Карп Александрович Павлов

1895-1957



«10 октября 1938 года… начальник Дальстроя тов. Павлов поставил передо мной прямой вопрос: знаю ли я, как кратчайшим путём от устья реки Нера, пройти с дорогой до реки Алдан.

Все присутствовавшие знали, что я достаточно хорошо знаю географию Колымы. Кроме того им было известно, что я умею говорить по-якутски, (разговорному языку я научился у каюров, когда ездил на оленях с зимними рекогносцировками), а в это время это был немаловажный фактор, когда не было подробных карт, только общение с местным населением помогало уточнить и найти верные решения правильности направлению.»

М.Карпов

«…Вытащив возле ключа(теперь он называется «Больничный») на гальку лодку и перевернув её, я приготовил себе место для отдыха, а разведённый тут же костёр дополнил «домашний уют» с подвешенным на тачанке чайником. Обеспечив себя на ночь квартирой, я взобрался на берег.

Тишина стояла абсолютная, только о забереги потихоньку шуршала шуга. Я не спеша прошёл вверх по берегу Алдана с километра (до Ключа)зашёл в глубь леса (где теперь размещаются склады), вышел на Ключ (Больничный) по которому рос дремучий еловый лес и вновь вышел к Алдану. Вся трасса была покрыта красивым лиственничным лесом, нигде не было признаков, что трасса когда- то затоплялась. Спустясь к реке, я установил, что к берегу сможет причалить любой пароход с баржами, а место пересечения Алдана мостом от большого косогора, что лежит у устья Хандыги, лучшего искать не надо. Вы помните, друзья, о выборе места? Этот участок берега на реке Алдан мне очень понравился в сочетании всех трёх исходных….Это место было лучшим. Так во всяком случае мне думалось. Ну, а посоветоваться там просто было не с кем…»

М.Карпов

« ...Я на заре сентябрьского дня отплыл (из Охотского Перевоза) в Крест-Хальджай, до которого мне нужно было плыть 200км. Кругом по Алдану плыла уже шуга и я по существу был вынужден плыть за шугой. Первую ночь я провёл на «Солондо» это в устье Тыры, там в двух зимовьях жили две семьи рыбаков. С зарёй я отправился дальше. Холодно без движения плыть по реке, когда кругом идёт шуга, а на берегу лежит первый снег. Проплыв устье Хандыги я более тщательно стал присматриваться к берегу, и к вечеру приплыл к тому месту, где сейчас расположен посёлок Хандыга.»

М.Карпов

Михаил Константинович Карпов в 1954 году покинул Хандыгу, вышел на пенсию. Уехал с супругой Марией Александровной в Москву.
В 1954 году вновь вернулся в Якутию и поехал в Айхал, строить дорогу к алмазам. Затем работал на строительстве аэродрома Домодедово, трудился в системе ЖКХ.
В 1970 году приезжал в Хандыгу, где встретился с земляками.
Умер 16 марта 1972 года. Похоронен в Москве на Армянском кладбище.



Страницы нашей истории...



Хандыга2003

Дорога «Яна»





Крест-Хальджай







Первоначальный пикет будущей дороги



«19 апреля 1941 года армада из 100 автомашимн в наступившую уже распутицу тронулась через г. Алдан, г.Якутск, Чурапчу, Охотский Перевоз на Хандыгу и в день 1 мая колонна торжественно прибыла в Хандыгу. Этот переход 100 автомашин большой и сложный труд многих людей и о нём быть может я напишу отдельную историю…»

М.Карпов



- «В сентябре-октябре 1941 г.прибыли основные дорожно-строительные силы(заключённые), и мы приступили к организации дорожно-строительных участков: Алданского- от Хандыги до 100 км и Хандыгского с базой на Росомахе…Для дорожников зима 1941/1942гг. была неблагоприятной. С ноября до февраля температура держалась на уровне минус 46-минус 54 градусов. Но, несмотря на это, дорожно- строительные работы велись ежедневно при продолжительности рабочего дня 10-11 часов. Менее чем за два года был дан автопроезд Хандыга- Кадыкчан.Переработано и перемещено вручную более 5 млн кубометров грунта, построены сотни мостов. Особенно трудно давалось строительство дороги на 15 –м 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 брёвен, и только тогда дали проезд»
- *Герлингер Э.А. (Село Тёплый Ключ.Томпонский район.-Якутск: РИО медиа-холдинг, 2016- с.18-19)*

Я видел Колымскую трассу.
Дорогу страданий и зла.
Где гибли строптивые массой,
Она по костям пролегла.
Откуда мне знать, что такою
Быть может огромной, тюрьма,
И песня не волчья, людская:
«Будь проклята ты, Колыма!»...

Штыров А.Т.
Отрывок из стихотворения «Колымский вояж»




Дорога развития Се стока страны
КАРПОВ
МИХАИЛ
КОНСТАНТИНОВИЧ
Куксова С. К.

МКУК "Томпонская МЦБ"

Серия "Дорогие мои земляки"



Основатель Хандыги
Михаил Карпов

п.Хандыга
2016 г.



Панорама поселка Хандыга. 1961 год

Михаил Константинович Карпов родился 30 ноября 1904 г. в Иркутске.

