

«Как не любить нам эту землю...»

Листая страницы истории...



Завод «Ничиро», 1961 год.
Фото предоставлено А. И. Полуниным

На Ильин день 1731 года в Нижне-Камчатском остроге, расположенном недалеко от сопки Горелой (Ключевская), было необычно тихо и малоллюдно. Почти все казаки и священнослужители находились в устье реки Камчатки, откуда бот «Св. Гавриил» отправлялся в поход на «немирных чукоч». Кто провожал бот, а кто готовился к переходу на самом судне. Острог охраняла небольшая группа казаков, а незанятые в караульной службе казаки ушли на рыбалку. Это обстоятельство спасло им жизнь и сыграло решающую роль в последующих событиях.

Новокрещённый ительмен Федька Харчин давно ждал такого благоприятного момента, чтобы освободить своих соплеменников от притеснения казаков. В последнее время казакам всё больше требовалось дичи, рыбы, пушнины, которые они собирали в виде ясака для государя, не забывая о своём интересе. На плечи ительменов легла основная тяжесть подготовки походов казаков, осваивавших Камчатку. Зимой 1727-1728 года они пережили с трудом, потому что, занятые на государственных работах, не успели подготовиться к зимовке сами. Недовольство среди местных аборигенов росло. А тут острог обезлюдел, казаки отправились на север покорять чукотские племена — благоприятным моментом решил воспользоваться Харчин.

По команде Федьки ительмены бросились в Нижне-Камчатский острог, перебили несколько человек охраны и сожгли его и заимку Якутско-Спасского монастыря. Три казака (А. Сорокумов, А. Попов и С. Красавцев), находившиеся на рыбалке, видели последние минуты острога со своих лодок. Они скрытно отправились вниз по течению к устью реки, но «Св. Гавриил», преодолев бар, на всех парусах уже уходил за горизонт. Тогда священники и казаки разложили на берегу огромный костёр. Ветер с океана раздул пламя, которое заметили на борту судна. «Св. Гавриил» развернулся и пошёл к берегу. Так казакам удалось сообщить о восстании ительменов.

Военный поход против чукчей пришлось отложить до неопределённого срока. Командир бота Яков Генс выслал два отряда казаков и солдат вверх по течению реки для подавления восстания. Но, лишившись укрепленной базы и жилья, русские должны были срочно позаботиться о создании зимовки. Генс выбрал место в устье реки Камчатки, где и были построены «часовня, ясачная изба, государев и казённый амбар».

С этого скромного поселения и начинается история Усть-Камчатки.

После походов Владимира Атласова были получены первые описания камчатских земель. Новые географические открытия требовали изучения, а оторванность от русской морской базы — в то время это был порт Охотск — заставила первопроходцев создавать более удоб-

ные опорные пункты. Вновь заложенный острог в устье реки Камчатки с 1731 года стал прекрасной отправной точкой и перевалочной базой для дальнейших походов русских мореплавателей и промышленников на восток и север.

Река Камчатка стала местом закрепления казаков на «матерой земле» не случайно. Здесь были условия для выращивания сельскохозяйственных продуктов, имелся и корабельный лес для строительства судов. С. П. Крашенинников, побывавший в устье реки Камчатки, описал поселение местных аборигенов рядом с русским острогом. А заложенная Я. Генсом зимовка превратилась со временем в хорошо развитый (для тех времён) опорный пункт русских путешественников. Отсюда уходили экспедиции М. Гвоздева, И. Фёдорова, Е. Басова, Е. Санникова, М. Лазарева и многих других. Бурное освоение севера позволило в устье реки Камчатки поставить порт — не только для ремонта, но и для постройки кораблей. И продолжительное время порт Усть-Камчатска (в то время — Нижне-Камчатска) оставался единственным в российских северных водах Тихого океана (не считая отдалённого Охотска).

Усть-Камчатск можно назвать первой столицей Камчатки. Но уже в начале его истории стало ясно, что столицей на все времена он не станет. Витус Беринг, планировавший зайти на «Св. Петре» и «Св. Павле» в реку Камчатку, не смог этого сделать: — глубина бара в устье реки составляла всего 7,5 фута. Не было здесь и удобной бухты. Так что уже к концу XVIII века развитие Усть-Камчатска как военно-морской базы приостановилось.

В 1799 году император Павел подписал указ о создании Русско-Американской компании и передаче ей монопольного права на освоение и промысел в американских водах. Однако промышленникам уже было ясно, что базой для корабельного флота может стать только Авачинская губа. И ещё через 12 лет император Александр I учредил комитет (председатель — генерал-губернатор И. Б. Пестель, среди членов — Г. А. Сарычев, И. Ф. Крузенштерн, Г. И. Лансдорф, Л. А. Гаммейстер), который вскоре предложил план реорганизации управления обширного края, куда входят земли от Охотского моря до Русской Америки — ставший основой «Положения о Камчатке». Этим документом управление Камчаткой и обширной северной ти-



Деревянная пристань

хоокеанской акваторией было перенесено в порт Петропавловск-Камчатский.

