

История изысканий и строительства Магаданской трассы на участке

«Хандыга – Кадыкчан».

Изыскатели, как и геологи – люди одержимые. Они не жалуются на судьбу, а стремятся быть первыми, по неизведанным тропам изведать неизвестное и забить первыми колышек под будущий объект, поселок, город. К такой плеяде людей относится Михаил Константинович Карпов – руководитель изыскательских работ и строительства Магаданской трассы, основатель поселка Хандыга районного центра Томпонского района.



Уроженец г. Иркутска Карпов 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 Магадана и их строительством.

10 октября 1938 года его вызвал начальник Управления дорожного строительства в пос. Ягодный, где присутствовали начальник изыскательского отдела Жуков Николай Дмитриевич и сам начальник «Дальстроя» СССР Павлов Крап Александрович. На этом совещании Карпову было поручено обдумать маршрут от устья реки Нера к селу Крест – Хальджай на реке Алдан.

Справка. До 1953 года территория нынешнего Томпонского района входила в состав двух районов. Томпонский район (горная часть нынешней территории) с центром село Томпо был образован 20 мая 1931 года, в составе пяти кочевых общин оленеводов – эвенов. Остальные наслега, расположенные по долине реки Алдан, в том числе село Крест – Хальджай и Ынгинский наслег входили в состав Таттинского района. Возникшие в канун войны населенные пункты Хандыга, Теплый Ключ и Джебарики – Хая входили территориально в состав Ынгинского наслега и его сельского Совета. Партийные и комсомольские организации подчинялись Таттинскому РК ВКП и ВЛКСМ, а в административном отношении все предприятия и учреждения подчинялись Управлению «Дальстрой» НКВД СССР Магаданской области.

В неизведанный трудный маршрут Михаил Константинович пригласил своего друга, грамотного специалиста Бориса Ивановича Треумова. 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. Изыскания проводили от устья реки Нера по долинам рек Верхоянских гор: - рек Эльги, Мальтеркан Оймяконского района, рекам Томпо, Хунхада Томпонского района и по долинной части реки Алдан до села Крест – Хальджай Таттинского района. 4 января 1939 года дошли до районного центра Томпонского района села Томпо. При этом на всем пути следования не встретилось ни одного человеческого жилья, населенных пунктов. 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. В поселок Ягодный дошли 3 апреля 1939 года,

через 164 суток с начала похода. К этому времени у него родилась дочь Оля, которая росла и училась в средней школе в Хандыге. После камеральных работ Карпов с Треумовым забраковали пройденный маршрут в связи с наличием больших наледей и сложностей для строительства дороги, отсутствием населенных пунктов и предложили руководству «Дальстроя» вопрос о целесообразности выхода к реке Алдан через Оймякон.

Из воспоминаний Карпова:- « я умею разговаривать на якутском языке, этому научился у каюров, когда ездил на оленях 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». Думаю, в беседах жители Крест – Хальджая 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 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 зачинатель и классик якутской художественной литературы Алексей Елисеевич Кулаковский. В 1922 году он с местным зажиточным жителем Тарабукиным Евсей Васильевичем открыли школу в Сасыльском наслеге нашего района. Кулаковский А.Е. первым в своем стихотворении «Орус бэлэхтэрэ» («Подарки реки») написал о реке Хандыга, по долине которой проходила тропа.

В конце мая 1939 года Карпов М.К. был вызван в Магадан к начальнику «Дальстроя» и назначен начальником экспедиции по проведению изысканий для строительства автодороги от реки Алдан до села Оймякон. Состав экспедиции комплектовался в г. Москве, а ему приказано было через г. Владивосток прибыть в г. 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 г. Якутск, а оттуда на пароходе в село Крест – Хальджай. Задачей экспедиции было в сжатые сроки произвести изыскания для строительства автодороги от села Крест – Хальджай до села Оймякон. Маршрут составлял более 600 км и проходил через хребты Сэттэ Дабан (с якутского семь перевалов), Скалистый, Сунтар – Хаята 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 вьючного снаряжения в Таттинском районе. 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 – Томпо, Хандыга, Тыры. Река Томпо исключалась как забракованная. Оставались две системы – Хандыга и Тыры, значительная часть которых были известны прежними маршрутами со стороны Оймякона 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 в устьевой части горной реки Томпо. По техническим условиям при строительстве дорог допускаются определенные уклоны, которые можно добиться, только проходя долинами рек, постепенно поднимаясь на возвышенные места (перевалы), а пробивать туннели в горах в условиях многолетней мерзлоты было сложно, требовало огромных финансовых и технических средств, и не было практики. Долина реки Тыры необоснованно увеличивало расстояние, строительство дороги усложнялось на некоторых участках, где были каньоны. Выход в районе реки Хандыга был привлекателен приближением трассы к проявлениям каменного угля по реке Хандыга обнаруженные геологами «Дальстроя». После тщательного анализа и сопоставления «за» и «против» Карповым М.К. и Леоновым Н.Д. был выбран маршрут – идти вдоль долины рек Хандыга и

