

Д. В. Киричевский

ТРАНСПОРТНАЯ ДОСТУПНОСТЬ В БЫСТРИНСКОМ РАЙОНЕ В 1930–1970-х гг.

В статье представлена краткая история становления транспортной доступности Быстринского района в период с 1930 до конца 1970-х гг. Рассказывается о развитии различных путей сообщения на территории Быстринского района, а также об использовании разных видов транспорта, включая вертолёты и собачьи упряжки, в экономической, культурной и общественной жизни района.

Ключевые слова: транспортная доступность, Быстринский район, Эссо, Анавгай, культбазы, вертолёты, собачьи упряжки, транспорт, воздушный транспорт, наземный транспорт, морской транспорт.

D. V. Kirichevsky

TRANSPORT ACCESSIBILITY IN BYSTRINSKY RAION IN THE 1930-1970s.

The article presents a brief history of the development of transport accessibility of Bystrinsky District in the period from the 1930s to the late 1970s. The article tells about the development of different ways of communication in the territory of Bystrinsky District, as well as about the use of different modes of transportation, including helicopters and dog sleds, in the economic, cultural and social life of the district.

Keywords: transport accessibility, Bystrinsky District, Esso, Anavgai, cultural bases, helicopters, dog sleds, transportation, air transport, land transport, sea transport.

Пути сообщения – наземные, водные и воздушные, всегда были основой существования дальних поселений на Камчатке. Не обошла стороной эта проблема и Быстринский район, и с. Эссо, в частности. Быстринский район условно можно назвать одним из самых труднодоступных районов на Камчатке. Оценить эту труднодоступность можно по количеству пересадок, которые должен был совершить груз из Петропавловска-Камчатского, прежде чем его доставят в Эссо. До конца 1960-х гг., а в некоторых случаях и до конца 1970-х гг., груз из областного центра до Эссо шёл с двумя пересадками. Снабжение других поселений Камчатки шло прямым морским путём из Петропавловска, или всего с одной пересадкой, например, в Усть-Камчатске, и далее груз шёл сразу в посёлки вдоль р. Камчатки на баржах.

До конца 1970-х гг. большинство грузов в Быстринский район шло морским путём из Петропавловска до Усть-Камчатска. Далее, по р. Камчатке на баржах грузы доставлялись в с. Крапивную, где они хранились на складах и ждали своей отправки в Эссо. В качестве примера можно привести две небольшие, но характерные газетные заметки: о прибытии из Усть-Камчатска в Крапивную грузовой баржи с продовольственными товарами для сёл района в мае 1957 г., и грузовой баржи с комбикор-

мом для совхоза «Быстринский» в июле 1976 г. [4, 5]. Тему снабжения района до конца 1960-х гг. часто освещали на страницах районной газеты. Она была актуальна и сообщала читателям, что государство заботится даже о таких дальних поселениях, как с. Эссо. С момента возникновения с. Эссо в горах Камчатки, вне морских и речных путей сообщения, проблема снабжения и связи с большой землёй всегда стояла очень остро. Зависела она от транспортной доступности Быстринского района.

В начале 1930-х гг. в Эссо от Крапивной вела конная тропа летом и санный путь для собачьих упряжек и конных обозов зимой. По этому пути в посёлок доставлялись все необходимые для жизни грузы, кроме крупногабаритной техники и некоторых объёмных или тяжёлых строительных материалов. Так, например, первую типографию в Эссо для выпуска районной газеты доставили в 1939 г. на собачьих упряжках из Усть-Камчатска [6]. Снабжением села ведал Быстринский рыбный кооператив – организация сферы торговли, ответственная за снабжение района продовольственными и потребительскими товарами, а также за их реализацию населению. Постепенно у рыбкоопы возник свой табун грузовых лошадей и система постоянных дворов, на которых грузовые караваны летом или обозы зимой могли переночевать или переждать непогоду.

