

Томпонский район и река Алдан.



Томпонский район занимает обширную территорию – 135,8 тыс. кв. км в горно-таежной части Северо-Востока Республики Саха (Якутия). Граничит с Усть-Майским, Таттинским, Усть-Алданским, Кобяйским, Верхоянским, Момским и Оймяконским районами. Река Алдан общей протяженностью 2273 километров, по территории Томпонского района протекает в пределах 250 километров. Свои воды река Алдан несет по территории района с южной границы строго на север, в этой части левый берег высокий водораздельный с рекой Амга, долина русла с небольшими островами. В районе п. Хандыга резко поворачивает в широтном направлении и здесь долина расширяется, имеет широкие протоки и большие острова. Острова, заросшие смешанным лесом, дно и косы реки сложены аллювиальными отложениями галечника и валунов, очень редко встречаются песчаные косы. Её правые притоки Белая, Сугджу, Тыры, Восточная Хандыга, Томпо, Западная Хандыга, Барайы берут свое начало в отрогах Верхоянских гор и обеспечивают постоянный сток воды. Левые притоки Куолума, Ноху и Амга протекают по равнинной части северной оконечности Алданского плоскогорья. Судоходным из притоков на 450 км

является только река Амга, остальные пригодны для подвесных маломерных судов. Река Алдан благодаря геоморфологическим особенностям бассейна и рельефа характерна сильным течением и является одной из полноводных рек Якутии и Сибири. Река имеет большое хозяйственное значение как одна из основных транспортных магистралей района и в целом республики. Главнейшим из притоков р. Алдан протяженностью около 600 км и экономической значимости является река Томпо. Название реки происходит с эвенского слова «томка», означающее «сухожилие».

Начало жизни человека в долине реки Алдан.

Народ саха в Якутию пришел в бронзовый век, о чем свидетельствуют наскальные рисунки на берегах реки Лена, Алдан, Амга, Олекма, Токко. Известно, что уже в XVI веке в бассейне реки Алдан жили якуты. Край богатый живностью и рыбой, позволял заниматься охотничьим и рыболовным промыслами, хорошая кормовая база позволяло разведение крупного рогатого скота и лошадей, наличие руды заниматься изготовлением изделий из железа. Эвены Томпо и Верхоянья с древних пор занимались оленеводством и охотничьим промыслом. Различные местности современного Сасыльского наслега района упоминаются в донесениях русских казаков ещё в 1638 году, когда атаман Иван Галкин со своими казаками в устье реки Томпо вступил в сражение с местными жителями во главе с князьями Баягантайской волости и, одержав победу, впервые собрал с них ясак пушниной. Современная территория Томпонского района сформирована из земель, отошедших от Баягантайского улуса (в 1931г.), Таттинского (в 1953г.) района Якутской АССР. На сегодня в район состоит из девяти муниципальных образований, где

проживает 12583 человек. Семь из них расположены вдоль реки Алдан, начиная с юга: - Охотский Перевоз МО «Охотперевозовский» (132 чел.); МО «поселок Джебарики-Хая» (1085 чел.); села Новый и Старый Сайды МО «Ынгинский» (390 чел.); МО «поселок городского типа Хандыга» (6164 чел.); село Кескил МО «Сасыльский» (550 чел.); село Мегино-Алдан МО «Мегиноалданский» (876 чел.); села Крест-Хальджай, Ары-Толон и Ударник МО «Баягантайский» (1662 чел.). Остальные, села Теплый Ключ, Авиапорт и Развилка МО «Теплоключевской» (808 чел.), село Тополиное МО «Томпонский национальный (эвенский) наслег» (916 чел.) и два вахтовых поселков недропользователей расположены в горной части, где разрабатывают золоторудное месторождение «Нежданинское» и серебряно-свинцово-цинковое месторождение «Верхнее



Менкече» . Томпонский район носит название реки Томпо с 1931г. На гербе района три волнистые линии на зеленом фоне означают три реки – Алдан, Амга и Томпо. Гимн Томпонского района начинается со слов «Где воды несет могучий Алдан...».



Освоение новых территорий Российской Империи.