Сеторым с выходом на водораздел рек Алдан и Индигирка. Это было не согласованное с Главком ответственное решение, как говорится на свой страх и риск. При этом если начинать с устья реки Хандыга отпадали лишние 75 км от села Крест – Хальджай и главное переход через буйную горную реку Томпо. Поэтому Карпов отправив партии на полевые работы, отправился на подвернувшемся пароходе, в те годы редкая удача, в село Охотский Перевоз с целью ознакомиться с правым берегом р. 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 Дементьев Н.В. с решением Главка – экспедиции в полном составе зимовать в селе и ранней весной 1940 года продолжить изыскания, при этом экспедиция передается 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 обеспечены кормом на зиму. 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 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. Охотский Перевоз – старейший населенный пункт был хорошо известен русским казакам – землепроходцам с XVII века. Через Охотский Перевоз русские казаки вышли на Охотское море. Был одним из основных станков на Охотском тракте, в народе именуемый «Екатерининский» со времен 1-й и 2-й Камчатских экспедиций (1725 – 1729,

1733 – 1742 г.г.) Витуса Беринга и Чирикова А.И. В 1906 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, на территории нынешнего Усть – Майского района. Село находится на живописном берегу реки Алдан в 115 км выше по течению от п. Хандыга.

В Охотском Перевозе Михаил Константинович открыл счет в банке, заключил договор, 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 выдает 120 саней с упряжью, и до открытия санной дороги с села Крест – Хальджая отпускает зимнюю одежду и продукты на три месяца всему составу экспедиции. Карпов получив груз, сразу отправил катер, так как по рассказам местных 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 200 км предстоял нелегкий и непредсказуемый, по реке уже шла шуга. На вторые сутки, обследовав устье реки Хандыга, он на ночь пристал у безымянного ручья, ныне Больничного. 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 р. 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 (Сайдынская гора – водораздел междуречья рек Алдан и Амга), что лежит у устья реки Хандыга самое подходящее, лучшего места для моста и не надо». 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 огромными деньгами, благополучно заночевал в устье ручья. Рано утром проснулся с твердым решением начать нулевой пикет с места своей ночевки. На месте слияния рек, как и предупреждали местные, ему пришлось обойти замерший участок реки Алдан выше устья реки Томпо, где ещё не было ледостава. Он был благодарен якутам за предупреждение, позднее отправленный катер с грузом мог остаться на зимовку на этом участке. По его прибытию в Крест – Хальджай сразу приступили к переправе 120 лошадей на левый берег р. Алдан, а затем успешно без потерь перегнали за 200 км в Охотский Перевоз. В середине декабря 1939 года первая группа изыскателей с палатками вышла к устью ручья Больничный. 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 загруженный 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 пол будущий поселок, а не на основании документов оформленных чиновниками в тиши кабинета. Страшно представить, сколько трудностей и лишений пережили люди, живя в палатках и работая в неосвоенной местности в лютые морозы и сколько радости и ликования было в день появления этой вывески. Это могут знать и понять только первопроходцы и первооткрыватели! В первую зиму многие работники экспедиции из-за отсутствия овощей, витаминов заболели коварной болезнью на севере –

цингой. В связи с этим летом 1940 года с разрешения Ынгинского сельского Совета работники дорожно – изыскательской экспедиции впервые на северо – востоке Якутии, в зоне рискованного земледелия посадили картофель на острове Утиный, ныне Бордой. С той поры началось сельскохозяйственное освоение островов Утиный и Бердигестях, а также местности Былахы. В связи с этим, решением исполкома Таттинского райсовета в 1942 году 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. 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 совхоз «Алданский», с 1954 года находился в ведении Якутского совнархоза. Впоследствии многие знатные овощеводы республики жили и работали в нашем районе и своим трудом доказали, даже в зоне рискованного земледелия можно выращивать теплолюбивые овощные культуры. В 1976 году, когда я впервые приехал в Хандыгу на производственную практику был удивлен множеством теплиц под стеклом. И мы должны быть благодарными изыскателям за внедрение этой отрасли на севере – востоке Якутии.