На участке пути длиной около 85 км от Крапивной до Эссо уже в конце 1930-х гг. существовало три постоянных двора. В случае хороших погодных условий от Крапивной до Эссо добирались за три-четыре дня. Зимние обозы и летние караваны сталкивались с большим количеством трудностей, и самым важным из них было отсутствие мостов и разливы рек и период весенней и осенней распутицы. Описание путешествия по конной тропе из Крапивной в Эссо есть в воспоминаниях старожила с. Эссо С. П. Севостьяновой, которая приехала в 1942 г. работать учителем в средней школе. В них говорится об узкой конной тропе, а также о большом количестве перевалов через сопки и переправ через мелкие горные реки [7]. О наличии зимнего пути для собачьих упряжек мы можем узнать из статьи о первой новогодней ёлке в районе в 1935 г. Ёлку для новогоднего праздника в Эссо привезли на собачьей упряжке из долины р. Камчатки [8]. Известный этнограф Е. П. Орлова описывает участок пути Эссо – Анавгай, по которому она прошла пешком летом 1958 г.: *«Путь опасный. Местами его ограничивают отвесные скалы крутого берега реки Быстрая. Бывали случаи, когда на крутых поворотах с оледенелой узкой дороги туда падали лошади вместе с седоками и санями. Выбраться из этой пучины уже нельзя»* [3].

Доставка грузов из с. Крапивной была важной частью хозяйственной жизни района тех лет, поэтому этой теме уделяли достаточно много внимания на страницах районной газеты. Приведём несколько примеров. В газете «За колхозную жизнь» от 26 апреля 1953 г. упоминаются три постоянных двора на трассе Крапивная – Эссо: на 20-м километре, на 40-м километре и в с. Анавгай. В статье говорится о сложных условиях, в которых приходится работать возчикам рыбокооп, а также о назревшей необходимости переоборудовать постоянные дворы и сделать их более пригодными для отдыха возчиков [9].

В той же газете от 16 октября 1955 г. обстоятельно описывается процесс подготовки к зимним грузоперевозкам: сделаны новые сани, отремонтирована сбруя. По всей трассе от Крапивной до Эссо подготовлены теплые конюшни; во всех постоянных дворах проведен капитальный ремонт и переложены печи; имеются койки для возчиков. Также в этой статье был указан порядок доставки грузов: зимой 1955–1956 гг. возчики будут работать двумя бригадами и обслуживать свои участки от Крапивной до 40-го километра, и от 40-го километра до Эссо

соответственно [10]. В газете от 1 мая 1957 г. указываются объёмы грузоперевозок. Зимой 1956–1957 гг. для сел Эссо и Анавгай было завезено 580 т различных продовольственных и промышленных товаров. Большую часть грузов (448 т) вывезли возчики рыбокооп. Оставшаяся часть грузов была доставлена в Анавгай силами колхоза имени XX партсъезда. Упоминаются и подробности грузоперевозок: в марте и апреле, когда днем снег становился мягким и непригодным для передвижения на санях, возчикам приходилось работать во время ночных заморозков [11]. Иногда грузоперевозки были под угрозой срыва по разным причинам, например, из-за нехватки саней [12].

Необходимость завозить грузы на лошадях не позволяла поставлять в села района крупногабаритные товары, включая мебель, или, например, большие стекла. Такие же сложности были и с тяжёлыми строительными материалами, например, кирпичом. Всё это заставляло решать проблемы на местах: организовывать производство строительного кирпича в Эссо и Анавгае [13, 14]; заниматься изготовлением мебели вручную для личных нужд (по воспоминаниям старожилов).

Отдельно стояла проблема снабжения района топливом, большими электрогенераторами и техникой. На лошадях топливо доставлялось только для ключевых предприятий района, где требовалось электричество: киносеть, узел связи. Узкий канал снабжения создавал значительные сложности в жизни села, которые часто пытались решить своими силами местные жители. Например, комсомольцы района задумали в 1957 г. осуществить частичную энергонезависимость села от поставок топлива и построить на реке Уксичан бесплотинную ГЭС. Электричество от неё должно было пойти на уличное освещение [15]. Из-за невозможности завезти на лошадях снегоуборочную технику стояла проблема очистки взлётно-посадочной полосы для малой авиации в аэропорту Эссо. Для уборки глубокого снега, чтобы самолёт благополучно приземлился в Эссо, привлекали школьников и сотрудников разных учреждений. Для простой очистки взлётно-посадочной полосы использовали лошадей с волокушей из брёвен [16].

Также стоит отметить разветвлённую сеть конных троп на территории района до начала 1970-х гг. Вызвано это было хозяйственным использованием почти всех земель района и наличием других населённых пунктов, кроме сёл Эссо и Анавгай. До оленеводческих звеньев,

сёл Тваян, Лаучан и Кекук, дальних пастбищ, сенокосов и коралей летом приходилось добираться на лошадях. Об этом часто упоминают в районной газете работники «Красной яранги», которые занимались культурным обслуживанием оленеводов. В заметке от 2 июля 1967 г. в газете «Новая жизнь» хорошо описаны сборы и погрузка необходимого снаряжения на выючный обоз для поездки в дальние оленеводческие бригады [17].