Первые походы освоения территории Якутии казаков-первопроходцев, государевых людей с наказом всесторонне оценивать новые земли датируются с XVII века, связаны с закладыванием острогов, поселений, налаживанием взаимоотношений с местным населением, установлением и сбором ясака, проведением миссии в христианское вероисповедание. Эти походы первоначально проходили по долинам больших рек Якутии. Велика роль реки Алдан и старейшего населенного пункта Охотский Перевоз в освоении территории Якутии русскими землепроходцами с выходом на Охотское море. Село расположено на правом берегу реки Алдан в 115 километрах вверх по течению от райцентра Хандыга. Эта местность стала хорошо известной русским казакам – землепроходцам после похода томского казака Ивана Юрьевича Москвитина. Поход И.Ю. Москвитина в 1638 году в составе 32 казаков с Якутска проходил по территории современного Томпонского района через нижнюю часть реки Амга и затем вдоль левобережья реки Алдан строго на юг до реки Мая. Оттуда отряд поднялся вверх по реке до её притока Юдома, затем перевалил через хребет Джугджур и по долине реки Улье спустился к Охотскому морю, на побережье Тихого океана, где и было построено зимовьё – первое русское поселение с якутским названием Аян на побережье. В 1647 году был основан острог Охотск на незамерзающей бухте Охотского моря. По возвращению в Якутск И.Ю. Москвитин принес первые смутные сведения о благодатной земле Приамурья, где занимались хлебопашеством и выращиванием других продуктов земледелия. В поиски этих земель в 1643 году с Якутска – центра всех русских владений на Дальнем Востоке был снаряжен по тем временам хорошо вооруженный большой отряд из 133 человек, который возглавил Василий Поярков. Отряд на шести речных судах спустился вниз по р. Лена до устья р. Алдана, затем через два месяца достигли устья реки Учур правого притока Алдана и по ней достигли реки Гонам – ныне по ней проходит административная граница Якутии и Хабаровского края. Упуская все перипетии данной экспедиции, отряд В. Пояркова вернулся в Якутск в 1646 году через реку Улье, где пятью годами ходил отряд Ивана Москвитина. Поход Василия Пояркова открыл земли Приамурья и принес важные сведения о плодородных долинах «хлебной реки Амур» богатой ценной пушниной и более мягким климатом.



В XVIII веке исследования приобретают научный характер и практическую направленность. В 1700 году Указом Петра I создается Приказ рудокопных дел – первый централизованный орган управления с горнозаводской промышленностью, с которого начинается история Государственной геологической службы России. Неоценим вклад в мировую и Российскую историю результаты Камчатских экспедиций Витаса Беринга и его сподвижника Алексея Чирикова, первой (1725 – 1729г.г.) и второй (1733 – 1742г.г.). Экспедиции проходили по реке Алдан, через её правый приток Мая и перевалив через горы Джугджура вышли на Охотское море. И отсюда в 1727 году отправились в плавание открывать Камчатку, Сахалин, Шантарские и Курильские острова, Приамурье и другие земли Северо - Востока Азии на Тихом океане и через Берингов пролив вышли на Ледовитый океан. Первая экспедиция с Якутска в 1726 году большую часть провизии и легкие вещи отправили выюком на 663 лошадях, из которых 267 пали в дороге. С остальными В.Беринг добрался в октябре, пройдя вдоль реки Алдан и через поселение Охотский Перевоз до острога Охотск, на Охотском море. Второй караван с громоздкими и тяжелыми вещами, с корабельными снастями, парусами, канатами, малыми пушками был отправлен на лодках по рекам Лена, Алдан, Мая и Юдома под руководством Мартына Шпанберга. По Алдану, Мая и Юдома люди тянули лодки за лямки на своих плечах, затем по снегу запряженные в нарты перевалили через горы в Охотское море. В это время в устье реки Белая находился небольшой станок русских казаков, которые обслуживали переправу через реку Алдан. Впоследствии поселение Охотский Перевоз на реке Алдан стал одним из основных станков на знаменитом Охотском тракте, именуемый в народе «Екатерининский ». В 1909 году в селе был установлен первый телеграф на северо-востоке Якутии. В 1910 году телеграф соединил Якутск с уездным центром, учрежденным 17 июля 1909 года в Камчатской области, Охотском. Телеграфная линия соединила берега Охотского и Балтийского морей. Летом 1926 года в районе села Охотский Перевоз в среднем течении р. Алдан был учрежден стационарный гидрологический пост, затем в гидрометеостанцию. С 1936 года перворазрядная станция находилась на левом берегу реки, занималась комплексным изучением гидрологии, метеорологии, аэро- и агрометеорологии и входила в сеть Якутского Управления гидрометслужбы ЯАССР.

Начало и развитие золотодобывающей и угольной отраслей.



