

КТО ПОСТРОИЛ ПОРТ ВЛАДИВОСТОК

К 160-летию города рассказываем, как в прошлом веке в сложнейших условиях создавались причалы, которые будут служить еще много лет

Е. М. Новосельцев, О. Я. Семенихина
АО «ДНИИМФ»

История Владивостока неразрывно связана с именами многих замечательных людей. К сожалению, немного сведений сохранилось о тех, кто начинал обустраивать наш город более полутора столетий назад. Но в архивах ДНИИМФ хранится информация об инженерах и строителях, ученых и простых рабочих, которые внесли свой вклад в развитие города и порта Владивосток в 20-30 годы прошлого века. Вчитываясь в воспоминания участников тех событий и вглядываясь в их лица, невозможно не удивляться их смелости и мужеству, их делам и мастерству, всей их жизни в тот непростой для страны период.

С этих людей началась и история ДНИИМФ. После русско-японской войны царское правительство озабочилось укреплением позиций России на Дальнем Востоке, в том числе путём строительства морских портов и развития судоходства. В 1912 г. во Владивостоке было создано «Управление портовых изысканий на Тихом океане» (УПИТО) под руководством инженера путей сообщения Г.Ф.Фаермана. УПИТО проводило инженерные изыскания во Владивостоке на участках, где впоследствии были возведены причалы морского порта, а также на морском побережье Приморья и всего Дальнего Востока.



Владивосток, 1928 г. Шхуна УПИТО «Красный Якут» у причала № 30

Сведений о работе УПИТО в период революционных потрясений (после 2017 г.) не сохранилось. Но сразу после становления советской власти на Дальнем Востоке в 1923 г. УПИТО было вновь создано и возобновило работы по обследованию прибрежных участков в порту Владивосток, постоянно укрепляясь кадрами, техникой, лабораторным и другим оборудованием. Уже в 1924 г. под руководством инженера С.С.Розова был разработан первый «План Владивостокского торгового порта и прилегающих районов» в масштабе 1:10 000. Так большевики, придя к власти, продолжили работу, которую начинало правительство Российской империи.



Владивосток, 1928 г. Причал № 37 (в старой нумерации), на котором находились шлюпочная и слесарная мастерские УПИТО.

Следует отметить, что специалистов по проектированию морских портов на Дальнем Востоке в то время просто не было. Первых инженеров, причем еще студентов, направляли сюда из Петербургского института инженеров путей сообщения им. императора Александра Первого, хотя этот институт специализировался в основном на строительстве железных дорог. Многие из этих практикантов после окончания института возвращались на Дальний Восток. Среди них - инженеры А.Н.Варкулов, Н.А.Асанов, А.Н.Петриченко. С 1930 г. во Владивосток для участия в портовом строительстве стали приезжать геодезисты и картографы из Москвы и инженеры водных путей сообщения из Ростова-на-Дону, в том числе будущий директор ДальморНИИпроекта, ныне ДНИИМФ, Н.А.Баландин. В условиях недостатка оборудования и средств измерений придумывали и изготавливали свои устройства. Так, пробы грунта брали с помощью трубки ПИТО и щупа Гомоюнова, получившего свое название по фамилии начальника лаборатории УПИТО К.А.Гомоюнова.



Владивосток, 1924 г. Строительство набережной причала № 30



Владивосток, 1924 г. Инженеры УПИТО следят за укладкой выпускной трубы на причале № 30

В 1931 г. УПИТО было включено в состав строительного треста «Дальводстрой». По его проектам началось активное возведение портовых мощностей Владивостока. В 1928-1930 гг. была построена линия причалов и широкая набережная в бухте Золотой Рог вдоль ул. Светланская. В это же время на мысе Клетта полуострова Черкавского строили угольную базу. Позднее линии причалов стали возводить на мысе Эгершельда и на мысе Чуркина.



Владивосток, 1927 г. Землечерпалка работает на дноуглублении в районе мыса Эгершельда

Для обеспечения строительства причалов материалами на мысе Чуркина был организован карьер, а также большой бетонный парк с подъездными железнодорожными путями, где отливали и складировали огромные бетонные массивы, трубы и другие изделия. Техники для строительства не хватало. Нередко использовали самодельные механизмы и с помощью блоков поднимали и укладывали бетонные тяжеловесы. Для инженерных изысканий на воде строили плавучие буровые платформы с треногой высотой до 6 м. Бур опускали и поднимали канатом, пропущенным через блок на треноге. Разумеется, что бурили тоже вручную.

Примечателен тот факт, что многие причалы Владивостока, построенные около 90 лет назад в тех условиях и с помощью той, разительно отличающейся от современной, техники и оборудования, успешно эксплуатируются сегодня и безусловно простоят ещё много лет.



Владивосток, 1915 г. Строительство причала № 50 на мысе Чуркина



Владивосток, 1932 г. Буровая установка в бухте Диомид

На архивных фотографиях того периода не запечатлено ни одного удрученного, недовольного или измученного лица. Скорее в этих людях ощущается чувство собственного достоинства и интерес к жизни, к работе. Что же двигало этими людьми, что заставляло их так трудиться в столь тяжелых и непростых условиях? По воспоминаниям современников – это осознание необходимости результатов их труда для страны и народа и понимание своей ответственности за свою работу. Это и заставляло их преодолевать трудности и добиваться целей. И несмотря на то, что сегодня наша страна и весь мир ушли далеко вперед, несмотря на наше современное образование и знания, эти люди дают нам урок стойкости, самоотверженного труда, целеустремленности и упорства в достижении поставленных задач. Значит, нам есть чему у них поучиться.



Александровск-Сахалинский, 1929 г. Бригада строителей с инженерами УПИТО. Сидят во втором ряду справа налево: С.Лаврентьев, Н.А.Баландин, А.Н.Варкулов, И.М. Одоевский, П.А.Виноградов