А тем временем в Нижне-Камчатске произошли события, вследствие которых его порт почти прекратил своё существование. Оспа, свирепствовавшая тогда на Камчатке, «выкосила» аборигенов, да и казацкие ряды поредели. Иркутский губернатор Лещанов срочно принял решение о переселении большевещских казаков в устье реки Камчатки, в Усть-Приморский пост (который будет переименован в Усть-Камчатск в конце XIX века) для организации охраны русских владений в этом районе. Но на несколько десятилетий посёлок превратился в захолустное местечко с полутора десятком домов, часовней и несколькими складами. Содержать порт и обслуживать корабли было теперь некому, и единственным действующим морским сооружением на долгое время оставался деревянный усть-камчатский маяк, построенный ещё экспедицией Беринга.

Второе рождение порта и верфи относится уже к временам губернатора В. С. Завойко, который, понимая хозяйственное значение реки Камчатки для всей губернии, отдаёт распоряжение о строительстве верфи. Корабельные инженеры поручик К. Я. Газехаус и лей-

тенант Моновский заложили постройку первых судов, и 27 мая 1852 года на воду спускают бот № 1, а на следующий год в июне — шхуну «Анадырь».

Своенравный характер реки Камчатки постоянно вставал непреодолимой преградой для развития посёлка. И губернатор В. С. Завойко задумал строить морской порт, прорыв канал в месте с названием «Переволока», но осуществлению проекта помешало нападение англичан и французов.

Тем не менее, с 1870 года действовали регулярные рейсы между восточным побережьем Камчатки и материком (Владивостоком).

К концу XIX века посёлок немного вырос по численности населения, доходы от охоты и рыбалки были стабильными. Но рыбные ресурсы реки Камчатки были намного богаче, чем могло освоить немногочисленное население Усть-Камчатска. Им «активно помогали» японцы, беспрепятственно вылавливая рыбу на реке.

На огромную популяцию рыбы не могли не обратить внимания русские промышленники — и на старой косе был построен один из первых на Дальнем Востоке России рыбообрабатывающий завод. Правда, работать ему оказалось не суждено.



Кинотеатр «Восток», старый райцентр



Консервная этикетка, 1950-е годы



Усть-камчатский морской торговый порт, 1970-е годы



Посёлок Новый, ул. Горького 1960-е годы



Посёлок Новый, ДК, 1960-е годы

Лишь в 1910 году здесь появляется первый действующий рыбоконсервный завод. Возникновением рыбной промышленности Усть-Камчатск обязан сахалинским рыбопромышленникам Х. П. Биричу, Г. А. Демби и Г. Г. Крамаренко. Они построили не только сам завод, но и запустили первую электростанцию, которая вырабатывала электроэнергию для завода, протянули телефонную линию. Занимались и благоустройством: появились больница, теннисный корт, парники и цветочные клумбы. Посёлок преобразился на глазах.

Росла и численность населения — в период путины почти на 1000 человек. Мощность завода составляла 10 000 фунтовых банок в сутки. Продукция реализовывалась в основном в Лондон: получив высокую оценку английских потребителей, натуральные лососёвые консервы из Усть-Камчатки «прописались» в столице Великобритании.

14 апреля 1923 года на Усть-Камчатке обрушилось цунами. Вот что писала первая районная газета Камчатки «Долина», издававшаяся в Усть-Камчатке с того же года: «Катастрофа началась в 3-ем часу ночи, весьма сильным толчком, продолжавшимся несколько секунд и произведшим значительные повреждения в жилищах... спустя 15 минут послышался с моря сильный шум — казалось, что море устремилось на сушу.

Разрушено домов — 6, амбаров, ледников и коптилок — 12, полуразрушено домов — 3. Погибло животных:

коров — 2, собак — 17. Убытки составили 58 403 рубля 95 копеек.

Убытки рыбопромышленных фирм Демби и Хокуйо определяются приблизительно в 2 миллиона рублей. Убытки акционерного общества «Ничиро Гио Гио» составили около 3 миллионов рублей. Погибло русских — 5 человек, китайцев — 5, японцев — 13».