Перед молодой Якутской АССР в 30-х годах прошлого столетия стояла большая задача по развитию промышленности. И наша река Алдан, являясь единственной судоходной водной артерией на северо – востоке, внесла неоценимый вклад в создании и становлении золотодобывающей и угольной отраслей Якутской АССР. В 1932 году в бассейне реки Аллах-Юнь были открыты богатейшие месторождения золота. Геологоразведочные работы продолжались до 1936 года, а в 1936 году новый золотonosный район был сдан в промышленную эксплуатацию треста «Джугджурзолото». С бурным развитием золотодобычи в бассейне реки Аллах-Юнь, с прибытием сюда более 20 тысячи человек населения и необходимостью обеспечения по реке Алдан промышленными и продовольственными товарами, доставки грузов технического назначения село Охотский Перевоз получило бурное развитие, как пристань на реке Алдан перевалочной базы комбината «Джугджурзолотопродснаб». С 1936 года в Охотском Перевозе начались интенсивные работы по строительству. На 1 февраля 1942 года в селе насчитывалось 469 различных складских, производственных зданий, жилых домов и зимовий для мобилизованных возчиков, находилось 14 государственных предприятий и учреждений. Население села составляло 2850 человек, среди них до 12-летнего возраста 864 детей. В местной школе обучалось 508 детей. Груза с Якутска до Охотского Перевоза в пристань «Лензолотофлота» в навигацию доставлялись по реке Алдан пароходами на баржах, затем по зимнику Охотского тракта возчиками до 700 мобилизованных человек перевозились гужевым транспортом через Верхоянские горы в Аллах-Юньские золотые прииска. В 1948 году центр Аллах – Юньского района переехал из пос. Аллах – Юнь в рабочий поселок Эльдикан, который становился тоже крупной перевалочной базой на реке Алдан. С Эльдикана в зимнее время начали пробивать автозимник до пос. Аллах – Юнь и поэтому роль Охотского Перевоза заметно уменьшилась. В 1953 году в связи с истощением золота, закрытием нескольких золотых приисков и уходом населения Аллах – Юньский район был ликвидирован, и вся территория и населенные пункты закрытого района были переданы в состав Усть – Майского района ЯАССР, центром которого был утвержден пос. Усть – Мая.



Впервые в Якутии выходы каменного угля были описаны в 1849 году на берегах реки Алдан. В 1915 году геологом В.Н. Зверевым были произведены геологические исследования в долине реки Мая и реки Алдан. В 30-х годах поиски и разведка угольных пластов «Джебарики – Хая» велись разными организациями, в том числе горнотехническим «Главсевморпути». Нужно было обеспечить твердым топливом пароходы, перевозящие груза по рекам Якутии, в первую очередь по реке Алдан. Детально месторождением каменного угля «Джебарики – Хая» с 1941 года занялся ГРУ «Дальстрой» НКВД СССР. Не дожидаясь окончания разведки, первый отряд угледобытчиков и строителей на землю Джебарики – Хая высадился 12 июня 1940 года в составе 34 человек. В этот год уже было добыто 4 тыс. тонн угля, в 1941 году добыто 10,4 тысяч тонн угля. Летом 1942 года горняки добыли 21,3 тыс. тонн и отправили первую баржу с углем за пределы района. В 1944 году впервые в Якутской АССР джебарики – хаинский уголь в количестве 11,3 тыс. тонн был доставлен водой за пределы республики золотодобытчикам Бодайбо Иркутской области. С той поры до 2017 года шахтерами шахты «Джебарики – Хая», подземным способом было добыто более 31 миллиона тонн угля. Уголь доставлялся водным путем Ленским Объединенным речным пароходством по рекам Алдан, Амга, Лена, Вилуй 16-ти районам республики, в том числе в арктические районы по Северному морскому пути и в другие регионы РСФСР. В настоящее время уголь добывается с угольного разреза открытым способом, основным перевозчиком угля по рекам Якутии и по Северному морскому пути является ПАО ЛОРП, а основным государственным заказчиком является ГУП ЖКХ РС (Я). Шахтерский поселок «Джебарики-Хая» расположен на правом высоком берегу р. Алдан в 55 км ниже села Охотский Перевоз и в 60 км выше от п. Хандыга по реке Алдан.



Годы Великой Отечественной войны.