В 1930 г. Михаил Константинович приехал с первой дорожной экспедицией «Цветметзолото» в бухту Нагаево, основной задачей которой было изыскать кратчайший путь от берега Охотского моря до открытых золотоносных мест - «Среднекан». С того времени и вплоть до 1955 г. он занимался изысканием дорог от Магадана до реки Алдан, а также их строительством.

В мае 1939 года М. Карпов получил приказ начальника «Дальстроя» К.А.Павлова о своем назначении на должность начальника дорожно-изыскательской экспедиции, которой надлежит произвести изыскания для строительства автодороги от Алдана до Оймякона. Вначале экспедиция базировалась в Крест-Хальджае, затем возникла необходимость в переносе опорной точки экспедиции в место более подходящее в смысле укорочения трассы и отвечающее трем требованиям:

1. Чтобы в этом месте могди причаливать пароходы с баржами.
2. В дальнейшем иметь возможность строительства моста.
3. Чтобы место не затоплялось в паводок.

В сентябре 1939 г., возвращаясь из с.Охотский Перевоз, М.Карпов нашел такое место в устье ключа, позже названного Больничным, в 80 км выше по течению с.Крест-Хальджай.

В середине декабря из Крест-Хальджая в Хандыгу выехала первая группа людей с палатками.

Пять палаток, установленных в два ряда, расположились на берегу. Сразу же приступили к заготовке леса и постройки бани». В начале мая об изменении месторасположения экспедиции было сообщено в Москву и в Магадан. А вскоре на берегу Алдана на двух столбах появилась надпись «Пристань Хандыга — Дальстроя НКВД».

Так начался поселок Хандыга, и Михаил Константинович Карпов по праву считатется его основателем.

После выхода на пенсию в 1955 году он выехал в Москву, затем работал в Айхале на строительстве дороги.

В 1970 году Михаид Константинович приезжал к сыну в Якутск. Его невестка пишет: «…он рвался съездить в Хандыгу, сел на пароход и уехал. Из Хандыги он приехал счастливый, повидался с коллегами, увидел свою родную Хандыгу…»

Умер М.К.Карпов в 1972 году в Москве. Его именем названа улица в Хандыге.


Дорога развития Се остока страны
КАРПОВ
МИХАИЛ
КОНСТАНТИНОВИЧ
Куксова С. К.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. **Карпов М.К. Как образовалась Хандыга** (из воспоминаний М.К.Карпова) // Томпонский улус (район): история, культура, фольклор / Администрация муницип. р-на «Томпонский улус (район)»; Ин-т гуманитар. исслед. АН РС(Я); [гл. ред. В.Н.Иванов]. - Якутск: Бичик, 2007. - С. 357
2. **Карпов М.К. Как основана Хандыга** // Поселок Хандыга. Томпонский район / [сост.: Р.Р.Тарабукин; редкол.: Т.С.Валеева и др.]. - Якутск: Бичик, 2009. - С. 18
3. **Тарабукин Р.Р. Михаил Константинович Карпов - основатель поселка Хандыга. Его семья, потомки** // Поселок Хандыга, Томпонский район / [Сост. Тарабукин Р.Р.; редкол.: Алексеев М.П. и др.] - Якутск: Бичик, 2015. - С. 27
4. **Николаева А.А. Хандыга - одна из зон ГУЛАГа** // Поселок Хандыга. Томпонский район / [сост.: Р.Р.Тарабукин; редкол.: Т.С.Валеева и др.]. - Якутск: Бичик, 2009. - С. 38
5. **Карпова Л.Е. Спешу поблагодарить…//** Томпонский вестник. - 2011. - 5 февраля. - С. 4
6. Постановление IV сессии Муниципального Совета Томпонского района № 73 от 17 июня 2003 г. **«О переименовании улицы Набережная п. Хандыга на улицу Михаила Карпова»**

Составила А.Федорова

КОПИЯ

"ИСТОРИЯ ПОСЕЛКА ХАНДЫГА"

/из воспоминаний Карпова М.К./

В 1930 году ,я/еще сравнительно молодой человек,в возрасте 36 лет, приехал с первой дорожной экспедицией"Цветметзолото"в бухту Нагаево./тогда еще никакого Магадана не было/. Наша основная задача была изыскать кратчайший путь от берега Охотского моря до открытых золотоносных мест "Среднекан". С того года и вплоть до 1955 г.я занимался изысканием дорог от Магадана до реки Алдан,а также строительством. По мере строительства дорог на Калыме,наше управление переезжало из Магадана все дальше и дальше и в 1938 году дислоцировалось в пос.Ягодном. К тому времени работал начальником дорожноизыскательной партии. В тот год изыскательная партия в которой я работал закончила рекогносцировочные изыскания от р. Сусуман /тогда еще поселка Сусуман не было и дорога доходила только до прииска "Бурхала"/до устья реки Нера работу мы закончили поздно -12 сентября: а Вы ведь сами знаете ,что в это время часто выпадает и снег. Так было и в тот год. Снег упал рано и мы в очень плачевном состоянии возвращались на свою исходную базу.-управление дорожного строительства,в пос. Ягодный. После небольшого отдыха,состав партии принялся за камеральную обработку полевых материалов.