Справка. Название пристани дано по названию реки Хандыга, тогда ещё без приставки Восточная. Правый приток реки Алдан горная река Восточная Хандыга протяженностью около 250 км впадает в Алдан в 14 км выше по течению от районного центра Хандыга Томпонского района. Магаданская трасса была проложена по долине этой реки до сворота на долину реки Сеторым с некоторыми отклонениями на перевальных участках Верхоянских гор. Сложность установления первоначальных названий местности, рек по нашему району вызвано расселением нескольких народов с абсолютно несхожим языком – эвенов, якутов, славян и других. Не

исключено искажение при транскрипции, при записи в документах или при нанесении на карту. Особенно этим грешат первопроходцы – изыскатели, топографы, и наш брат геологи. 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. Как охотник, знающий какое значение в жизни таежника, живущего охотой, занимал лось, нам северянам объяснять не надо. Тем более равнинная часть долины реки Восточная Хандыга богата кормовой базой для лосей, да и впадение реки 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 представители других народов, но я как якут и геолог придерживаюсь третьей версии, более романтической. Есть фонетическое сходство якутской фразы «хан тыгар», что в дословном переводе на русский звучит «кровь струится». Этой фразе есть объяснение – красочное явление, созданное самой природой – матушкой, происхождение которой связано с геологией! Такое явление я не раз замечал, сплавляясь по рекам, особенно в осеннюю пору. В эту пору до голубизны чистые воды реки со стремительным течением и при косых лучах солнца на рассвете или на закате освещают струи воды на перекатах сложенные валунами песчаников с включениями пирита, халькопирита, окиси железа ржавой окраски, которые создают впечатление что, струится кровь. Представляю как мой предок саха, придя на эти земли и увидев это удивительное явление, воскликнул «хан тыгар!». Хотя о вкусах не спорят, тем более наука топонимика дама капризная, как и геология! Словосочетание «хан тыгар» при транскрипции или упрощения при выговоре названия, словосочетание могло стать словом Хандыга. Хотя о вкусах не спорят, тем более наука топонимика дама таинственная и капризная, как и геология!

Меня сильно возмущает, когда в угоду политических или других мотивов меняют названия местности, предприятий. Тем самым забывается истинная история территорий, зачеркивается период веками прожитый предшествующими поколениями, нашими предками, предается забвению достижения и заслуги трудовых коллективов и личностей. Так произошло с названием протоки, которая протекает и впадает под поселком Хандыга. Первоначальное ее название была Корельской, в народе названная и занесенная в лоцию реки Алдан в честь техника Корельского, который в 5 км от пристани Хандыга в 1940 году создал гидропост для наблюдения за уровнем воды. Здесь же

заготавливали рыбу для строителей Магаданской трассы. По истечении времени протока Корельского стала называться Корейской. Скорей всего здесь сыграла роль народная атмология, когда жители упрощают названия, для удобства выговора. Только обидно, с какого боку корейцы, многие из которых в 1945 году воевали в рядах японской армии против нашей страны и после пленения жили в Якутии, особенно в 50-х годах. Наше поколение хорошо их помнит. Первый техник гидролог Корельский своим трудом внес свой весомый вклад в строительство Магаданской трассы. В советский период массовым переименованием населенных пунктов по идеологическим мотивам занимались партийные органы. В нашем районе село Ударник было переименовано вместо исторического названия Ёген, Кэскил вместо Маена и другие. Историческое название села Оттос Ынгинского наслега переименовали в Старые Сайды, даже не посмотрели на смысл, на словосочетание с русского «старое развитие». Как развитие может быть старым? Остров Утиный, ныне Бордой занесен на топографической карте как Утиный и это подтверждается при перелете множества уток весной и размножением их летом. Название острова и села Бордой появилось в честь актрисы сыгравшей главную роль в французской пьесе «Бордо» и впоследствии как заключенная этапом была доставлена с Ленинграда в женский лагерь остров Утиный. Названное народом название, хоть и