В канун Великой Отечественной войны в мае 1940 года на берегу реки Алдан появилась вывеска «Пристань Хандыга» Дальстроя НКВД СССР и было послано первое сообщение в Москву, Магадан и Якутск о дислокации экспедиции по изыскательским работам строительства Магаданской трассы. В начале 1941 года экспедиция была преобразована в Управление дорожного строительства с постоянным местонахождением базы управления в пристани Хандыга Якутской АССР. Начальником Управления дорожного строительства был назначен Карпов Михаил Константинович, руководитель экспедиции по изыскательским работам и основатель районного центра Томпонского района п. Хандыга. Поселок Хандыга начали строить с мая 1941 года, как базовый центр строительства Магаданской трассы, с октября 1941 года начали строить следующий центр автодорожников п. Теплый Ключ. Интенсивное строительство автодороги Магаданской трассы на участке «Хандыга – Кадыгчан» началось в 1941 году благодаря неограниченному контингенту – заключенных ГУЛАГА. Летом и осенью 1941 года на баржах были доставлены около пяти тысяч заключенных. Строительство этой дороги протяженностью 732 км было завершено за 23 месяца в августе 1943 года. В ноябре 1943 года был построен аэропорт Теплый Ключ для перегона по лизингу самолетов США по воздушной трассе «Аляска – Сибирь». Всего за годы войны было перегнано 8094 самолетов. Обеспечение строительства Магаданской трассы, аэропорта Теплый Ключ и перегона самолетов всем необходимым, в том числе ГСМ осуществлялось по реке Алдан и на обратном пути вывозилась рыбная продукция для фронта с устья реки Амга, где базировался Алданский рыбзавод треста «Якутрыбпромысел» и каменный уголь для нужд г. Якутска. Эти две трассы, наземная и воздушная, внесли огромный непосредственный вклад в достижение Победы в Великой Отечественной войне. Руководство страны в канун войны решило судьбоносную стратегическую задачу страны:

- освоение новых территорий богатых полезными ископаемыми на северо-востоке страны, столь необходимых для оборонной промышленности, резко увеличив их добычу. Только в 1940 году на приисках «Дальстроя» было добыто 92 тонны золота, из них 70% на Колыме;

- соединить Магаданскую область и колымские районы через Якутию с «материком», обеспечить выход с золотоносной Колымы не только через морской путь, но и по независимому пути, проходящему непосредственно по своей территории;
- обеспечить переброску военной техники и войска наземным и воздушным путем на случай нападения Японии на нашу страну СССР.

Освоение территорий северо-востока Якутии.

В 1943 году после завершения строительства Магаданской трассы Алданское управление дорожного строительства и подведомственные ему предприятия переехали из Хандыги в село Адыгалах Магаданской области. Возникшие в годы войны населенные пункты Хандыга и Теплый Ключ оставались базами дорожных предприятий, работающих на строительство и эксплуатации автодороги Хандыга – Магадан. В 1948 году в Хандыге было создано дорожное строительное управление «Янстрой» Дальстроя НКВД СССР для строительства автодороги Хандыга – Эге-Хая Верхоянского района, ныне республиканская автодорога «Яна» (Хандыга – Батагай), протяженностью 920 км. До 1955 года была построена автодорога протяженностью 194 км с твердым покрытием до нынешнего села Тополиное. Остальная часть до пос. Батагай эксплуатируется четыре месяца в году и только в зимнее время как автозимник. К большому сожалению, преждевременная смерть И.В. Сталина и расстрел Л.П. Берия не позволили завершить столь необходимую в стратегическом плане для всей страны автодорогу на северо-восток с выходом на побережье Ледовитого океана.

Строительство и ввод в эксплуатацию Магаданской трассы и автодороги «Яна» в пятидесятых и шестидесятых годах прошлого столетия позволило проводить интенсивные и широкомасштабные геолого - поисковые и разведочные работы, создать мощную минерально-сырьевую базу и развитие горнодобывающей отрасли как в нашем районе, так и в северо-восточных районах. Поселок Хандыга по своему географическому расположению служил и служит воротами для этих районов, куда по единственной водной магистрали труженицы - реки Алдан через перевалочные базы в пос. Хандыга по Магаданской трассе и автодороге «Яна» доставлялись все грузы на северо-восточные районы Якутской АССР. Центральная база перевалочной базы товаров и материалов технического назначения для северо-восточных районов в пос. Хандыга была создана в 1962 году. Предприятие «Хандыгснаб» занималось приемом, хранением, переработкой и поставкой товаров - материальных ценностей в централизованном порядке. Кроме «Хандыгснаба», в поселке базировались ведомственные базы производственных объединений «Якутуголь», «Якутзолото», «Депутатсколово», «Куларзолото», «Якутскгеология», Министерства сельского хозяйства и ведомств торговой отрасли - ОРС «Якутуголь», ОРС «Якутскгеология» и «Холбос». Одно из важных задач стратегического назначения выполнял и выполняет одно из старейших предприятий района Хандыгская нефтебаза по приему, хранению и реализации ГСМ для потребителей Томпонского и северо-восточных районов республики. Емкостной парк нефтебазы составляет более сотни тысяч тонн и имеет широкую сеть АЗС по населенным пунктам Томпонского и Оймяконского районов.