10 октября 1938 года вечером,когда закончился уже рабочий день я находился с семьей дома,меня вызвал к себе на квартиру начальник управления Иван Васильевич Запорожец,когда я нему пришел я увидел там начальника Дальстроя Крапа Александровича Павлова и начальника изыскательного отдела Николая Дмитриевича Жукова. После недлительного отвлеченного разговора ,тов Павлов поставил передо мной прямой вопрос: Знаю лия,как кратчайшим путем от устья реки Нера пройти с дорогой до реки Алдан". Пусть не покажется Вам странным , что на узком ночном совещании и именно мне был задан такой вопрос. Присуствующие при разговоре все хорошо знали,что я достаточно хорошо знаю географию Колымы и еще в зиму 1934-1935 гг. делал рекогносцировочные,тоже зимние изыскания от "Атки" /208-й км.от Магадана/ до Оймякона. Кроме того было известно,что я умею говорить по-якутски/разговорному языку я научился у каюфов,когда ездил на оленях с зимними рекогноцировками/,а это в то время был немаловажный фактор,когда не было подробных карт,и только общение с местным коренным населением,помогло уточнить и найти лучшие решения правильности направлений. На этом совещании было предложено начальником Дальстроя-в кратчайший срок обдумать маршрут от устья р. Неры до пос. Крест-Хальджай на

строя -в кратчайший срок обдумать маршрут от устья р.Нера до пос.Крест-Хальджай на р.Алдан,подобрать себе помощника и не позже 20-23 октября выехать по маршруту.По окончании обследования,дать свои соображения о возможности строительства дороги на этом направлении.Приказ есть приказ и его не обсуждают,выполняют.Хотя для моей семьи такой мой отъезд был нежелательнам т.к. моя жена Мария Александровна ждала ребенка и помощь по дому /принести воды,истопить пеии и т.п./пришлось возложить на сына Владимира,хотя и сам-то он был еще невелик.В помощь себе на такой большой и трудный маршрут я пригласил хорошего моего товарища и грамотного специалиста-Треумова Бориса Ивановича. И вот быстрых и тщательный сборов ,мы 22 октября 1938 года на шести оленьих нартах с каюром якутом Константином Винокуровым, выехали из пос.Ягодный в сторону пос.Крест-Хальджай.

Не буду ,друзья мои утруждать Ваше внимание тем описанием, как и где и насколько трудно было это путешествие,лучше я как нибудь отдельно об этом Вам расскажу,но только напряжением больших сил и молодости лет,дали нам возможность провести рекогцировочные изыскания от устья р.Нера по долине рек Эльги,Мальтеркана,Томпо,Хунхада до пос.Крест-Хальджай.4 января 1939 г.я с Треумовым доехали до районного цнтра Томпо.Через день,оставив уставших оленей вместе с каюром Винокуровым в пос.Томпо,мы выехали на перекладных по почтовой тропе в Крест-Хальджаи и 9 января оснановились на почте,расположенной на берегу р.Алдан.Река Алдан произвела на нас большое впечатление.Нас очень радушно и приветливо встречали люди.Мы были одними из первых прибывших людей из Олымы,поэтому везде были бесконечные "капсэ".Отдохнув пару суток,приведя в порядок свои записи ,мы 12 января выехали в обратный путь в пос,Томпо,а от него по новому направлению к устью реки Нера.Если путь до р.Алдан был не из легких,то обратный путь был еще тяжелее,так как олени уже устали да и мы идя изо дня в день на лыжах без дороги,ставя каждый день палатки для начлега,а это операция в зимнее время далеко не из легких, отняли много сил и у нас.3 апреля 1939 г.мы вернулись в пос. Ягодный.Первую радостную весть которую мне сообщили ,это в моей семье появилась дочка-Оля и я забегая вперед скажу ,что она училась в вашей же средней школе в п.Хандыга.

К середине мая мы с треумовым закончили обработку материа-

Карпов М

Копия письма
Хах образовалась г. Хандыга

лов по рекогноцировке. Не утешительные мы сделали выводы -забраковали этот маршрут в связи с наличием больших трудностей для строительства дороги. Наши соображения и выводы я должил руководству Дальстроя, высказав своё мнение о целосообразности выхода к Алдану через Оймякон. Должен сказать, что наши выводы руководство Дальстоя не удовлетворили. Вот с таким, далеко не блестящим результатом, я возвратился из Магадана в пос. Ягодный. Радовало только одно-я с семьей собирался в конце июня выехать на "материк" в отпуск, т.к. уже три года им не пользовался. Срочно вызванный в г. Магадан в конце мая к начальнику Дальстроя. Начальник Дальстроя без каких-либо предварительных со мной разговоров сообщил мне что приказом по главку, я назначен начальником дорожно-изыскательной экспедиции, которой надлежит произвести изыскания для строительства авто-дороги от Алдана до Оймякона. При этом он не применул напомнить, что напрвление от устьи р. Неры до Крест-Хальджая-исключается. Состав экспедиции в данное время комплектуется в г. Москве мне срочно выехать ближайшим пароходом через Владивосток до Иркутска, где принять руководство экспедицией, которая к тому времени сосредоточится в Иркутске.