заклученными должно жить, тем более островов, где обитают утки множество. К большому сожалению, село Бордой было полностью снесено в реку Алдан страшным наводнение 2001 года. В перестроечный период переименованием известных на всю страну предприятий, со славной трудовой историей нескольких поколений трудовых коллективов увлеклись назначенные в одночасье молодые руководители не работавшие, как говорится «на земле», не прошедшие свой трудовой путь с коллективом предприятия. Все это ведет к забвению истории, памяти славных трудовых коллективов, и о каком патриотизме можно спрашивать у подрастающего поколения.

Уважаемый читатель я извиняюсь за некоторое отклонение, наболело! К концу мая 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 и решения дальнейшей судьбы Алданской 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 Таттинского (ныне Томпонского) района Якутской АССР. В этом же приказе Карпов М.К. был назначен начальником вновь созданного управления. Чернышев В.В. поставил Карпову конкретную задачу – в течение двух лет обеспечить автопоезд от реки Алдан, а вернее, с пристани Хандыга до села Оймякон. 3 февраля 1941 года Карпов М.К. по распоряжению Чернышева В.В. 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 ГУЛАГа. Летом и осенью 1941 года в Хандыгу были доставлены около пяти тысяч заключенных. Маршрут 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 прорабств строили автодорогу в обе стороны, до стыковки построенных участков. В наиболее благоприятных местах и важных с точки зрения строительства дороги создавались базовые центры нескольких строительных участков дороги. Следующим после Хандыги в 76 км, центром строительства автодороги был поселок Теплый Ключ, первый колышек которого был вбит 12 октября 1941 года. Далее, по маршруту до современного поселка Развилка в 93 км от Теплого Ключа были расположены 18 лагерей заключенных в составе шести прорабств. Легендарный мостостроитель Эрих Андреевич Герлингер был узником ГУЛАГа, после реабилитации остался работать вольнонаемным мостостроителем. И вот что он написал 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 г.г. 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 автопроезд 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». По проекту Герлингер Э.А. деревянные мосты были построены без гвоздя и железных стяжек, многие из которых простояли и эксплуатировались более пятидесяти лет. На строительстве дороги Хандыга – Кадыгчан работали: в 1941 г. – 4712 человек, 1942 г. – 7587 человек, 1943 г. – 2973 человека, из них 1697 – контрреволюционеры (газета Томпонский вестник, 20 октября 2012 г., № 126). Строительство этой дороги было завершено за 23 месяца в августе 1943 года, в районе Верхоянского перевала был дан автопроезд протяженностью 732 км. В 1943 году Алданское управление дорожного строительства Дальстроя НКВД СССР и подведомственные предприятия переехали из Хандыги в село Адыгалах в Магаданскую область.



Открытие в п. Хандыга сквера имени М.К.Карпова. На снимке уроженец п. Хандыга второй Президент Республики Саха (Якутия) Вячеслав Анатольевич Штыров с двумя внучатыми племянниками Карпова М. К. и краевед района, Почетный гражданин п. Хандыга Тарабукин Роман Романович.

Наряду с Магаданской трассой в Томпонском районе был построен аэродром воздушной трассы «Аляска - Сибирь». Всего на трассе «Красноярск – Уэлькаль» было построено и оборудовано 26 аэродромов, в том числе Теплый Ключ. Первоначально взлетно – посадочная полоса была подготовлена в 4 км от Хандыги, переданная в эксплуатацию в ноябре 1942 года. Весной 1943 года полоса на болотистом месте провалилась и летом 1943 года стали строить в районе Теплого Ключа. Первые самолеты на новом аэродроме стали принимать с 1 ноября 1943 года. Всего с 1942 по 1945 год было перегнано 8094 самолетов США.