Труженики реки Алдан.

Пристань Хандыга после переезда Управления дорожного строительства в Магаданскую область существовало, как бы без конкретного хозяина, теплоходы пришвартовывались, и все работы производились вручную самой клиентурой. Только в 1959 году в Хандыге была образована пристань для обслуживания грузов - получателей и отправителей. Образование

пристани было вызвано слиянием и укреплением в одно Ленское речное пароходство существовавших в бассейне реки Лена пяти самостоятельных пароходств и управлений водного транспорта. К началу 1960 года в пристани работало до 20 человек, на балансе имелись один рейдово – маневровый катер «БТ -150», пассажирский деревянный дебаркадер, пассажирские теплоходы «Дятель», «Жаворонок» и два двухквартирных домика в затоне. Пассажирский теплоход «Дятель» обслуживал местные пассажирские линии Хандыга – Крест-Хальджай – Хандыга, Хандыга – Джебарики-Хая – Хандыга, при этом один круговой рейс совершался в течение 13 – 14 часов через день. Первые пароходы рейс Хандыга – Якутск совершали за 5 – 6 суток, позже пароход «Благовещенск», теплоходы «Курашов» и «Аммосов» за 3 – 4 суток. К началу 70-х годов эти суда были заменены на скоростные, типа «Ракета».



В 1985 году на базе пристани был создан Хандыгский речной порт – крупное производственное предприятие по приему и отправке грузов различного назначения, поступающих в период навигации, а также по обслуживанию пассажирских перевозок по маршрутам Хандыга – Крест-Хальджай, Хандыга – Джебарики-Хая и Хандыга – Усть-Мая. За навигацию пассажирскими судами речного порта «Заря» и «Полесье» перевозилось более 30 тыс. человек. Жителей Усть-Майского и Томпонского районов перевозили скоростные теплоходы Якутского речного порта по маршруту «Якутск-Хандыга-Усть-Мая» и обратно. Кроме Хандыги, имелись пристани в Эльдикане и Джебарики-Хая. В среднем в порту работало более 300 человек. На балансе речпорт имел 41 единицу флота, в т.ч. 7 плавкранов и 1 плавдок, более трех десятков автотракторной техники. В 1999 году объем грузоперевозок составлял около 2 млн. тонн, в том числе перевезено 990 тыс. тонн угля, 190 тыс. тонн горного оборудования, золотого и оловянного концентрата, контейнеров, более 750 тыс. тонн нефтепродуктов, леса, продовольствия и грузов технического назначения. В Хандыгский речпорт поступали также грузы для восьми районов республики, расположенных по бассейнам рек Алдан, Амга, Мая, Аяно-Майский район Хабаровского края и в районы северо-востока Якутии. В мае 2001 года во время страшного наводнения было уничтожено на берегу 2 административных здания, 3 судна, выброшено на сушу в пределах до двух километров 31 единица плавсредств, удалось сохранить лишь 7 единиц. После этого речной порт пришел в негодность и был ликвидирован. Руководителями речного порта в разные годы работали И.Г. Тюменцев (1953-1958), И.И. Караулов (1958-1960), Г.П. Неупокоев (1960-1962), В.Г. Воложанин