Вот тебе и уехал я с семьёй, в желанный отпуск ! Через день Я уже был в Ягодном, а так как мы собирались в отпуск, вещи уже были собраны и я с женой и детьми, при чем дочке было всего 4 месяца, на грузовой машине 5 июня покинул пос. Ягодный и выехал в Магадан, а там во Владивосток и Иркутск.

В Иркутске я встретил состав экспедиции, главным инженером был назначен Леонов Николай Дмитриевич, с которым мы не один год проработали на Колыме. Сам я уроженец г. Иркутска и мои родители тогда проживали там и семью я вынужден был временно оставить в Иркутске и со всеми сотрудниками 18 июня вылетелив г. Якутск, а там на пароходе до Крест-Хальджая. Леонов ознакомил меня с заданием ем выданным ему в Москве для передачи мне. В этом задании выданным ем ему в Москве требовалось в кратчайший возможный срок, произвести технические изыскания для строительства автодороги от пос. Крест-Хальджаи до Оймякона, с учётом выбора кратчайшего и лучшего направления. Как видите, друзья мои, от А до Б -500 километров нехоженной тайги, а время уже подходила к концу июня. Необходимо было спешит. В Якутске, куда мы прибыли из Иркутска, областной комитет партии и Совет Министров очень много нам помогли. Прежде всего

нам разрешили в Таттинском районе /Мык-Кюель/ районе закупить 120 лошадей. Секретарь Мык-Кюельского РК т. Слепцов, лично принял участие в срочной организации закупки лошадей и изготовлении вьючных седел "ханок". Только благодаря такой исключительно большой помощи местных руководителей, экспедиция смогла полностью экипироваться и две изыскательские партии полного состава, 28 июня 1939 года вышли на полевые работы. Вернемся теперь, друзья, немного назад. Если вы возьмете схематические карты тех годов, то вы увидите, что р. Алдан от Крест-Хальджая вверх по течению впадает реки: Томпо, Хандыга, Тыра, Мая /с правого берега/. Условия строительства дороги по Томпо, нам были известны, да это направление по этим мотивам не рекомендовались. Остовались две системы реки-Хандыга и Тыра. Мая исключалась, как отдаленная. Знасительная часть долины р. Хандыга, мне была известна по прежним маршрутам, неизвестна была её устьевая часть, также как и долина реки Тыры. Вы зададите вопрос, а причем тут долины рек. Вы, живя на Хандыге знаете, что начиная от Томпорука 100 км. долина р. Алдан заканчивается и начинается сугубо горный рельеф, такой он будет на всем протяжении 1400 км., а ведь строительством дорог, а вернее технические условия при строительстве дорог, допускают определенные уклоны, которые можно добиться только идя долинами вдоль рек, постепенно поднимаясь на возвышенные места/перевалы/. Выход в долину р. Тыра, необоснованно увеличивал километраж будущей дороги. В 1935 году в Москве была организовано и отправлена рекогносцировочная изыскательская партия под руководством Иванова Якова Ивановича. Этой изыскательской партии заданием вменялось произвести рекогносцировочное обследование от г. Якутска в сторону пос. Зырянка /на Колыме/ о возможности строительства железной дороги. Дальше чем предварительное обследование, вопрос о железной дороге не пошел, но с полевыми материалами я был ознакомлен. В частности маршрут обследование проходил в районе Чингинского наслега /что расположен напротив п. Хандыга на левом берегу/ Выход в район р. Хандыга обуславливался приближением трассы ж/д к каменноугольным месторождениям в районе Джебарики-Хая /в то время о наличии угля было уже известно, но разработок и вообще жилья вплоть до конца 1940 г. не было/ Изыскательская партия Иванова, обследовала и долину р. Тыра. Вот из этих материалов и был сделан выбор, где по долине какой реки должны пройти изыскания и последующая строительство автодороги. После

тщательного анализа и сопоставления за и против с Н.Д.Леоновым, который был не знаком ни с одним из этих направлений ф натуре, тем объективней было его мнение,мы пришли с ним к выводу,что изыскания начатые от Крест-Хальджая,в дальнейшем пойдут по долине рек Хандыга и Сатырына выходом на водораздел между рек Алдан и Индигирка,по Сатарыну.

Вот,дорогие друзья ,все предвходищие к тому,почему авто-дорога прошла по р.Хандыга.Теперь давайте перейдемте к интересующему Вас вопросу.Почему пос.Хандыга расположена там где он находится в данное время и почему он назван Хандыга.Ну название ему дали потому ,что он расположен невдалеке от устья р.Хандыга и никаких тут мудроствований не было.А вот в части его географического положения тут были и предвходящие моменты.Когда все сотрудники изыскательской экспедиции выехали на летние работы и в Крест-Хальджае никого не осталось,я сел на идущий вверх по Алдану /тогда очень редкий /пароход,с тем чтобы ознакомится с Алданом поближе на участке Крест-Хальджай -Охотский Перевоз.Кстати мне необходимо было договорится с администрацией Охотского Перевоза о снабжении экспедиции продуктами.Поездка во всех отношениях была успешной и я в достаточной степени ознакомился с районами Хандыга-Тыра.

