

*А. В. Виноградов*

*Записки*

*геологоразведчика*



Часть 3

Енисейск.

Сибирская экспедиция

12+

Александр Виноградов  
**Записки геологоразведчика.  
Часть 3. Енисейск.  
Сибирская экспедиция**

«Автор»

1999

## **Виноградов А. В.**

Записки геологоразведчика. Часть 3. Енисейск. Сибирская экспедиция / А. В. Виноградов — «Автор», 1999

3-я часть "Енисейск. Сибирская экспедиция" охватывает события с 1959-го по 1960-ый годы. В них нет ничего придуманного, а исключительно то, что видел, делал и пережил автор. Они могут представлять интерес как приключенческий жанр, так и молодым выпускникам учебных заведений геологоразведочного профиля, которые могут столкнуться с подобными проблемами организационно-технологического порядка на производстве, какие пришлось решать автору. Месторождение очень важное и расположено в сложных природных условиях. Возврат к его доразведке, по мнению автора, неизбежен. На основании своего опыта, автор предлагает наиболее приемлемый с многих точек зрени

© Виноградов А. В., 1999

© Автор, 1999

# **Александр Виноградов**

## **Записки геологоразведчика. Часть**

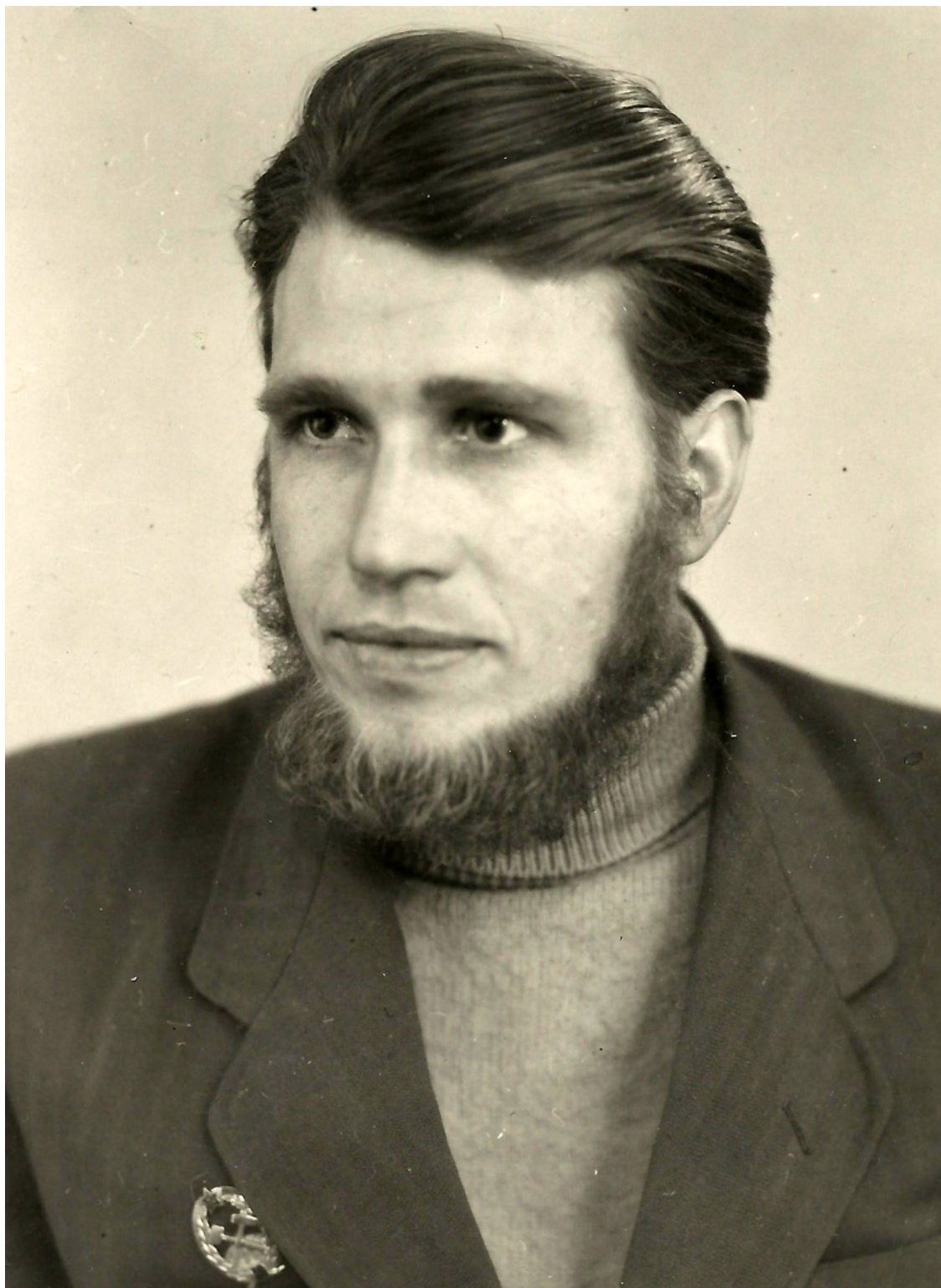
### **3. Енисейск. Сибирская экспедиция**

#### *Введение*

Этот малый отрезок времени – чуть более года в моей жизни и работе – почему-то ярче всего врезался в память.

