

Маяки на берегах Байкала (XVIII – начало XX веков)

Краткая история маячных огней на озере Байкал, появление первых маяков на Посольском берегу и в бухте Песчаной, на мысах Голоустном, Туркинском, Кобылья голова и других. Установка маяков байкальскими гидрографическими экспедициями подполковник Корпуса флотских штурманов Фёдор Кириллович Дриженко. Маяки в составе Байкальской паромной железнодорожной переправы в Мысовой, Танхое, порту Байкал.

Ключевые слова: Байкал, Байкальская гидрографическая экспедиция, маяки, Федор Кириллович Дриженко, Посольский берег, бухта Песчаная, мыс Голоустный, Танхой, Мысовая, станция-порт Байкал.

*Маяки – святыни морей.
Они принадлежат всем и
неприкосновенны, как полпреды держав.*
Константин Паустовский

Маяки называют самыми романтичными из инженерных сооружений: они олицетворяют надежду, свет, безопасность, спасение. Они придают мужество в борьбе со стихиями. Среди чудес света маяков два, это совсем немало.

История маяков на Байкале связана с судоходством, которое имело всегда поистине экстремальный характер: специфические условия навигации, особенности береговой линии, сложная роза ветров, коварный, контрастный климат создавали множество препятствий. Поддержание маяков, как и вся жизнь на берегах Байкала, было достаточно сложным делом. К тому же расположение маяков на возвышенных местах вблизи воды позволяло впоследствии использовать их и для метеорологических измерений, научных исследований.

Строительство первого маяка на Байкале было связано с развитием казенного и частного судоходства, требующим как обеспечения безопасности, так и изучения условий мореплавания. Предписание о постройке первого маяка исходило от сибирского губернатора Ф.И. Соймонова и относится к 1759 году. В этот период здесь погибло много дощаников, принадлежащих частным судовладельцам. В 1761 году на Южном (Посольском) берегу, к западу от Посольского монастыря в заливе Прорва, «...где обыкновенно останавливаются на якорю суда», был построен маяк. Маяк был бревенчатый, в виде конуса, высотой 3-4 сажени

(6-8,5 м), с мостиком наверху, на котором, на земляной отсыпке, жгли дровяной костер. При южном ветре, когда дощаники не могли пускаться в плавание с северного берега, дров напрасно не жгли. Расходы на содержание и постройку маячного огня были отнесены за счет сборов.

Посольский рейд «снискал себе славу коварного места». В эти годы здесь потерпели крушение русские военные корабли. Осенью 1772 года штормом были выброшены на отмель бот «Св. Кузьма» и бот «Адриан и Наталья», они погибли со всем вооружением, снаряжением и припасами. Именно поэтому содержание маяка требовало постоянного внимания и немалых усилий.

В 1774 году маяк сгнил, пришел в негодность. А вскоре разбились четыре купеческих судна с товарами. Пока новый казенный маяк в 1781 году не был построен, многие купцы разорились. Новый маяк был значительно выше предшественника – около 15 метров, и в ясную погоду он был виден за 15 верст. Для наблюдения за маяком назначались два казака. Освещение производилось фонарем, в котором жгли сало. Но 12 октября 1785 (1798?) «слюду вышибло из фонаря», и маяк сгорел. Маяк несколько раз возобновлялся: в 1815-ом на Посольском берегу ввиду крайней нужды его построили вновь; в 1830-ом он требовал исправления. Иркутское начальство для этого не выделило никаких сумм, но иркутские судохозяева собрали деньги по подписке, в 1832 году на эти деньги маяк был исправлен. Но в 1836-ом казенное судоходство было упразднено, и маяк более не ремонтировался.

Необходимость в детальном описании озера возникла в процессе строительства Транссибирской магистрали, конкретно, его звена – Байкальской железнодо-

текст
Алексей Чертилов
Марина Ткачева

фото
Алексей Чертилов

^ Винтовой пароход «Иннокентий судовладельца А.Я. Немчинова (фото Ф.К.. Дриженко)



Генерал-майор Ф. К. Дриженко

^ Генерал-майор
Ф. К. Дриженко

^ Дагарский маяк
(из книги «Лоция и физико-географический очерк озера Байкал», 1908 г.)

