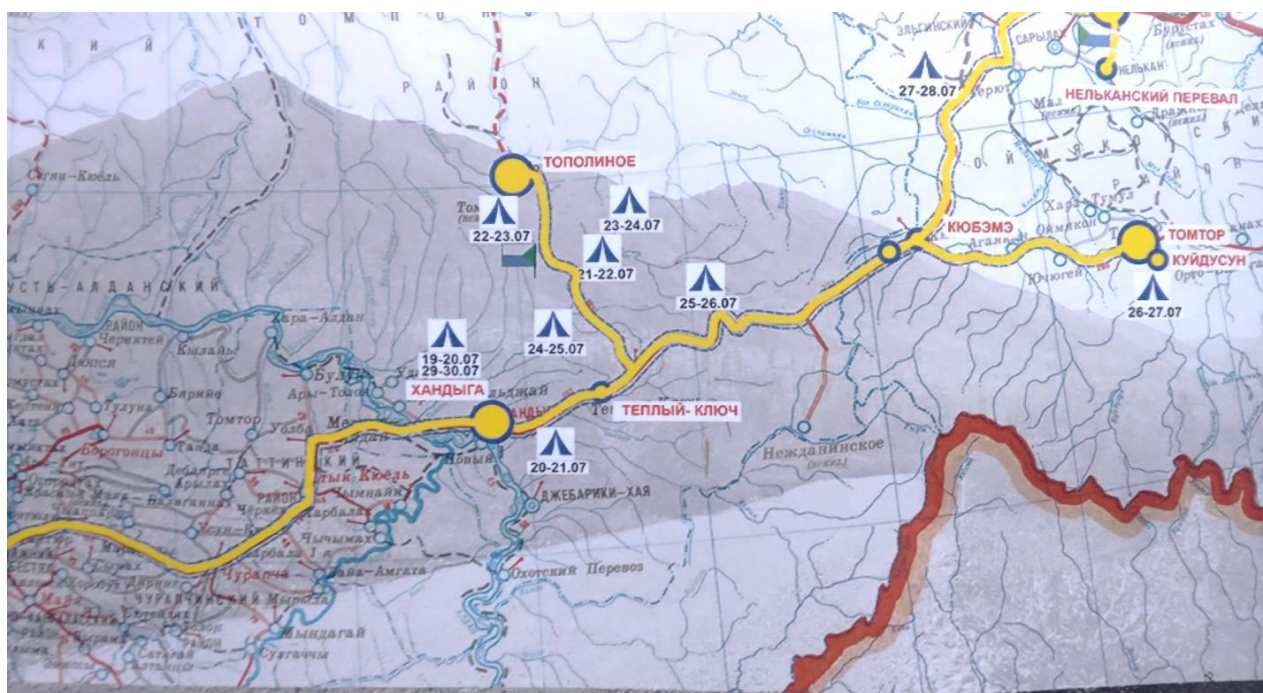


Дороги артерии жизни

Важную роль для развития любой территории и комфортного проживания населения играют автодороги. После установления Советской власти в конце 20-х - начале 30-х годов прошлого столетия начали строить относительно по тем временам современные дороги только в Южной Якутии. Северо-восточные районы с центральными районами были соединены такими же трактами – проселочными дорогами, тропами, что и до революции. В канун войны на северо – востоке республики, войдя со стороны Магаданской области, стала строиться жизненно необходимая для промышленного освоения региона печально знаменитая Магаданская (автодорога «Колыма») трасса. Первые её километры в Магаданской области были проложены заключенными в 1932 году. Удаленная Якутия была труднодоступной по наземному сообщению, как с внешним миром, так и внутри региона, пока в 2005 году не была построена первая опорная сеть автодорог «Колыма», «Лена» и «Вилуй». Сегодня территория нашего Томпонского района имеет протяженную сеть автомобильных дорог 1229 км, где проходят федеральная автодорога «Колыма», республиканские «Яна» и «Алдан», муниципальные автодороги. Протяженность федеральной автодороги «Колыма» IV категории, местами V внутри района имеет 385км и соединяет наш район с Магаданской областью, с районами и со столицей республики, по автодороге «Лена» через Большой Невер с центральными регионами России.



Республиканская автодорога «Яна» протяженностью по территории района 585 км, проходит по горам Верхоянья с гравийным покрытием 189 км до села Тополиное, далее автозимник до пос. Батагай Верхоянского района. Дорога «Алдан» протяженностью 115 км, на участке Хандыга – Джебарики-Хая построено 27 км дороги четвертой категории и два мостовых перехода (386 и 73 погонных метров), далее до пос. Джебарихи – Хая проходит по проселочной дороге автозимник и по реке Алдан автозимник с Джебарики-Хая до села Охотский Перевоз. Остальные дороги муниципальные: - между поселениями, внутри поселковые улицы, дороги к объектам народного хозяйства. В нашем районе до строительства Магаданской трассы путями сообщения были проселочные, санные и вьючные тропы. Огромная территория не имела путей сообщения, которые не могли существенно повлиять на развитие территории, промышленности, культуры и на многое другое. В целом и это бесспорно наши автодорожные предприятия были первыми крупными специализированными предприятиями на территории Якутской АССР с подчинением Дальстрою НКВД СССР в г. Магадане. В условиях многолетней мерзлоты при низких температурах воздуха начинали строить протяженные автодороги с гравийным покрытием, мостовые переходы и искусственные водопропускные сооружения через горные реки, ручьи Верхоянских гор. В те годы не было научных рекомендаций по строительству дорог на многолетних мерзлых грунтах, а также мостовых сооружений через горные северные реки, где в горах невозможно рассчитать объем и силу паводка. Их практический опыт, внесенные новшества в технологию строительства линейных объектов автодорог потом переняли и внедряли в Якутии и в аналогичных регионах страны. История автодорожных предприятий района началась в канун Великой Отечественной войны, строительство велось в сложных природно-климатических условиях Севера и адского быта в основном силами заключенных. Мы должны быть благодарными вольнонаемным, мобилизованным местным жителям и заключенным, внесшим огромный вклад в создании и развитии транспортной сети двух регионов нашей страны Магаданской области и Якутской АССР, нашего Томпонского района.

Изыскания и строительство Магаданской трассы на участке «Хандыга – Кадыгчан»

Изыскатели, как и геологи – люди одержимые. Они не жалуются на судьбу, а стремятся быть первыми, изыскать и проложить трассу к будущим объектам народного хозяйства и населенным пунктам. И к таким людям



относится изыскатель Карпов Михаил Константинович. Уроженец г. Иркутска в 1930 году в возрасте 26 лет приехал с первой дорожной экспедицией «Цветметзолото» в бухту Нагаево, где в 1939 году был построен г. Магадан. Первыми его изысканиями были поиски кратчайшего пути с Охотского моря до золотоносного «Среднекан». И с той поры он занимался изысканием трасс, в том числе

от реки Алдан до Кадыгчан Магаданской области. Руководил строительством Магаданской трассы. В своем повествовании я использовал воспоминания самого героя, очевидцев и отчеты тех лет. В годы освоения северо-востока страны, труднодоступные и окраинные территории регионов Советского Союза не имели топографические карты, не было изведано. Если везло, изыскатели пользовались отрывочными схемами, планами и записями предыдущих исследователей. Изыскания велись в сопровождении местных жителей знающих район своего проживания и знающих территории вне проживания только по рассказам передаваемых с поколения в поколение, при этом местное население почти поголовно не владело русским языком, настороженно относилось пришлым. Это создавало трудности в общении. Незнание местности требовало много времени для принятия правильного решения в трассировке будущей дороги. Из воспоминаний Карпова - «...я умею разговаривать на якутском языке, этому научился у каюров, когда

ездил с зимними рекогносцировками. В то время не было подробных карт, только общение с местным коренным населением помогало уточнить и найти лучшие решения правильности направлений изыскательских работ». В 1938 году начались изыскания на территории нашего района под руководством изыскателя Карпова Михаила Константиновича. 10 октября 1938 года в пос. Ягодный Карпова вызвал начальник Управления дорожного строительства, где присутствовали начальник изыскательского отдела Жуков Николай Дмитриевич и сам начальник «Дальстроя» НКВД СССР Павлов Крап Александрович. За очень высокий рост за Павловым К.А. закрепилось прозвище «Дылда». На этом ночном совещании Карпову было поручено обдумать маршрут от устья реки Нера к селу Крест – Хальджай на реке Алдан, организовать экспедицию и через две недели выдвинуться в путь. Главное управление дальнего строительства Народного Комиссариата внутренних дел СССР (сокращенно «Дальстрой» НКВД) непосредственно подчинялось Лаврентию Павловичу Берия. Некоторая часть инженеров и специалистов были вольнонаемными, но основной контингент работающих составляли бесправные «зеки», заключенные. В те годы ведомство Берия подмяло под себя партийные и советские органы. За Уралом и на Дальнем Востоке это проявлялось особенно повсеместно, масштабно и открыто. Без малейшего преувеличения руководителя «Дальстроя» и начальников лагерей называли «хозяином». Они были самодержавными владыками огромной территории северо-востока страны, на которой могла разместиться половина Европы. Своей властью они могли казнить и миловать, продлевать или сокращать сроки заключения.

Справка. До 1953 года современная территория Теплоключевского наслега, муниципальных образований «Хандыга» и «Джебарики – Хая» была территорией Ынгинского наслега и её сельского Совета. Территориально



Магаданская трасса входила в состав этого наслега, в административно - хозяйственном отношении все предприятия и учреждения подчинялись Управлению «Дальстрой» НКВД СССР с местонахождением в г. Магадане.

В неизведанный трудный маршрут Михаил Константинович пригласил своего друга инженера Треумова Бориса Ивановича. 22 октября 1938 года экспедиция в составе Карпова, Треумова и якута каюра Винокурова Константина выехали на шести оленьих упряжках из пос. Ягодный в сторону села Крест - Хальджай. Михаил Константинович в своих воспоминаниях очень хорошо отзывался о Константине Винокурове, который великолепно ориентировался на местности, в пути следования налаживал их быт, считал без непосредственной помощи каюра, выполнить задание было бы проблематичным. Каюр, это коневод или оленевод, как правило, проводник, ценнейший и незаменимый таежник в экспедициях. Изыскания проводили от устья реки Нера по долинам рек Верхоянских гор: - Эльги, Мальтеркан Оймяконского района, по долинам рек Томпо, Хунхада Томпонского района и по равнинной части предгорий Верхоянья до села Крест – Хальджай Таттинского района. На всем пути следования они не встретили признаков человеческого жилья и людей. 4 января 1939 года экспедиция дошла до районного центра Томпонского района село Томпо. Через день, оставив уставших оленей и каюра Константина в селе Томпо, вышли на перекладных по почтовой тропе и 9 января дошли до села Крест – Хальджай. На изыскателей большое впечатление произвела река Алдан своей величиной и радушие местного населения. Отдохнув и приведя свои записи в порядок, 12 января они выехали в село Томпо. Оттуда двинулись по новому направлению к устью реки Нера. Обратный путь был тяжелее, олени ослабли и люди шли на лыжах по глубокому снегу, преодолевая обширные поля наледей. В поселок Ягодный дошли 3 апреля 1939 года, через 164 суток с начала похода. К этому времени у Карпова родилась дочь Оля, которая потом росла и училась в школе Хандыги. После камеральных работ Карпов с Треумовым забраковали пройденный маршрут в связи со сложностью строительства автодороги, наличием больших наледей и узких каньонов, отсутствием строительного леса, населенных пунктов и предложили руководству «Дальстроя» о целесообразности выхода к реке Алдан через Оймякон. В эти годы по этим местам были пройдены геологические маршруты. Предполагаю, в беседах жители Крест – Хальджая подсказали и рассказали изыскателям про выючную тропу через хребет Сэттэ – Дабан до Оймякона. Сэттэ – Дабан с якутского языка переводится, как семь перевалов. В дореволюционную пору по этой выючной и санной тропе оймяконский купец - меценат Кривошапкин Николай Осипович, чьим именем ныне названа школа № 5 в г. Якутске и другие перевозили груза с Якутска в Томпонский и Оймяконский районы, выходили на Охотское море. В начале прошлого столетия по этой тропе семь раз ходил основатель классической якутской художественной литературы Кулаковский Алексей Елисеевич. В 1922 году он с местным зажиточным жителем Тарабукиным Евсей Васильевичем построили и открыли школу в Сасыльском наслеге нашего района.

Кулаковский первым в своем стихотворении «Подарки реки» на якутском языке написал о реке Восточная Хандыга, по долине которой проходила выючная тропа.