Практически у каждой организации в районе тех лет были лошади или собачьи упряжки для поездки по району. Например, почта по сёлам района развозилась из Эссо на лошадях летом и на собачьих упряжках зимой. Для обеспечения лошадей и собак кормом работники узлов связи в сёлах района самостоятельно заготавливали сено и рыбу [18]. В 1950-х гг. при районном узле связи существовала своя служба почтовых каюров. Интересный материал, в котором с подробностями описан путь избирательных бюллетеней на собачьей упряжке из сёл Тваян и Лаучан в Эссо, был опубликован в газете «За колхозную жизнь» от 17 марта 1955 г. [19].

Были в районе и женщины-каюры. Так, весной 1957 г. в с. Тваян надо было доставить несколько десятков тонн продовольственных и промышленных товаров из Ичинского комбината на побережье Охотского моря. Для этих целей в Тваяне было организовано десять собачьих упряжек, каюрами на которых были женщины [20]. Летом 1958 г. Е. П. Орлова добиралась на лошадях из Эссо до Тваяна в составе небольшого каравана, к которому чуть позже присоединились пастухи с семьями, едущие в оленеводческие звенья [3]. Геолог К. М. Севостьянов, прилетевший в Эссо на самолёте в августе 1953 г., описывает и само село, и свой путь на лошадях в сторону с. Тигиль через верховья реки Уксичан, Срединный хребет и с. Кекук. До с. Кекук он добрался за 25 ходовых часов без особых сложностей [1].

До эпохи вертолётов и тракторов, которая наступила в Быстринском районе в середине 1960-х гг., альтернативы упряжному и верховому видам транспорта для перемещения по территории района, кроме трассы Крапивная – Эссо, не было. Вертолёты с конца 1960-х гг. стали вытеснять наземные виды транспорта, и соответствующая сеть конных троп постепенно зарастала и приходила в негодность. На смену «Красной яранге», которая добиралась до оленеводов наземным, часто конным транспортом, пришла эпоха агитбригад, для которых верто-

лёт был более привычен, и позволял за один день провести несколько политбесед и дать несколько концертов в разных оленеводческих звеньях. В «Новой жизни» от 28 мая 1967 г. автор статьи «Вертолёт выручил» рассказывает, как вертолёт забросил киномеханика в одну из оленеводческих бригад, и признаёт преимущества воздушного транспорта перед наземным [21]. Об этом же и другая заметка «И в туман, и в дождь», опубликованная в «Новой жизни» от 11 июня 1967 г. [22].

Развитие путей сообщения влияло и на восприятие доступного для поездок пространства, особенно для проведения досуга. Где провести отпуск или каникулы? Как долго придётся добираться до пункта назначения, и сколько пересадок придётся сделать? Такие вопросы часто волновали жителей района, и ответы на них нашли своё отражение в ряде публикаций в районной газете. В качестве примера приведём статью «Экскурсия к океану», опубликованную в газете «За колхозную жизнь» от 27 августа 1961 г. Она наглядно показывает, как молодые жители Эссо воспринимали большой мир за пределами района. Группа школьников летом 1961 г. совершила трёхнедельную экскурсию по предприятиям лесной и рыбной промышленности Усть-Камчатского района. Автор статьи признаёт, что многие дети никогда не были за пределами сёл Эссо и Анавгай, или дальних оленеводческих стойбищ. До посёлка Крапивной в 85 км от Эссо школьники дошли пешком за три дня. Далее появились первые признаки цивилизации – речной транспорт. На нем школьники добрались по р. Камчатке до посёлка Козыревска, который показался им настоящим городом. Между Козыревском и Усть-Камчатском существовало уже регулярное транспортное сообщение – речной трамвай. В посёлках Ключи и Усть-Камчатск школьники осматривают различные предприятия деревообрабатывающей и рыбоконсервной промышленности. Везде чувствуется поступь новой советской цивилизации, которая в восприятии школьников из дальнего района связана с автомашинами, речными катерами, морскими траулерами, заводскими станками и механизмами. Даже купание школьников из Эссо в Тихом океане в Усть-Камчатске описывается почти как посещение морского курорта [23]. Но уже с начала 1970-х гг. доступное пространство значительно расширяется. К этому времени многие жители Эссо проводят отпуск на материке, а в Эссо приезжают в летний период студенческие стройотряды из Москвы и

Новосибирска [24]. К 1973 г. школьники из Эссо регулярно отдыхают в детских лагерях «Артек» и «Орлёнок» на побережье Чёрного моря [25].