^ Дом смотрителя маяка
«Большая колокольня» в бухте Песчаной, 1901 г.
(из книги «Лоция и физико-географический очерк озера Байкал», 1908 г.)



рожной переправы. Характерно, что работы по изучению озера проводились военно-морским ведомством. Честь описания маяков, их особенностей и расположения, а также во многом содействие и участие в строительстве новых принадлежит подполковнику Корпуса флотских штурманов Фёдору Кирилловичу Дриженко. Он вместе со своим другом и соратником Ю.М. Шокальским провел подготовку, а затем возглавил и осуществил в 1895–1903 годах Байкальскую Гидрографическую экспедицию (вернее, несколько экспедиций), задачей которых было полное гидрологическое и гидрографическое исследование и описание озера Байкала. Их так и называли – экспедиции Дриженко. Поэтому именно Фёдору Кирилловичу было поручено трудоемкое дело по устройству на берегах Байкала маячных огней ввиду «усилившегося благодаря работам экспедиции мореходства по озеру»: «На основании рапорта начальника Гидрографической экспедиции Байкальского озера управляющий Морским министерством вице-адмирал П.П. Тыртов предложил Подготовительной комиссии Комитета приступить к устройству таких огней в 1899 году, поручив это дело гидрографам экспедиции, чтобы избежать дополнительных расходов» (Колотило ТБП, с.143). В тот же год, 29 июня, на низменном мысе Голоуственном был освящен и зажжен первый байкальский маячный огонь, устроенный в специальной деревянной будке, пристроенной к дому метеостанции.

Через месяц, 30 июля, устраивается маяк в бухте Песчаной (труднодоступный мыс Большая Колокольня высотой 80 м; огонь был виден на 50 км). Для технологии более чем вековой давности сооружение такого объекта требовало недюжинной ловкости, изобретательности и мужества. До настоящего времени маяк не сохранился, сегодня, может быть, остались лишь фрагменты порядком обветшавшей лестницы, ведущей к нему, а также будки смотрителя, где сейчас размещается метеостанция «Бухта Песчаная».

Вот как описывается мыс на одном из современных туристических сайтов: «...Раньше на вершине Большой Колокольни размещался первый маяк на Байкале, который поджигался вручную и не давал старинным судам сбиться с пути. С гребня скалы Большая Колокольня можно увидеть живописную панораму соседней с Песчаной бухты Бабушка. Подниматься лучше с северной стороны, но подъем на самую вершину без страховки неопытным скалолазам не рекомендуется» (выделено нами). Далее в 1899 году хронология установки маяков на Байкале была следующей: 6 сентября – на мысе Кобылья голова, в Ольхонских Воротах; 14 сентября – в поселке Харауз, в дельте реки Селенга. Несмотря на военное назначение, об открытии каждого маяка сообщалось в иркутских газетах, давалось их довольно подробное описание.

Последующие маячные огни были возведены как бы «по-партизански», ибо в расчеты Морского министерства на пять лет не входила их установка. Тем не менее, инициативный Дриженко распорядился возвести в 1900 году еще три: на Большом Ушканьем

острове (высота огня 770 футов (≈ 235 м)), «Горячинский» (высота огня 63 фута (≈ 19 м)) и «Туркинский» (высота огня 1018 футов (≈ 310 м)). Последний стал гордостью моряков: он располагался на Туркинской горе высотой 270 метров, а огонь был виден за 70 км. В следующем году моряки Дриженко построили еще три маяка.