В конце мая 1939 года Карпов М.К. был вызван в Магадан к начальнику «Дальстроя» и назначен начальником изыскательской экспедиции для определения трассы строительства автодороги от реки Алдан до села Оймякон. Состав экспедиции комплектовался в г. Москве, а ему приказано было через Владивосток прибыть в Иркутск, чтобы принять руководство экспедицией, которая должна была сосредоточиться в городе. В Иркутске он встретился с личным составом экспедиции, где главным инженером был назначен Леонов Николай Дмитриевич, с которым Карпов не один год работал на Колыме. 18 июня 1939 года экспедиция вылетела в Якутск, а оттуда на пароходе в село Крест – Хальджай. Задачей экспедиции было в сжатые сроки произвести изыскания трассы для строительства автодороги от села Крест – Хальджай до села Оймякон - Кадыкчан. Маршрут составлял более 750 км, проходил через хребты Сэттэ Дабан, Скалистый, Сунтар – Хая и Оймяконское нагорье Верхоянских гор. М.К. Карпов с благодарностью вспоминал Обком партии и Совет Министров Якутской АССР за большую помощь в приобретении 120 лошадей и выючного снаряжения в Таттинском районе, ныне Томпонского. Благодаря помощи местных руководителей, экспедиция смогла полностью экипироваться и две изыскательские партии полного состава 28 июня 1939 года вышли на полевые работы. При выборе трассы от села Крест – Хальджай надо было учесть правые притоки реки Алдан, берущие свое начало в отрогах Верхоянских гор – реки Томпо, Хандыга и Тыры. Горная часть которых были известны прежними маршрутами со стороны Оймяконья наличием выючной тропы и маршрутами геологов, но не была известна долинная часть реки Алдана протяженностью около двести километров от села Крест – Хальджай до подножья Верхоянских гор и ситуация перехода через горную реку Томпо. При строительстве автодорог по техническим условиям допускаются определенные уклоны, которые можно добиться, только проходя по долинам рек, постепенно поднимаясь на возвышенные места (перевалы). В те годы в условиях многолетней мерзлоты не было практики пробивать туннели в горах, к тому же требовались огромные финансовые, людские и технические средств и главное много времени. Долина реки Тыры с выходом на месторождение угля Джебарики – Хая была привлекательна для развития экономики территории, но увеличивало сроки, строительство дороги усложнялось участками, где были протяженные каньоны.. Выход в районе реки Хандыга сокращало расстояние, можно было использовать веками проторенную выючную тропу. После тщательного анализа и сопоставления «за» и «против» Карповым М.К. и Леоновым Н.Д. был выбран маршрут – идти вдоль долины реки Хандыга, затем по реке Сеторым выйти водораздельную часть рек Алдан и Индигирка. Смелое решение принятое на свой страх и риск не согласованное с Главкомом в те годы было чревато последствиями. В случае провала, просроченного срока можно было

оказаться по ту сторону колючей проволоки или быть расстрелянным. В случае отсчета от устья реки Хандыга отпадала лишняя сотня километров от села Крест – Хальджай и главное переход через буйную горную реку Томпо. Поэтому Карпов отправив партии на полевые работы, отправился на подвернувшемся пароходе, по тем временам редкая удача, в село Охотский Перевоз с целью ознакомиться с правым берегом реки Алдан и заключить договор с учреждением продовольственного снабжения о снабжении экспедиции. Поездка во всех отношениях была успешной, укрепились вера в правильности выбора будущей трассы. В начале сентября в Крест – Хальджай на гидросамолете прилетел заместитель начальника отдела изысканий Н.В. Дементьев с решением Главка – экспедиции в полном составе зимовать в селе Крест – Хальджай и с ранней весны 1940 года продолжить изыскания, при этом экспедиция передавалась в непосредственное подчинение Москве. Это ставило экспедицию в трудное положение, приехавшие на летний сезон работники не имели зимней одежды и обуви. В селе запасы продовольствия были ограничены, 120 лошадей не были на зиму обеспечены кормом. 18 сентября Карпова вызвали в Якутск, где состоялся телефонный разговор с заместителем министра внутренних дел СССР Чернышевым В.В. Он, подтвердил зимовку и посоветовал связаться с Охотским Перевозом для решения проблем с продовольствием, снаряжением и одеждой. На предложение Карпова по выбору выхода трассы с района устья реки Хандыга в Оймякон Чернышев потребовал подготовить обоснование перед Министерством. Михаил Константинович прямо с Якутска вылетел на самолете ПО -2 в село Охотский Перевоз.

Справка. Село Охотский Перевоз – старейший населенный пункт был хорошо известен русским казакам – землепроходцам с XVII века. Через Охотский Перевоз русские казаки вышли на Охотское море и Тихий океан. В 1909 году в поселении был установлен первый телеграф на востоке Якутии. Статус села Охотский Перевоз получил в 1937 году, как перевалочная база комбината «Джугджурзолотопродснаб» для снабжения золотодобывающих приисков бассейна реки Аллах - Юнь. Село находится на живописном берегу реки Алдан в 115 км выше по течению от п. Хандыга и в 220 км от села Крест – Хальджай.

В Охотском Перевозе Михаил Константинович открыл счет в банке. Заключил договор с продснабом, по которому экспедиция на своих 120 лошадях в зимнее время должна будет перевозить груза в золотые прииска Аллах – Юня. В свою очередь продснаб оплачивает за перевозку грузов и в порядке аванса выделяет 120 саней с упряжью, и до открытия санной дороги отпускает зимнюю одежду и продукты на три месяца всему составу экспедиции. Карпов получив груз, сразу отправил катер, так как по рассказам местных жителей в районе слияния рек Томпо и Алдан течение ослабевает и образуется ранний ледостав. Сам Карпов остался получать деньги. В начале октября с 40 тысячами рублей, он один отправился на лодке в Крест – Хальджай. Путь в 220 км предстоял нелегкий и непредсказуемый, наступили холода, по реке уже шла шуга. По пути он обследовал правобережье реки

Алдан, устье рек Тыры и Восточная Хандыга, на ночь пристал у безымянного ручья, ныне Больничного в п. Хандыга. Здесь я дословно привожу его воспоминания, датированные 14 апреля 1967 года: «... стояла абсолютная тишина, только под берегом шуршала шуга. Я не спеша обошел верх берега реки Алдан, зашел вглубь леса. Вся местность была покрыта лиственничным лесом, нигде нет признака, что местность когда – то затоплялось. Спустившись к реке, я установил, что к берегу сможет причалить любой пароход с баржами, а место пересечения р. Алдан от большого косогора, что лежит у устья реки Хандыга самое подходящее, лучшего места для моста и не надо». Под большой косогор Михаил Константинович имел в виду водораздел рек Алдан и Амга, в народе названная Сайдынская гора. При выборе места будущего населенного пункта на берегу большой реки необходимо учесть три основных исходных. Первое – сухое не затопляемое место, второе – причал для принятия грузов, третье – возможность строительства моста через водную преграду. Михаил Константинович подложив вместо подушки рюкзак с деньгами, благополучно заночевал в устье ручья. Рано утром проснулся с твердым решением начать нулевой пикет с места своей ночевки. На месте впадения рек Томпо и Алдан, как и предупреждали местные жители, в этом районе река уже была прихвачена льдом. Он был благодарен якутам за предупреждение, чуть позднее отправленный катер мог остаться с грузом на зимовку в этом участке. По его прибытию в Крест - Хальджай сразу приступили к переправе 120 лошадей на левый берег Алдана, а затем успешно без потерь перегнали за 220 км в Охотский Перевоз. В середине декабря 1939 года первая группа изыскателей вышла к устью ручья Больничный, где ночевал Карпов. Пять палаток установили в два ряда на левом берегу ручья и начали заготовку леса для построек. В конце декабря 1939 года Михаила Константиновича вызвали в Москву, на новую базу экспедиции он возвратился в марте 1940 года. В начале мая после зимних работ с села Охотский Перевоз прибыл гужевой транспорт нагруженный продуктами и со снаряжением, с села Крест – Хальджай прибыл весь состав экспедиции. На берегу реки Алдан появилась вывеска «Пристань Хандыга Дальстроя НКВД СССР» и послано первое сообщение в Москву, Магадан и Якутск об изменении месторасположения и адреса экспедиции. Думаю, и будет справедливо - датой основания поселка Хандыга считать май 1940 года, с появления вывески «Пристань Хандыга», с первого колышка забитого под будущий поселок, а не на основании документов оформленных в тиши кабинета чиновниками. Страшно представить, сколько трудностей и лишений пережили люди, живя в палатках, работая в лютые морозы в неосвоенной местности и понять, сколько радости и ликования было в день появления этой вывески. Радость первопроходцев дозволено знать не каждому! В первую зиму многие работники экспедиции из-за отсутствия овощей, витаминов заболели коварной болезнью севера цингой. В связи с этим летом 1940 года с разрешения Ынгинского сельского Совета работники дорожно – изыскательской экспедиции впервые на северо-востоке Якутии, в зоне

рискового земледелия посадили картофель, овощи на открытом грунте на острове Утиный, ныне Бордой. С той поры началось сельскохозяйственное освоение островов Утиный и Бердигестях, а также в местности Былахы, между рек Алдан и Амга. В 1942 году решением исполкома Таттинского райсовета жители Былахы были принудительно переселены в село Оттос (ныне Старые Сайды) в центр колхоза «Сайды». На острове Утиный была основана женская колония заключенных. В этих местах стали выращивать овощи, картофель, турнепс, содержать свиней и КРС. Появились первые теплицы. Подсобное хозяйство Алданского Управления дорожного строительства с 1942 до 1953 года находилось в ведении «Дальстроя» МВД СССР. После его ликвидации многие бывшие заключенные и вольнонаемные остались жить в районе и продолжили работать в подсобном хозяйстве под названием «Алданский». С 1954 года хозяйство находилось в ведении Якутского совнархоза. Впоследствии многие жители района стали первыми знатными овощеводами республики и своим упорным трудом доказали, что даже в зоне рискованного земледелия можно выращивать теплолюбивые овощные культуры. В 1976 году, когда я впервые приехал в Хандыгу был удивлен множеством теплиц под стеклом, когда даже в центральных районах республики это было редкостью. Мы должны быть благодарны первым изыскателям, заключенным за внедрение в районе отрасли овощеводство.

Название пристани дано по названию реки Хандыга, тогда не было приставки Восточная. Река Восточная Хандыга правый приток реки Алдан начинается с отрогов Верхоянских гор с водораздельной части Индигирской системы, и пройдя более 250 км впадает в Алдан в 14 км выше по течению от районного центра Хандыга. Магаданская трасса была проложена по долине этой реки до развилка на долину реки Сеторым с некоторыми отклонениями на перевальных участках Верхоянских гор. Сложность установления первоначальных названий местности, рек в нашем районе вызвано расселением нескольких народов с абсолютно несхожим языком – эвенов, якутов, славян и других. Не исключается искажение истинных названий местности при транскрипции, для удобства выговора, при ошибочных записях в документах и нанесении на карту. Особенно этим грешили первопроходцы – изыскатели, топографы, и наш брат геологи, давшие новые названия на свой вкус и фантазию. Существует три версии происхождения названия гидронима «хандыга». Первое с эвенского слова ханды, что в переводе означает «знаешь ли ты?», что хотел сказать далекий предок эвенов трудно представить. Возможно, так и называлась река до прихода на эти земли народа саха. Вторая с монголо - тюрского слова «хандагай» означает лось. Версия довольно правдоподобная. Думаю северянам не надо объяснять какое значение в жизни человека живущего охотой, занимает лось. Тем более равнинная часть долины реки богата кормовой базой для лосей, да и впадение реки Хандыга в самом узком месте реки Алдан до сих пор служит массовым переходом парнокопытных в равнинно – низменную часть междуречья больших рек Алдан и Амга. Да простят меня земляки и представители других народов, но я как геолог и саха придерживаюсь

третьей версии, более романтической. Есть фонетическое сходство якутской фразы «хан тыгар», что в дословном переводе на русский означает «кровь струится». Этой фразе есть объяснение. Красочное явление, созданное самой природой, происхождение которой связано с геологией! Такое явление я не раз наблюдал, сплавляясь по реке Восточная Хандыга, где на перекатах встречаются крупные валуны с окисленными минералами пирита, халькопирита и железа с буровато – красной окраской. В осеннюю пору, когда косые лучи солнца на рассвете и на закате освещают перекаты, где под струей чистой до голубизны со стремительным течением воды ржавые до красноты валуны песчаников и застрявшие в камнях красные листья создают впечатление струящейся крови. Представляю как мой предок первый саха, придя на эти земли и увидев это удивительное зрелище, воскликнул «хан тыгар!». Местность «хан тыгар», словосочетание якутских слов при транскрипции или для упрощения выговора, могла стать «хандыга». Хотя о вкусах не спорят, тем более наука топонимика дама таинственная и капризная, как и геология!