Прошло более 50 лет, но все люди и события того времени так и не истёрлись в памяти. Что здесь было причиной – не ясно мне до сих пор. Природа? Так она очень похожа на Северный Урал, где я родился и прожил большую часть времени. Экстремальная ситуация? Так я их имел значительно больше, работая на Приполярном Урале. Несомненно есть что-то притягивающее в Красноярском крае, что заставляет память возвращаться к тем временам и событиям. Имеющиеся в этой книге оценки, а также отдельные акценты на условия жизни и организацию работ – моё личное мнение. Тем не менее с годами, по мере знакомства с работой других геологических организаций, эти оценки нашли своё новое подтверждение. Однако в те далёкие годы не все и не всё могли делать правильно. Одни не умели, другие не могли – мешала строгая регламентация всего и вся. А третьи, преодолевая или ломая преграды, добивались запланированных результатов. Тем не менее жизнь двигалась вперёд.

#### **Выбор места работы**



*Рис. 1: Автор, 1960 г*

Весной 1959 года перед окончанием Свердловского горного института, ещё перед защитой диплома, нам предстояло распределение на работу. Чем руководствовался я при выборе? В первую очередь всё той же романтикой профессии, которая у меня не пропала за 5 лет учёбы. И уже на втором месте, но не дальше, стоял финансовый вопрос – надоела постоянная стеснённость в средствах, и, в результате этого, зависимость от прихоти других людей. Я давно понял,

что истинная независимость человека наступает только при его финансовой состоятельности. Я, конечно, не имею в виду полную независимость – она не может быть полной от общества, где ты живёшь.

Результатом таких рассуждений и пристрастий стало моё стремление уехать куда-нибудь на Север – Магадан, Чукотку или Норильск. Привлекательны были и "Дальстрой" и другие "...стройки". Все мы о них знали из рассказов студентов, которые были там на практике. Правда, знания наши были очень поверхностны, может быть в силу режима секретности, существовавшего в то время. Мы, например, не знали, что все эти "...стройки" находились в своё время в системе МВД и использовали труд заключённых. Что после смерти Сталина их вскоре начали реформировать и чаще с большим вредом, чем с пользой. Мы также не представляли себе, что "Дальстрой", и, например, какие-нибудь "Енисейстрой" или "Колыванстрой" – это две огромные разницы. В общем, вместо того, чтобы проконсультироваться со знающими людьми, мы поперли напролом.

Когда вывесили список мест под распределение, то многих ждало разочарование – места были значительно хуже, чем у прошлогоднего выпуска. Совсем не было мест на Север в моём понимании – ни Магадана, ни Норильска, ни других знакомых названий. Было 10 мест в Туркмению и ещё в какие-то среднеазиатские республики. Урал и вокруг него единичные места по разным областям. Особняком стояли 2 места – одно какой-то "Колыванстрой", другое "Енисейстрой". Оказалось, что мои желания уехать на Север разделяли многие из выпускников, но мест не было. Тогда многие нацелились на эти два "...стройка". Всё должна была решить очерёдность, в какой мы пойдём на распределение. Первым номером в списке из двух групп деканат поставил старосту нашей группы Колю Лыкова. Неожиданно для меня я оказался в списке номером 2. Оценки у меня и Коли в зачётках были не самые лучшие, но места в списке распределялись, оказывается, с учётом общественных заслуг перед факультетом и институтом. Видимо, учли моё участие в инструментальном ансамбле института последние 3 года, а также выступления на спортивных соревнованиях за факультет в первые два года учёбы. Как и ожидалось, ничего неожиданного не произошло – Коля взял "Колыванстрой", а я, соответственно, забрал "Енисейстрой". Некоторые ребята предприняли отчаянную попытку найти что-либо кроме списка. Коле Лобанову это удалось – деканат отдал ему не взятое геологами место в Магадан. Казалось, что страсти улеглись, но не тут – то было. Сразу после защиты диплома на нас двоих наткнулась какая-то пара вербовщиков – они предложили нам приехать в п. Верхняя Пышма на переговоры. Мы поехали туда, нашли их и они очень скупно, но довольно ясно рассказали нам, что ехать нужно в Южную Якутию, район п. Чульман и заниматься там алмазным бурением, что в те годы было чрезвычайной редкостью. Мы ответили, что согласны, но выехать можем только через два месяца – нам предстояла стажировка в войсках, без которой нельзя было и диплом то получить. Однако они давали очень жёсткий срок – выезд не позднее чем через 2 недели. Таким образом ещё один, уже настоящий Север, пропал.