К 1903 году на берегах Байкала всего действовало 10 маячных и две пары створных огней, расположенных между Лиственичным мысом и устьем реки Верхняя Ангара. К этому времени относится описание, данное Ф. К. Дриженко в обстоятельном научном труде «Лоция и физико-географический очерк озера Байкал» (1908 г.). Надо воздать должное Дриженко: при сравнительно скудном финансировании («гидрография была Золушкой в делах Подготовительной комиссии Комитета Сибирской ж.д.») он не только уложился в выделенные суммы, но проводил (при возможности) также и астрономические, экономико-географические, этнографические, метеорологические наблюдения, устраивал маяки, заботился об условиях быта маячных смотрителей. Вот как описывал Дриженко в своем труде маяки на Байкале: «Говоря о населении Байкала, нельзя не упомянуть о тех светящихся точках-маяках, которые в числе десяти размещены по Байкалу и оживляют его берега. При каждом маяке имеется дом, в котором живет круглый год смотритель с семьей и ведет свое миниатюрное хозяйство. Жизнь этих маленьких семей, затерянных среди Байкала, в суровой обстановке, иногда только в обществе диких зверей, зимой же отрезанных от остального мира с октября по апрель, достойна быть упомянутой». Далее он перечисляет: «Маяки расположены в следующих местах: 1). Душкочанский и 2). Дагарский – при устьях рек Кичеры и В. Ангары. 3). Котельниковский – на мысе Котельниковском или Горячем. 4). Ушканий – на Большом Ушканьем острове. 5). Горячинский – на мысе Тонком. 6). Туркинский – на горе Туркинской. 7). Кобылья Голова – на мысе Кобылья голова в Малом море. 8). Харауз – в устье р. Селенги на правом берегу протоки Харауз. 9). Большая Колокольня – на мысе Б. Колокольном, отделяющем бухту Песчаную от бухты Бабушки и 10). Голоуственный – на мысе, в 2-х верстах от селения Голоуственного».¹ При каждом маяке были поставлены дом, баня, конюшня, амбар, другие хозяйственные постройки. Каждый маяк состоял из 7–10-саженной (15–20 м) пирамиды с маячной будкой на ней. Даже при этих условиях зачастую работа маячников – это постоянный подвиг преодоления трудностей, особенно на Байкале, хотя для большинства людей она незаметна.

Сегодня представляется, что значение маяков современники недооценивали. Об этом свидетельствует тот факт, что деньги на постройку маяка брались из ежегодного кредита обсерватории в 11 тысяч руб., предназначенных для содержания всех байкальских 10 маяков. Иркутская обсерватория находилась в ведении Академии наук, которая не занималась вопросами улучшения плавания судоходства на Байкале. В то же

1. Дриженко, Лоция..., с. 146. Цит. по: Колотило Л.Г., Андриенко В.Г. Трансбайкальский перекресток: Проблемы транспортных путей и железнодорожной переправы через озеро Байкал на рубеже XIX–XX вв. – СПб, 2005. – С. 392.



время технические и практические вопросы разрешались Министерством путей сообщения; заботы по содержанию маяков Иркутской обсерватории были переданы временно, до образования в Иркутске Округа путей сообщения и потому, что смотрители маяков являлись наблюдателями метеорологических станций, находящихся при маяках. В распоряжении обсерватории также не было специалистов для установления новых маяков. Строительством маяков занималось управление дорожными и строительными частями.

Ответственность и энтузиазм Ф.К. Дриженко обеспечили сообщение судами экспедиции смотрителей маяков с Иркутском для снабжения их керосином, провизией, рабочими для ремонта. Кроме того, пароходство судовладельца Немчинова по просьбе Дриженко выражало согласие безвозмездно при помощи попутных пароходов поддерживать сообщение с маяками. Иркутский губернатор призвал всех пароходо- и судовладельцев оказывать содействие маячным смотрителям.

7 мая 1901 было высочайше утверждено заведывание маяками возложить на директора Иркутской магнитно-метеорологической обсерватории. В 1902 заведующий маяками Байкала директор обсерватории А.В. Вознесенский, уже оказавший существенную помощь в организации гидрологических исследований, поставил пароходству условие, по которому пароходы правильных рейсов обязаны были заходить на все маяки, доставлять маячные грузы, смотрителей и рабочих на маяки и обратно без особого вознаграждения.