Меня возмущает, когда в угоду политическим или другим мотивам меняют исторические названия местности. Тем самым предают забвению историю и жизнь целых поколений наших предков живших в этой местности под исконным названием. Так произошло с названием протоки, которая протекает и впадает под поселком Хандыга. Эта протока довольно молодая, образованная вследствие Большого Сайдынского затора протяженностью более 110 км в 1906 году. На этой протоке в 1940 году в 5 км выше от пристани Хандыга был сооружен гидропост для наблюдения за уровнем воды, потом во время войны для перегона американских самолетов по лизингу была создана метеослужба. Наблюдения вел техник – гидролог Корецкий и народ впоследствии стал называть протоку Корецкой. Впоследствии протока под таким названием была внесена в лоцию р. Алдан. Здесь же в зимнее время заготавливали рыбу для строителей Магаданской трассы. По истечении времени протока стала называться почему-то Корейской. Скорей всего здесь сыграла роль, когда жители упрощают названия для удобства выговора или здесь жили корейцы, пленные после войны. Я не против наций и народностей. Только обидно, почему именно корейская? Корейцы в 1945 году воевали в рядах японской армии против нашей страны и после пленения до 60-х годов жили в Якутии. Автодорожники и первый техник гидролог Корецкий строили Магаданскую трассу для переброски воинских частей и техники в случае нападения войной империалистической Японии и их союзников корейцев. Получается, предали забвению своих героев и увековечили своих врагов! В советский период массовым переименованием населенных пунктов по идеологическим мотивам занимались партийные органы. В нашем районе вместо исконно исторических названий село Ёгян переименовали в Ударник, Маену в Кэскил и другие. Историческое название села Оттос Ынгинского наслега переименовали в Старые Сайды, даже не посмотрели на нелепое словосочетание. На русском языке слово «сайды» означает «развитие». Как

развитие может быть старым? До войны остров Бордой был занесен на топографической карте как Утиный и это подтверждается перелетом множества уток и их размножением. Новое название острова и села появилось в честь заключенной, известной актрисы сыгравшей главную роль в французской пьесе «Бордо», которую потом с Ленинграда по этапу доставили в женский лагерь на остров Утиный. Здесь новое название, данное самим народом, заключенными в знак признания таланта актрисы я полностью поддерживаю. Весной 2001 года село Бордой было полностью снесено страшным наводнением, но название Бордой имеет полное право жить, здесь родились несколько поколений бордойцев. А утиных безымянных островов множество. Нельзя вычеркивать прошлое, это приводит общество к нигилизму. Я извиняюсь за некоторое отклонение, пишу что наболело!

В конце мая 1940 года две изыскательские партии вышли на полевые работы, оставшиеся люди строили базу. К осени было построено пять двухквартирных домов, контора экспедиции, два склада для приема грузов, пекарня. В июне прибыли рабочие - заключенные, специалисты, в том числе пять жен сотрудников. 7 декабря 1940 года Карпов выехал в Москву для защиты и утверждения технического проекта, для решения дальнейшей судьбы Алданской изыскательской экспедиции. Проект и смету утвердил заместитель министра НКВД СССР Чернышев В.В. Позже вышел приказ министра о преобразовании изыскательской дорожной экспедиции в Управление дорожного строительства с постоянным местонахождением базы управления в пристани Хандыга Якутской АССР. В том же приказе Карпов

М.К. был назначен начальником вновь созданного управления. Чернышев В.В. перед Карповым поставил конкретную задачу – в течение двух лет обеспечить автопроезд от реки Алдан, с пристани Хандыга до Кадыкчана. 3 февраля 1941 года М.К. Карпов по распоряжению В.В. Чернышева выехал на станцию Большой Невер принимать с управления Байкало – Амурской магистрали 100 грузовых автомашин ЗИС-5, 56 тракторов и 150 заключенных. 19 апреля 1941 года колонна в весеннюю распутицу тронулась через города Алдан, Якутск, села Чурапча, Охотский Перевоз и 1 мая колонна торжественно въехала в пристань Хандыга. Переход был тяжелым, но люди преодолели все. Интенсивное строительство



автодороги от Хандыги началось в 1941 году благодаря неограниченному контингенту рабочих - заключенных, которых везли с БАМа. Летом и осенью 1941 года в Хандыгу были доставлены около пяти тысяч заключенных. Осенью в районе села Крест-Хальджай случилась страшная трагедия, загорелась баржа с заключенными. Люди бросились в воду, многие утонули в холодных водах Алдана, доплывшие до берега были расстреляны конвоирами. В лагерях заключенные жили и работали в ужасных условиях. Старейший житель села Теплый Ключ Гуробчук Михаил Яковлевич в своих воспоминаниях отмечает: *«Весной 1941 года нас, 7 рабочих и 2 начальников послали на съёмку моста через реку Агаякан. Вернулись в Хандыгу осенью 1941 года. Жили заключенные в палатках в ужасающих условиях, работали по 12 часов голодные в холоде, за ночь умирали по 20 – 25 человек, кто от голода, кто от болезней»* (Томпонский улус. 2007г. стр.300). Трасса строящейся дороги через каждые 5 – 8, а иногда 10 – 20 км в зависимости от рельефа и сложности участка был разделен на отдельные участки, на которых находились лагеря заключенных. Эти лагеря по политическим мотивам назывались прорабствами. С этих лагерей строили автодорогу в обе стороны, до стыковки с другим участком. Среди первых строителей трассы был Климшин Николай Петрович, который в своих воспоминаниях писал: *«В 1941 году по реке Алдан из Укулана (ныне Томтор Алданского района) нас, заключенных около двух тысяч человек привезли в Хандыгу. В основном это были бамовцы, так как строительство железной дороги БАМ было прекращено (была война). Рубили просеку, строили бараки. В ходу были поперечные пилы, топоры. Жили в палатках, бараках, а иногда у костра...»*. В наиболее благоприятных местах и важных с точки зрения строительства дороги создавались базовые центры нескольких строительных участков дороги. Следующим после Хандыги в 72 км, центром строительства автодороги был поселок Теплый Ключ, далее по трассе участок Росомаха в пределах 90 км от Теплого Ключа среди гор со скальными обнажениями. По данным краеведа Игошина Ивана Ивановича от Хандыги на восток были расположены шесть прорабств куда входили 18 лагерей заключенных. Первое прорабство куда входили лагеря расположенные на 5-ом км от Хандыги (где был кирпичный завод), на 14-ом км и на 18-ом км по Магаданской трассе. Второе прорабство на 25 км, где сейчас первая площадка отдыха. Третье прорабство 32 км, Четвертое прорабство на 35 км. Пятое прорабство на 56 км, где сейчас вторая площадка отдыха и в народе названный Армянский мост. Шестое прорабство на 72 км - пос. Теплый Ключ. На 75 км пос. Аэропорт, в годы войны находился в ведении военно – воздушных сил Красной Армии. Далее седьмое Алданское прорабство на 87 км. Восьмое Алданское прорабство на 100 км. На 107 км 1-е Хандыгское прорабство, на 120 км – р.Томпорук, на 132 км, на 139 км – ручей Тый Сыгага, 150 км – селение Росомаха. На 161 км находилось база шестого прорабства, где в начале 80-х годов был построен благоустроенный поселок автодорожников Развилка, статус поселка получил в 1983 году и был официально зарегистрирован в составе Теплоключевского сельского Совета.

Поселок был построен для строительства Нежданинской автодороги четвертой категории и ГОКа золоторудного месторождения Нежданинское.

С 1976 по 1979 годы наша Элхугинская поисково-съёмочная геологическая партия работала в районе, если привязаться к магаданской трассе от Желтого прижима до реки Кюрбелэх. В ходе геологических маршрутов мы находили ниши, вырубленные в скальных обнажениях, наверное, служившие ларями для хранения взрывчатых веществ, так как они были обнесены сохранившимися кусками колючей проволоки и были останки деревянных срубов с подъездными дорогами - пролазами. В те годы участки ремонтных работ называли дистанциями, в районе наших геологических работ дорожники жили в дистанциях «Росомаха» и «Прижим», где был маленький магазинчик. Эти дистанции охватывали от 50 до 70 км, в зависимости от сложности участка и пересеченности профиля дороги, наличия горных рек и ручьев, опасных участков и прижимов. Рядом с бараками дальстроевских времен мы жили в палатках. В дальстроевские бараки запрещено было заходить, могли зацепить самых живучих тварей – клопов. По вечерам у костра, за кружкой круто заваренного чая вели разговоры с дорожниками. Слушая их, мы геологи знавшие цену проходки горных выработок представляли, сколько было вложено адского труда в эти километровые полки. Полками называли участки дорог, вырубленные в скальных породах шириной более 6 и высотой более 18 метров. И таких участков на протяжении магаданской трассы множество. В основном проходили вручную, с помощью кайла, лома и лопаты, не всем доверяли взрывчатые вещества. Зимой применяли способы применительно к местным условиям, зубилами делали трещины в скальных обнажениях коренных пород и заливали воду, к утру замерший лёд откалывал куски глыб. Прижим сложенный карбонатными отложениями и известняками светлой окраски получил название «Желтый», а сложенный черными алевролитами и глинистыми сланцами «Черный». Признаюсь, было жутковато ездить по этим узким рукотворным полкам над бездной высотой до 300 метров, где внизу протекает река Восточная Хандыга и валяются скелеты разбившихся машин. На опасных участках постоянно дежурили автодорожники. Как обычно такие участки имели ласкающие слух романтические названия, типа «Заячья петля», «Чертова ворота», «Ласточкино гнездо». А по сути, для водителей представляли большую опасность, для первых строителей дороги несли смерть. Скальный уступ «Ласточкино гнездо» с прекрасным видом, с панорамой высоких гор с протекающей внизу чистой горной рекой Восточная Хандыга имела мрачную, зловещую историю. На уступе скалы располагался заслон, который перекрывал реку и расстреливал с пулеметного гнезда сплавлявшихся на плотках беглецов - заключенных. Весной 1941 года на участке в 72 км от Хандыги рабочие изыскательской партии вели работы. Один из рабочих опустив руку в ручей среди снегов от неожиданности воскликнул «А ключ – то теплый!». Так он стал крестным отцом ещё не рожденного населенного пункта Теплый Ключ, будущего центра автодорожников северо – востока Якутии ГУПАД «Колыма».

12 октября 1941 года репрессированный инженер Герлингер Эрих Андреевич

ТРАССА: ТЕПЛЫЙ КЛЮЧ - **ЗАЯЧЬЯ ПЕТЛЯ (МОСТ)** - ТОМТОР (ОЙМЯКОН) - УСТЬЕ



Один из сохранившихся мостов Э.А. Герлингер на участке «Заячья Петля».

забил первый колышек будущего поселка Теплый Ключ. Эрих Герлингер был узником ГУЛАГа, после реабилитации остался работать вольнонаемным - мостостроителем. Он арестованный в 1937 году ещё студентом, несколько лет двигался по этапу до столицы архипелага ГУЛАГа в Магадан, а затем к одному из его дальних «островков», что именовался «Пристань Хандыга. Дальстрой НКВД СССР». С той поры началась его непростая биография легендарного мостостроителя колымской трассы, которой он отдал 40 лет жизни. Инженер самородок Эрих Андреевич Герлингер не растерявший в застенках едва полученные в вузе знания, а умноживший их самообразованием и интеллектом, первым принялся за решение проблем строительства мостовых переходов и водопропускных труб. По его проектам и непосредственным руководством уложены тысячи километров дорожных насыпей,

возведены сотни мостов, в том числе через крупные горные реки по Магаданской трассе мосты Кюрбелэх, Аягакан, Сунтар, Куйдусун. По автодороге «Яна» мосты Менкюле, Улах, Куранах, Медный и много других, служившие десятилетиями, до полувека. Технически и физически сложные работы выполнялись вручную в адских условиях ГУЛАГа.

В 2007 году при реконструкции деревянного моста через реку Менкюле длиной 317 погонных метров, шириной и высотой по 9 метров, мы конструкцию «быки» – водорезы служившие фундаментом оставили прежние, заменили только сгнившие бревна и стальные листы. «Быки» представляют треугольные срубы, сложенные из бревен и заполненные камнями, наружность обшита стальными листами.



Мост р. Менкюле после реконструкции 2007г. Фундамент «быки»- водорезы прежние 1953 года.

Деревянную ферму сменили на двух тавровые швеллеры, полотно уложили досками толщиной пять сантиметров из просушенной лиственницы. Работу по реконструкции моста проводило ЗАО Научно – производственное объединение «Спецмост» г. Хабаровска. Генеральный директор доктор технических наук Бегун Сергей Евгеньевич, его коллеги и я были восхищены деревянной конструкцией мостового перехода, гениальностью, простотой и крепостью быков-водорезов. Это надо воочию увидеть, пощупать и оценить. Углы колодцев представляли особые узлы крепления. Деревянная ферма с идеально выструганной пило – продукцией ничуть не уступала металлическим швеллерам своей полировкой и стойкостью, не имевшие прогибы за долгие годы. Я часто выезжал и следил за ходом работ, пролазил всю деревянную конструкцию, мне не новичку в плотницком деле было очень интересно. Впервые тогда увидел замысловатые замки деревянного сооружения. Величайшее произведение деревянного зодчества было построено по проекту инженера А.Э. Герлингер. Это сооружение заключенного с неполным высшим образованием с великолепными знаниями сопромата, науки в сочетании высшей математики и физики прослужило с

1953 до 1984 года, затем после реконструкции проезжей части до 2007 года. В 2023 году построен и введен в эксплуатацию новый мост. А сколько таких было построено! Честь и хвала и низкий поклон строителям и заключенным того времени, сработавшим на совесть и на долгие десятилетия! В селе Теплый Ключ на собранные деньги автодорожников и жителей района установлен памятник легендарному мостостроителю Эрих Андреевичу Герлинберг.