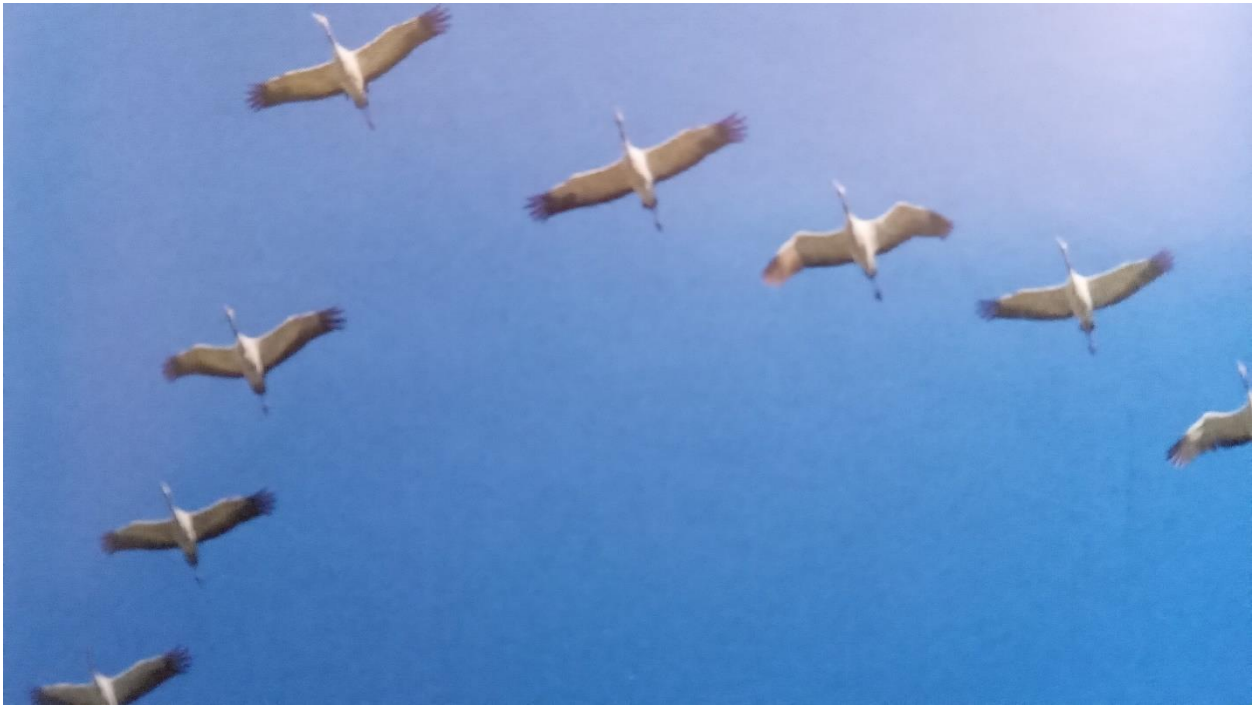
(1962-1964), А.А. Потапов (1964-1975), В.Н. Равинский (1975-1981), Иван Петрович Дегтярев (1981-1989), Валерий Павлович Шкуратов и В.Г. Воробьев. Долгое время диспетчером и начальником коммерческого отдела работал Уваровский Игнатий Иванович, в Хандыгском речпорту работал уроженец района Корякин Владимир Иванович, будущий заместитель министра Министерства транспорта РС (Я). Становление и развитие нашего Томпонского района и в целом северо – востока Якутии достигнуто благодаря самоотверженному труду всех поколений тружеников могучей реки Алдан, пристани Хандыга, коллективов Хандыгского речного порта и Объединения Ленского речного пароходства! Река Алдан до 2005 года была единственной магистралью на северо-востоке Якутии, по которой доставлялось большое количество грузов для жизнеобеспечения и нужд народного хозяйства. Завершение строительства участка «Уолба – Мегино-Алдан» федеральной автодороги «Колыма» в 2005 года соединило северо - восточные районы со столицей республики и обеспечило выход на центральные регионы России через Большой Невер и позволило некоторые объемы грузов и пассажирских перевозок обеспечить по автодороге «Якутск – Магадан». При этом и сегодня жизненно важные, топливно-энергетические (уголь, нефтепродукты) и крупные габаритные груза перевозятся по великой труженице р. Алдан. Хвала и низкий поклон всем поколениям тружеников реки Алдан!