К 1910 году значение некоторых маяков для местных нужд изменилось. Появилась настоятельная потребность в устройстве новых маяков в других пунктах. По предписанию генерал-губернатора Селифанова были опрошены через местных губернаторов крестьяне-рыболовы, владельцы байкальских судов и директор магнитно-метеорологической обсерватории относительно изменения местоположения маяков для большего удобства и безопасности плавания по озеру. По рассмотрении поступивших на эти запросы ответов было решено упразднить «Котельниковский» маяк, находившийся на безлюдном, неудобном западном берегу, не защищенном от ветров, и установить три новых маячных огня: «Баргузинский» (устье реки Баргузин) и «Сосновский» (местность Сосновка) были необходимы прежде всего рыбакам, рыбопромышленникам, охотникам-зверопромышленникам и перевозчикам грузов для поселка в устье реки Баргузин. «Горемыкинский» (скала Лударь при входе в бухту Горемыка): кроме необходимости обозначать вход в бухту, маяк требовал регулярных заходов в бухту судов, обеспечивающих его работу, следовательно, они обеспечивали снабжение единственного поселения в глухом углу Байкала. Случайные заходы судов «домашнего» существования сменились регулярными рейсами. «Душкочанский» – в устье реки Кичера на правом ее берегу, высота огня 60 футов (18 м). «Дагарский» – на острове Дагарском в устье Ангары, высота огня 62 фута (19 м). Маяк на острове Ушканий посещался поч-

товым пароходом на пути из устья Баргузина в Круголик со значительным отклонением от прямого курса к западу. Подход к Ушканим островам был опасен, требовался большой опыт и точность, чтобы лавировать между грядами подводных скал, что особенно трудно в тумане и в темные ночи. Остров не был заселен, постоянно здесь жил только маячный смотритель. Рыбного промысла на острове не велось, промышлял только сам смотритель для своих нужд, поэтому грузовые и рыбные суда туда не заходили. «Дагарский» маяк в устье Верхней Ангары: рыбные промыслы здесь были перенесены к устью Кичеры, где находился другой маяк – «Душкочанский». Расстояние между Чичевками и Дагарами 18 верст. От Дагар «Душкочанский» маяк был хорошо виден. Сообщение между ними было возможно в лодках по Байкалу в тихую погоду, а в бурную по так называемому «сору», рукаву, соединяющему Ангару и Кичеру недалеко от устьев.

* * *

Байкальские маяки за все время своего существования и до начала XX века претерпели существенные изменения от простейших объектов в виде костра до комплекса специально проектируемых сооружений с использованием фонарей, в которых жгли масло, газ, применялось электричество. Первыми смотрителями маяков были казаки, затем крестьяне, в конце XIX века – служащие метеостанций, при которых устраивались маячные огни. Поэтому с конца XIX века маяки входили в ведение Иркутской магнитно-метеорологической обсерватории, которая подчинялась Академии наук, хотя все технические вопросы решало Министерство путей сообщения.

Необходимое количество маяков на Байкале появилось лишь к началу XX века, когда экспедициями Дриженко было проведено полное исследование озера, а также возникла новая проблема: необходимость обеспечения паромной железнодорожной переправы через Байкал. Тогда и появились на Кругобайкальской железной дороге три маяка при станциях-портах Байкал, Мысовая и Танхой. Они строились одновременно с портовыми сооружениями. Такой маяк должен был быть аналогичен морскому: высокая капитальная (кирпич, камень) башня-нога с винтовой лестницей внутри, ведущей в барабан, на смотровую площадку, где помещался светооптический аппарат, работающий на масле или газе. Маяк, установленный в бухте Танхой, соответствует описанному. А вот маяки «Мысовой» и на станции-порту Байкал «Устьянский» (установлен на мысу Устьянский (Баранчук)) имеют важное отличие – они выполнены целиком из металла, изготовлены из прочной сименс-мартеповской стали одновременно с легендарными ледоколами «Байкала» и «Ангара» в Англии кораблестроительной фирмой «Армстронг и Ке». Маячные конструкции вместе с ледокольными судами в разобранном виде были доставлены на Байкал, где их склепали русские мастера.

«Устьянский» маяк заслуживает особого внимания. Во-первых, он считается самым старым из существующих маяков Иркутской области. Во-вторых, это единственный маяк, который имеет статус памятника инженерного искусства и архитектуры (федерального значения, в составе ансамбля Кругобайкальской железной дороги). В-третьих, это очень популярный туристический объект на Байкале.