Вот, что писал сам Эрих Андреевич о страшных условиях строительства дороги: *«В сентябре – октябре 1941 года прибыли основные дорожно – строительные рабочие заключенные и мы приступили к организации дорожно – строительных участков: Алданского – от Хандыги до 100 км и Хандыгского с базой на Росомахе. Для дорожников зима 1941 – 1942 гг. была не благоприятной. С ноября до февраля температура держалась на уровне минус 46 – минус 54 градусов. Но, несмотря на это, работы велись ежедневно при продолжительности рабочего дня 10 – 11 часов. Менее чем за два года был сдан автопоезд Хандыга – Кадыкчан. Переработано и перемещено вручную более пяти миллиона кубометров грунта, построены сотни мостов. Особенно трудно давалось строительство дороги на 15 км от Хандыги. Двадцать машин возили грунт в это болото. Вчерашней работы на следующее утро не видно, так как весь грунт тонул. Тогда выложили основание дороги двухслойным накатом из бревен, и только тогда дали проезд».* На строительстве Магаданской трассы работали десятки, а возможно и сотни тысяч людей разных возрастов, профессий и национальностей, согнанных со всех концов Советского Союза. Среди строителей дороги было немало людей, занимавших до репрессии высокие партийные и государственные должности. Среди них первый секретарь Якутского обкома ВКП (б) занимавший пост с августа 1930 по январь 1939 года Певзняк Павел Матвеевич (настоящее имя Файвель Мордухович) умерший от болезни 28 ноября 1942 года в районе Теплого Ключа. Он был репрессирован в феврале 1939 года, в мае 1940 года был приговорен к высшей мере наказания, замененной в мае 1941 лишением свободы на 8 лет. Сколько погибло заключенных на строительстве дороги Хандыга – Кадыкчан, которую строило Алданское управление дорожного строительства «Дальстрой» НКВД неизвестно. Магаданская трасса строилась по нормативам V категории, и ширина дорожного полотна составляла 6 метров. Есть данные, что умерших заключенных хоронили вдоль дорожного полотна. Когда приводили в свое время дорогу в IV категорию, она была расширена подсыпкой до 9 метров и часть захоронений могла оказаться внутри дороги. Поэтому утверждения, что человеческие останки находятся под дорожным полотном, достоверны, и подтверждаются очевидцами тех страшных лет. Да и находки человеческих останков на трассе тому подтверждение. Геологи АЮГРЭ работавшие при Дальстрое называли Магаданскую трассу самой длинной человеческой могилой в мире. На строительстве дороги Хандыга – Кадыкчан работали: в 1941 г. – 4712 человек, 1942 г. – 7587 человек, 1943 г. – 2973 человека, из них 1697 –

контрреволюционеры (*газета Томпонский вестник, 20 октября 2012г №126..*). Некоторые псевдодемократы, сплошь очерняя прошлое советского строя, приводят цифры до трех миллионов заключенных в строительстве этой трассы в нашем районе. Не верьте, здесь в газете приведены достоверные цифры со ссылкой на документы тех страшных лет. Да и сложно представить, как можно было только прокормить миллионы людей, когда в эти военные годы на этих территориях целыми семьями вымирали местные жители.

Наряду с голодом, холодом перед дорожниками ставила букет сложных проблем сама природа Севера. Трасса проходила по Верхоянским горам, через заснеженные перевалы, скальные прижимы, наледи. Много хлопот доставляли коварные наледи. Образование наледей было непредсказуемо, для многих это явление природы было незнакомо и не было опыта борьбы с ними. Они появлялись неожиданно, заливали все и быстро сковывали льдом, в сильные морозы трескались, фонтанировали, окутывались туманом. За ночь наледи заливали подготовленное полотно дороги, искусственные сооружения и их устранение требовало дополнительной тяжелой работы, больших затрат людского труда и времени не предусмотренной никакими проектами и инструкциями. Для отвода воды в руслах расчищали перекаты, во льду вырубали широкие канавы, накрывая их жердями. После снегопада они превращались в туннели. Когда я работал геологом, такой способ применяли рабочие старшего поколения в геологических партиях. Оригинальный способ борьбы с наледями использовали для водоснабжения, не надо было каждое утро ходить далеко за водой и долбить проруби. Немало забот добавляла строителям вечная мерзлота. В те годы не проводили горно – геологические изыскания, да и времени не было. В первое время, работы выполнялись в соответствии проектов и с установленной практикой строительства. Дорожники снимали растительный покров на ширину трассы, тем самым снимали экран, предохраняющий проникновение тепла и воды в зону многолетней мерзлоты. В скором времени из-за таяния грунтов дорога проваливалась. Впоследствии инструкцией «Дальстроя» категорически было запрещено даже частичное нарушение растительного покрова в зоне, прилегающей к полотну дороги. В летнее время были свои сложности и проблемы, не говоря обилия всякого гнуса, комаров и мошкар. Обильные дожди, образуя в горах селевые потоки, полностью сносили искусственные сооружения и подготовленные полотна дорог, со склонов гор способствовали появлению оползней, сползание делювиальных отложений, сложенных крупными глыбами. В эти годы автодорожниками был накоплен бесценный практический опыт работы и внесены новшества с учетом криогенных процессов в технологию строительства линейных объектов в горах, в условиях вечной мерзлоты и низких температур Севера. Опыт первых автодорожников Магаданской трассы получил большое применение в Якутии и в аналогичных регионах страны. Строительство этой дороги было завершено в августе 1943 года и в Верхоянском перевале был дан автопроезд. Во всем мире нет такого аналога героического труда! В адских условиях

заклучения, в необжитой территории Полюса холода, в зоне вечной мерзлоты при низких температурах воздуха, в горах Верхоянья построить 732 км дороги, сотни мостовых переходов и искусственных сооружений за 23 месяца!

1 ноября 1943 года в Теплом Ключе был построен и сдан в эксплуатацию аэропорт. О строительстве аэропорта легендарной воздушной трассы «Аляска - Сибирь» я посвятил отдельную главу.



Открытие сквера им. Карпова М.К. в п. Хандыг, 25.08.2016г. Уроженец п. Хандыга заместитель председателя Совета Федерации РФ В.А. Штыров, внучатые племянники М.К. Карпова и краевед района Тарабукин Р.Р.

Эти две трассы, наземная Магаданская и воздушная «Аляска – Сибирь» внесли огромный непосредственный вклад в Победу Великой Отечественной войне. Руководство нашей страны в канун и во время войны решило судьбоносные стратегические задачи нашей Родины:

- освоение новых территорий богатых полезными ископаемыми на северо-востоке страны, увеличение объема их добычи. Только в 1940 году на приисках ГУЛАГа было добыто 92 тонны золота, из них 70% на Колыме;

- соединило Магаданскую область и колымские районы с «материком», во время войны обеспечило безопасный выход с золотоносной Колымы через Якутию наземным путем непосредственно по территории страны;

- в случае нападения милитаристской Японии на нашу страну, обеспечить переброску воинских частей, военной техники и вооружения наземным транспортом;
- во время войны обеспечили перегон по лизингу 8094 самолетов США.



Благодарные потомки помнят и чтут первопроходцев - геологов, изыскателей и автодорожников, основателей промышленности района!

Карпов Михаил Константинович руководитель изыскательской экспедиции и строительства Магаданской трассы, основоположник освоения северо-востока страны и начала промышленности нашего района, основатель п. Хандыга прожил яркую жизнь созидателя. В поселке Хандыга один из скверов и улица носят его имя.

Вместе со строительством дороги, шло строительство и развитие Хандыги. С 1941 года были созданы управление дорожного строительства, автобаза, электростанция, радиостанция, почта, сберкасса, столовая, аптека, в 1942 году открылась школа. С Магаданской области через Хандыгу в конце 30-х и в 40-х годах геологи вели поисково-разведочные работы на территории нашего района, в том числе на месторождении каменного угля «Джебарики-Хая».

25 августа 2016 года в Хандыге в день проведения муниципального инвестиционного форума «Томпонский район. Перспектива её развития» с участием заместителя Председателя Совета Федерации РФ Штырова Вячеслава Анатольевича, Председателя Правительства РС (Я) Данчиковой Галины Иннокентьевны, министерств и ведомства Правительства республики, геологов, автодорожников, недропользователей района был открыт памятник строителям героической Магаданской трассы. Памятник установлен на живописном берегу реки Алдан на месте «нулевого» пикета трассы 1940 году. В памяти народной федеральная дорога «Колыма» останется Магаданской трассой, а геологи, изыскатели и автодорожники героями своего времени, вложившие свой вклад в Победу Великой Отечественной войны, в развитие северо-востока страны и нашего Томпонского района!

Деятельность автодорожников в последующие годы

С ликвидацией Дальстроя МВД СССР в 1955 году все дорожное хозяйство было передано специализированному управлению, базировавшемуся в пос. Адыгалах Магаданской области, затем управлению Северо-Восточного совнархоза. С 1941 по 1955 годы строительством, эксплуатацией и содержанием автомобильных дорог занимались сами дорожно – строительные учреждения Дальстроя НКВД СССР (с 1946 года МВД СССР), так как дорогой пользовались большей частью только подразделения исправительно – трудовых лагерей. На территории района с Хандыги в сторону Магадана не было гражданских населенных пунктов и объектов народного хозяйства, за исключением сезонных работ полевых геологических партий Алданского райГРУ Дальстроя СССР. Вся территория была в ведомстве Хандыгского политотдела Дальстроя и после её ликвидации в 1954 году была передана в ведение Томпонского районного Совета. В 1953 году поселок автодорожников Теплый Ключ вошел в состав Томпонского района и находился в составе Ынгинского сельского Совета. В административное подчинение Хандыгского поселкового Совета был передан в 1957 году. Тогда в населенных пунктах Теплый Ключ и Аэропорт

проживало 540 человек. И только 1 августа 1975 года вышел Указ Президиума Верховного Совета Якутской АССР об образовании самостоятельного Теплоключевского сельского Совета с центром в поселке Теплый Ключ. В состав наслега вошли населенные пункты Теплый Ключ, Аэропорт, Улаах, Росомаха, Менкюле, Прижим, Западная и Восточная метеостанции. В наслеге летом 1975 года проживало более 1200 человек. Первым председателем Совета наслега была утверждена депутат Харыбина Таисия Нестеровна и секретарем депутат Копытина Зоя Ивановна.

С созданием в 1966 году объединения «Якутзолото» ведение «якутской» частью Магаданской трассы вернулось в Якутскую АССР в управление «Якутдортранс», затем «Якутзолотодорстроя» (ЯЗДС). С созданием ЯЗДС строительство и эксплуатация дорог получили заметное развитие, произошло техническое перевооружение автодорожной отрасли. В состав ЯЗДС вошли четыре автодорожных предприятий трех районов – Томпонского, Оймяконского и Усть-Майского. Магаданская трасса построенная по нормативам более полувековой давности постоянно, достраивалась и достраивается, приводится в соответствие современным требованиям.

В настоящее время **ОАО «Дорожное эксплуатационное предприятие №133»** является единственным наследником предприятий, занимавшихся в свое время строительством, ремонтом и содержанием автомобильной магистрали Хандыга – Магадан. До наших времен «Алданское управление дорожного строительства НКВД СССР претерпело ряд переименований и реорганизаций. Наследники первых автодорожников были, есть и уверен, будут высокими профессионалами автодорожной отрасли и продолжают успешно работать в районе.

В середине 30-х годов на северо-востоке республики были открыты месторождений полезных ископаемых. Для разработки в Верхоянском районе рудника первенца «Эге – Хая» необходимо надо было доставлять груза с Якутска и были предприняты попытки использовать бывшие дореволюционные почтовые тракты используемые гужевым транспортом. Сотни тяжелогруженных подвод с перевалочной базой в устье р. Алдан пробивались через высокий заснеженный Верхоянский хребет. Путь в тысячи километров был тяжелым и опасным, не обеспечивающий потребность горнодобывающей отрасли. И в 1938 году была поставлена не легкая задача – пробить первый автозимник и завезти по нему не менее 2300 тонн различных грузов. 29 декабря 1938 года главная газета страны «Правда» сообщила:- «Из Якутска в Эге-Хая вышла автотракторная колонна в составе 8 машин и 3-х тракторов. Колонна должна пройти через тайгу, горные перевалы и тундру. Она доставит грузы в район, где будут разрабатываться месторождения редких металлов». Колонна добиралась с Якутска до Эге Хая шестьдесят дней, а обратно вернулась за шесть суток. Автозимник с р. Алдан проходил по льду её правого притока Тумары, затем начинался затяжной подъем на Верхоянский хребет и трудный спуск по завалам делювиальных отложений. Затем для более безопасного и устойчивого автозимника были проведены ряд

изысканий и было выбрано направление Хандыга – Томпо – Эге Хая, нынешняя республиканская автодорога «Яна» по территории Томпонского района. В 1948 году Адыгалахское управление вновь было переведено в Хандыгу и создано дорожно – строительное управление «Янстрой» МВД СССР для строительства уникальной и стратегически важной для освоения олово-золотоносного Заполярья автомобильной дороги Хандыга – Эге-Хая, с якутского языка Медвежья гора Верхоянского района. На территории Томпонского района, на участке дороги с Томпорука до границы Верхоянского района были расположены 23 лагеря или участка. На 42 км от Магаданской трассы располагался дорожный участок Улаах, где проживало 300 человек, был фельдшерско – акушерский пункт и с 1952 по 1956 годы работала начальная школа. На 63 км располагался женский лагерь. На участках строительства мостовых переходов рек Куранах (69 км), Менкюле (82 км) и Медный (10-е прорабство) были расположены довольно крупные лагеря со значительным количеством вольнонаемных и инженерно – технических работников. На перевалах Малый и Большой Ольчан и на перевале 270 км были расположены пять прорабств, куда в наказании направляли штрафников. С 1949 по 1955 годы «Янстроем» Дальстроя была проведена реконструкция 100 км дороги Хандыга – Томпорок, строительство 194 км дороги с твердым покрытием до участка нынешнего села Тополиное и автозимник до Батагая, который эксплуатируется в настоящее время не более 4 месяцев. В период ликвидации Дальстроя в Хандыге в 1954 – 1955г.г. была машинно – лорожная база под руководством Арон Давидовича Мельцера, главным инженером работал Абрам Иосифович Лаповок, инженерами Ленков и Семенов. Занимались содержанием и ремонтом автомобильной дороги. В 1955 – 1957 гг. в переходный период руководителями работали Михеенков Григорий Федорович и Лаповок Абрам Иосифович. Дальстрой в эти годы перебросил значительную часть техники и материалов из Якутии в Магаданскую область, куда были переведены оставшиеся исправительно – трудовые лагеря. В этот период руководство транспортными и добывающими предприятиями Министерства цветной металлургии СССР осуществлялось Дальстроем, расположенным в Магаданской области.