Первый автомобиль ГАЗ-ММ был доставлен в Эссо в разобранном виде на самолётах в начале ноября 1957 г. Принадлежал автомобиль средней школе и сразу был включён в хозяйственную деятельность села [26].

Эпоха автотранспорта на трассе Крапивная – Эссо началась летом 1960 г. В конце июля в течение одной недели из Крапивной в Анавгай впервые добрались своим ходом автомашина «ГАЗ-51» и трактора «Беларусь» и «Д-54». Они же доставили в Анавгай несколько габаритных грузов: дизель-генератор для электростанции, пилораму, мотопомпу и два тракторных плуга [27]. Летом и осенью 1960 г. для строительства дороги Эссо – Анавгай привлекались жители обоих сел. Особое внимание уделяли сложному участку на 12-м километре дороги от Эссо – «перевалке». Все работы выполнялись вручную и, в итоге, на «перевалке» был пробит чёткий профиль дороги шириной три метра и длиной сто метров [28, 29].

Подробности первого в истории района рейса на автомашине из Эссо до Крапивной и обратно в сентябре 1960 г. описаны в статье «Человек и дорога» в газете «За колхозную жизнь» от 7 ноября 1960-го г. Совершившая этот подвиг машина ГАЗ-63 появилась в Эссо у рыбкоопы в 1959-м. Её за шесть приемов в разобранном виде доставили из Петропавловска-Камчатского в Эссо на самолёте. Водитель А. Чеканников собрал её за четыре дня и стал обслуживать транспортные нужды рыбкоопы в с. Эссо и его окрестностях. В сентябре 1960 г. эта машина выехала в свой первый рейс до с. Крапивной. Дорога была очень сложная. Но уже во время обратного переезда из Крапивной в Эссо А. Чеканников вез в кузове ГАЗ-63 грузы рыбкоопы и сопровождал в Эссо новый ГАЗ-63 для ремстройконторы. Две машины за один рейс перевезли около пяти тонн грузов. В газетной статье тут же оценили экономические преимущества автомобильных грузоперевозок: для перевозки такого количества грузов потребовалось бы не менее 70 вьючных лошадей или 17 лошадей, запряжённых в сани [30].

Зимой 1960–1961 гг. грузы из Крапивной в Эссо стали перевозить новым способом. Из Крапивной до постоянного двора на 47-м километре (будущий профилакторий на Быстринских термальных источниках) они доставлялись на машине. От 47-го километра до Эссо их везли

уже на санях. Из этой же статьи мы узнаём интересные подробности о характере грузов: один из обозов вёз из Эссо в Крапивную груз оленьих шкур [31]. Такой же способ доставки грузов сохранился и зимой 1961–1962 гг., только теперь возчики рыбкоопы на санях забирали груз с постоянного двора на 40-м километре трассы (устье р. Каваля) [32].

С момента своего появления новая дорога требовала пристального внимания и постоянного улучшения. В начале 1960-х гг. для укрепления и чистки дороги привлекались жители сёл Эссо и Анавгай. Так, например, летом 1961 г. колхозники из Анавгай, в большинстве своём женщины, вручную, с помощью лопат и топоров, ремонтировали участок дороги «Анавгай – 47-й километр» [33]. Но уже в 1965 г. благоустройством дороги занимались строители ремстройучастка, которые построили два моста: на 14-м километре и через р. Анавгай [34]. В начале июля 1966 г. паводки разрушили мосты и лежнёвки на р. Кабала – участок дороги между с. Анавгай и 47-м километром. Одну из грузовых машин развернуло и оставило в русле реки. Из Эссо срочно была направлена группа служащих и рабочих, которые занялись ремонтом дороги и восстановлением мостов [35]. В 1969 г. райком партии района, отмечая неудовлетворительное состояние дороги Эссо – Крапивная, объявил месячник по её ремонту. В своём обращении райком партии отметил жизненную важность дороги для существования района и необходимость участия всех предприятий района в её ремонте. Созданный для этих целей дорожный участок не справлялся с большим объёмом ремонтных работ. В этом же обращении было заявлено, что самый больший объём грузоперевозок приходится на июль – август. В остальное время года движение по дороге затруднено из-за погодных условий и весенне-осенней распутицы [36]. В 1970-х и начале 1980-х гг. для сохранения дорожного полотна регулярно ограничивают движение автотранспорта по дороге Эссо – Крапивная во время весенней распутицы [37]. В начале 1970-х в Эссо появляется свой Дорожно-ремонтно-строительный участок (ДРСУ). Теперь забота о состоянии дорожного полотна от Эссо до Крапивной переходит в его ведение. Статьи о работе ДРСУ периодически появляются на страницах районной газеты [38, 39].