Эти две трассы, наземная и воздушная внесли огромный вклад в Победу в Великой Отечественной войне. Руководство нашей страны в канун войны решило судьбоносную стратегическую задачу для нашей страны:

- освоение новых территорий богатых полезными ископаемыми на северо – востоке страны, увеличить объем их добычи. Только в 1940 году на приисках «Дальстроя» было добыто 92 тонны золота, из них 70% на Колыме;
- выйти на Охотское море, соединить Магадан и колымские районы через Якутию с «материком», тем самым обеспечить выход с золотоносной Колымы не только через морской путь, но и по независимому пути, проходящего непосредственно по территории страны;
- на случай нападения милитаристской Японии на нашу страну СССР, обеспечить переброску воинских частей, военной техники и вооружения наземным транспортом.

В 1948 году в Хандыге было создано дорожно – строительное управление «Янстрой» Дальстроя НКВД СССР для строительства автомобильной дороги Хандыга - Эге – Хая в Верхоянском районе. С 1949 по 1955 годы управлением «Янстрой» были произведены работы по реконструкции дороги Хандыга - Томпорок протяженностью 100 км и построено 190 км автопроезда в направлении Томпорок – Эге-Хая. В

настоящее время эксплуатируется дорога твердого покрытия (гравийная) от сотого километра Магаданской трассы до села Тополиное протяженностью 194 км, а далее дорога Тополиное – Батагай эксплуатируется только в зимнее время в течение четырех месяцев.

В 1941- 1955 г.г. строительством, эксплуатацией и содержанием автомобильных дорог занимались сами дорожно – строительные учреждения Дальстроя НКВД (с 1946г. МВД) СССР. В мае 1955 года был ликвидирован Дальстрой и все его промышленные и хозяйственные предприятия были переданы из МВД СССР в ведение Министерства цветной металлургии СССР. В июне 1957г. дорожно –эксплуатационное управление – 6 расположенное в с. Теплый Ключ было передано в ведение Якутского совнархоза. В 1963 году перешло под управление «Якутдортранс» производственного объединения «Якутзолото». В 1991 году Магаданская трасса получила статус Федеральная автомобильная дорога «Колыма».

В 2002 году, когда меня избрали главой Томпонского района, имея опыт работы в горно – геологической отрасли я и моя команда выделили приоритетные направления развития района. В первую очередь развитие дорожной сети, централизованного энергоснабжения и горнодобывающей отрасли на территории района. Грамотная, последовательная и напористая политика Президента РС (Я) Штырова В.А. способствовало равному и плодотворному партнерству с центром страны, вовлечению субсидий и инвестиций для реализации крупных проектов в республике, в том числе в Томпонском районе.

В 2005 году был ликвидирован грунтовый разрыв протяженностью 40 км с тремя мостами на участке Уолба – Мегино-Алдан Томпонского района, что позволило соединить северо – восточные районы со столицей республики, обеспечить сквозное движение на восток Якутск – Магадан с выходом на Охотское море, выйти через Большой Невер в центральные регионы страны.

В 2008 году был ликвидирован грунтовый разрыв на участке Оймяконского района протяженностью 68 км со строительством трех больших мостовых переходов с выходом на пос. Усть – Нера, вместо объездной автодороги через п. Артык.

В 2016 году была закончена реконструкция опасных участков прижимов «Желтый» и «Черный» федеральной автодороги «Колыма» на сумму 5 млрд. рублей. С 2020 года проводится реконструкция автодороги Сеторымского участка 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». Первый проект был готов в 2009 году, но из-за мирового кризиса 2010 года не был реализован. Уверен, со временем сбудется мечта первых изыскателей, автодорожников, нескольких поколений жителей северо – восточных районов Республики Саха (Якутия)!

Карпов Михаил Константинович первопроходец, всю свою жизнь посвятил строительству автодорог, внес неоценимый вклад в освоении территорий северо – востока Советского Союза. Его именем, основателя п. Хандыга названа одна из улиц и сквер районного центра Томпонского района.



В 2016 году на нулевой отметке трассы, на живописном берегу р. Алдан установлен памятник строителям героической Магаданской трассы. Стратегически важная федеральная автодорога «Колыма» в памяти народной останется Магаданской трассой, а её изыскатели и строители - автодорожники героями своего времени, вложившие своим трудом непосредственный вклад в Победу в Великой Отечественной войне!

Шадрин И.С. Почетный гражданин Томпонского района.