Уже позднее, через несколько лет, я узнал подоплёку тех событий. В южной Якутии было открыто крупное урановое месторождение, и, чтобы форсировать его разведку, было принято решение закрыть в г. Ворошиловск-Уссурийский малоперспективную экспедицию и перебросить её ресурсы туда в район Чульмана, одновременно значительно расширив там объёмы работ. На таких месторождениях расширение объёмов работ достигается, в основном, за счёт бурения. Значит потребовалось много инженеров-буровиков. С этой целью вербовщики и приехали на Урал. Уже позднее эта экспедиция получила название Приленской, и я следил за её успехами в области технологии бурения по нашим отраслевым журналам. Успехи её, как и других экспедиций Первого Главка, занимающихся поисками и разведкой урановых месторождений, были впечатляющими. В 70-е годы они вырвались вперёд, по многим показателям обогнав обычные экспедиции Союза.

Уже после защиты диплома, у меня был разговор с заведующим нашей выпускающей кафедры Георгием Ильичём Неудачиным. Он предложил мне летом возглавить практику группы студентов, и потом ближе к осени определить и мою дальнейшую судьбу. Он имел в виду оставить меня при кафедре на инженерной работе с последующим переходом в соискатели. Поступать в аспирантуру сразу, без стажа, было нельзя. Для меня этот факт интересен тем, что он разглядел у меня некоторую склонность к аналитике и исследованиям, о которой я в те годы и не подозревал. Для себя я считаю началом такой работы только середину 60-х годов. Я же поблагодарил его за такое доверие и отказался – мне в принципе не нравился Свердловск как место постоянного жительства.

### **Дорога**

Летом я получил направление на работу и другие проездные документы. Внимательно их просмотрел и нигде не обнаружил слова "Енисейстрой". В документах стояла Сибирская экспедиция геологоразведочного треста № 1, который располагался в Москве по адресу ул. Б. Тульская, 52. Экспедиция располагалась в п. Ново-Пашино, в 7 км от г. Енисейск Красноярского края.

В начале августа начались хлопоты с билетом. Трудности возникали по причине того, что основной путь в Норильский промышленный район пролегал через Красноярск (водой по Енисею или воздухом), а в конце августа все отпускники с детьми школьного возраста всегда возвращаются домой. Кроме того, через Транссиб в те годы ехали и на другие Севера тоже. Авиации в те годы было очень мало, она была дорога, и пользовались ей только в случае отсутствия других путей. Конечно, я мог выехать неделей позже и спокойно доехать, но боялся опоздать даже на один день – настолько был тогда законопослушный человек. Билет с трудом, но достал в плацкартный вагон на боковую полку. Начались сборы. Мама, как всегда, хотела, чтобы я взял побольше тёплых и полезных вещей. Пришлось пойти методом исключения – определить количество тары в руки и её загрузки, начиная с приоритетных вещей. Определил, что взять надо чемодан средних размеров и рюкзак. Разложил и положил в чемодан ружьё, к нему же привязал малокалиберную винтовку и спиннинг. Боеприпасы и прочую рыбацкую мелочь сложил в рюкзак. Пришлось взять и зимнее пальто. В целом получился очень солидный вес. Удалось в чемодан ещё вложить костюм, тёплое бельё и разную мелочёвку. Рабочую одежду я рассчитывал получить на месте.

Выехал на поезде до Свердловска и там уже пересел на свой поезд, который шёл через Красноярск до Иркутска. По расписанию он должен был прибыть через 4 суток, но на несколько часов опоздал. Ехать в конце августа по Транссибу – совершенно несуетная маята. Все вагоны забиты под завязку людьми, возвращающимися из отпусков. Духота в вагонах и масса детей, которые беспрерывно бегают из интереса в туалет, создают там большие очереди, топчут ноги в проходах. Окна не открывают, чтобы не простудить детей. В вагоне-ресторане тоже очереди, а на остановках в Сибири почему-то съестного в те годы продавалось мало. Я, в основном, смотрел на проходящие за окнами ландшафты и вспоминал слова нашего учителя географии Цепелева Я. В. о том, что Западная Сибирь – это ровная, как стол поверхность, с полями и перелесками. Потом я обратил внимание на реки Иртыш перед Омском и Обь перед Новосибирском, а также на очень красивые, ещё царской постройки, клёпаные мосты. Реки, конечно, были большие, но из окна вагона впечатление несколько смазывалось. Про вокзал в Новосибирске я ещё ранее слышал, что по объёму и размерам он то ли первый, то ли второй в Европе. Там была стоянка около 40 минут, и я специально вышел из поезда его посмотреть и купить газет. Действительно, оказалось очень большое здание с красивой архитектурой и массой помещений.

Наконец, в начале 5 суток, с опозданием, поезд прибыл в Красноярск. Начинался совершенно неизвестный путь дальше, куда вело, как оказалось, три дороги. Я решил сдать вещи в камеру хранения и уже налегке начать искать пути и билеты для дальнейшего путешествия.

