ДВО РАН, ТОФ России; составитель А.И. Груздев. Владивосток: Дальнаука, 1996. 242 с., ил.

3. История Гидрографической службы Российского флота. Т. 3. Хроника важнейших событий (в т.ч. в Приморье) / Автор. кол.: Б.Н. Болгурцев, О.Л. Грибанов, В.И. Корякин и др. СПб.: Изд. Гл. упр. навигац. и океаногр. МО РФ, 1996. 103 с.

4. Клыков М.А. Гидрографический обзор берегов Залива Петр Великий в Японском море. СПб., 1872. 282 с.

5. Краткий исторический очерк гидрографии русских морей. Ч. 2. Восточный океан: (в т.ч. исследования Примор. побережья). СПб., 1899. 44 с., 4 карт.

6. Лоция ближайших к Владивостоку вод и побережий. Перевел с англ. и доп. флота капитан 2 ранга А. Новаковский. Владивосток, 1897. X, 324, 27 с.

ЧТО МОЖНО ПРОЧИТАТЬ О МАЯКАХ

7. Лоция Японского моря. Ч. 1: Северо-западная часть моря от реки Тюмень-ула до мыса Белкина. Б.м.: Картфабрика ВМФ, 1972. 288 с.: ил.

8. Максимов Е. Лоция северо – западной части Восточного океана (в т.ч. Примор. побережья). – СПб.: Изд. Гл. Гидр. упр., 1912. – Ч. I. – 448 с.

9. Масленников Б.Г. Залив Петра Великого [Текст] / Дальневост. морское пароходство. Примор. филиал Геогр. о-ва СССР. Владивосток : Дальневост. кн. изд-во, 1965. 75 с., 10 л. ил., 1 отд. л. карт.

10. Морской биографический справочник Дальнего Востока России и Русской Америки: XVII–начало XX вв / Б.Н. Болгурцев. Владивосток: Уссури, 1998. 232 с., ил.

11. Степанов А. И.: Русский берег. История географических названий: (Морской топонимический словарь Приморья. Биографии. Корабли). Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1976. 90 с.

12. 140 лет Гидрографической службе на Дальнем Востоке: Сб. (в т.ч. в Приморье) / Отв. ред. М.П. Суслонов. Владивосток: Изд. ГС ТОФ, 1997. 85 с.: ил.

Исторический путеводитель

Амир Александрович Хисамутдинов

«Я не одинок»
Маячная история Владивостока

Технический редактор, корректор, верстка, художественное
оформление, рисунки, фотографии Анастасия Трушина.
Фотографии Алексей Хамицевич <https://vk.com/primdigger>.
Стихи Егор Дьяков <https://vk.com/club57197968>.

Все права защищены. Издание предназначено для частного просмотра.
Ограничений по возрастным категориям нет.

© Издательство ДВФУ, 2018