Не обходят природные бедствия основную дорогу района и в более поздние годы. Так, в результате паводка весной 1980 г. был смыт

ключевой мост через р. Быструю на основной трассе Мильково – Козыревск. Только осенью бригада строителей ДРСУ смогла его восстановить [40].

Доставка новых транспортных средств в район в 1960-х гг. вызвала определённые сложности. Обычно новые трактора, автомобили и сельхозтехнику завозили морем до Усть-Камчатска, и далее на грузовой барже до посёлка Крапивной. Такая доставка была возможна только во время летней навигации, что не всегда отвечало требованиям учреждений-заказчиков транспортных средств в районе. Поэтому постепенно стали осваивать зимнюю автодорогу из Петропавловска, которая проходила через Мильково и Крапивную. Так, в марте 1966 г. из Петропавловска до Эссо за восемь дней перегнали в одной колонне три трактора, две тележки и один самосвал ЗИЛ-355 [41]. В декабре 1966 г. рыбоопп получил в Петропавловске-Камчатском новую машину ГАЗ-63. Было принято решение доставить её своим ходом в Эссо. 25 декабря новая машина в составе большой автоколонны выехала в Мильково и только 29 декабря добралась до Крапивной [42]. Подобные газетные статьи часто подчеркивали, что Петропавловск становится ближе и, соответственно, сам район больше интегрируется в жизнь области. Зимой 1970 г., когда несколько недель стояла нелетная погода, впервые в истории района почта из Петропавловска в Эссо была доставлена на автомашине [43]. В 1974 г. отмечается уже регулярная доставка грузов из Петропавловска в Эссо на автомашинах в зимнее время [44].

Становится более доступным и перемещение пассажиров между ключевыми населёнными пунктами района. В районной газете от 9 августа 1975 г. было опубликовано расписание такси по маршруту Эссо – Анавгай – 47 километр – Крапивная [45].

Весной 1978 г. был построен мост через р. Козыревку, который позволил дать круглогодичное автосообщение с Петропавловском жителям Быстринского и Усть-Камчатского районов [46].

Транспортная доступность оказывала определённое влияние и на рынки сбыта и центры производства сельхозпродукции. Это хорошо видно на примере появления молочной фермы в Эссо в 1960 г. на заре строительства первой тракторной колеи от Крапивной до Эссо. До 1960 г. молоко для учреждений в районном центре (больница, детский сад, школа, столовая)

и продовольственного магазина в Эссо доставляли ежедневно на лошадях по конной тропе из с. Анавгай, где располагалась животноводческая ферма колхоза имени XX партсъезда. Это вызывало ряд неудобств, например, скисание молока. Для решения этой транспортной проблемы была построена молочная ферма в пяти километрах от Эссо в сторону Анавгай [47].

Расширение оленьих пастбищ и выход отдельных оленеводческих звеньев района за его пределы поставило перед руководством района проблему транспортной доступности новых территорий. Большое расстояние от сел Эссо и Анавгай до оленеводческих звеньев в Ганальской тундре, Толбачинском нагорье, на западном побережье Камчатки затрудняло снабжение и поддержку оленеводов. В 1965 г. было принято решение о строительстве культбазы на р. Кетачан, чтобы улучшить культурное обслуживание оленеводов и обеспечение их продуктами. Для подвоза продуктов и других грузов к будущей культбазе летом был организован специальный обоз из двух возчиков и 12 лошадей [48].