Первоначально (к 1901 г.) его установили в подножье мыса Баранчук, рядом с путями. В промежутке

< Голоустный маяк
(фото Ф. К. Дриженко)

между двумя периодами строительства дороги, в 1909-ом (1906?), для расширения станции и укладки дополнительных путей, сооружение демонтировали и перенесли на более подходящую для него площадку – на вершину мыса, где он красуется и поныне. Высота маячного огня над землей – 8 м, внешний диаметр опоры-цилиндра $\approx 1,5$ м; внутренний диаметр – 1,4 м, общая высота – более 10 м. Установлен на отметке примерно 130 метров над озером или ≈ 125 м от уровня железнодорожного полотна. К маяку со времени его установки на мысу ведет лесная дорога, пробитая из долины Малый Баранчик (от поселка Байкал). Раньше маяк работал на газе, смотритель подымался прямо от станции по деревянной лестнице, построенной на очень крутом, почти отвесном склоне мыса. Впоследствии к нему провели электричество, свет включался и выключался автоматически, посредством фотоэлементов, реагирующих на восход-заход солнца. Поэтому в свой «электрический» период жизни маяк не имел обслуживающего персонала.

«Устьянский» маяк действовал до 1984 года. После этого некоторое время туда можно было свободно попасть и полюбоваться грандиозной панорамой южного побережья Священного моря, станцией и портом Байкал. Все изменилось в 2007 году, когда у него выросли «уши» тарелок, антенны сотовой связи, а башню памятника окутала колючая проволока. Теперь на смотровую площадку маяка попасть невозможно, дверь – на замке. Новоявленный самозванный пользователь чужого (государственного, значит – ничего?) сооружения-памятника истории и культуры бережет свои интересы гораздо жестче, чем все комитеты имущества и службы по охране памятников.