Дело в том,что как и умнаня ,так и у других все время возникал вопрос ;почему полевой пакет должен находится в Крест-Хальджае,а не ближе к Хандыге,если мы решили прокладывать трассу по ее долинам.Ведь 75 км.лишней дороги,это очень дорогое удовольствие,как в строительстве так и в эксплуатации.Значительно дешевле забрасывать груза по воде.Но тогда нашего мнения еще не спрашивали и мы расчитывали по возвращению в Ягодный по окончанию сезона изысканий,высказать свои соображения.В самом начале сентября в Крест-Хальджай неожиданно прилетел на летающей лодке зам.Начальника отдела изысканий т.Дементьев Н.В.,он привез совершенно неожиданное решение главка-экспедиция в полном составе по окончании сезона не будет перебрасываться самолетами в Ягодный,в остается зимовать в Крест-Хальджае,с том чтобы весной 1940г.продолжать изыскания,при чем экспедиция передано в подчинение непосредственно Москве.Это был для нас гром среди ясного небо.И вот по каким мотивам вам.Весь состав экспедиции комплектовался весной в Москве и всем было известно,да и я это подтвердил зная мнение главка,что по окончании изысканий т.е.осенью ,мы выедем в Якутск,а из Якутска в Магадан.Исходя из этих соображений,ни у кого из нас не было

кроме телегреек ничего зимнего из одежды. Кроме того в Крест-Хальджае мы могли покупать у местного населения только скот на мясо, а продовольственная база не расчитывала на наш контингент и последнее -это безвыходность положения со 120 лошадями принадлежащими экспедиции, чем их кормить зиму и чем занять этот табун лошадей зимой? Все эти вопросы встали неожиданно и требовали немедленно их кардинального решения. Дементьев на эти вопросы мне ответа дать не мог, а на следующий день он улетел. Через несколько дней в Крест-Хальджай стали возвращаться из тайги с изысканий товари. Положение было очень критическим. За лето все пообносились и некоторые товарищи оказались подлинно в тапочках а зима была на носу. А мои телеграммы ответа ниоткуда не поступало. 18 сентября меня эстренно вызвали в Якутск, по прибытию в который, я был связан с Москвой и заместителем министра внутренних дел СССР тов. Чернышевым В. В..

Последний подтвердил мне, что экспедиция должна зимовать в Крест-Хальджае. На мой вопрос почему исходной точкой взят Крест-Хальджай, когда нужно думать о более подходящем в смысле укорочения трассы места, он потребовал чтобы мы немедленно подготовили этот вопрос. Кроме того он посоветывал мне более тесно связаться с администрацией Охотского Перевоза, в части обеспечения нас продовольствием и одеждой. Постепенно ситуация прояснялось и все становилась на свои места.

При решении вопроса о возможности переноса опорной точки экспедиции на новое место т. Чернышов дал три отправных момента:
1 Чтобы в этом месте могли причаливать пароходы с баржами.
2 О возможносте в дальнейшем о строительстве на этом месте моста.
3. Чтобы место было незатопляемое в паводки.

Прямо из Якутска, не заезжая в Крест-Хальджай на самолетах ПО ПО-2 вылетел в Охотский Перевоз. Прежде всего мне надо было открыть там в банке счет экспедиции, и во-вторых с начальником базы т. Охлопковым. Счет в банке был открыть С администрацие мне удалось заключить договор по которому экспедиция выставляя 120 лошадей, принимает на себя перевозку грузов на расположенные в тайге золотые прииски. В свою очередь база оплачивала нам тоннокилометры за перевозку груза. и в порядке аванса выдает нам 120 саней с упряжью, до образовании санной дороги от Крест-Хальджая до Охотского Перевоза выдает зимнюю одежду на весь состав экспедиции и на 3 месяца продовольствия. После наличия зимника мы сможем

получать продовольствия. и дальше. Время не ждало и на следующий день по прибытию на самолете от Охотского перевоза отвалил катер загруженный нашими грузами. Мне же пришлось задержаться т.к. в банк еще не поступили деньги, а без наличных я не мог возвращаться в Крест-Хальджай. Мы задолжали населению за скот, кроме того нужно было договориться о месте для размещения конного транспорта в 120 годов. и жилья для конюхов. Тут, друзья, я несколько отвлекусь от основной темы. Катер ушел, я договорился с механиком, чтобы он пройдя устье р. Томпо ожидал меня, а сам отправился в хату, где жила семья Сильченко Акима, который работал конюхом в экспедиции. Его жена Варя /так мы ее потом звали/ с сыном Леонидом, жили одни в хате, должен сказать Вам, друзья, столько, сколько для экспедиции сделала тетя Варя, никто из нас вместе взятых не смог бы сделать. Это золотая труженица, проявляла материнскую заботу о всех нам, ведь в её хате день и ночь был постоялый двор. Я не знаю, когда она отдыхала, а во дворе 80 лошадей, да своя коровенка. И всё за спасибо. Никаких денег она не брала. Таким же замечательным человеком и тружеником был её муж Аким Филиппович. До сего времени я с глубокой благодарностью вспоминаю об этих людях. Тетя Варя Сильченко, как мне известно, сейчас живет в Хандыга, очень прошу сходите к ней домой и передайте от меня и от моей семьи большой, большой сердечный привет и пожелайте ей доброго здоровья.