Подобные сложности с транспортной доступностью дальних оленеводческих бригад привели к строительству во второй половине 1960-х гг. трёх культбаз для обслуживания оленеводов: Анавгайской, Толбачинской и Кетачанской. О начале строительства Толбачинской культбазы и завоза стройматериалов для неё из посёлка Козыревска на самоходной барже рассказано в «Новой жизни» от 18 июня 1967 г. [49]. О доставке стройматериалов, строительстве и внутренней планировке Анавгайской культбазы – в «Новой жизни» от 30 ноября 1967 г. [50]. В обоих случаях для строительства культбаз использовались трактора. На эти базы доставляли продукты питания. Туда приезжали медицинские работники и работники культуры. Летом 1968 г. от Эссо до культбазы на р. Кетачан была проложена тракторная колея, что позволило улучшить снабжение оленеводов продуктами и необходимыми в тундре материалами, включая соль для подпитки оленей [51]. Культбаза на р. Кетачан имела важное значение для оленеводов, кочующих в бассейне р. Ичи, а также для охотников госпромхоза, которые имели здесь промысловые участки. Это был не только центр снабжения, но и центр культурного досуга, а также медицинского обслуживания, который отчасти заменил собой с. Тваян, просуществовавшее в бассейне р. Ичи до 1964 г. [52]. Приведём одну интересную подробность из жизни этой культбазы. В сентябре 1974 г. Кетачанская

культбаза принимала районное совещание оленеводов. Оно завершилось спортивным праздником, главным событием которого стали скачки на лошадях [53].

Первый самолёт прилетел в Эссо осенью 1938 г. Его прилёт отмечали празднично, и даже провели митинг по случаю открытия авиасообщения между Эссо и Петропавловском. Но о регулярном авиасообщении с областным центром речь тогда не шла. Самолёты прилетали от случая к случаю, и о каждом из них сообщали в районной газете «За колхозную жизнь». Летали тогда двухместные самолёты По-2, которые могли брать дополнительно до двух пассажиров. Они привозили в Эссо важную документацию, лёгкую корреспонденцию, наличные деньги для работы сберкассы, медикаменты для больницы. Так, 21 апреля 1941 г. из Петропавловска в Эссо прилетел самолёт, который привёз материалы для киноэкспедиции и медикаменты для районной больницы [54]. С помощью самолётов добирались в Быстринский район из Петропавловска журналисты и геологи. Есть интересные дневниковые записи геологов, в которых упоминаются яркие подробности перелётов на самолёте По-2 из Петропавловска в Эссо и обратно летом 1953 и 1954 гг. [1, 2]. Выполняли самолёты и срочные санитарные рейсы. Вначале в с. Эссо была только взлётно-посадочная площадка, которой заведовал один авиатехник. Но с начала 1960-х гг. появился и свой аэропорт (в районной газете упоминается должность начальника аэропорта в Эссо), который прочно привязал Быстринский район к Петропавловску и позволял быстро реагировать на внештатные ситуации, а также снабжать район свежей почтой.

Со второй половины 1950-х гг. в Эссо стали летать Ан-2 [16]. По воспоминаниям известного этнографа Е. П. Орловой, в Эссо летом 1958 г. было 2 рейса из Петропавловска в неделю. Везли не только людей, но и строительные материалы: краску, стекло, шифер, рубероид. В области посчитали, что авиаперевозки позволяют экономить по одному рублю с килограмма стройматериалов, в отличие от привычной доставки грузов через Усть-Камчатск и Крапивную [3]. Звук двигателя Ан-2, заходящего на посадку в Эссо, стал привычным явлением в нашем селе [55]. С этого времени большинство людей, отправлявшихся из Эссо в областной центр или на материк, летало в Петропавловск самолётами, если позволяла погода. Погода была коварная и непредсказуемая. Нередки были случаи, когда самолёты из-за её капризов не летали по две, а иногда и по три

недели. С начала 1962 г. количество рейсов по маршруту Эссо – Петропавловск увеличилось до четырёх в неделю [56]. Самолёты доставляли в Эссо и много печатной продукции. Упаковки свежих выпусков союзных газет и журналов попадали в Эссо уже через четыре-пять дней после выпуска. Читали периодическую печать в районе активно, а аэропорт позволял получать её быстро. Если взлётно-посадочная полоса не позволяла приземлиться в Эссо, то почту выбрасывали из самолёта на предельно низкой высоте в мешках. Об этом сохранились яркие воспоминания старожилов в Эссо [16].