1 февраля 1956 года в Теплом Ключе было создано **дорожно-эксплуатационное управление (ДЭУ-6)** Ушосдора Дальстроя СССР. После ликвидации Дальстроя все его промышленные и хозяйственные предприятия были переданы из МВД СССР в ведение Министерства цветной металлургии СССР. В Хандыге на базе управления «Янстроя» были созданы организации Хандыгского технического снабжения и Хандыгского продовольственного снабжения. Начальниками управления ДЭУ-6 работали А.И. Лаповок (1956 – 1957гг.) и А.Д. Мельцер (1957 – 1959гг.). 10 мая 1957 года Верховный Совет СССР принял Закон «О дальнейшем совершенствовании организации управления промышленностью и строительством», согласно которой в каждом экономическом административном регионе образовывался Совет народного хозяйства. В Якутской АССР Совет народного хозяйства был образован 1 июня 1957 году, в связи с этим управление ДЭУ-6 было передано

в ведение Якутского совнархоза. В этот период в числе передовых работников района были и работники автодорожного предприятия, выполнявшие план зимних работ в 2 – 2,5 раза. Среди них бульдозеристы Сергей Трофимович Богатко и Иван Владимирович Савочкин, автогрейдерист Алексей Васильевич Барышев, шофера на зимних грузоперевозках Петр Васильевич Журавский, Петр Николаевич Карташев, Александр Иванович Лепехин и другие. Автотракторный парк по тем временам был большой, но техника была устаревшая и изношенная. После ликвидации могучего Дальстроя поступления новой техники практически прекратились. По воспоминаниям Лаповок А.И. по окончании зимнего сезона на капитальный ремонт отправляли на заводы более пяти десятков автомашин и больше десяти тракторов. Много тракторов держали на содержании автозимников на участках вдаль от населенных пунктов, где не было даже гаражей, связи. Трасса зимника от нынешнего села Тополиное проходила 110 км по реке Делинья, а дальше по лесотундре пересекала Тамаринские озера, озеро Эманжа и вновь поднималась на взгорья северного Верхоянья. Будучи первым заместителем главы района, я не раз выезжал в конце декабря принимать автозимник. Повсеместно по горным рекам встречаются коварные подледные пустоты, множества наледей, которые к утру прихватывали колеса автомашин, по ночам надо было дежурить. В лесотундре свои сложности, там постоянно дуют ветра, заносят дорогу и утрамбовывают снег. Помню, на таком участке нас настигла пурга, и мы встречали Новый год на занесенной снегом дороге, ощущение было не из приятных, сплошное белое безмолвие. Как у Владимира Высоцкого «500 туда, 500 сюда» нет ни одного населенного пункта. Жилье было в шоферской Усть Нолучи и на озере Эманжа в метеостанции, Как пробивали автозимник можно узнать с очерка начальника зимника Николая Маслова выпущенной в районной газете «Красное знамя». «... 6 января 1957 года в 8 утра колонна бульдозеров вышла с участка Тополиного, пересекла реку Томпо и взяла направление на реку Делинья. За первый день было пройдено 30 км. Машины пришли к месту заранее подготовленной заправки точно по графику. Слесаря быстро заправили машины горючим, залили масло. Из них особенно хорошей работой выделялся В.В. Головин. На другой день при подогреве бульдозера, заправленного летним горючим, сгорела кабина. Пожар быстро потушили, и машинист повел бульдозер. Мороз никак не снижался ниже -48 градусов. Лопался лед, застывшая сталь становилась хрупкой, как чугун. Вот лопнула станина у ведущего бульдозера, на его место выходит другой бульдозер и колонна продолжает путь. Через сутки и у этого ведущего бульдозера от удара о камень лопнул пополам отвал. Ведущего заменяет новый экипаж, к оставшимся без отвалов машинам цепляют угольники. Движение продолжалось. Мысли всего коллектива колонны были подчинены одной цели – как можно в короткий срок завершить пробивку зимника. Зимние сильные морозы, и летнее горючее, которое заслал нам А.С. Волчек, усложнили работу на зимнике, но бульдозеристы А.М. Островский, А.П. Жалкин, П.Н. Луцкий, Р.Л.

Вайнаукас, А.Ю. Канус и Ф.М. Выпрецких успешно справились с поставленной задачей. Добросовестно трудятся начальники дистанций П.К. Гаврилкин и Б.Н. Неклюдов. Зимник пробит. По нему идут машины, доставляя ценные грузы Заполярья». *Источник: газета Красное знамя, 15.02.1957г., №12.*

В 1959 году ДЭУ-6 с теми же функциями было переименовано в **Хандыгскую дорожно – эксплуатационную контору (ХДЭК)**. Директорами работали Михеенков Григорий Федорович (1959-1961г.г.), А.И. Лаповок (1961-1963г.г.). В 1961 году ХДЭК было переименовано в **Хандыгское управление автомобильных дорог (ХУАД)**. В 1963 году в Магадане был образован укрупненный Северо – Восточный Совет народного хозяйства, куда вошли бывшие Якутский и Магаданский совнархозы. Дорожные предприятия, обслуживающие автодорогу Хандыга – Магадан были переданы Управлению шоссейных дорог Северо – Восточного совнархоза. Именно это Управление направило Арсланова Мавли Давидовича начальником ХУАД в Теплый Ключ, который добросовестно работал до 1966 года.

С 1966 году **Хандыгское управление автомобильных дорог (ХУАД)** и с 1972 года до 1986 года **Хандыгское эксплуатационное линейное управление автомобильных дорог (ХЭЛУАД)** находилось в составе производственного объединения «Якутзолото» и был одним из предприятий его управления «Якутдортранс». С этого времени «Якутдортранс» ПО «Якутзолото» руководило всеми дорожными предприятиями, обслуживающими автомобильные дороги к золотодобывающим районам – Верхоянскому, Усть-Янскому (Янзолото), Оймяконскому (Индибирзолото), Усть-Майскому (Джугджурзолото) и с 1975 года к поселку Нежданинское Томпонского района. Таким образом, все эти дороги стали ведомственными. В это время трасса Хандыга – граница с Магаданской областью и Делянкир – Артык – Усть-Нера – Аляскитовый, а также подъезды к золотопромышленным районам содержались за счет средств ПО «Якутзолото». Однако, средства выделенные на ремонт и содержание дорог, и автозимников использовались и на содержание социально значимых объектов – столовых, пунктов отдыха для водителей (шоферских), автозаправочных станций и на строительство социально – культурных объектов для транспортников. Такая же схема была у ПГО «Якутскгеология». В советский период не будь этой схемы отвлечения средств, хотя и в ущерб основного производства автодорожников и геологов не было бы построено автодорог, инфраструктуры и социальных объектов населенных пунктов золотодобывающих районов Якутской АССР, в том числе нашего Томпонского района. Сама республика за счет капитальных вложений не могла бы достичь тех достижений, что было достигнуто. Это было стабильное благоприятное время. В эти годы под крылом ведущих мощных производственных объединений «Якутзолото» и «Якутскгеология» республики автодорожные предприятия районов работали стабильно, своевременно открывали автозимники, вводили новые производственные и

социальные объекты в поселках автодорожников. В 1970 году в Теплом Ключе было завершено строительство электростанции. В теплом Ключе и Развилка все объекты социально-культурной сферы были построены за счет капвложений ПГО «Якутзолото». В поселках геологов Нежданинское, Хандыга в нашем районе и в поселках Югоренок, Аллах – Юнь в Усть-Майском районе за счет Аллах – Юньской геологоразведочной экспедиции ПГО «Якутскгеология». Эти годы были годами перелома наследия Дальстроя, достигнут высокий уровень в идейно - политическом воспитании трудовых коллективов, предприятия вносили значительный вклад в развитие территорий, районов. Был периодом подъема и расцвета не только производственных показателей, но и резкое улучшение социально – культурной сферы. Промышленные предприятия оказывали шефскую помощь селам, сельчанам района. Этими предприятиями руководили пионеры освоения Севера, крупные руководители автодорожной отрасли района Соколов Виталий Петрович (1966-1976г.г.), Власов Юрий Владимирович (1976-1981г.г.), Ремнев Владимир Михайлович (1981-1988г.г.), в геологии Кудрявый Юрий Александрович (1965-1988г.г.). По годовому отчету в 1977 году было закончено строительство нового моста через реку Сунтар, отремонтировано 22 деревянных моста, уложено 8 железобетонных труб, капитально реконструированы столовые в Кюбюме и Тополином, построена новая столовая в Теплом Ключе.

Это был период интенсивного строительства в связи с освоением золоторудных месторождений. Наряду с Оймяконским и Усть-Майским районами к строительству автодороги приступили и в нашем районе. В середине 70-х годов были проведены изыскательские работы по строительству Нежданинской автодороги к одноименному золоторудному месторождению. В 80-х годах на всем протяжении дороги были построены пять мостовых переходов без подъездных путей и 22 км автодороги с твердым покрытием IV категории. Для строительства автодороги и ГОКа в Нежданке было организовано Развилковское ДРСУ-6 под руководством Матыки Михаила Алексеевича и построен благоустроенный пос. Развилка со всеми социально – культурными объектами на 166 км Магаданской трассы. Михаил Алексеевич после окончания Хабаровского политехнического института инженер-дорожник начал работать в районе с 1975 года. Матыка М.А. почетный работник транспорта РФ, почетный дорожник РФ, заслуженный строитель РФ, заслуженный работник народного хозяйства РС (Я), почетный гражданин Томпонского района сейчас работает директором ООО «Дортранс». Развилковское ДРСУ- 6 обслуживало участок протяженностью 127 км Магаданской трассы, где были расположены пять мостовых переходов и 90 водопропускных труб. В 1986 году начальником ДРСУ-6 был назначен «Заслуженный строитель РФ» Шклярук Леонид Борисович, который до этого работал главным инженером Янского ДРСУ Янской базы «Якутдортранс».

В 1986 году в условиях перестройки проводимой в СССР в составе ПО «Якутзолото» было создано специализированное Управление автомобильных

дорог «Якутзолотодорстрой» (УАД ЯЗДС). В его состав вошли 4 дорожные организации Томпонского, Оймяконского и Усть – Майского районов Якутской АССР.

Тепло-Ключевское дорожное ремонтно-строительное управление №4 (ДРСУ-4) являлось структурным подразделением ГУУАД «Колыма». Базировалась в Теплом Ключе, численность работающих было чуть больше ста человек. В старейшем автодорожном предприятии работали высококвалифицированные специалисты, основной костяк коллектива состоял из трудовых династий, продолжателей добрых традиций первых автодорожников района. С 1996 по 2014 годы предприятием успешно руководил Почетный дорожник России, заслуженный работник транспорта РС (Я) Ключе Николаевич Эммануилович. Николай Эммануилович в 1980 году окончил Сибирский автомобильно – дорожный институт по специальности автомобильные дороги. Инженер-строитель начал с 1980 по 1986 годы мастером, прорабом, начальником производственно-технического отдела Хандыгского ЭЛУАДа. С 1986 по 1990 годы работал главным инженером Нерского ЭЛУАДа Оймяконского района. В 1990 году возвратился в ХЭЛУАД и работал заместителем начальника управления. В феврале 1996 года после преобразования управления в ДРСУ-4 был назначен начальником. Основной задачей предприятия было ремонт и содержание автодорог, автозимников и искусственных сооружений (мосты и водопропускные трубы) на территории Томпонского и Оймяконского районов. В его ведении находились:

- ФАД «Колыма» на участке 434 – 752 км протяженностью 318 км, где имелись 27 мостовых переходов общей протяженностью 1059,9 п.м., 310 водопропускных труб общей длиной 4077,5 п.м.

- территориальные автодороги, в том числе: - автодорога Кюбюмэ – граница Магаданской области 280 км; автодорога Томпорок – Тополиное 189 км; автодорога до п. Нежданинское 98 км; подъезд к с. Кескил 2 км; автозимник Хандыга – Джебарики-Хая 55 км; автозимник Тополиное – Усть-Нолучу 135 км. На этих дорогах имелось 60 мостовых переходов общей протяженностью 2364 п.м., 383 водопропускных труб общей длиной 4109,9 п.м.