Наконец деньги в банк поступили и получив 40 тысяч наличными достав предварительно лодчонку, я на заре сентябрьского дня отплыл в Крест-Хальджаи, до которого мне нужно было плять 200 км. Круто по Алдану уже плыла шуга я по существу должен был плять за шугой. Первую ночь я провел на "Колондо" это в устье Тыры. Проплыв устье р. Хандыга я более тщательно стал просматривать берег и к вечеру подплыл к тому месту, где сейчас расположена пос. Хандыга. Вытащив возле ключа/теперь он называется "Больничный"/ на гольку лодку я приготовил себе место для отдыха, а разведенный тут-же костёр дополнил "домашний" уют с подвешанным на тачанке чайником. Обеспечив себя на ночь квартирой я взобрался на берег. Тишина стояла обсалютная, только о забереги потихоньку шуршала шуга. Я не спеша обошел вверх по берегу Алдана с километр /до Ключка/ зашел в глубь леса /где теперь размещаются склады/, вышел на Ключ /Больничный/ по которому рос дремучий еловый лем и вновь вышел к Алдану. Вся трасса была покрыта лиственничным лесом, нигде не признака, что местность когда-то затоплялось. Спустясь к реке я

установил,что к берегу сможет причалить любой пароход с баржами,а место пересечание р.Алдана мостом от большого косогора,что лежит у устья Хандыги,лучшего не надо.Этот участок берега на реке Алдан мне очень понравился в советании всех трёх исходных.

Ночь я провел превосходно."Уютно" расположился под лодкой, если не считать ,что было слегко холодновато,то всё обстояло отлично.Деньги в мешке сослужили мне службу-подушки. Чуть засвело я тронулся в дальнейший путь. С той ночи которую я провел на пустынном берегу прошло уже 25 лет.Вы наверно хорошо изучили окрестности Хандыги.Давайте просмедим правильно ли было выбрано место для базы экспедиции?В протоку выше Хандыги заходить нельзя она слишком узкая,на Бордое остановится нельзя это остров.От территории бензосклада начинается перекат и протока до Хохров. Как можете сами судить на протяжении 20-25 километров это место было лучшим.Так во всяком случае мне лично думалось.

подплявая к устью р.Томпо я вдалеке увидел катер,а Алдан против самого устья Томпо уже застыл.Мне еще летом местные жители говорили,что при впадении Томпо в Алдан ,образуется большой водоворот и затишь ,осенью в том месте Алдан замерзает раньше. Так было и на этот раз.Перетащив по берегу свою лодку через покрытое льдом пространство ,сново спустив лодку ,я в конце концов добрался до катера.Какое большое удовольствия перебраться из утлой полудырявой лодки ,которую я тут же бросил ,на хорошо оборудованный катер.Вскоре мы двинулись дальше на Крест-Хальджай.

Проблема экипировки сотрудников экспидиции и обеспечения продовольствием на ближайшие 2-3 месяца были решены.Жильем весь состав был обеспечен- там стоял дом.постоенный когда-то Дальстроем ем при осваении авиалинии./в дальнейшем мы этот дом разобрали и установили в Хандыге напротив школы /.Сразу же по прибытию в Крест-Хальджай мы приступили к переброске 120 лошадей на левый берег р.Алдан и перегон их в Охотский Перевоз.Это операция была произведена быстро ,четко без каках-либо потерь.Конный транспорт был сосредаточен в Охотском Перевозе,обеспечен кормом и стал подготавливаться к зимним транспортным работам,согласно заключенного договора.Состав экспедиции приступил к планомерной работе по обработке летний полевый материалов и составлению технических проектов.

Ознакомив состав экспедии с переговорами с Москвой,я высказал своё личное мнение по дислокации зимой базы экспедиции на

облюбованное мною место. По общему мнению такая передислокация была целесообразно, а намеченное месторасположение базы экспидиции правильной. Таким путем переезд был решен. Вопрос оставался только за наличием зимней дороги по Алдану и последующее строительство пос. Хандыга. -базы дорожно-изыскательской экспедиции УДС Дальстроя НКВД. Время шло и в середине декабря 1939 года первая группа людей с палатками, выехала из Крест-Хальджая /будем теперь/ называть/ на Хандыгу.

Пять палаток установленных в два ряда, расположились на левом берегу Больничного ключа. После установки палаток приступили к к заготовке леса постройке бани на самом мыске левого берега у устья ключа Больничный. Часть сотрудников осталась в Крест-Хальджае, продолжая работать по составлению технического проекта и должны были перебраться только весной. В конце декабря 1939 года я был вызван в командировку в Москву и после всех дел в марте 1940 года возвратился обратно, но только уже на базу Хандыга.

В начале мая конный транспорт, после успешного окончания грузоперевозок, полностью прибыл в Хандыгу. К этому же времени туда сосредоточился весь состав экспедиции. Об изменении месторасположения экспедиции и ее адреса было сообщено и в Магадан и в Моску, а на берегу на двух столбах красовалась большая вывеска "Пристань Хандыга" Дальстроя НКВД. В конце мая месяца две изыскательские партии вышли на летние работы, заканчивать начатые в 1939 году маршруты. На оставшихся на базе людей лежали заботы по развороту строительства на базе.