Первый вертолёт прилетел в Эссо летом 1960 г. Это был Ми-1. Он помог перевезти жителя Эссо, который из-за паводка оказался отрезан от села на правом берегу р. Быстрой [57]. Со второй половины 1960-х гг. в Эссо появились вертолёты Ми-4, что сделало жизнь и работу оленеводов района в тундре значительно легче. В это же время новая автомобильная дорога из Крапивной в Эссо позволяла снабжать аэропорт в Эссо топливом для вертолётов Ми-4. С помощью вертолётов в оленеводческие звенья оперативно доставлялись продукты и одежда для оленеводов, соль и медикаменты для животных, прилетали специалисты: зоотехники, врачи, сотрудники «Красной Яранги» [58]. Например, о посещении на вертолёте медицинскими работниками оленеводческих звеньев рассказано в «Новой жизни» от 3 августа 1967 г. [59]. В периоды отёла и корализации вертолёты ежедневно облетали табуны оленей [60]. В 1967 г., когда строили базу оленеводов на р. Кетачан, вертолёты активно завозили стройматериалы из Эссо [61, 62]. Забрасывали вертолёты и охотников госпромхоза на охотничьи угодья [63]. Пушной промысел был важной составляющей экономики района в советские годы, и участие аэропорта играло в нем свою немалую роль. От вертолётов зависела и деятельность агитбригад, которые с номерами художественной самодеятельности посещали дальние табуны. Один из таких эпизодов культурной жизни района в 1971 г. попал на всесоюзный экран. В фильме «Беспокойные сердца» о жизни комсомольцев СССР было показано выступление в табуне агитбригады «Анавгайские огоньки» – будущего ансамбля Нургэнэк. Доставил агитбригаду из аэропорта Эссо в табун вертолёт Ми-4 [64].

Летом 1975 г., когда из-за извержения вулкана Толбачик в сложной ситуации оказались несколько анавгайских оленеводческих звеньев, экипаж вертолёта Ми-8 сделал все возможное,

чтобы помочь оленеводам [65]. В эти же годы в аэропорту Эссо постоянно работало до трёх вертолётов Ми-4, которые решали разные задачи в Быстринском районе [66, 67]. В середине 1970-х гг. во время весенней распутицы грузы и почта доставлялись в Эссо вертолётами Ми-4 [68].

В 1970-х гг. через аэропорт Эссо ежегодно проходило около 2 тыс. пассажиров [69]. В 1982 г.

были полностью переоборудованы зал ожидания пассажиров и диспетчерская. Стал работать буфет [70]. Коллектив аэропорта активно участвовал в спортивной и культурной жизни района. Но менялось время. На смену воздушной трассе до Петропавловска пришла хорошая гравийная дорога. Появились первые рейсовые автобусы. Самолёты Ан-2 и вертолёты Ми-4 ушли в прошлое.

