

От редакции: В 2013 году по просьбе представителя Камчатской Епархии Православной церкви А. С. Тесленко ОАО «Камчатгеология» проводила инженерно-геологические изыскания под строительство Церкви в сквере площади Вокзальная морского порта «Петропавловск-Камчатский». Полевые работы были выполнены буровым отрядом партии полевых инженерных изысканий (ППИИ) под руководством Б. М. Дмитриева

При написании отчёта о результатах проведённых работ Б. М. Дмитриев ознакомился с историей морского порта, которая оказалась очень интересной. Этой теме и посвящена публикуемая ниже статья.

ИЗ ИСТОРИИ ПЕТРОПАВЛОВСКОЙ ГАВАНИ

ДМИТРИЕВ Борис Михайлович
Геолог 2-й категории ОАО «Камчатгеология»
Ветеран геологической службы Камчатки

В 18-19 веках и далее вплоть до 1943 года местом разгрузки морских судов, доставляющих на полуостров грузы с материка, служила естественная природная морская коса «Петропавловская Кошка», сложенная современными морскими песчано-гравийно-галечниковыми отложениями mQ_{IV} . Протяжённость косы с подъездной дорогой была около километра, и шириной до 50-60 м. Возвышаясь над уровнем воды в акватории «Петропавловской губы» на 2-3 метра, коса закрывала подходы к её восточному берегу (фото 1). Во время сильных штормов морские волны перекачивались через косу, размывали, изменяя конфигурацию берегов.



Фото 1. Природная морская коса ("Петропавловская Кошка"), сложенная морскими песчано-гравийно-галечниковыми отложениями голоценового возраста (mQ_{IV})

Парусно-паровые суда с небольшой осадкой и шхуны швартовались прямо у морской косы, а более крупные разгружались на рейде гавани у высокого обрывистого восточного берега мыса Сигнальный с помощью плашкоутов и

буксирного катера (фото 2). Грузы с косы перевозились по подъездной дороге к подножью юго-восточного склона сопки Никольской (ул.Красинцев).

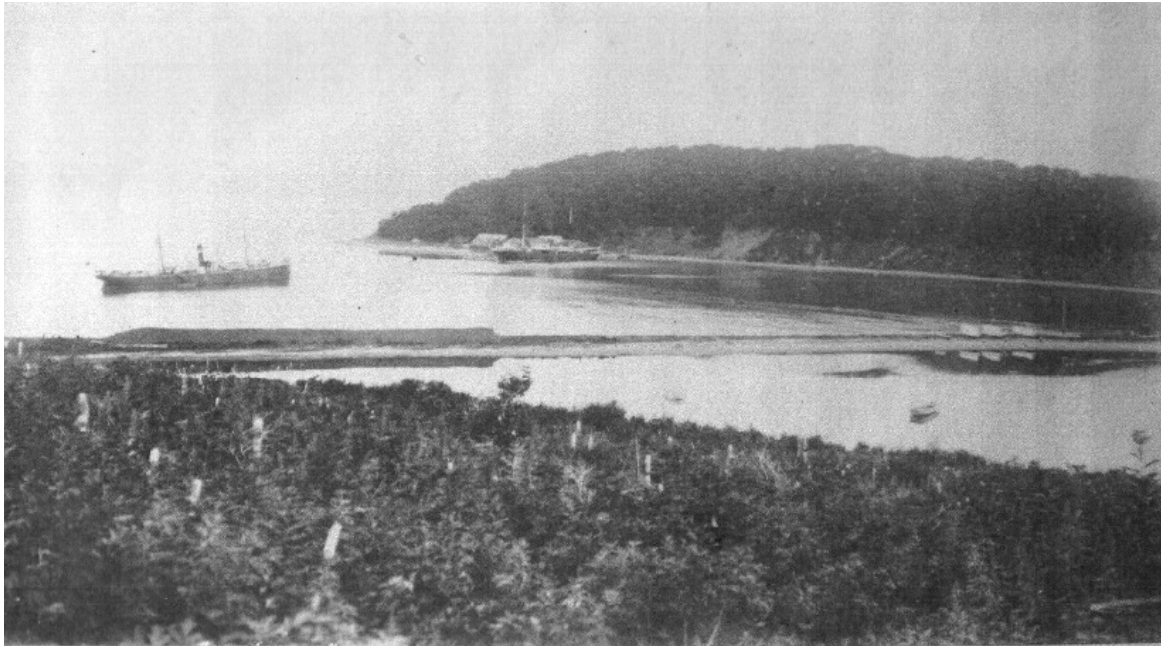


Фото 2. Северная часть морской косы и подъездная дорога до сопки Никольской. На заднем плане мыс Сигнальный, рейдовая стоянка судов.

В 1854 году на косе «Петропавловская кошка» батарея из 12 орудий береговой артиллерии под командованием МаксUTOва преградила путь объединенной англо-французской морской эскадре, защитила город Петропавловск от неприятеля.