В ноябре 1924 года Дальревком решает построить новый завод на месте разрушенного цунами завода Демби. На эти цели было ассигновано 800 тысяч рублей. В апреле 1927 года прибыло оборудование для завода, закупленное АМТОРгом в Америке. И в июне уже вышла первая продукция. Для рыбзавода в 1927 году было выловлено на переработку более 2 млн штук нерки. В 1928 году начал выпускать продукцию и Второй рыбоконсервный завод. К 30-ым годам в Усть-Камчатке действовали уже пять заводов: два советских и три японских. Сырьевой базой для них служили 14 морских участков с общей нормой вылова более 5 млн штук рыбы лососёвых пород и 3 речных участка с объёмом вылова 2 млн штук. Рыбный промысел становился основной статьёй дохода местного населения, численность которого достигла уже 1200 человек. В Усть-Камчатке появились пограничная комендатура, таможня, радиозузел и метеорологическая станция. К 1939 году действовали уже три больницы: на РКЗ-1, РКЗ-2 и в районном центре (одновременно они способны были принять 35 лежащих больных на стационарное



Усть-камчатский морской торговый порт, разгрузочные работы, 1970-е годы

лечение). В это же время открылись ясли в Усть-Камчатке и на РКЗ-2.

Добыча только лососёвых пород рыб продолжалась до 50-х годов. В 1953 году Усть-Камчатский рыбокомбинат получил 7 судов типа РБ-80, и с этого момента начинается постоянный лов донных пород рыб. А со следующего года — усть-камчатские банки начинают выпускать жестяно-баночная фабрика.

В тот период на реке Камчатке организуется сплавная контора, в состав которой входят Лазовский, Крахчинский, Ключевской речные рейды и Усть-Камчатский рейд морской сплотки. До этого времени лес сплавлялся молевым способом, лес тонул и заражал реку, многие нерестовые реки и протоки потеряли своё значение из-за воздействия отравляющих веществ разлагающегося леса. Переход на более прогрессивный плотовой сплав позволил сократить потери леса и уменьшить негативное воздействие на реку.

А в июне 1955 года на базе техснаба и морского агентства был сформирован Усть-Камчатский морской торговый порт — второй на полуострове. Это позволило централизовать поставки продовольствия населению района и в то же время наладить отгрузку леса в другие районы Камчатки. Первым начальником порта был назначен А. С. Херсонский.

Всё это способствовало развитию посёлка и района. В 50-60-х годах XX века Усть-Камчатск состоял из четырёх значительно отдалённых друг от друга микрорайонов: Первозаводского и Второзаводского посёлков, самого исторического поселения Усть-Камчатки и посёлка Варгановки (в нём находились аэропорт, сплавной рейд и строительная контора). Для сообщения между посёлками и пассажирских перевозок по реке Камчатке использовались пассажирские катера «Камчатка», «Московский фестиваль», «Камчатский фестиваль», «Лебедь», «Чайка», «Кристалл». С 1981 года между посёлками долины реки начали ходить современные теплоходы «Заря», покрывающие расстояние от райцентра до Ключей в рекордно короткие сроки — за 4 часа.

Но опасность цунами, несмотря на все успехи народного хозяйства, оставалась. В 1966 году Совет Министров РСФСР принял постановление «О переводе населения, предприятий и организаций из рабочего посёлка Усть-Камчатки в цунамибезопасную зону». И очень скоро началось строительство жилого микрорайона на мысе Погодном.

Регулярные авиарейсы между Петропавловском-Камчатским и Усть-Камчатском тогда выполняли современные самолёты Як-40, чуть позже группа инженеров Усть-Камчатского аэропорта приняла передачи Ключевской студии телевидения.

Сегодня можно сказать, что середина 80-х стала пиком социально-экономического развития Усть-Камчатки: население — свыше 18 000 человек; с прекрасными показателями работают торговая база, лесоперевалочная база, Госпромхоз, молокозавод, морской торговый порт, тепловые сети, крупнейший на Камчатке рыбоконсервный завод, дизель-электростанция, аэропорт и другие предприятия. Перспективы выглядели радужными и многообещающими.

Но кризис российской экономики начала 90-х годов для Усть-Камчатки стал ещё более трудным испытанием, чем в других регионах. Всё, что создавалось многими десятилетиями, стало разрушаться буквально на глазах. Казалось, только чудо способно остановить этот неуправляемый процесс.

Но чудес на свете не бывает. И Усть-Камчатка ещё раз нашёл подтверждение этому — на собственном примере. То, что жизнь посёлка возрождается, а люди снова начинают верить в будущее, видеть смысл восстанавливать производство, благоустраивать дворы и микрорайоны, не благословенный дар небес, а следствие действий, усилий, трудов самих людей, живущих на этой земле. Часто неприветливой-холодной, порой таящей опасность от природной стихии. Но — родной. И пока эта земля любима человеком, она будет его опорой.

Виктор Борисов



Колхоз «Путь Ленина», 1970-е годы