1. Геологическими маршрутами Камчатки. СПб., 1999. Т. 1. С. 294–296.
2. Там же. Т. 2. С. 38–40.
3. Давыдченков В., Золотов Д., Елизавета Орлова: штрихи к портрету // Сибирские огни. 1967. № 9. С. 122–136.
4. Захаров И. Получены новые товары // Новая жизнь. Эссо, 1957. 26 мая.
5. Гусев В. Управились за три дня // Там же. 1976. 21 июля.
6. Адуканов П. Газета начиналась так // Там же. 1971. 22 дек.
7. Севостьянова С. По пути свершений // Там же. 1976. 30 июня.
8. Кузнецов П. Первая ёлка в районе // Там же. 1967. 1 янв.
9. Иванов П. Улучшить культурно-бытовое обслуживание возчиков // За колхозную жизнь. Эссо, 1953. 26 апр.
10. Еременко И. Накануне грузоперевозок // Там же. 1955. 16 окт.
11. Акаловский Е. Грузы доставлены // Там же. 1957. 1 мая.
12. Кузнецов П. Г. Саней нет // Там же. 1959. 20 дек.
13. Производство кирпича // Там же. 1955. 1 сент.
14. Начато производство кирпича // Там же. 28 июля.
15. Кракосевич А. Проблемы электрификации села Эссо // Там же. 1957. 12 мая.
16. Кичигина З. Наша история // Новая жизнь. Эссо, 2001. 10 авг.
17. Егоров И. И снова в путь // Там же. 1967. 2 июля.
18. Антипов В. За выполнение пятилетки в четыре года // За колхозную жизнь. Эссо, 1948. 12 авг.
19. Батаев Д. Почтовый каюр Григорий Прончев // Там же. 1955. 17 марта.
20. Адуканов К. В. Женщины на грузоперевозках // Там же. 1957. 1 мая.
21. Варзанова В. Вертолёт выручил // Новая жизнь. Эссо, 1967. 28 мая.
22. И в туман, и в дождь // Там же. 11 июня.
23. Самойлов Н. П. Экскурсия к океану // За колхозную жизнь. Эссо, 1961. 27 авг.
24. Кестер Л. Студенты – селу // Новая жизнь. Эссо, 1970. 12 авг.
25. Колоскова Г. На юг, к солнцу // Там же. 1973. 13 июня.
26. Веремьев В. Школьники будут изучать автодела // За колхозную жизнь. Эссо, 1957. 14 нояб.
27. Васильев Н. Где раньше ступали только лошадиные копыта, теперь прошли трактора // Там же. 1960. 7 авг.
28. Демидов А. На автомашине по трассе 40-й – Эссо // Там же. 27 окт.
29. Трудный участок дороги преодолён // Там же. 3 нояб.
30. Максимов А. Человек и дорога // Там же. 7 нояб.
31. Пухарев А. И. Благодаря их стараниями // Там же. 1961. 1 мая.
32. Пекин И. Ф. По дорогам идут машины: о грузоперевозках в рыбкоопе // Там же. 1962. 21 янв.
33. Аяни Г. Улучшаем дорогу // Там же. 1961. 16 июля.
34. Третьяков В. Итоги истекшего // Новая жизнь. Эссо, 1966. 1 янв.
35. Алешкевич Н. И снова пойдут машины // Там же. 21 июля.
36. Внимание дороге // Там же. 1969. 16 авг.
37. Об ограничении движения автотранспорта по дороге Эссо – Крапивная в период весенней распутицы // Там же. 1975. 19 апр.
38. Социалистические обязательства производственно-дорожного участка // Там же. 1973. 27 янв.
39. Матаков П. Наш авангард: о работе ДРСУ // Там же. 1980. 26 июля.
40. Бойчук Я., Облогин Н. Преодолеваю трудности // Там же. 6 дек.
41. Осипов В. Петропавловск стал ближе // Там же. 1966. 20 марта.
42. Синицкий И. Необычный рейс // Там же. 1967. 8 янв.
43. Петропавловск – Эссо: первый случай доставки почты на автомашине в Эссо // Там же. 1970. 21 янв.
44. Бабий А. На трассе Крапивная – Эссо // Там же. 1974. 2 нояб.
45. График движения такси: Эссо – Крапивная // Там же. 1975. 9 авг.

46. Коваленко В. Есть мост через Козыревку // Новая жизнь. Эссо, 1978. 25 марта.
47. Лушкин В. И. Ферма близ Эссо // За колхозную жизнь. Эссо, 1960. 29 мая.
48. Алфимов В. Культбаза для оленеводов // Новая жизнь. Эссо, 1965. 11 июля.
49. Захаров В. Новая культбаза: о начале строительства Толбачинской культбазы // Там же. 1967. 18 июня.
50. Терех А. Лучший механизатор: строительство Анавгайской культбазы // Там же. 30 нояб.
51. Адуканов П. Дорога проложена: тракторная колея от Эссо до культбазы на реке Кетачан // Там же. 1968. 3 авг.
52. Коерьков П. На культбазе Кетачан // Там же. 1972. 16 сент.
53. Гаврилов Н. Соревнования на Кетачане // Там же. 1974. 4 сент.
54. Коваленко В. Пережитое // Там же. 1982. 29 дек.
55. В нашем национальном // За колхозную жизнь. Эссо, 1958. 7 нояб.
56. Тавадзе Г. А. На воздушной трассе // Там же. 1962. 25 февр.
57. Васильев Н. «Ми-1» летит по заданию // Там же. 1960. 10 июля.
58. Варзанова В. Вертолет выручил // Новая жизнь. Эссо, 1967. 28 мая.
59. Врачи у оленеводов // Там же. 3 авг.
60. Адуканов П. Авиация в тундре // Там же. 21 мая.
61. Николаев П. Оленеводам культурный быт // Там же. 20 июля.
62. Кетачан строится // Там же. 3 сент.
63. Ельникова А. Скоро на охоту // Там же. 1975. 24 сент.
64. Кичигина З. Наши гости – кинематографисты // Там же. 1971. 4 авг.
65. Губанов Д. Ми-8 помогает оленеводам // Там же. 1975. 24 сент.
66. Карендясов Б. Крылатые помощники // Там же. 16 авг.
67. Аникина Е. В честь быстринских авиаторов // Там же. 20 авг.
68. Моисеев В. На воздушных трассах // Там же. 1976. 1 мая.
69. Он же. Крылья родины // Там же. 1978. 19 авг.
70. Он же. Перед навигацией // Там же. 1982. 15 мая.