С 1 декабря 2003 года ДРСУ-4 было переименовано в ФГУ ДЭП-133 во главе Н.Э. Ключе. Именно в это время после перестроечного периода происходит стабилизация в деятельности предприятия, увеличиваются производственные показатели, обновляется автотракторный парк. Были построены новые объекты: - мост через реки Восточная Хандыга (96п.м), Томпорок (41,3 п.м.), Долгочан (51,1п.м.), проложено много водопропускных труб новой конструкции. С Николаем Эммануиловичем, с зятем легендарного мостостроителя Герлингер Эрих Андреевичем я познакомился, будучи заместителем начальника АЮГРЭ и с тех пор наше знакомство переросло в дружбу. Он очень грамотный глубоко порядочный интеллигентный сильный руководитель всегда заботился о подчиненных.. Искренний патриот района, депутат районного Совета XXI созыва в тяжелые 90-е годы, когда на 4 года было прекращено финансирование содержания

республиканской автодороги «Яна» он на свой страх и риск помогал району отвлекая федеральные средства в содержании этой дороги. Все это с подачи некоторых завистников «доброжелателей» не могло пройти мимо федеральных служб, руководства и мне не раз приходилось доказывать его правомерные действия и защищать его. Ключе Николай Эммануилович внес большой личный вклад в развитие района. В 2008 году ему было присвоено звание Почетный гражданин Томпонского района. С 2014 года он находится на заслуженной пенсии. Коллектив предприятия славится стабильностью, где костяк, «золотой фонд» составляют преданные своему делу представители трудовых династий, чьи родоначальники семей были первыми автодорожниками района.

Сплоченный трудовой коллектив старейшего предприятия славится трудовыми семейными династиями, родоначальниками которых являются первые автодорожники района со времен начала Магаданской трассы. Десятник, мастер участка Копачев Дмитрий Семенович 1913 года рождения, работал 24 года и общий стаж 7 членов его семьи в родном предприятии составляет 136 лет. Глава семьи Зубков Леонид Яковлевич работал 40 лет водителем, стаж 5 членов семьи составляет 132 лет. Прораб, начальник ПТО Чухарев Петр Трофимович работал 36 лет, его жена заведующая детсадом Валентина Сергеевна работала 37 лет, общий стаж 5 членов семьи составляет 118 лет. Дорожный рабочий Фадеев Иван Александрович работал 21 год, его жена Елизавета Владимировна 20 лет и 4 члена их семьи, в том числе их внук Игорь Васильевич проработали в предприятии 121 год. Семья Буцкого Михаила Петровича в составе 8 человек проработали 124 лет. Семейная династия дорожников во главе семьи Могиловец Евгения Антоновича с трудовым стажем в родном предприятии 39 лет и его 5 членов имеют общий стаж 120 лет. Семья легендарного мостостроителя Герлингер Эрих Андреевича имеет общий стаж работы 100 лет. Сам Эрих Андреевич только в этом предприятии работал старшим прорабом, главным инженером 17 лет, инженер ПТО Рязкина Надежда Аркадьевна работала 28 лет. По 27 лет работали их дочь инженер ОЭА Ключе Виктория Эриховна и зять начальник ДЭП № 133 Ключе Николай Эмануилович. Сын Рязкин Виктор Эрихович работал 1 год.

От 90 до 100 лет имеют общий стаж семья техник – нормировщика, мастера Хамидуллина Хаким Набиуловича и вместе с ним 3 члена семьи, диспетчера Ключкова Сергея Петровича и его 4 члена семьи, дорожного рабочего Жирганова Сергея Ивановича и его 5 членов семьи, семья плотника Бельского Бронислава Андреевича в составе 4 человек. Стаж водителя Зеленина Ивана Егоровича составляет 37 лет, его жены кочегара 22 года и их дочери экономиста, начальника ПЭО Ларисы Ивановны составляет 31 год.

Ветеран десятник, мастер Митрохин Антон Тимофеевич 1916 года рождения работал 19 лет, сын механизатор Виктор Антонович работал 31 год. Глава семьи бетонщик Бартенев Анатолий Яковлевич работал 23 года, его жена моторист ПСХ Мария Никитична работала 27 лет, их сын машинист трактора К-71 работал 35 лет. Водитель Большедворский Михаил Яковлевич

работал 41 лет, сын его Константин Яковлевич работал бульдозеристом 24 года. Семья водителя Шестопалова Юрия Алексеевича имеет общий стаж 73 года, в том числе сам глава семейства 38 лет, жена токарь Антонина Ивановна – 30 лет, сын прораб, мастер участка Александр Юрьевич 5 лет.

Большой вклад в дорожное строительство внесли ветераны предприятия. Механизаторы Полухин Иван Петрович (за 29 лет) и за 31 год его сын Александр Иванович, водитель Сигида Георгий Петрович (32 года) и его жена Валентина Петровна (27 лет). Столяр Ильиных Николай Иванович, его жена бухгалтер Галина Андреевна работавшие по 19 лет и их сын за 35 лет водитель Игорь Николаевич. Семейные династии много лет работали в ведомственных подразделениях предприятия. Мастером ДЭС Зайчиков Игорь Павлович работал 35 лет, его жена мастером, лаборантом цеха ЖБИ Лидия Ивановна – 26 лет, их сын Сергей Игоревич машинистом ДЭС работал 9 лет, затем был избран главой Теплоключевского наслега. По 17 лет работали мастером, дорожным рабочим Баженов Аркадий Матвеевич и его жена инженер отдела кадров Нина Петровна, их сын Александр Аркадьевич 43 года работал прорабом, водителем. Семьи Варзулина Василия Васильевича, Булатова Анатолия Григорьевича, Зайнуллина Минигалим Сайтгареевича и Зайнуллина Ильдус Самигулловича имеют общий стаж работы в предприятии, каждая более 80 лет.

Более 60 лет общего стажа имеют семейные династии Ивана Михайловича Елисова, Виталия Петровича Соколова, Дмитрия Степановича Маевского.

В предприятии более три десятилетия работали водитель Коваленко Андрей Яковлевич, машинист трактора К-701 Щульга Юрий Григорьевич, заместитель главного бухгалтера Жукова Эмилия Павловна. Глава династии автодорожников Шульга Григорий Филиппович проработал 23 года. 28 лет работала Доманская Елена Васильевна, по 27 лет плотники Моисеев Петр Васильевич и Строй Виктор Михайлович, 25 лет машинистом бульдозера работал Фефелов Алексей Андреевич, 22 года плотник Ткаченко Виктор Иванович.

Многие автодорожники, профессионалы дорожного строительства были награждены многочисленными правительственными наградами и отмечены почетными званиями.

Почетные дорожники России

М.Я. Большедворский, А.М. Буцкий - фото

Почетные дорожники Якутии

Руководители дорожного предприятия

Федеральная автодорога «Колыма» Р – 504 в новом веке

Наша боль и гордость магаданская трасса статус федеральной автомобильной дороги «Колыма» получила в 1991 году. Построенная в

военное время с Хандыги в сторону Магадана, автодорога не имела продолжения в сторону г. Якутска. Зимой действовал автозимник по реке Амга, затем после строительства ЛЭП «Якутск – Хандыга» после строителей - энергетиков использовали пролаз через участок Хадьима и выходили на республиканскую автодорогу заречных районов «Уолба – Нижний Бестях».

В 2002 году, когда меня избрали главой Томпонского района, мы выделили приоритетные направления развития района. В первую очередь развитие дорожной сети, обеспечить выход к столице республики и центральные регионы России, развитие сети энергоснабжения и развитие горнодобывающей отрасли на территории района. Эти направления были включены основными в первую пятилетнюю Программу «Социально – экономического развития Томпонского района», которую в республике одними из первых среди районов защитили в Экономическом Совете при Президенте РС (Я) В.А. Штырова. После утверждения СЭР ликвидация грунтового разрыва «Уолба – Мегино - Алдан» автодороги «Колыма» была включена в Программу «Социально – экономического развития РС (Я)», затем Президент РС (Я) Штыров В.А. добился включения в федеральную программу «Дороги России».

В 2003 году Государственное унитарное предприятие автомагистральных дорог было преобразовано в **Государственное учреждение Управление автомобильной магистрали «Колыма» Росавтодора Министерства транспорта Российской Федерации** с дислокацией в селе Теплый Ключ Томпонского района. В связи с созданием Управления появилось устойчивое финансирование, планирование и защита направления работ, были выделены дополнительные штатные единицы, и теперь в управлении работало более 60 человек под руководством Борисова Анатолия Сергеевича. Полвека назад построенная дорога требовала реконструкцию автополотна, мостовых переходов и водопропускных сооружений под большегрузные машины, спрямление и расширение отдельных участков, ликвидацию опасных участков – прижимов. И в первую очередь ликвидация грунтовых разрывов. 39 км участка Уолба – Мегино-Алдан в Томпонском районе и 79 км на участке Кюбюма – Селирикан в Оймяконском районе. Все эти проблемы были головной болью на протяжении 10 лет, когда я работал первым заместителем главы района и моего соратника начальника ГУПАД «Колыма» Почетного дорожника России Борисова Анатолия Сергеевича. Мой одноклассник уроженец Красноярского края, после окончания Красноярского политехнического института по специальности автомобильные дороги - инженер путей сообщения, начал работать мастером дорожных работ в Оймяконском районе и последовательно пройдя все ступени профессионального роста, с 1991 года возглавил ГУПАД «Колыма». В 2002 году продолжил работу начальником преобразованного ГУ «Колыма» Росавтодора. Подчинение под крыло Росавтодора давала большие возможности, чем предыдущее финансирование с дорожного фонда России. И мы совместными усилиями стали добиваться решения проблем, здесь немалую роль сыграла наша совместная работа в

сложные годы 90-х, знание и понимание проблем и пути их решения и чего греха таить, нужные и хорошие знакомства, приобретенные в предыдущие годы. Борисов А.С. работал в районе до 2005 года, затем работал в Якутском представительстве НПО «Спецмост», где помог району реконструировать мостовой переход через реку Менкюле в 2007 году. Грамотная и напористая политика первого лица Республики Саха (Якутия) Президента В.А. Штырова способствовало равному и плодотворному партнерству с центром страны, включения в федеральную программу «Дороги России», по вовлечению инвестиций для реализации крупных проектов по федеральной автодороге «Колыма». Само предприятие под руководством Борисова С.А. оказывало большую помощь молодежи, выпускникам Теплоключевской школы, по договорам с предприятием отправляли на учебу и некоторые из них после окончания учебы влились в коллектив автодорожников. В ведении Управления было 1197 км автомобильных дорог от г. Якутска до границы с Магаданской областью. Дорога имела 66 мостов (3605 пог.м.), 996 водопропускных труб, в т.ч. железобетонных 417, металлических 406 и деревянных 173, общей длиной 1534 пог. метров, требующие замены. Все это надо было содержать в надлежащем состоянии. Первоочередной задачей дорожников была, есть и будет качественное содержание дорог, ремонт, сохранность дорожного имущества и обеспечение безопасности движения. Управление тесно работало с подрядно – строительными и проектными организациями, среди которых были и чисто эксплуатационные. Куда входили и наши предприятия района.

В марте 2004 года в составе Президента РС (Я) В.А. Штырова, главы Томпонского района И.С. Шадрина, руководства компании АЛРОСА, АО «Якутскэнерго», транспортной и геологической отраслей республики, также наших руководителей автодорожных предприятий района Борисова Анатолия Сергеевича и Ключе Николая Эмунуиловича был совершен автопробег по автодороге «Колыма» (Хандыга - Усть – Нера). Где по ходу маршрута были обсуждены и приняты решения по вопросам ускорения ликвидации грунтовых разрывов и опасных участков автодороги «Колыма», развития дорожной и энергетической сети, вовлечение в разработку месторождений «Нежданинское» и «Верхнее Менкече» Томпонского района.

Грунтовый разрыв «Уолба – Мегино – Алдан» протяженностью 39 км со строительством двух мостовых переходов был ликвидирован в сентябре 2005 года, что позволило соединить наш и северо – восточные районы со столицей республики, выйти на федеральную автодорогу «Лена» и через Большой Невер в центральные регионы страны, обеспечить сквозное движение Якутск – Магадан. Той осенью состоялось историческое событие, создание первой опорной сети в республике, соединившей дороги «Колыма», «Лена» и «Вилуй». При передаче республиканской автодороги Нижний Бестях - Чурапча – Ытык-Кюель – Уолба в состав ФАД «Колыма» в ведение

нашего Упрдор «Колыма, расположенной в Теплом Ключе было много суждений, толкований. Многие осуждали меня, считали, что средства будут уходить на эту бывшую республиканскую дорогу, которая не соответствовала всем параметрам автомобильной дороги. Я их где-то понимал, как говорится своя рубашка ближе к телу. Мы же руководствовались проблемой в целом республики. Этой дорогой пользуются жители Оймяконского, Томпонского, Таттинского, Чурапчинского, Мегино – Кангаласского и в зимнее время жители северо – восточных районов, она должна была служить для развития северо-восточной части республики, где сосредоточены богатые минерально-сырьевые ресурсы, обнаруженные и разведанные геологами этих районов. Это было правильное решение, передача послужило веским обоснованием для привлечения федеральных средств. Республике не под силу было содержать и главное привести эту дорогу в соответствие к нормативным требованиям, соответствовать времени и новой большегрузной автотехнике. На сегодня участок автодороги «Нижний Бестях – Чурапча» асфальтирован. В плане дальнейшего асфальтирования 160 км до Ытык – Кюеля я выходил с предложением разбить эти 160 км на участки, на территориях Чурапчинского, Таттинского и Томпонского районов. Где в первую очередь предлагал асфальтировать участки дорог, проходящие через районные центры и близлежащие к ним населенные пункты. Дорога должна служить людям, быть безопасной и комфортной, в нашем случае многонаселенные селения расположены вблизи райцентров. Жизнь больного человека зависит от своевременной медицинской помощи, В моем варианте основная часть населения районов пользовалась бы хорошей дорогой не дожидаясь прокладки всех 160 км, которая займет много времени и в большей части пройдет где не живут люди. Не говоря, когда дойдет очередь до территории Томпонского района.