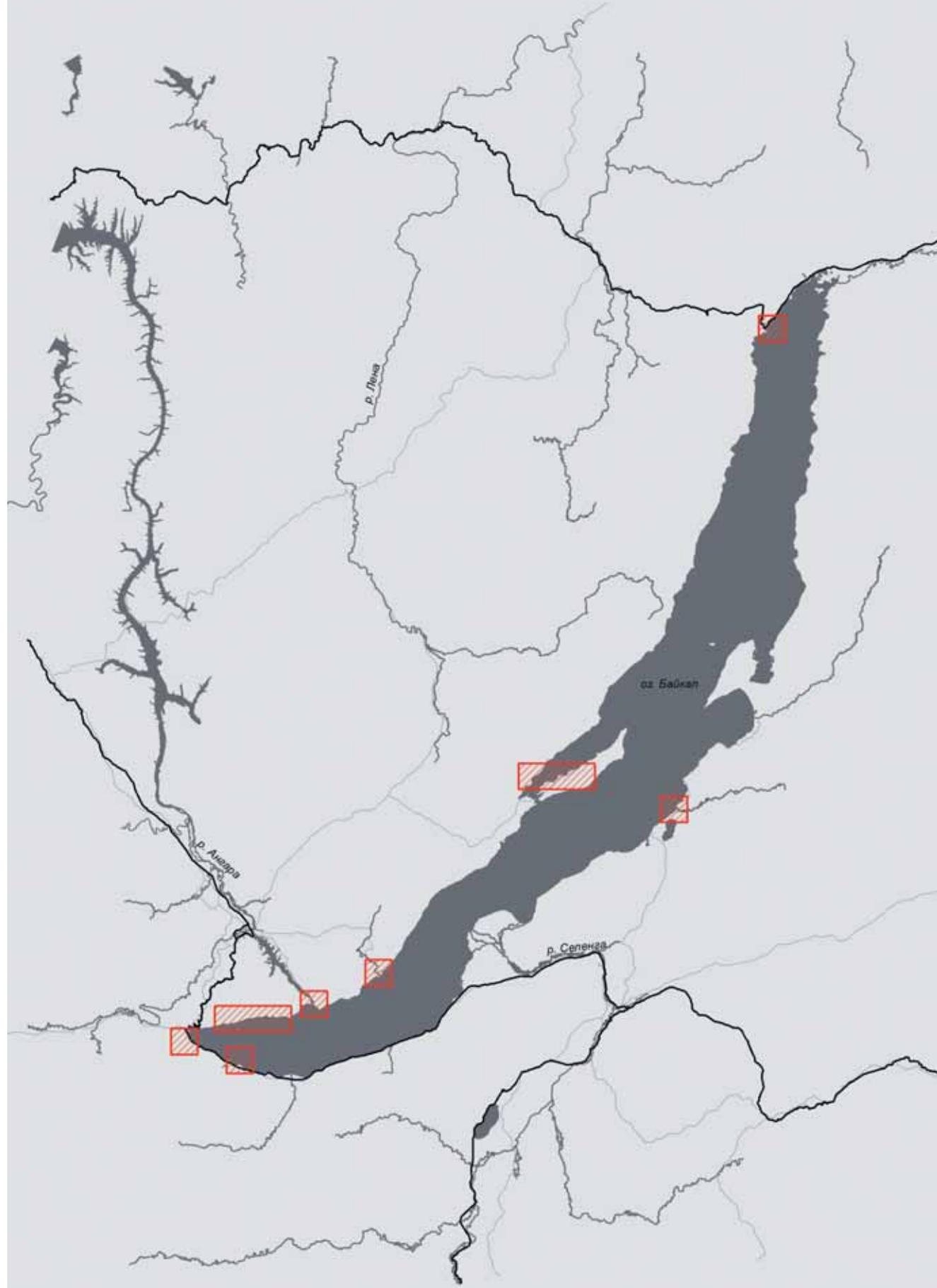
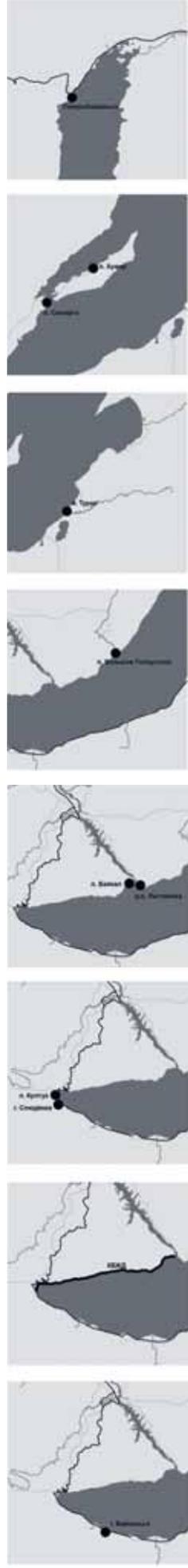
Кажется, что время маячных огней прошло: с появлением GPS, Глонасс необходимость в них отпадает. Но это не значит, что историю нужно просто забыть. С целью сохранения этих сооружений по всему миру создаются общества любителей маяков, их охраны. Многие объекты переоборудуются в музеи, в которых смотрители зачастую выполняют функции экскурсоводов. Романтики очень любят пожить внутри смотрового помещения маяка на внушительной высоте; эта услуга очень популярна. Существуют даже коллекции моделей маяков и виртуальный музей маяков, где собрано около 440 тысяч изображений.

Совсем рядом с нами, по другую сторону Байкала, в Бурятии (пос. Турка, в рамках ОЭЗ «Байкальская гавань») планируется построить многофункциональный досуговый центр и маяк высотой 26 метров (уже построен). Проектировщики подчеркивают, что маяк задуман выполнять имиджевую функцию. Как тут не вспомнить высказывание столетней давности, принадлежащее видному иркутскому общественному деятелю А. М. Станиловскому. Он придерживался той точки зрения, что о Байкале создано мало песен, стихов. «Может быть, и тут сказывается свойственная всем сибирякам непоэтичность природы, отсутствие воображения и преобладание чисто экономических интересов над духовными. Обстоятельство легко объяснимо исторической обстановкой, при которой приходилось предкам современных обитателей Сибири делаться теми типичными сибиряками, которые так значительно рождаются от российских. Понятна разница в отношении к Байкалу какого-нибудь буряты и сибиряка. Сибиряк считает себя хозяином Байкала. Он его когда-то покорил и отнял у буряты и стремится теперь всемерно эксплуатировать его себе на пользу и удовольствие. А хозяева плохие поэты. У хозяина и точка зрения на предмет только хозяйская. Другое дело бурят. Он в

целом ряде поколений родился здесь, он сжился с этим таинственным и могучим и грозным морем. Он не себя, а его привык считать своим «хозяином»². Сказано, конечно, не о маяках, но к теме нашего обзора относится тоже.