Лето подходила к концу и на базе выросли пять двухквартирных домиков. В черне /без крыши/ была построена контора экспедиции, рядом малюсенькая избушка-электростанция. Самое главное -два хороший склада для приемки грузов. В одной из оставленных палаток оборудавали под пекарню. К сентябрю Хандыга уже пообстроилась. а среди ее мужского населения появились и женщены. В июле приехали пять жен сотрудников. Не решенным оставались два вопроса: где взять кирпич для домов и чем освещаться в зимнее время. Пришлось пойти на хитрость. С наступлением холодов в одном из домовртир устроили "кирпичный завод" -изготовленный из глины кирпич выносили на улицу и он в течении суток замерзал, как костяшка. После этого, предварительно подготовив глину и теплую воду, мерзлый кирпич заносили по частям и делали кладку плит. Таким путем получили глинобитные плитки, они послужили нам не один год.

Решение этого вопроса полностью принадлежала нашему механику экспедиции Канакову Андрею. У этого человека были золотые руки. Участник штурма "Волочаевской сопки", этот человек прошел большой жизненный путь и много сделал для экспедиции. Был у нас в экспедиции старенький не знаю откуда взявшийся движок Л-4, пристроил он к нему динамику на 3 киловата, сделал проводку в каждую комнату с лампочкой по 20 ватт, на столбе вместо изолятора приспособил стеклянные 0.5литровые банки- и вдруг Хандыга в одну чудесную зимнюю ночь засияла электросветом. Правда лампочки горели каким-то тускловато-желтым светом, но Вы подумайте только, друзья, Охотский Перевоз прожил уже много десятилетий, а там электросвета и во сне не видели!

7 декабря 1940 года я выехал в Москву для утверждения технического проекта и решения дальнейшей судьбы алданской экспедиции. После ряда заседаний, совещаний неизбежных при рассмотрении и утверждении любого технического проекта требующего вложения в него претворения в жизнь многих миллионов рублей, проект и смета были утверждены заместителем министра НКВД СССР т. Чернышевым. Вскоре последовал приказ министра о преобразовании дорожной экспедиции в управление дорожного строительства, с постоянным месторасположением базы управления в поселке Хандыга. Таттинского района ЯАССР. Одновременно с приказом о преобразовании, вышел приказ о назначении меня начальником вновь созданного управления.

3 февраля 1941 г. я по распоряжению т. Чернышева должен был немедленно выехать на станцию Большой Невер, принять с консервации управления Байкало-Амурской магистрали /БАМ/ 100штук грузовых автомашин ЗИС-5 и лагерного состава 150 человек. Шофера же должны прибыть из Москвы. Перед отъездом из Москвы меня принял т. Чернышев В.В. и в самой конкретной форме поставил передо мной задачу-в течении ближайших двух лет, дать авто-проезд от Алдана, а вернее Хандыги до Оймякона.

19 апреля 1941 года армада из 100 автомашин в наступившую уже распутицу тронулась через г. Алдан, Якутск, Чурапчу, Охотский Перевоз на Хандыгу и в день 1 мая колона торжественно прибыла в Хандыгу. Этот перех од 100 автомашин, большой и сложный труд многих людей и о нем может быть я Вам как-нибудь напишу отдельно.

Коль скоро Хандыга стала стремительно расти и население

ее стала увеличиваться ,еще в 1940 году мы обратились в сельсовет п. Сайды, разрешить нам посадить картофель на небольшом участке острова Бордой, т.к. так как этот остров принадлежал Янгинскому сельсовету./наслегу/. В ручную силами экспедиции мы посадили с гектар картофеля и сняли свой первый урожай обеспечив себя картофелем на зиму. Уже зимой ,после нашего обращения Янгинский сельсовет вынес решение о передаче управлению всего острова для сельскохозяйственных целей. Это решение способствовало организации на острове Бордой совхоза.

Как историческую справку о названиях ,сообщая Вам ,что протока между островам Бордой и правым берегом, что протекала выше пос. Хандыга, был нами использована для гидронаблюдений. Для этой цели в устье Алуча на 5 км. на его левом берегу была построена избушка, в которой жил техник Корельский/избушку эту в последствии куда-то перевезли, а протока называлась Карельской.

Дорогие друзья! Все что я смог Вам сообщит и если Вы будете внимательно с самого начала читать ,то Вы проследите ,что начиная с 1938 года перед руководством стоял вопрос о необходимостииметь выход с Колымы не только через путь ,но и независимый путь пролегающий непосредственно по территории Союза. Складывающаяся в мире военно-политическая обстановка 38-41годов заставило руководство со всей серьезностью отнестись к вопросу наличия в районе Колымы второго пути, автодороги, для обеспечения пер переброски различного рода грузов и людей. Этом у вопросу было подчинено та срочность проводимых нами работ авто-дороги от Хандыги . 22 июня 1941 года фашистая Германия напала на Советский Союз. Наступили тяжелые и героические дни Великой Отечественной войны.

Желаю Вам всем много здоровья ,больших успехов в учебе и труде и большого личного счатья!

г. Москва
14. IУ. 1967г.

С уважением М. Карпов.