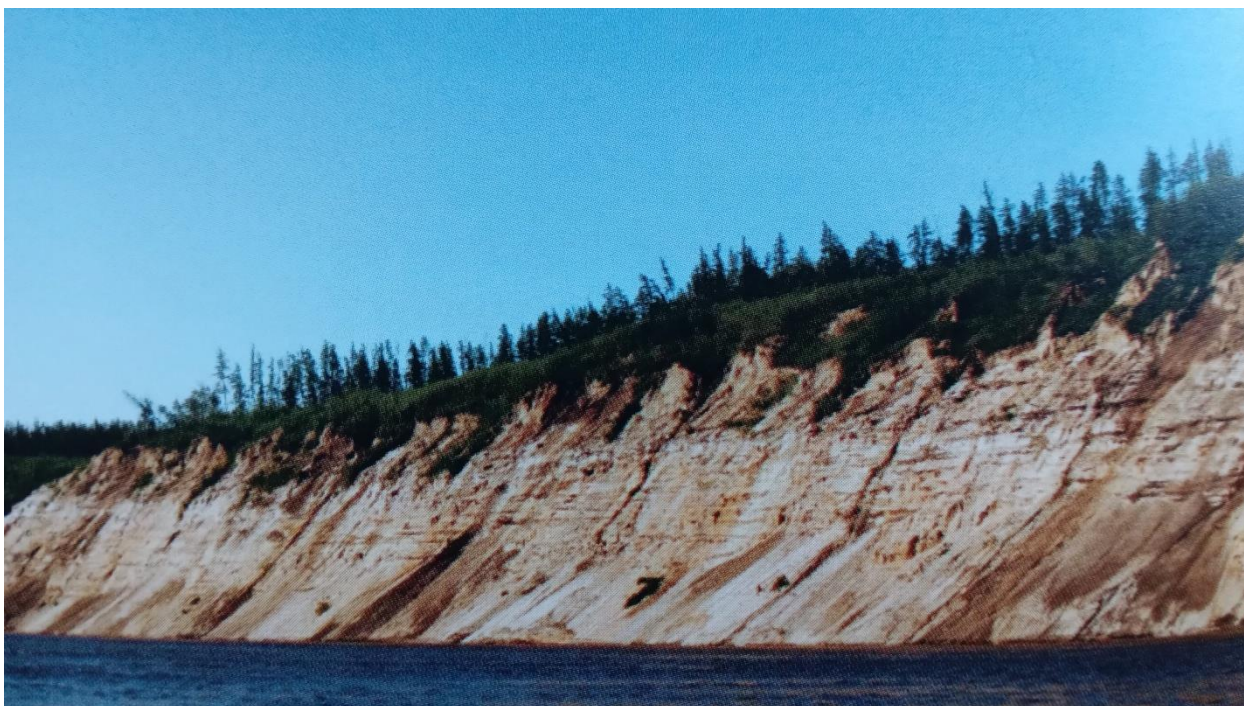
Природные достопримечательности и красота реки Алдан.

В целях сохранения уникальной природы на территории района действует 5 уникальных ресурсных резервата. Резерваты «Томпорук», «Сунтар-Хаята» и «Хону» расположены в горах Верхоянья. Резерваты «Тукулан» и «Куолума – Чаппанда» находятся в приалданском плоскогорьи. «Тукулан» относится к числу национальных природных резерватов особо охраняемым природным территориям Республики Саха (Якутия). Создан 6 мая 1996 году с общей площадью территории ресурсного резервата 728600 га. Расположен в долине реки Алдан, её правых притоков Тукулан, Западная и Восточная Градыги, Барайы, Лосевая, Хандыга, включая

зимовальную яму осетровых и лососевых рыб «Мамонтова гора». Резерват «Куолума – Чаппанда» с общей площадью 855935 га, расположен по левобережью реки Алдан. Резерват был создан 5 мая 1999 года в целях сохранения уникальных экосистем Алдано-Амгинского междуречья, ресурсов животного и растительного мира, мест их обитания и произрастания. Для сохранения мест нереста и нагула рыб, в том числе ценных видов: - сига, хариуса, ленка, тайменя, осетра на притоках Куолума, Чаппанда, Балы-Баалы. Важной задачей является охрана мест временных скоплений и транзитных остановок перелетных птиц. В начале этого века жителей села Охотский Перевоз, затем экологов, ученых-биологов и орнитологов стали привлекать временные скопления и транзитные остановки редкой якутской популяции исчезающего вида сибирского журавля – стерха. Любимые птицы кыталык (по-якутски) народа саха, воспеты в песнях и народных сказаниях, весной и осенью стаями останавливались кормиться и на ночь отдыхать в 30 км от села, в системе масс-аппинских озер на побережье реки Алдан. В августе 2008 года по инициативе главы Томпонского района И.С. Шадрина, автора этой статьи были приглашены экологи Усть-Майского, Таттинского и Томпонского районов, ученые из Якутска, Москвы и Уральского заповедника, всего 11 человек. Среди них Горелова Юлия Витальевна – автор и спонсор многих экологических проектов, один из которых «Введение предмета экологии в школе». Своеобразный «симпозиум» был проведен на природе, в окрестностях живописного озера Хочута, где взяли биопробы растительности и анализы у водоплавающих. В конце сентября 2008 года прибыла группа специалистов (4 чел.) Департамента охраны природы во главе с научным сотрудником института орнитологии Сибирского отделения РАН Владимирцевой Марии Всеволодовны. 3 октября был зафиксирован пик пролета малых и больших стай красивых птиц, до 100 особей. Всего за неделю было отмечено более 700 стерхов, а за весь осенний период – более тысячи. Осенью 2009 года перелетела 91 стая, до 2,5 тысячи особей. Это означает, что окрестности села Охотского Перевоза – ворота пролета более половины мирового сообщества этих удивительных редких птиц. Как показывают ежегодные наблюдения и количественный учет, численность стерхов существенно увеличивается. Большой вклад в это дело внесли и якутские орнитологи под руководством профессора Николая Ивановича Гермогенова: - В.М. Владимирцевой, И. Бысыкатова, В.В. Оконечникова и других. С той поры в окрестностях села, располагается экологическая база, занимающаяся изучением и учетом белых журавлей, садящихся на отдых во время перелета. В эту работу активно включились и школьники села Охотский Перевоз (директора школы Е.А. Баштовая, Г.Н. Тен), которые работают по проекту «Мир журавлей и пути их миграции». В сентябре 2012 года кандидатом биологических наук М.В. Владимирцевой с кинооператором НВК С.К. Таюрским снят богатый видеоматериал по наблюдению за стерхами. Благодаря усилиям всего мирового сообщества людей, взрослых и детей, ученых и общественности нашим любимым белым журавлям – стерхам уже не грозит опасность их исчезновения, их популяция увеличивается из года в год. Стерхи будут пролетать над рекой Алдан и посещать её живописные места на радость нашим потомкам!