Литература

1. Елизарова Л.И. Байкальские маяки // ИОКМ; Краеведческие записки. Вып. 1. – Иркутск, 1994. – С. 50-56.
2. История изучения Байкала. [Электронный ресурс] Режим доступа – www.kp.ru/daily/24122/344355/
3. Колотило Л.Г., Андриенко В.Г. Трансбайкальский перекресток: Проблемы транспортных путей и железнодорожной переправы через озеро Байкал на рубеже XIX–XX вв. – СПб, 2005. – С. 142-146, 148-150, 158
4. Колотило Л.Г. Военные моряки Байкала: Проблемы исторической реконструкции деятельности военных моряков российского флота по физико-географическому изучению и освоению озера Байкал в XVIII–XX вв. – СПб, 2004. – С. 41, 446, 450.
5. Колотило Л.Г. Федор Кириллович Дриженко (1858-1922). – СПб, 1997.
6. Лоция и физико-географический очерк озера Байкал. Под ред. бывшего начальника Гидрографической экспедиции Байкальского озера генерал-майора Ф.К. Дриженко. – СПб, 1908
7. Маячок. Художник Андрей Саврасов и его коллекция маяков. [Электронный ресурс] Режим доступа – www.farosvet.ru/index.php?option=com_content&view...5...
8. Начало судоходства на Байкале и Селенге. [Электронный ресурс] Режим доступа – flot.com/publications/books/shelf/vedernikov/baikal.../index.htm?print.
9. Маяк на Байкале. [Электронный ресурс] Режим доступа – <http://urban3p.ru/object11695/>
10. Чертилов А.К. SOS: Маяк-памятник на мысе Баранчук за колючей проволокой // Проект Байкал. – 2007. – № 14.– С. 68.



Ольхон – крупнейший остров озера Байкал. Известен обилием солнечных дней (всего 48 пасмурных дней в году), многообразием ландшафтов природы, здоровым климатом. Сакральный центр байкальского шаманизма. Длина 71 км, ширина до 12 км, площадь 730 кв. км. С северо-западным берегом озера образует Малое море и пролив Ольхонские ворота. Недалеко от внешней стороны Ольхона – глубочайшее место Байкала (1 642 м).

Всего на острове около восьми населенных пунктов, крупные поселки – Харанцы и Хужир, в котором постоянно проживает более 1 200 человек. В Хужире есть краеведческий музей, рынок, кафе, продовольственные и сувенирные магазины, частные гостиницы. Большинство из населенных пунктов (кроме научно-исследовательского поселка Узуры) расположены в западной, степной части острова. Население – русские и буряты, в основном рыбаки.

На Ольхоне встречается все многообразие ландшафтов природы: здесь есть и степь с глубоко вдающимися в сушу и хорошо прогреваемыми летом заливами, и песчаные пляжи с дюнами, холмами и хвойными рощами лиственничных пород вдоль берега, и густые леса с участками редко растущих лиственниц, реликтового ельника, и суровые мраморные скалы, украшенные красными мхами, и болота, пышно заросшие водными растениями.

Ольхон, остров на Байкале – от бурятского слова ой – «лес», хан, хон, хэн – суффикс уменьшительно-ласкательной формы; ой-хон – «лесочек» или «немного лесистый». Действительно, остров залесен, но значительная часть острова занята степями. Объяснение некоторых авторов, что Ольхон означает «сухой» или «лесной дух», или «хозяин леса», неверно.