Первым делом решил нормально покушать за более, чем 5 суток пути. Зашёл в ресторан железнодорожного вокзала. Меню было не очень богатым, но я обратил внимание на блюдо под названием "Стерлядь жареная". Конечно, я про такую рыбу в книгах читал, знал, что еда из неё вкусна, но никогда не пробовал, и заказал. В жареном куске рыбы далеко не всегда по его облику можно определить название, но по вкусу знаток скажет всегда. Знаток стерляди я не был, а кроме этого имел неосторожность сказать официантке, что никогда её не кушал. Полученное блюдо я, конечно, съел, но это был в лучшем случае кусок язя или сорожки, в чём и убедился позднее, когда покушал настоящую стерлядь.

Сначала я поехал на речную пристань, чтобы теплоходом уплыть до Енисейска. Там обнаружилось, что на отходящий через несколько часов пароход ещё старинной постройки, который отвозил ещё тов. Ленина В.И. в Шушенское, мест нет вообще никаких. Даже билеты так называемого 4 класса – места для сидения на верхней палубе около дымовой трубы – все раскуплены. Ближайший теплоход до Дудинки, куда были билеты, отходил через 3 дня. Пришлось бросить реку и поехал на автовокзал. От Красноярска до Енисейска была грунтовая проезжая дорога без асфальта и расстояние 350 км. Автобусы ходили маленькие, и по этой раздолбанной трассе они шли 12 часов с остановками в каждой деревне, коих по левому берегу Енисея было бесчисленное множество. Оказалось, что и на автобусы мест тоже нет на ближайшие дни. Пришлось и отсюда уезжать. Поехал на такси в аэропорт – это оказалось сравнительно недалеко. В то время реактивная авиация в Сибирь ещё не дошла, и аэропорты располагались рядом с жилыми кварталами. Здесь был совсем другой климат и народ. Люди все степенные, большинство хорошо одето, многие в кожаных пальто. Летели, в основном, в Норильск. Большинство рейсов туда были беспосадочными на самолётах ИЛ-12 и ИЛ-14. Я посмотрел для интереса цену билета туда – оказалось 870 руб., по тем временам цена хорошего костюма. Поближе, начиная с Енисейска, летали тоже поршневые ЛИ-2 (бывший "Дуглас-ДС-3"). Это были 18-ти местные (в пассажирском варианте) поршневые двухмоторные надёжные самолёты. Только на Енисейск был один рейс в сутки и ещё несколько рейсов на Северо-Енисейск, Ванавару, Туру, которые делали промежуточную посадку в Енисейске. Билеты были свободно, я взял на один из рейсов в этот же день и тут же поехал на вокзал за вещами.

На что я особо обратил внимание на железнодорожном вокзале и речном порту, так это на присутствие большого количества людей бомжеватого типа. Причём их вид и число резко отличались от такого же контингента, например в Свердловске. Одеты они были очень плохо и постоянно кучковались мелкими группами. Уже позднее, через несколько лет, я разобрался в чём тут дело. Геологические, геофизические, геодезические организации очень большие объёмы работ проводят в летний сезон на Северах различных краёв и областей. Рабочие на полевой сезон набираются, как правило, в областных городах – Тюмени, Красноярске, Новосибирске и т.д., откуда полевые партии и забрасываются в места работ авиацией или по рекам. Осенью, после окончания полевого сезона, их опять доставляют в места вербовки. Народ это, в основном, "весёлый", многие неоднократно сидели в лагерях, любители спиртного и, заработав за сезон неплохие деньги, они их очень быстро пропивали и оставались бомжевать, дожидаясь следующего полевого сезона. Поэтому они всегда кучковались в таких базовых городах дважды – весной и осенью, держась поближе к тёплым людным местам. Многие в одни и те же полевые партии ездили по многу лет подряд.

Полёт протекал спокойно и я в иллюминатор наблюдал за проходящими пейзажами – слева по течению была низина и много населённых пунктов. Справа были видны отроги Енисейского Кряжа, потом появилась р. Ангара, впадающая недалеко в Енисей, который тоже иногда появлялся в окошке – на нём хорошо были видны речные суда. Казалось, что они стоят на месте, но за каждым теплоходом был виден водный белый бурун от гребного винта. Над Енисейском самолёт сделал круг и приземлился рядом с домами. Все пешком пошли в город. Я узнал, где находится моя экспедиция и как в неё попасть, но было уже поздно, и я

решил переночевать в гостинице. Это оказалось небольшое двухэтажное деревянное здание, где были свободные места. Устроившись, пошёл поужинать. Рядом стоял ресторан. Все столовые были уже закрыты. Я всегда любил хорошие холодные закуски, особенно рыбу. В меню увидел – "Омуль с луком". Заказал. Оказалась очень вкусной рыбой, жирной с малым количеством костей. Я читал про неё, где она чаще называлась "Омуль с душиком". И вот впервые попробовал, правда, без душика.

Утром на автостанции сел на какой-то проходящий автобус и через 7 км вышел прямо в посёлке Сибирской экспедиции Верхнее Пашино. Прямо с вещами пришёл в контору – было это 2 сентября 1959 года.

