

# КАК СТРОИЛИ ГЛАВНУЮ ДОРОГУ ДОЛИНЫ

День 4 августа 1967 года, безусловно, вошёл в историю не только Милькова, но и в историю Камчатки. Вот как этот день описан в нашей районной газете «Знамя труда»:

«Голубой птицей промелькнул по улицам Милькова комфортабельный автобус «Турист». Это пробный рейс из Петропавловска в наш районный центр. Опытные водители Н. В. Граматков и А. П. Пчелин преодолели расстояние в 330 километров за 7 часов 2 минуты.

А во второй половине этого дня в райкоме КПСС состоялось совещание по вопросу открытия регулярного пассажирского автобусного сообщения на трассе Мильково — Петропавловск. Принято решение открыть автобусное сообщение между областным центром и Мильковым по пятницам-субботам и понедельникам-вторникам — два раза в неделю.

Первый автобус с пассажирами отправится в город в эту субботу. Цена билета от Милькова до автостанции города Петропавловска (10-й километр) — 6 рублей 15 копеек».

Это событие завершило огромную по масштабу и длительную по времени работу по строительству важнейшей трассы, соединяющую столицу Камчатки с Мильковым. Важность её переоценить невозможно.

В докладе о плане развития местного хозяйства района на 1968 год на 5-й сессии одиннадцатого созыва районного Совета народных депутатов 19 декабря 1967 года приводился весьма неприятный факт: «Сейчас совхозы района производят и сдают государству меньше, чем один Октябрьский совхоз Елизовского района: овощей и яйца в три раза, картофеля и молока на 23%. Разве нормально такое положение, когда совхозы района уже четвёртый год подряд снижают объёмы сдачи государству картофеля и яйца, и третий год — овощей и мяса?» И это было вполне объяснимо. Смысла развивать и повышать объёмы производства не было. Долина была «заперта»: сюда невозможно было доставить горючее, различные товары, людей. Отсюда было невозможно вывезти сельскохозяйственную продукцию. В 1934 году здесь погибли груды товарного картофеля. Таким образом, вся предшествующая работа по созданию сельскохозяйственного Мильковского района в центре полуострова пошла насмарку. А ведь все камчатские руководители с самого начала открытия и присоединения Камчатки к России отмечали отсутствие дорог как одну из самых важных здешних проблем и пытались каким-то образом её решить. Их стараниями медленно, но верно происходили нужные перемены.

Но каким же долгим оказался этот путь! Вспомним его и отдадим должное героическому (без преувеличения) труду наших предков. Разбить этот путь можно на несколько этапов. Выделим важнейшие.

**1. Примерно середина 60-х годов XVIII века.** Именно в это время, на мой взгляд, стала формироваться основа будущей трассы. Первый, кто устроил дорогу (или как она раньше называлась



«тракт») между Петропавловской гаванью и деревней Мильковой через Авачу, Начики, Малку, Ганалы, Пуцино, Шеромы, Верхне-Камчатск был Фридрих (Фредерик) Христианович Плениснер. Все путешественники XVIII — XX веков шли по этому маршруту. По суше передвигались на собаках, по рекам — на батах. Иногда использовались верховые лошади. Для гужевого транспорта путь от Петропавловска до Милькова считался непроходимым.

**2. Примерно середина XIX века.** Не раз Василий Степанович Завойко объезжал территорию Камчатки и не понаслышке был знаком с тяготами пути по полуострову. Стремясь сделать тяжёлый путь более удобным, распорядился, чтобы по всему тракту были поставлены вехи и на расстоянии 40 верст юрты для обеспечения остановок во время пурги.

**3. Начало XX века.** Начало настоящего дорожного строительства. Оно связано с именем Василия Власьевича Перфильева. При нём была проведена первая (грунтовая) дорога из Петропавловска в селение Завойко (теперь Елизово). Она имела протяжённость тридцать верст и ширину две сажени... В октябре 1920 года в Петропавловске состоялся 3-й Камчатский областной съезд. В резолюции съезда о дорожном строительстве есть указание провести грунтовую дорогу от так называемого Щапинского переезда до села Мильково и исправить старые мосты бывшей телеграфной дороги от селения Мильково до селения Пуцино. Строительство дороги по маршруту из Петропавловска по долине реки Камчатки до её устья входило и в планы АКО.