Ликвидировав грунтовый разрыв Уолба – Мегино-Алдан в 2005 году, мы добились сквозного движения, но не круглогодичного сообщения. В июле 2005 года в канун российского совещания по федеральным автодорогам Якутии участок строительных работ «Уолба – Мегино-Алдан» посетил первый заместитель руководителя Росавтодора Слюняев Игорь Николаевич. Тогда, я как глава Томпонского района поставил ряд вопросов. В первую очередь строительство мостового перехода через реку Алдан. Строительство окружной дороги или асфальтирование участков ФАД «Колыма» через поселки Хандыга и Теплый Ключ согласно положения благоустройства федеральной дороги. Строительство автодороги протяженностью 113 км в обход опасных участков Желтый, Черный прижимы и «Ласточкино гнездо» с

выходом к месторождениям «Верхнее Менкече» и «Нежданинское»). Перед Правительством РС (Я) поставил вопрос строительство ответвления 4,6 км дороги к селу Мегино – Алдан. В Якутске в протокол совещания эти вопросы были включены на рассмотрение и в последующие годы были реализованы, кроме мостового перехода через р. Алдан. Ответвление к селу Мегино – Алдан было построено за счет республиканских средств в 2007 году. Мост через р. Алдан особо важный и сложный объект. С 2006 года начались обоснования, хождения по инстанциям, после многих преград и изнурительных доказательств, благодаря Президенту РС (Я) В.А. Штырову были проведены изыскания и проектирование мостового перехода через р. Алдан, который был готов в 2009 году. Было три варианта трассы. Выбранный вариант включал строительство двух мостовых переходов через р. Алдан и протоку Чынгыя. Строительство 25 км автодороги, из них 13 км выпрямление автодороги по подножью сопки с выходом на «нулевую» отметку мостового перехода на левом берегу реки, Плюс 7 км автодороги по острову и 5 км до соединения с федеральной автодорогой на правом берегу. Меня как уроженца большой реки Лена и с большим стажем председателя паводковой комиссии все три варианта не устраивали. Участок перехода моста находится в районе впадения двух больших рек Амга и Томпо, что всегда осложняет осенний ледостав и весенний ледоход и самое главное ниже по течению находится узкий и резкий поворот фарватера р. Алдан, что служило затором в 1999 и 2001 годы. Сами мостовые переходы были на опорах, два из них через 120 м для прохода судов, остальные по 85 м между опорами, что могло частокором опор повлечь образование затора непосредственно у моста. Я предлагал построить мост через р. Амга, в районе выхода коренных пород, где в местности Тэтин оба берега высокие и дальше строить дорогу вдоль ЛЭП «Якутск – Хандыга» по подножью Сайдынской сопки, где сухо и в наличии песчано – гравийный материал с выходом к р. Алдан. С высокой Сайдынской сопки через фарватер р. Алдан построить подвесной металлический мост к острову «Кыыс ытабыт», среди охотников «Шилка». И далее через не глубокую протоку (в летнее время сухое) построить каркасно – дамбовое сооружение и выйти к коренному берегу ниже р. Восточная Хандыга, затем соединить со строящейся автодорогой «Алдан» участка «Хандыга – Джебарики-Хая». Этот вариант даже в случае затора на р. Амга, наводнение не угрожало бы близлежащему селу Чымнаи Таттинского района расположенному в 110 км от будущего моста. В случае затора в районе моста на реке Алдан, близлежащий поселок Джебарики-Хая находящийся в 42 км и на высоком берегу не может быть подтоплен. Этот вариант сыграл бы большую роль в экономике и

комфортному проживанию жителей района. Дорога соединила бы Ынгинский и Мегино-Алданский наслега, где территория междуречий больших рек характерна высоким плодородием земли, благоприятна для развития сельскохозяйственной отрасли, охотничьего и рыболовного промысла и туризма. Этот вариант исключил бы заезд большегрузного транзитного автотранспорта в поселок Хандыга. При строительстве значительно уменьшается длина мостовых переходов, которая требует больших финансовых вливаний. Минус этого варианта в удлинении автодороги на 43 км вместо 25 км в отличие окончательно выбранного варианта, что и послужило причиной отклонения моего варианта. Если сопоставить строительство дополнительных 18 км новой дороги с уменьшением длины мостовых переходов, то разница затраты финансовых средств думаю, будет небольшой. Мне кажется нынешние руководители не думают на долгие годы, о благе людей и развитии территорий, их волнует цена. Этот же вариант я предложил в 2021 году, когда приезжала комиссия с г. Москвы по выбору трассы строительства железной дороги. На местности как председатель районного Совета депутатов показал места предполагаемых створов будущей трассы и мостового перехода. Членам комиссии вариант понравился, дело за специалистами. Среди них был хорошо знакомый крупный руководитель республики Дудников Александр Николаевич. С депутатом Ил Тумэн, с генеральным директором крупной компании Дудниковым А.Н. мы в 2009 году начинали строительство автодороги «Алдан» участка Хандыга – Джебарики-Хая. Это было прекрасное время, были и сложности в финансировании, но мы в одной упряжке вместе добивались финансирования. Начинали в апреле 2009 года и до марта 2012 года срока окончания моих полномочий главы района, успели построить 17 км автодороги IV категории и два мостовых перехода по 73 и 386 погонных метров.

В 2008 году был ликвидирован грунтовый разрыв Куйдусун – Селирикан в Оймяконском районе протяженностью 68 км со строительством больших мостовых переходов через горные реки Брюнгаде, Малый Артык, Эльга и Большой Селирикан с выходом на пос. Усть – Нера Оймяконского района, вместо объездной автодороги через территорию Магаданской области. Заказчиком выступал ФГУ Упродор «Колыма» с. Теплый Ключ. На мосту Малый Артык ленту разрезали Президент РС (Я) В.А. Штыров, губернатор Магаданской области Дудов Н. Н. и глава Томпонского района Шадрин И.С. Тогда с губернатором Магаданской области Дудовым Николаем Николаевичем обсудили вопросы о строительстве мостового

перехода через р. Алдан. К большому сожалению, через некоторое время наш союзник руководитель большого региона России Дудов Н.Н. и наш Президент Р.С. (Я) Штыров В.А. перешли работать на другую работу. Уверен общими усилиями тандем авторитетных сильных руководителей регионов РФ «Штыров – Дудов» смогли бы настоять и построить мостовой переход через реку Алдан.

В 2016 году была закончена реконструкция автодороги «Колыма», на опасных участках - прижимов «Желтый», «Черный» и «Ласточкино гнездо». Работы произведены на 5 млрд. рублей.

В 2022 году были закончены работы по реконструкции 30 км автодороги Сеторымского участка с ликвидацией опасного участка «Заячья петля» на сумму 4,4 млрд. рублей.

В марте 2021 года была пробурена первая скважина изысканий по проекту «Реконструкция федеральной автодороги «Колыма» со строительством мостового перехода через реку Алдан». Сроки строительства по первому проекту 2009 года были отодвинуты по причине мирового кризиса 2010 года, затем вмешались строительство моста острова Русский во Владивостоке и мостового перехода в Крыму, не малую роль сыграло и принятие решения о строительстве моста через реку Лена. Понятно в одном регионе одновременно строить два крупных мостовых переходов достаточно проблемно. С точки зрения экономики и обеспечения круглогодичным движением двух богатых полезными ископаемыми регионов страны считал и считаю стратегически важным и потому первоочередным строительство мостового перехода через Алдан, чем через Лену. Есть надежда, в титульном листе проекта термин реконструкция не означает новое строительство, а предполагает плановую работу по приведению к требуемым нормативам и оно должно финансироваться планово с федерального бюджета как участок составляющая федеральной автодороги «Колыма». Уверен, макро экономика и реалии жизни заставят построить долгожданный мост через р. Алдан в ближайшее время. И сбудется мечта нескольких поколений томпонцев и жителей северо–восточных районов республики!

Республиканская автодорога «Яна» в наши дни

77 лет назад эта автодорога строилась как стратегически важный объект, сегодня она стала еще важнее. За этот период в целом Яно – Индигирской площади, включая Томпонский, Оймяконский, Верхоянский и

Усть – Янский районы создана мощная минерально - сырьевая база. Геологами Аллах – Юньской ГРЭ на севере района открыто крупное медно–золото–вольфрамовое месторождение «Агылки», Делиньинская серебряно – полиметаллическая провинция, проявления меди, редкоземельных остро необходимых для оборонной промышленности. Геологами Янской ГРЭ разведаны крупные уникальные месторождения олова, как «Депутатское», золотоносные площади Кулара, Адычи и Кючюса. В последние годы на побережье Ледовитого океана обнаружены месторождения россыпи алмазов. Отсутствие воспроизводства минерального сырья традиционно развитых южных районов республики приведет к истощению запасов полезных ископаемых и вынудит центр развития горнодобывающей отрасли перенести на северо-восток. Создание новой экономической зоны Северо-Восточной горнорудной провинции было озвучено и внесено 25 августа 2016 года в п. Хандыга резолюции муниципального инвестиционного форума «Томпонский район. Перспектива её развития». При этом в первую очередь необходимо произвести реконструкцию республиканской автодороги «Яна» и с учетом стратегического значения дальше строить автодорогу с выходом на Ледовитый океан, на Берингов пролив, что укрепит обороноспособность нашей страны и надежное противостояние США. Даст возможность быстрого создания новой экономической зоны «Восточная рудная провинция», способствовать динамичному развитию в целом северо – востоку республики. Центром этой зоны должен стать наш Томпонский район, основными резидентами освоения должны стать наши недропользователи АО «Полиметалл», ООО «ГеоПраМайнинг», которые осваивают месторождения «Нежданинское, «Верхнее Менкече», «Прогноз», приступают к «Кючюсу», планируют освоение Агылкинского месторождения. И это будет справедливо! Именно в нашем районе в прошлом столетии наши предшественники обнаружили и разведали крупные месторождения полезных ископаемых, построили федеральную дорогу «Колыма» и республиканскую «Яна», они стояли в истоках создания промышленности на северо–востоке Республики!

В ноябре 2021 года глава РС (Я) А.С. Николаев и руководитель АО «Полиметалл» В.А. Несис подписали соглашение о реконструкции республиканской дороги «Яна». Согласно соглашения Республика должна произвести реконструкцию автодороги до села Тополиное и построить пять мостовых переходов. На этом участке республика в 2023 году построила и сдала в эксплуатацию два мостовых перехода через р. Томпорок и Менкюле, в 2024 году сдан мост «Олчан». На реконструкции автодороги, кроме

мостовиков постоянно работают автодорожные предприятия района АО «ДЭП № 135» (директор Свинобоев А.И.) и ООО «Дортранс» (директор Матыка М.А.). Со своей стороны АО «Полиметалл» в 2023 году построил автозимник продленного срока эксплуатации до месторождения «Прогноз» и далее строят до села Барылас Верхоянского района. В 2024 году приступили к строительству мостового перехода через реку Томпо длиной 498 погонных метров с грузоподъемностью 60 тонн и моста через речку Дюгандя длиной 68 пог. метров. В 2024 году по вновь построенному автозимнику с месторождения «Прогноз» было вывезено и складировано 140 тыс. тонн руды в терминал села Тополиное. После закрытия автозимника доставлены и переработаны в Нежданинской обогатительной фабрике и концентраты вывозятся за пределы республики.

Строительство автодороги «Яна» жизненно необходима для северо-восточных районов, где в последние годы отмечается резкое обмеление восточных и северных рек Якутии, что может повлечь сложные условия по доставке грузов водным транспортом и создать чрезвычайные ситуации северным районам.

АО «Дорожное эксплуатационное предприятие № 135»

История одного из старейших предприятий района АО «ДЭП № 135» началось с организации производственных дорожных участков на местных автомобильных дорогах общего пользования. Приказом № 130 от 7 июля 1965 года Управления строительства и ремонта автодорог при Совете Министров Якутской АССР была организована дистанция старшего дорожного мастера с дислокацией в п. Хандыга. Дистанции состояли на самостоятельном балансе, содержались за счет местных бюджетов и за счет ресурсов, привлекаемых по Указу Верховного Совета от 7.04.1957 года и других источников по плану, утвержденному Управлением. Дистанция имела в своем составе дорожные и мостовые дистанции и другие подразделения, и выполняли строительство, ремонт и содержание местных автомобильных дорог. По прямым договорам с предприятиями и совхозами за их счет выполняли работы по строительству и ремонту ведомственных дорог.