Сначала меня поселили в так называемую приезжую – одна из квартир, где стояло 3 кровати. Потом я пошёл оформляться. Это был совершенно типичный геологический посёлок тех лет – четырёхквартирные деревянные домики. Каждая квартира включала одну комнату – 15 кв. метров и маленькую кухоньку с кирпичной печью. Туалет во дворе. И никаких удобств больше. В те годы это считалось очень даже приличным жильём для геологов – многие жили намного хуже. Домиков было несколько десятков, а кроме них контора, магазин, клуб. Электроснабжение было централизованное. Водопровода не было, а воду брали со своей скважины.



*Рис. 2: Енисейск*

Слово "Енисейстрой" официально нигде не употреблялось, а только в разговорах. Этот вышеупомянутый трест №1 возник на геологических "осколках" бывших "...строев", причём в той их части, которая занималась поисками и разведкой редкоземельных элементов. В частности, Сибирская экспедиция прямо пыталась продолжать дело "Енисейстроя", сев на одно из открытых ими месторождений и занимаясь его окрестностями. В составе экспедиции было несколько поисковых сезонных партий и только одна круглогодичная, с тяжёлыми буровыми, и, в недавнем прошлом, горными работами – Енисейская, куда, естественно, и направили автора этих строк. На базе экспедиции были небольшие мехмастерские, немного наземного транспорта, т. к. в места работы летом проехать на нём было нельзя. Было ещё 2 катера-буксира БМК-90, "Ярославец" в 150 л. с. и две баржи под них. Посёлок стоял прямо на берегу Енисея.

Начальника экспедиции не было на месте и меня принял и. о. главного геолога Ю. Зубков, ещё совсем молодой человек, немного за 30, недавно переведённый в экспедицию с должности старшего геолога Енисейской партии. Он сказал, что меня ставят на должность старшего бурового мастера и мне придётся руководить бригадой колонкового бурения. Бурильщики почти нет, но на подходе 3 выпускника Миасского геологоразведочного техникума. Коротко рассказал про партию, место расположения и т.д. Потом добавил, что днями состоится замена начальника партии и сказал, что через день туда отплывает катер БМК с баржей, и мне на нём можно туда добраться. На оформление времени много не потребовалось, и полдня я обзирал окрестности, изредка открывая консервные банки, т.к. столовой в посёлке не было.



*Рис. 3: Пос. Кия. Завхоз, Зубков Ю. Б., Шевчик А.*

Утром следующего дня я пошёл на берег Енисея, чтобы договориться о порядке отплытия. Нашёл катер – это оказалась маленькая букашка под названием БМК, правда с автомобильным мотором в 90 л. с. Мест для пассажиров там практически не было. Не было и коек для отдыха мотористов. Они меня послали, как они сказали, на паузок – это чисто сибирское название деревянной баржи-плашкоута грузоподъёмностью 20 тонн. Пришёл на паузок, а там всюду идёт погрузка каких-то ящиков, бочек с горючим, и т.д. Шкипер баржи, мужичок средних лет с довольно помятым лицом, как будто только что встал с постели, спросил меня, кто я есть и зачем еду. Потом кивнул головой и сказал, чтобы в дорогу я купил бутылку. Я не понял, что нужно было купить и где. Он сделал удивлённое лицо и сказал: "Конечно, спирт. В магазине посёлка"! Ещё он сказал, что погрузка заканчивается через час и потом отплываем.

Я пошёл в магазин – смотрю, действительно стоит настоящий спирт 96 градусов. Бутылка в пол-литра стоит 6,54 руб. Взял бутылку, пару банок консервов, хлеба. Забежал в приезжую,

забрал вещи и рванул на берег. Действительно через полчаса БМК взял нашу баржу-плашкоут на буксир и мы пошли вниз по Енисею.

Енисей в этом месте имеет ширину 2 км и довольно быстрое течение. Когда смотришь на него с берега, то просто завораживает ощущение мощного неудержимого потока. С трудом отрываешь взгляд. Кажется, что это не земное творение, а какой-то космический катаклизм. Даже большие речные суда, проходящие мимо, не вызывали наката волн на берег – это говорило о большой глубине русла. Есть закономерность, что чем меньше глубина, тем больше волны, накатывающиеся на берег от проходящих судов. С нами плыла ещё одна молодая женщина, тоже в эту же партию. Я сразу обратил на неё внимание. Очень стройная, высокая, с русыми волосами, типичная сибирячка с картинок, которые могли сохраниться только в этих медвежьих углах. Очень красивая. Шкипер сказал, что это жена нашего машиниста дизельной электростанции на Кие – так называлось место расположения нашей партии.



*Рис. 4: Пристань Енисейска*

Через полчаса после отплытия шкипер позвал меня в свою будку, достали закуски, бутылку. Он сразу в тонкие стаканы разлил всю бутылку спирта и поднял чокаться. Я сказал, что не пью, но за знакомство могу 10 грамм. Отлил в третий стакан себе на доньшке и выпили. Немного закусили. Через 5 минут он берёт мой стакан и предлагает его разлить пополам – я отказался. Он страшно удивился и с моего разрешения опрокинул и мой стакан. Причём спирт он пил не запивая водой, а только после питья громко выдыхал воздух из груди. Для меня знакомство с таким употреблением спиртного было удивительным. Но что ещё более интересно, так это то, что он совершенно не захмелел. Объяснил тем, что это он опохмелился после вчерашнего употребления.