Основная часть города располагалась на месте современного центра (фото 3). В 20-е годы прошлого столетия церковь снесли и на её месте построили капитальное белое здание Камчатского обкома КПСС. С 90-х годов в этом здании стал размещаться областной суд.



Фото 3. Город Петропавловск в начале прошлого века; после революции, улица Ленина северная левая сторона.

В начале Великой Отечественной войны в сквере площади Вокзальная было построено бомбоубежище для пограничников таможенно-пропускного участка морского порта.

В 1943 году поступил приказ Л. П. Берии срочно подготовить Петропавловскую гавань к приёму большегрузных судов США с военной помощью по ленд-лизу. С этого момента началось строительство морского порта Петропавловск-Камчатский на восточном берегу Авачинской губы с капитальными бетонными причалами, складами, инфраструктурой.

Грунт с морской косы и «шельфа» бухты мощным морским земснарядом и бульдозерами был перемещён на скалистый абразионный берег и участки мелководной лагуны с планировкой, искусственным уплотнителем грунта; прибрежная полоса расширена до 100-150 м и продлена на километр на юг и около 600 м на север.

В октябре 1952 года в акватории Тихого океана (глубоководный Авачинский залив) серия мощных землетрясений вызвала цунами с высотой волн на восточном побережье Камчатки до 10-12 метров. Практически полностью были уничтожены п. Халатырка, база геологов Кроноки, рыбокомбинат в устье р. Вилюча, рыбокомбинат в устье реки Жупаново, сильно разрушен г. Усть-Камчатск, полностью г. Северо-Курильск на берегу острова Парамушир Курильской гряды с человеческими жертвами населения и пограничников. В акватории Авачинской губы даже ослабленные волны цунами достигали высоты 2,5-3 метра.

Трагические события 1952 года заставили местные власти, изыскательные и проектные организации («ДальТИСИЗ», «Моргидропроект», «Гражданпроект») серьёзно пересмотреть отношение к качеству проектирования и строительства морского порта, хладокомбината, а также объектов другого назначения в многочисленных локальных бухтах Авачинской губы (б.Сероглазка, Завойко, Турпанка, Моховая, Авача).

В 60-е годы прошлого века продолжалось расширение насыпных участков береговой полосы морского порта, а мощность отсыпки увеличивалась до 3-4 метров и более для защиты от волн цунами. Параллельно велось расширение правой стороны улицы Ленина насыпным морским грунтом, но площадь сквера не затрагивалась. Было налажено грузопассажирское сообщение порта с посёлками и рыбокомбинатами западного и восточного побережий Камчатки судами «Гоголь» и др; работал морской вокзал – 2-х этажное деревянное здание с залом ожидания, комнатами отдыха, буфетом.

В 1959 году было завершено строительство причала океанского типа длиной до 200 метров и нового 4-х этажного здания Петропавловского морского вокзала (из монолитного железобетона на свайном основании, опирающемся на скальные породы типа диабазов, базальтовых порфиритов абразионного уступа) с уютным рестораном «Океан», с европейской кухней, профессиональным оркестром.

В 1961 году началось регулярное пассажирское сообщение из бухты «Золотой рог» г. Владивостока через пролив Лаперуза в Авачинскую бухту – морской порт Петропавловск-Камчатский и обратно. Гигантские по размерам суперкомфортабельные океанские лайнеры немецкой постройки (конфискованные по законам контрбукции) «Советский Союз» («Адольф Гитлер») и «Русь» («Великая Германия») поочередно доставляли по этим маршрутам до 2 тысяч пассажиров и сотни тонн груза.

В 1963 году Камчатское морское пароходство пополнилось двумя новыми пассажирскими теплоходами отечественной постройки повышенной комфортабельности – океанскими лайнерами «Николаевск», «Петропавловск», которые в течение трёх десятилетий выполняли регулярные рейсы по западному и восточному побережью Камчатки с остановками в каждом посёлке, рыбокомбинате, с заходом на остров Беринга – с. Никольское, с рейдовой выгрузкой-погрузкой пассажиров, грузов и почты.



Фото 4. Петропавловская гавань в 60-е годы. На переднем плане в левом углу 4-х этажное здание гостиницы "Восток" (на северной стороне ул. Ленина), выше современные 3-х, 4-х этажные жилые дома с магазинами. В правом углу на абразивной террасе склады морского порта.

В конце 90-х годов прошлого столетия исчезли пассажирские лайнеры на внешних и внутренних линиях, морской вокзал превратился в руины, которые удалось полностью снести лишь к 2008-2010 г.г.

В 2012 году подготовлена площадка под строительство нового здания морского вокзала, планируется приобретение за рубежом современных пассажирских судов для местного пассажирского сообщения.

(В статье использованы архивные материалы отдела истории города, полученные у научного сотрудника краевой библиотеки им. А. Крашенинникова Ирины Васильевны Витер).