Но особенно острой проблема строительства дороги в центр Камчатки стала после образования Мильковского района. Статэкономический очерк Камчатской области за 1935 год, описывая Мильковский район, сообщает следующее: «Автогужевых дорог в районе нет совершенно. Зимой по всей равнине от с. Начик до Средне-Камчатска транспортное сообщение поддерживается на собаках, а от Милькова до Средне-Камчатска — на лошадях (санная дорога). Летом от Начик до Милькова можно проехать только верхом на лошади, грузы — вьюком, от Милькова до Средне-Камчатска — на батах и катерах с мелкой осадкой по реке

Камчатке. От Милькова до Верхне-Камчатска возможен проезд на руль-моторе и батах, а от Верхне-Камчатска до Шером — только на батах, дальше река Камчатка уже не судоходна». Камчатская комплексная экспедиция Академии наук СССР, которая была направлена на Камчатку в 1935 году, констатировала: «Отсутствие дорог не даёт выхода товарной продукции из сельскохозяйственных районов, затрудняет создание переселенческих колхозов. Собственную продовольственную базу Камчатка сможет создать только в том случае, если будут выстроены хотя бы две дороги: Петропавловск — Большерецк и Петропавловск — Мильково». Участники экспедиции писали о трудностях похода. Лошадей было мало, большую часть пути учёные совершали пешком, а нужно было ещё нести инструменты и научные приборы, жить в палатках. При переправах через холодные реки часто выбивало из седла и тогда приходилось вытаскивать груз и товарищей. Лошади нередко проваливались в болота. Случалось, в трясине застревало сразу несколько лошадей. Про комаров и упоминать не стоит. Это был настоящий кошмар. Дожди и туманы ещё больше затрудняли движение.

**4. Середина 30-х годов XX века.** Пожалуй, самым важным этапом в изучении возможности прокладки дороги был автопробег 1936 года Петропавловск — Мильково — Петропавловск.

8 сентября в 15 часов от здания облисполкома в Петропавловске вышли три автомобиля ГАЗ. Погодные условия: дождь, ветер, снег крайне препятствовали движению, поэтому машины двигались медленно. В день машины проходили в среднем по 50 километров. В каждой деревне делали остановки, катали детей и взрослых. 16 сентября колонна вошла в Мильково. На этот переход было затрачено 65 ходовых часов. К этому времени Мильково было красочно украшено: флаги, лозунги ярко от ветра колыхались на трибуне, здании райисполкома и арке. 18 сентября в честь прибытия машин в селе состоялся торжественный митинг. 19 сентября колонна двинулась в Петропавловск, куда прибыла 24 сентября, потратив на это 40 ходовых часов. В пробеге принимали участие Н. Анисимов (командир), Л. Никольский (комиссар), М. До-

рохов, Я. Киселёв и М. Чайковский (водители), К. Родионов и Н. Пшеничников (фотографы), Ф. Конотопчик (сотрудник газеты «Камчатская правда») и К. Градусов (работник АКО «Снабторг»). Это был большой успех. Но в довоенное время дорога так и не была проложена. Хотя, в это время начала прокладываться дорога к Начикам, но к 1941 году было проложено всего 88 километров, из которых гравийным был только один участок — от Петропавловска до села Коряки протяжённостью 48 километров. В апреле 1941 года дорогу строить прекратили.

**5. Середина 60-х годов XX века.** Строительство дороги.

Как вспоминает Максим Филиппович Науменко, в 1960 году был создан дорожно-строительный эксплуатационный участок № 613. Но основной задачей этой организации было не эксплуатировать, а строить дороги. По абсолютному бездорожью нужно было проложить более 200 километров: от Елизова до Милькова. Трудными были встречи с водными преградами. Многие работы приходилось выполнять вручную. К примеру, землю на засыпку дороги возили на бортовой грузовой машине ГАЗ-63 — вручную погрузка и разгрузка. Жили в палатках. Шесть лет (1960–1966) навстречу друг другу двигались мильковские и елизовские дорожники, и 27 августа 1966 года они встретились в районе реки Грешной. На правом берегу работали мильковские бульдозеристы Иван Бобряков, Николай Костромин, Валентин Мерлин, Владимир Пинчук. На левом берегу трудились елизовские дорожники. Вскоре они встретились на митинге вблизи границы Елизовского и Мильковского районов. Встречу эту называли «встречей на Эльбе».

С вводом в строй автодороги в 1966 году начался расцвет экономики района. По дороге пошли колонны машин. Не нужно было перевозить грузы самолётами, перевозки стали дешевле. Достаточно привести такие цифры: перевозка каждого килограмма овощей, отправленных в Петропавловск самолётами, обходилась для хозяйств Мильковского района в 16 копеек, а автотранспортом — всего 6 копеек. Объём грузоперевозок резко увеличился: из Петропавловска в Мильково везли горючее, стройматериалы, инструменты, товары народного потребления. В Мильково эти машины загружались продукцией Мильковского района для областного центра.

Работа была не напрасной ещё и потому, что интернет-портал «Российский туризм» среди 10 дорог России, поездка по которым подарит путешественнику незабываемые впечатления, назвал эту трассу на Камчатке.

Нынешнее время требует перемен. Цель — проложить по всему полотну дороги асфальт. Эти перемены уже идут. И тогда уже не шесть и не пять часов понадобится, чтобы добраться до города, а гораздо меньше. Этот момент уже не за горами.