Ольхон и Малое море





^ Пролив Малое Море

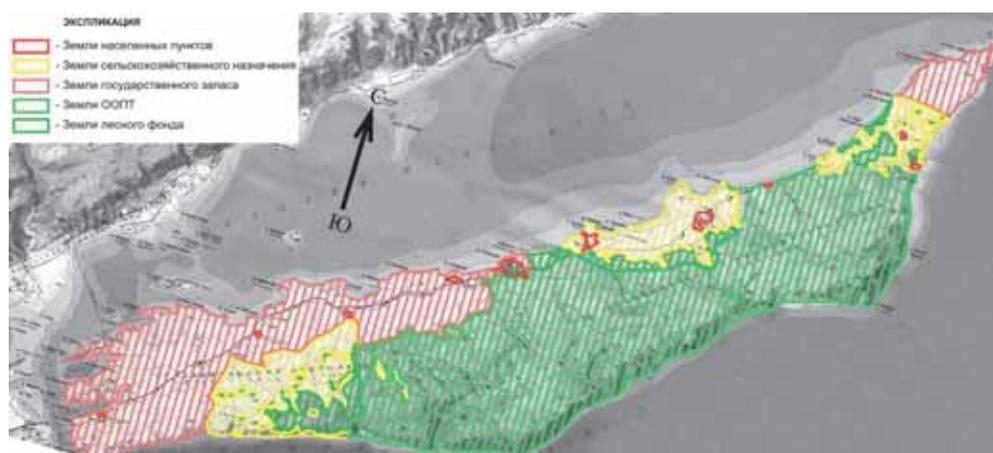
Территория пролива Малое Море. Данная рекреационная территория расположена на западном берегу озера Байкал в пределах Ольхонского административного района Иркутской области и ограничена на юге долиной реки Анга, на севере – проливом Ольхонские ворота и береговой линией залива Мухур, на северо-западе – Приморским разломом, на юго-востоке – береговой линией Байкала. При функциональном зонировании ПНП территория пролива была отнесена к зоне хозяйственного назначения.

Общая площадь территории рекреационного ареала	6075 га
Общая площадь участков рекреационной застройки	263,5 га
Размещение на землях ООПТ землях поселений землях сельскохозяйственного назначения	-/7,6 га/255,9га
Количество объектов размещения	59
Размещение в пределах прибрежной защитной полосы (200 м)/в пределах водоохраной зоны (500 м)	3227
Период функционирования объектов размещения сезонно круглогодично	1841
Период освоения рекреационного ареала	1990-е – 1
	2000-2005 гг. – 41
	2006-2010 гг. – 13
	2011-2012 гг. – 4
Типы объекта размещения	Гостиница – 2
	Турбаза – 42
	Палаточный лагерь – 5
Материал застройки	Дерево – 54
Специализация объектов размещения	Рекреационная – 38
	Деловая – 5
	Лечебная – 2
	Спортивная – 3
	Экскурсионная – 6
Общее количество мест	4396
Общее количество номеров	1467
Средняя этажность	1,6

< Таблица. Характеристики пространственного освоения рекреационного ареала



Общая площадь территории рекреационного ареала	73000 га
Общая площадь участков рекреационной застройки	113 га
Размещение на землях ООПТ землях поселений землях сельскохозяйственного назначения	-/73,9/539,05 га
Количество объектов размещения	29
Размещение в пределах прибрежной защитной полосы (200 м)/в пределах водоохраной зоны (500 м)	816
Период функционирования объектов размещения сезонно круглогодично	1811
Период освоения рекреационного ареала	1980-е - 1
	2000-2005 гг. - 6
	2006-2010 гг. - 19
	2011-2012 гг. - 4
Типы объекта размещения	Отель - 2
	Гостиница - 3
	Турбаза - 20
	Палаточный лагерь - 4
Материал застройки	Дерево - 25
Специализация объектов размещения	Рекреационная - 23
	Деловая - 1
	Спортивная - 3
	Экскурсионная (круизная) - 2
Общее количество мест	1867
Общее количество номеров	921
Средняя этажность	2,1



Остров Ольхон. Является самым крупным островом Байкала, расположен в средней части озера вблизи западного побережья. Площадь Ольхона составляет 730 км кв., протяженность 72 км при ширине 10-14 км. При функциональном зонировании территория острова Ольхон поделена между тремя функциональными зонами в следующем соотношении: зона познавательного и рекреационного туризма – 25%; земли хозяйственного назначения – 30%; заповедная зона – 20%. А так же 25% территории острова отнесены к землям запаса, ПНП не принадлежат.

^ Остров Ольхон

< Таблица. Характеристики пространственного освоения рекреационного ареала