С 1 января 1980 года приказом «Якутавтодор» дистанция старшего мастера была реорганизована в Томпонский дорожный ремонтно – строительный участок (ДРСУ) в составе Якутского производственного управления строительства и ремонта автомобильных дорог («Якутавтодор»).

С 1986 года в Якутской АССР для строительства, ремонта и содержания ведомственных автодорог ПГО «Якутзолото», в том числе к нашему золоторудному месторождению «Нежданинское» было создано специализированное дорожное управление «Якутзолотодорстрой».

С 5 ноября 1993 года Томпонский ДРСУ реорганизован в государственное дочернее предприятие «Резерв» (ГДП «Резерв») на основании приказа управления автомобильных дорог «Якутзолотодорстрой» от 29.10.1993 года №264 и распоряжения администрации Томпонского района от 05.11.1993 года № 603.

С 23 августа 1995 года ГДП «Резерв» реорганизован в дочернее предприятие ГУП автодор «Колыма» Хандыгское дорожное ремонтно – строительное управление №7 (Хандыгское ДРСУ № 7) согласно распоряжению администрации Томпонского района от 23.08 1995 № 830. Директором был назначен Зорин Михаил Анатольевич.

Самой важной задачей Томпонского района было продолжение строительства Магаданской трассы, обеспечить наземное сообщение с населенными пунктами района и со столицей республики г. Якутск.

До ликвидации грунтового разрыва на участке «Мегино-Алдан – Уолба» были выполнены дорожные работы по строительству этой дороги:

1986 – 1991 г. г. – строительство автомобильной дороги Хандыга – Кескил, расстояние 33 км;

1991 – 1992 г. г. – строительство объездной дороги Кескил, протяженностью 3 км;

1993 – 1995 г. г. - строительство автомобильной дороги Якутск – Магадан «Колыма» участка Кескил – Мегино-Алдан (378 – 388 км);

1996 – 1997 г. г. – строительство автомобильной дороги Якутск – Магадан, участка Кескил - Мегино –Алдан (374 – 378 км);

1998 – 2000 г. г. – строительство участка Мегино-Алдан – Уолба (359 – 373 км);

2001 – 2005 г. г. в субподрядных работах автодороги «Колыма» (Якутск – Магадан) на участке км 360 – 321 по ликвидации грунтового разрыва участка

«Уолба – Мегино-Алдан» (39 км автодороги IV категории и три мостовых перехода);

2006 – 2007 г. г. – строительство автодороги Якутск – Магадан «Колыма», участок км 844 – 847,5;

2008г. – строительство автодорога Якутск – Магадан «Колыма», участок км 868 – 885-й .

В 2000 году за короткий срок коллектив предприятия произвела берегоукрепительные работы, отсыпала дамбу в селе Кескил, что не допустило выхода ледяных полей и масштабных разрушений в 2001 году, когда в аналогичном селе Бордой все строения льдами были полностью снесены в Алдан.

В 2003 году предприятие выполнило большой объем работ по отсыпке площадок под стадион, гостиницу и под другие объекты в период подготовки к третьим спортивным Играм народов Якутии в Хандыге. Произвела отсыпку площадки под строительство православной церкви.

Одним из видов деятельности являлись, и являются грузоперевозки на теплоходе-буксире «Дорожник», который работала как паромная переправа через реку Алдан, осуществляя бесперебойную связь с г. Якутском.

С 11 августа 2003 года Хандыгское ДРСУ № 7 переименовано в Федеральное государственное унитарное дорожное эксплуатационное предприятие № 135, согласно распоряжению Министерства транспорта РФ от 24.07.2003 года № ИС – 642 и распоряжению Министерства имущественных отношений РФ от 07.07.2003 года № 3025 – р.

С 5 мая 2010 года ФГУ «ДЭП № 135» реорганизовано путем преобразования в Открытое акционерное общество «Дорожное эксплуатационное предприятие № 135» (ОАО «ДЭП № 135»), согласно распоряжению Территориального управления Федерального агентства по управлению государственным имуществом в Республике Саха (Якутия) от 28.12.2009 года № 01-03/138. С 1999 года директором предприятия работал выпускник Хандыгской средней школы Валеев Сергей Николаевич, окончивший в 1985 году Хабаровский политехнический. Большой трудовой вклад в строительство автодорог внесли машинисты Тагильцев Андрей Николаевич, Агапкин Александр Николаевич, Рябоконт Павел Николаевич,

водители большегрузных машин Лысянский Сергей Владимирович, Персикин Максим Юрьевич. Машинист бульдозера Суворов Игорь Николаевич. Трудовые династии, отец Валентин Александрович и сын Александр Валентинович Кисляковы, братья Петр Вячеславович и Владимир Вячеславович Артемьевы.

Распоряжением Правительства РФ от 1 июля 2013 года № 1111-р был утвержден План приватизации федерального имущества на 2014 – 2016 годы, в том числе открытое акционерное общество «ДЭП № 135. Руководство района обеспокоенное таким решением в целях сохранения старейшего предприятия района предприняло меры. Весной 2015 года Федерация Независимых Профсоюзов России (ФНПР) проводила автопробег по маршруту Москва – Магадан посвященную к 70-летию Победы. 7 апреля я, председатель Томпонского районного Совета депутатов при личной встрече с председателем ФНПР Шмаковым Михаилом Владимировичем и с председателем Федерации профсоюзов РС (Я) Дегтяревым Николаем Николаевичем попросил содействия в сохранении предприятия и вручил письмо о исключении Предприятия из Плана приватизации, недопущения продажи частным лицам. 13 апреля 2015 года председатель Федерации НПР Шмаков М.В. лично вручил письмо Президенту Российской Федерации В.В. Путину. Президентом Путиным В.В. было дано поручение министру Министерства транспорта РФ М.Ю. Соколову - рассмотреть и доложить. Копию документа с резолюцией В.В. Путина, как судьбоносный для предприятия и в не меньшей мере для района я храню в личном архиве. Со вновь назначенным министром Соколовым мы познакомились в июле 2012 года, когда на пароме «Дорожник» с Президентом РС (Я) Е.А. Борисовым обсуждали вопрос строительства моста и облетели магаданскую трассу. Тогда Максим Юрьевич понравился мне простотой общения, деловым подходом к проблемам региона и мы расстались тепло. В конце апреля 2015 года он позвонил мне выяснить ситуацию и наши предложения. Я предложил путем передачи в республику пакета акций и активов ОАО «ДЭП № 135», передать предприятие в собственность республики. 8 мая 2015 года в Правительство РС (Я) и мой адрес поступило письмо от Министерства транспорта РФ. Где сообщалось, в случае согласия Правительства Республики Саха (Якутия) о принятии предприятия в собственность республики, министерство просит содействия в осуществлении процедуры передачи акций ОАО ДЭП № 135. В свою очередь Росавтодор выйдет с

ходатайством в Правительство РФ об исключении предприятия из Плана приватизации Правительства РФ и передачи в собственность республики. За свой поступок, без согласования с Правительством республики окольными путями выйти на Президента РФ я имел порицание, но мне было не впервой, главное сохранили предприятие и трудовой коллектив.

Согласно распоряжению от 17.07.2015 года № 04/115-р и приказа от 05.08 2018 года № 101 – А с 5 августа 2015 года ОАО «ДЭП №135» было переименовано в акционерное общество «Дорожное эксплуатационное предприятие № 135» (АО «ДЭП № 135»). В 2016 году компания АО «РИК» РС (Я) выкупила 100% акций АО «ДЭП №135» и стала учредителем. 19 февраля 2019 года генеральным директором АО «ДЭП – 135» был назначен молодой энергичный перспективный руководитель Свинобоев Александр Иннокентьевич. С приходом руководителя новой формации наладилось партнерство и деловые отношения с заказчиками, наладилась работа с кадрами, улучшение условий их труда. Было построено административное здание, открыто общежитие и столовая для приезжих сезонных работников в производственной зоне предприятия на 6 км федеральной автодороги «Колыма». Помимо основной деятельности как содержание, ремонт и строительство новых автомагистралей появились новые направления, расширились объемы и география выполняемых работ. На территории п. Нижний Бестях был построен прирельсовый нефтебазовый комплекс. С 2019 года произведен ремонт автодороги «Колыма» на высокогорном участке 831 – 845 км, были оказаны целевые услуги по установке барьерного ограждения на различных участках автодороги «Колыма». В 2021 году произведен ремонт на участке км 868 – 879, ремонт региональной автодороги «Оймякон» км72 – 77. Большой объем работ произведен по реконструкции автодороги «Колыма» на участке «Заячья Петля», по ремонтным работам автодороги «Колыма» протяженностью 10 км на участке км 679 – 689 и на участке км 792 - -807 протяженностью 15 км. После ремонта на участке км 0 – 11 ведена в эксплуатацию республиканская автодорога «Алдан». Произведен ремонт подъездной дороги к селу Мегино – Алдан. Ремонт автодороги Крест – Хальджай, Арыы – Толон – Ударник со строительством 50 метрового мостового перехода через ручей Улукучу. Были проведены работы по обустройству автодороги «Яна» и обеспечение видимости до села Тополиное. В 2022 году построен и сдан вне очереди с хорошим качеством в эксплуатацию современная АЗС в п. Хандыга. В рамках

содержания федеральной автодороги «Колыма» предприятие занимается обеспечением и содержанием переправы через реку Алдан и осуществляет в летнее время грузопассажирские перевозки на пароме, оказывает услуги автотранспортных перевозок по району и за его пределами. В 2023 году произведен капитальный ремонтных работ автодороги Р – 504 «Колыма» на участке км 792 – км 807 в Оймяконском районе.

Успешная работа обновленного дружного коллектива АО «ДЭП – 135» под руководством Александра Иннокентьевича вывело предприятие в одну из ведущих дорожных предприятий республики, полностью обновлен устаревший автотракторный парк, закуплена современная модернизированная техника. За короткий период деятельности уплачена просроченная задолженность по всем видам и уровням налогов, что способствует участвовать и выигрывать в тендерах республиканского и федерального уровня. Сегодня предприятие в районе является одним из лучших налогоплательщиков и оказывает району большую помощь автотракторной техникой и в виде спонсорской помощи в районных мероприятиях, является меценатом приюта «Светлячок». Директор АО «ДЭП – 135» Свинобоев А.И. как известный спортсмен и руководитель предприятия уделяет большое внимание подрастающему поколению, пропаганде здорового образа жизни и подготовке специалистов, ежегодно десятки студентов горно – геологического техникума проходят производственную практику на дорожных работах и многие остаются работать постоянно в предприятии. Коллектив предприятия насчитывает более 80 постоянно работающих и до 200 человек на сезонных работах. В предприятии основной костяк составляют специалисты высокого класса, проработавшие в дорожном хозяйстве не один десяток лет, передающие свой опыт молодым. Среди них преданная своему делу «Заслуженный работник транспорта РС (Я)» главный бухгалтер Сыромятникова Людмила Дмитриевна. Ветераны отрасли, Почетные работники дорожного хозяйства РС (Я) заместитель генерального директора Николаев Артем Егорович, главный инженер Ерохин Александр Александрович, машинист погрузчика Тагильцев Николай Николаевич и Ефимов Николай Будимирович. Своим трудом заслужили почтение и уважение бухгалтер Смельцова Наталья Николаевна, инженер Романова Татьяна Ивановна, машинист экскаватора Степанов Николай Анатольевич и многие другие.

Сплоченный коллектив никогда не остается в стороне и в радости и в беде родного района. Всегда рядом со своими земляками и успешно работают во время стихийных бедствий и аварий. Много единиц техники были брошены на помощь родному поселку Хандыга во время тушения лесного пожара летом 2021 года. Тогда из-за сильного порывистого ветра преодолев более 5 км за считанное время, кромка лесного пожара подошла на 200 метров к первым строениям поселка. Благодаря сплоченности трудовых коллективов поселка, организованному мощному отпору удалось избежать страшной трагедии. Многие работники предприятия АО «ДЭП – 135» самоотверженно, круглосуточно боролись с огнем. Многие из них были удостоены наград, в том числе семь работников предприятия знаком республики «Участник тушения лесных пожаров в 2021 году». Среди них главный инженер А.А. Ерохин, главный механик В.П. Жегусов, водитель И.И. Дордин, машинист погрузчика Н.Н. Тагильцев, машинист автогрейдера Н.Б. Ефимов и другие сезонные работники.

В 2023 году приобретен асфальто-бетонный завод и был запущен для ямочного ремонта асфальтированной дороги п. Хандыга.

В 2024 году трудовой коллектив АО «ДЭП – 135» производит большой объем работ:

- содержание 91,8 км федеральной автодороги Р – 504 «Колыма» Якутск – Магадан на участке км 363 + 200 – км 455 + 000 в Томпонском районе;
- содержание 186 км, капитальный ремонт, укладка водопропускных труб на участках республиканской автодороги «Яна».
- содержание 107 км республиканской автодороги «Алдан» с «417 км ФАД Колыма – Джебарики-Хая – Охотский Перевоз»;
- производит ремонтные работы на федеральной автодороге «Колыма» на участке км 792 – км 807 в Томпонском районе;
- производит ямочный ремонт асфальта улицы п. Хандыга.

У предприятия впереди большая перспектива. Пожелаем трудовому коллективу АО «ДЭП – 135» сплоченности, дальнейших успехов и достижений в работе!