Уникальный геологический объект «Мамонтова гора», включенный в маршруты международных геологических экскурсий находится на левом берегу реки Алдан в 310 км выше её устья. Представляет собой структурное плато высотой около 80 метров. Береговые обнажения сложены неогеновыми и четвертичными отложениями, в них хорошо видны песчаные слои разной зернистости, суглинки, галечники и валуны, и представляет идеальный геологический разрез озерно – аллювиальной Алданской палеоравнины. Эти слои, как раскрытая книга, написанная величайшим творцом и созидателем – самой Природой! По ней геологи читают историю развития долины Алдана, палеонтологи по останкам млекопитающих восстанавливают, какой была фауна Якутии. Особое место в изучении флоры занимают окаменевшие отпечатки листьев. Раскопки рассказывают о том, что 15 миллионов лет назад на территории р. Алдан мир выглядел более разнообразным, величественным и красочным, чем сейчас. Климат был теплым, господствовала пышная растительность, росли зеленые каштаны и могучие дубы, среди которых разгуливали мамонты, единороги и другие исчезнувшие крупные животные и звери. Останки этих млекопитающих можно увидеть в геологическом музее Горно – геологического техникума в п. Хандыга, переданные с музея Аллах-Юньской геологоразведочной экспедицией.



Томпонский район – благодатный край для туризма. Красивая девственная природа привлекает автолюбителей путешествовать по горным автодорогам «Колыма» и «Яна», хрустальные горные реки Верхоянских гор и теплые воды красавицы р. Амга привлекают многочисленных туристов. Притоки реки Алдан являются превосходными местами для сплава по рекам. Многообразие рек позволяет выбрать маршрут на любой вкус: - от самого простого до маршрута наивысшей категории сложности. Благодаря своему стремительному течению и бурным потоком воды, с перекатами наши реки очень популярны среди любителей сплавов на катамаранах и путешествий на надувных лодках. В чистых студёных водах реки и её притоков водятся хариус, ленок, сиг, щука, окунь и другая рыба. А по берегам можно встретить горного барана - чубуку, дикого северного оленя, лося, медведя, росомаху, зайца и других зверушек. Фильмы и фотографии, запечатлевшие красивые пейзажи, животный мир будут для вас ценным трофеем, который останется на всю жизнь.

Уважаемый читатель! Уверен, Вы оцените неразрывную связь и огромную роль великой труженицы реки Алдан в деле государственного обустройства и границ Российской Империи в семнадцатом веке, в создании и развитии промышленности на северо – востоке нашей страны. Уникален наш удивительный край Томпонье! Край красивый и больших масштабов во всем! Здесь



начинаются Верхоянские горы с несметными полезными ископаемыми, свои воды несут могучий Алдан, красавица Амга и буйное Томпо! Здесь по горам Верхоянья проходят автодороги «Колыма» и «Яна». И эта земля освоена и обустроена прекрасными людьми, дружно живущими со всех уголков нашей страны!

Автор. Шадрин Илья Семенович родился на реке Лена в с. Тектюрь Хангаласского района. Горный инженер-геолог. С 1976 года связал свою судьбу с геологией и рекой Алдан. 15 лет работал в Аллаха – Юньской геологоразведочной экспедиции, где последовательно

прошел трудовой путь техник – геолога, инженер геолога, начальника спецотряда и начальника отдела управления, заместителя начальника экспедиции. По десять лет работал первым заместителем главы района, главой Томпоского района. Десять лет работает Председателем районного Совета депутатов Томпонского района. Награжден знаком и занесен в энциклопедию «Лучшие люди России», Заслуженный работник народного хозяйства РС (Я), Почетный гражданин Томпонского района.