Плыть надо было около 150 км. С правого берега начали нависать отроги Енисейского Кряжа – довольно высокие сопки до 500 метров, сплошь покрытые тёмно-зелёными хвойными лесами. Эта часть была очень похожа на Средний Урал. Река медленно изгибалась в поворотах, сопки так и тянулись похожие одна на другую. На всём левом берегу – низменность. Наивысшая точка Кряжа была г. Енашиминский Полкан, около 1200 м. По правому берегу наблюдались и относительно крупные населённые пункты – Подтёсово, где был очень большой затон для зимнего отстоя теплоходов, Анциферово. Последним был п. Усть-Пит, стоящий в месте впадения реки Б. Пит в Енисей. Знаменит он был ещё и тем, что здесь ночевал И.В. Сталин, отправляясь в ссылку в Туруханск. До 1956 года изба, где он останавливался, была оборудована под его музей. Река Б. Пит глубоко входила в горы Кряжа и использовалась геологами и золотодобытчиками как транспортная артерия вплоть до п. Брянка.

Наконец, когда уже стемнело, наша связка начала большой поворот, чтобы причалить к берегу против течения. На берегу нас встречали два человека. Они завели концы наших посудин на береговые якоря. На высокой части, вдали от берега, я разглядел рубленую избу и ещё какой-то бревенчатый длинный сарай. Мне велели забирать вещи и идти в избу. Это была перевалочная база, куда грузы доставлялись водой, а потом их везли до базы партии тракторами или моторными лодками. По суше расстояние было 22 км полного бездорожья – проходили только тяжёлые трактора С-80 (аналог "Катерпиллера") с толстым листом железа на прицепе (т.н. "пена") летом и санями зимой. Партия стояла прямо на берегу р. Кия и расстояние по ней до базы на моторке было 12 км

Познакомился с мужиками на базе. Один, Михаил Ветров, возглавлял базу, а второй – моторист лодки, перевозившей грузы и людей в посёлок партии. В темноте на моторке ехать опасно, поэтому остались ночевать. Ветров завёл свою моторку и отъехал куда-то на Енисей. Подъехал где-то через час. Я подошёл к нему и увидел, как он из лодки перегружает в мешок штук 20 больших стерлядей. Все они были живые, и имели хорошо видимые на боках, ближе к хвосту, кровоточащие раны. Я спросил, чем он их поймал. Он ответил, что снял с самолета. Я такую снасть не видел и не слышал, но узнавать детали не стал. Тут же собрались все мужики, почистили несколько рыбин, положили в ведро и на костре сварили уху. Потом все чинно расселись и опять появились откуда-то 2 бутылки со спиртом. Пить я отказался, чем немало удивил народ, но ухи налил себе большую миску. Вид у неё был и запах необыкновенные – в ведре сверху плавал слой жира почти в палец толщиной. Вкус варёной рыбы также оказался непередаваемым. Я такой вкусной ухи и рыбы в ней никогда не кушал ни до, ни после. Объяснение, думаю, только одно – свежая стерлядь и крупных размеров. Позднее мне приходилось ловить стерлядку в верховьях Иртыша между Павлодаром и Семипалатинском и варить из неё уху – это была мелкая рыба, раз в десять по весу мельче енисейской и тощая. Уха из неё получалась, конечно, лучше, чем из карася или щуки, но она и близко не стояла к этой енисейской ухе. Недолго побазарив после ухи, начали укладываться спать. Капитан – моторист катера ушёл ночевать к себе в маленькую каюту, где был оформлен небольшой лежак. Остальные расположились в избе – кто на кровати, а кому не хватило – на полу.

Среди ночи я проснулся от сильного, просто свирепого лая собак. Мужики же после сытного ужина крепко спали. Потом со стороны берега раздался выстрел из ружья, следом второй. Тут уже зашевелился Ветров, начал одеваться и вышел на крыльцо. Лай собак стал удаляться и вскоре затих вдалеке. Ветров сходил на катер, чтобы узнать в чём дело. Оказалось, что после полуночи к катеру подошёл медведь и начал скрести лапой по иллюминатору. Моторист не выдержал и дважды выстрелил в воздух из ружья. Медведь испугался и убежал куда-то в сторону, сопровождаемый собаками. Утром уже мужики рассказали, что в этом 1959 году, началась большая миграция медведей – они шли с севера края на юг, в основном, по правому берегу Енисея. Причина была неизвестна, но старожилы говорили, что такие миграции в тех местах наблюдаются раз в несколько десятилетий. Поэтому приход медведя в эту ночь был для них уже не первым случаем. Повторялось это явление ещё не один раз до зимы, пока медведи не залегли по берлогам.

