Почетный житель Петропавловск-Камчатского городского округа Станислав Петрович Кожан издал новый путеводитель по Камчатке под названием «Камчатка экскурсионная», который состоит из трех самостоятельных частей. Наш край постоянно дарит новые места так называемого туристического притяжения. Еще год назад никому бы ни пришло в голову, что на Халактырское озеро зимой можно будет возить туристов для созерцания лебединых пар.

В марте этого года в Петропавловской гавани в районе второго спуска с сопки Никольской, рядом с урезом воды облюбовали место для лёжки самцы сивучей. Лениво перекатываясь по мелкой гальке, они с равнодушием взирают на людей, а в дневные часы во время отлива, как правило, спят, тесно прижавшись друг другу.

Все эти чудеса природы возникают неожиданно, но есть и те, которые существуют уже долгое время, зачастую обрастая легендами и небылицами.

Об одной из таких достопримечательностей рассказано в вышеназванном путеводителе-справочнике «Камчатка экскурсионная».

Приведу небольшой отрывок из этого справочника:

«Японский мост»

В 1930-е годы, когда активно начали осваивать рыбные богатства, в Большерецком районе не было ни одного километра грунтовых дорог, а нужда в них была острейшей. Для решения проблемы в 1936 году был создан специальный дорожно-строительный участок «Камчатдорстрой» (Стройка № 7). Работали на нём в основном заключенные, вольнонаемных было немного. Сооружение дорожного полотна от Петропавловска до Большерецка шло очень медленными темпами: в 1940 году в эксплуатацию с большими недоделками было принято всего 48 км дороги (до села Коряки). В 1941 году распоряжением НКВД СССР строительство дороги было прекращено, а в 1942 году – возобновлено.

Работы по сооружению капитального металлического моста через реку Быструю начались в 1943 году. Строили его советские трудящиеся. Они сделали все опоры и бык, положили малый 16-метровый пролет и малую ферму весом 16,7 т. Второй пролет из большой 44-метровой фермы весом 65,5 т был смонтирован и сварен, но стоял на берегу. Из-за отсутствия рабочей силы, материалов и оторванности от источников снабжения стройка шла очень медленно. Доставка всего необходимого была очень дорогой. Так, в 1945 году на саму стройку потратили 125 305 рублей, а транспортные расходы за это же время составили 124 363 рубля.

И все же встает вопрос: «Почему мост называют японским?» Дело в том, что 120 военнопленных японцев появились на этом объекте зимой 1945/46 года, но работали они недолго. В начале апреля 1946-го по распоряжению Дальневосточного военного округа их отсюда увезли.

После этого на строительстве остались два электросварщика, два монтажника, сторож, кладовщик и экспедитор – всего семь человек. К 1946 году в сооружение объекта было вложено 752 000 рублей, и, по мнению заведующего областным дорожным отделом Д. Богачева, было это совершенно бесполезно. «Строительство этого моста при его окончании не решает основной задачи – проезда по трассе. Подъездов – самой дороги – к мосту нет, её необходимо строить, а строить дорогу сможет только мощная строительно-дорожная специальная организация... Строительство, считаю, необходимо законсервировать во избежание траты государственных средств».

Так и случилось: в 1946 году фонд освоения Камчатки был упразднен и работы по строительству дороги полностью прекратились. Замерло и сооружение моста, оказавшегося трамплином в никуда.

Как видим, в создании этого сооружения роль японских военнопленных была незначительна, но в памяти людей осталось именно их участие, что и закрепилось в названии остатков моста.

Дальнейшее строительство дороги в Усть-Большерецк в 1960-1970-х годах осуществлялось уже по новым проектам».

P.S.

Из приведенного примера можно сделать вывод, что разгильдяйство в строительных проектах, а также их реализация на полуострове перекочевали из тех далеких лет в наши дни. Похоже, дураков среди людей, принимающих решения по строительству каких-либо объектов, хватало и тогда. Наверное, наш край притягивает их как магнитом. Правда, это искрометное замечание не имеет отношения к тексту путеводителя.

Вячеслав СКАЛАЦКИИ