Утром начали собираться, чтобы уехать на моторной лодке. Загрузили ящики с продуктами, и мы двое из Енисейска погрузили наши вещи. Лодка была достаточно грузоподъёмная – до 500 кг, оборудована стационарным мотором СМ-255. Попив чаю, отплыли в посёлок партии. Зашли в устье реки Кия, правый берег которой состоял из высоких, похожих на меловые, скал. Наверху – тысячи гнёзд стрижей, которые тут же и носились в воздухе. Река была явно горная, с чередованием тихих плёсов и перекатов, с сильным течением. В 4 км от устья, слева в неё впадала р. Киликея, немного меньшая по размеру. Выше устья Киликеи р. Кия явно уменьшилась в размерах, сильно измельчала и усилилась скорость течения. На двух перекатах, чтобы разгрузить лодку и уменьшить её осадку, мы вышли и шли по берегу пешком

до глубокого плёса, там сели опять. Поднимались около 3 часов и вот, наконец, из-за одного из бесчисленных поворотов показались деревянные домики – оказалось будущее место моей работы, потому что дальше ехать уже было некуда. Но оказалось, что до моего истинного места работы надо было ещё оттуда ежедневно ходить 7 км пешком, поднимаясь при этом на гору высотой 300 метров. Зашёл в домик-контору и меня направили в домик-общежитие, чтобы я там положил свои вещи. Потом снова пришёл в контору, где меня познакомили с начальником партии. Потом уже он завёл меня к главному инженеру, с которым мы долго разговаривали о моей будущей работе. Дорога завершилась на 10-й день.

### **Руководящий персонал. Характеристика базы. Рабочий класс**

Первый, к кому я пришёл, был, естественно, начальник партии Виторт Эдуард Петрович – высокий, симпатичный мужчина, типичный прибалт со светлыми волосами, может быть даже с нордическим характером, что я не определил из-за малого времени общения. Он сказал, что через неделю сдаёт дела новому начальнику и едет в Енисейск принимать другую, уже поисково-съёмочную партию. Однако судьба свела нас снова, но уже через год.

Одна из версий его замены (с его же слов) была следующая: по плану новой техники союзного Министерства в партии проходил производственные испытания шурфопроходческий агрегат ШПА-2. Их была выпущена малая партия – всего 2-3 штуки, и по ним была очень строгая отчётность. И вот год заканчивается, а до плана его применения не хватает 4-5 метров проходки. Начальник экспедиции Поляков А.И. просит Виторта включить эти недостающие метры в выполнение и успешно отчитаться. Он это сделал, а через день агрегат капитально сломался. Тут перед новым годом приезжает комиссия из треста. Дошли до отчётности по ШПА-2 и выяснилось, что отчётные метры не совпадают с фактическими – налицо факт приписки. Комиссия поставила в тресте вопрос о его освобождении с должности начальника Енисейской партии. Поскольку Поляков А.И. был порядочным человеком и чувствовал свою вину, то он настоял на переводе Виторта Э.П. начальником в поисковую Запорожскую партию.

Пару слов хочу сказать об агрегате ШПА-2. Это была конструкция тогдашнего ЦНИГРИ, и надо прямо сказать, очень удачная. На двухколёсном прицепе под лёгким алюминиевым кузовом была смонтирована дизельная электростанция мощностью 30 квт, компрессор КСЭ-3М, грузоподъёмная лебёдка с выносной стрелой ЛПГЛ-230. Кроме этого, агрегат был укомплектован ручным пневмоинструментом – пилой, рубанком, отбойным молотком, перфоратором. Такая комплектация позволяла проходить горные выработки в породах разной крепости, с креплением и без, а применение пневматического инструмента исключало риск поражения работающих под землёй электротоком. Почему-то эта разработка не нашла в будущем широкого применения, хотя позднее, на Северном Урале, при проходке глубоких шурфов с рассечками с применением буровзрывных работ, я не раз вспоминал полезность этого агрегата.

Главным инженером был тогда Власов Георгий Семёнович, геолог с университетским образованием, мало что понимавший в буровых работах. Ему было немного больше 30 лет, симпатичный брюнет, бывший моряк. Жена у него сидела в конторе и руководила камеральными работами и выглядела, я уж не знаю по каким причинам, но намного старше своего мужа. Параллельно с основной работой он ещё был и секретарём партийной организации, в которой состояло около 3-4 человек.

Он мне рассказал, что партия занимается разведкой месторождения редких земель – иттрия и цезия, открытого несколько лет назад ещё геологами "Енисейстрой". Горные работы тяжёлого типа – шахты и глубокие шурфы остановлены из-за скудости финансирования, и решили продолжить разведку колонковым бурением до глубины 300 метров – считалось, что запасы уже будут достаточными, чтобы начать промышленную эксплуатацию. Для этой цели завезён буровой агрегат ЗИФ-300, который мне надлежит смонтировать, начать бурение, и, как старшему буровому мастеру, руководить бригадой буровиков. Правда, бригада состояла всего из одной вахты. Больше на сегодня людей не было, но на подходе было 3 выпускника Миасского

геологоразведочного техникума с Урала, и я с их приездом мог укомплектовать бригаду полностью. В партии было ещё две самоходных буровых установки ЗИВ-150 на шасси ЗИЛ-151 (наш аналог "Студебеккера") с двумя вахтами, но передвигались они самостоятельно чрезвычайно редко из-за полного бездорожья, да и бурить могли неглубоко – не более 100 метров. Тут же он меня познакомил со вторым старшим мастером с самоходок – Мангушевым Юрием Александровичем. Он тоже на Кию приехал недавно из Тувы и на первых порах неплохо помогал мне осваиваться в незнакомом коллективе. Он закончил Киевский геологоразведочный техникум, фронтовик, попутно занимался фотографией. Те снимки, что я имею оттуда, его изготовления. В более поздних разговорах с ним мы обнаружили и общего знакомого – Володю Андриевского, его одноклассника по техникуму. Он работал старшим буровым мастером на Урале, в Тагильской экспедиции. А я у него проходил производственную буровую практику после 3-го курса в 1957 году.

Власов поводил меня по конторе, представил, потом повёл по базе. Сначала пришли в мехмастерскую, кузницу, дизельную электростанцию, склад. Познакомил с двумя главными трактористами с С-80 – Пашей Никулиным и Лёней Шарабаевым. Больше транспорта не было. Познакомился со сравнительно молодым геологом Чохонелидзе Михаилом Ильичом и его женой Тамарой Фоменко. Они закончили институт года на 3 раньше меня. Толковые специалисты тяжело переживали здешний быт. Примерно в конце 60-х годов я увидел в журнале "Огонёк" большую статью про Маднеульский горно-обогатительный комбинат в Грузии. Там упоминался главный геолог с такой фамилией. Я думаю, что это он вернулся на свою Родину.

Меньше года здесь работал молодой инженер-гидрогеолог Шевчик – выпускник Днепропетровского горного института. Высокий худощавый парень с очень спокойным характером. Почему-то быстро стал героем анекдота: вопрос в кроссворде – длинноногая голенастая птица, ответ – Шевчик. Но он на это не обижался. Вскоре он вернулся в Днепропетровск и позднее работал там главным гидрогеологом экспедиции.

Последние недели дорабатывал прораб по горным работам – очень колоритная личность. Очень плотный и крепкий мужик уже пожилого возраста. Постоянно пил крепкий чай. Всегда имел с собой термос и если чай заканчивался в пути, останавливал трактор, разжигал костёр и готовил свежий. Всю жизнь проработал на Севере, больше в Заполярье, в геологических экспедициях Главсевморпути – была такая организация под руководством легендарного И.Д. Папанина, которая много лет осваивала эти дикие районы. За многолетний там труд он получил бесплатно дачу в Подмосковье в посёлке полярников – так тогда отмечался труд на Севере достойных людей. Он сказал мне, что горные работы решили свернуть и показал заявку на материалы для продолжения таких работ возможно в будущем. Меня просто поразила тщательность этого документа и грамотность его составления – все позиции имели совершенно точное название, некоторые были обоснованы кратким расчётом, не было забыто буквально ничего. Это была школа Севера, где просто нельзя было забыть что-либо. В противном случае можно было потерять из-за какой-нибудь мелочи не только целый полевой сезон, но и человеческие жизни. Я это себе сразу "намотал на ус" и, при работе на Тюменском Севере, мне эти знания оченьгодились. Одна из заявочных позиций называлась "Шпиль баржовый" – не встречал ни до, ни после. Спросил его, что это такое? Оказалось, что это длинные конические кованые гвозди для крепления разных деревянных брусьев и толстых пластин к основанию.

Интересным собеседником и просто человеком был геолог Виктор Третьяков – мужчина уже больше средних лет. Хорошо играл на баяне, сочинил гимн Кийской партии. Запомнился он почему-то постоянно одетым в брезентовый плащ, т.к. всё время ходил в поле на описание шурфов и керн скважин.

Рабочий класс был буквально отовсюду, но, в основном, конечно, из Красноярского края. Были люди из Орловской экспедиции, которая стояла в районе Курейки, занималась поисками алмазов и была закрыта в связи с отсутствием перспектив. Были и аборигены экспедиций "Гла-

всевморпути", которые ещё хорошо помнили времена, когда им там давали бесплатное питание и меховую одежду. Были и жители окрестных сёл – Колмогорово, Усть-Пита, Шишмарёвки. Попадали и просто перекаати-поле, которым нужно было пересидеть зиму в тепле, а с первой потайкой снега они опять уходили в белый свет искать приключений. Значительная часть из них не один раз прошла лагеря заключённых, причём большая часть – по уголовным делам. Подавляющая часть из них имела один крупный недостаток – пила всё что горит, пила всегда, когда было, и не могла остановиться, пока не будет выпито всё до последней капли. Более-менее трезвыми людьми можно было считать только рабочих из числа жителей окрестных сёл, да и то некоторые из них изредка срывались и уходили в длительный запой.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.