Зав. Улусным архивом А. С. Серебрянс

Юбилей

История создания Хандыги

Изыскатели - одержимые люди, они стремятся туда, куда иные бы не рискнули, ходят там, где не могут ходить другие, живут там, где не хочет жить никто. Они не жалуются на судьбу, а стремятся быть первыми, изведать неизведанное и первыми забить колышек под будущий объект, поселок, город.

К такой плеяде людей, несомненно, относится Михаил Константинович Карпов - основатель нашей Хандыги. Изучая архивные материалы и особенно бесценные для истории воспоминания изыскателей, я как будто окунаюсь в свою молодость, в геологическую пору своей жизни. С большим удовольствием читаешь знакомые термины - рекогносцировка, пикеты, маршруты, экспедиция, а как ласкают слух ставшие родными названия - Верхоянье, Сеторым, Тыры, Крест-Хальджай, Томпо и, конечно, Хандыга. Появляется ощущение, что вместе с изыскателями идешь в маршрут, заведомо зная куда выведет это направление, выверенное 75 лет назад, благодаря их самоотверженному труду, иногда с риском для жизни. Труд первопроходца поймут и достойно оценят лишь те, кто бывал в горах, переходил горные реки, работал в полевых партиях, по неведомым и непроторенным тропам доставлял грузы и снаряжение на сезон, ходил в маршруты; кто на полгода покидал дом, семью и возвращался, сильно соскучившись, в родную Хандыгу. Наш долг - не забыть имена и труд первопроходцев. И с этой целью на основе архивных данных и воспоминаний самих изыскателей, их писем, не имея литературного опыта, некогда мне было оттачивать "стиль", занимаясь производственными и организационными вопросами, да и, честно сказать, не хватало времени, хочу в хронометрическом порядке поведать историю выбора направления магаданской трассы, местности и начала строительства п. Хандыга.

В 1930 году М.К. Карпов, уроженец г. Иркутск, в возрасте 26 лет приехал с первой дорожной экспедицией "Цветметзолото" в бухту Нагаево (Магадан был основан в 1939 г.). Первыми его изысканиями были поиски кратчайшего пути от Охотского моря до золотоносного "Среднекана". И с той поры до 1955 года он занимался изысканием трасс, в том числе от Магадана до р. Алдан, и их строительством.

10 октября 1938 года вечером Карпова вызвал к себе начальник управления дорожного строительства (УДС) в поселок Ягодный, где он увидел начальника изыскательского отдела Жукова Николая Дмитриевича и самого начальника "Дальстроя" Павлова Карпа Александровича (прозвище "Дылда"). Павлов К.А. спросил у Карпова: "Знает ли он короткий путь от устья р. Нера до р. Алдан". Присутствующие знали, как успешно Карпов провел зимой 1935 года рекогносцировку от "Атки" (208-й км от Магадана) до Оймякона. Из воспоминаний Карпова: "Кроме того, было известно, что я умею говорить по-якутски, разговорному языку научился у каюров, когда ездил на оленях с зимними рекогносцировками". На этом ночном совещании Карпову было поручено обдумать маршрут от устья р. Нера до с. Крест-Хальджай на р. Алдан и было решено выехать 23 октября. В помощники Карпов взял друга и очень грамотного специалиста Треумова Бориса Ивановича.

22 октября 1938 года на шести оленьих нартах с каюром Винокуровым Константином выехали из п. Ягодный в сторону с. Крест-Хальджай. Изыскания провели от устья р. Нера по долине рек Эльги, Мальтеркана (Оймяконье), Томпо, Хунхады до с. Крест- Хальджай, при этом 4 января 1939 года дошли до районного центра Томпонского района с. Томпо. Через день, оставив уставших оленей и каюра в с.Томпо, выехали на перекладных по почтовой тропе и 9 января дошли до с. Крест-Хальджай. Отдохнув и приведя свои записи в порядок, они 12 января выехали в с. Томпо и оттуда по новому направлению к устью р. Нера. Обратный путь был тяжелее, так как олени ослабли и люди шли на лыжах. В п. Ягодный вернулись 3 апреля 1939 года (через 164 суток). После камеральных работ Карпов с Треумовым забраковали этот маршрут в связи с наличием больших трудностей для строительства дороги и предложили руководству "Дальстроя" вопрос о целесообразности выхода к р. Алдан через Оймякон.

В конце мая 1939 года Карпов М.К. был вызван в Магадан к начальнику "Дальстроя", где приказом Главка он был назначен начальником изыскательской экспедиции по проведению изысканий для строительства автодороги от р. Алдан до Оймякона. Состав экспедиции комплектовался в г. Москве, а ему приказано было через г. Владивосток прибыть в г. Иркутск, чтобы принять руководство экспедицией, которая к тому времени должна была сосредоточиться в городе. В Иркутске он встретился с личным составом экспедиции, главным инженером был назначен Леонов Николай Дмитриевич, с которым не один год работали на Колыме. Задачей экспедиции было в сжатые сроки произвести технические изыскания для строительства автодороги от с. Крест-Хальджай до Оймякона с учетом выбора кратчайшего и лучшего направления. Маршрут составлял более 500 км по нехоженой тайге, а уже конец июня. М.К. Карпов с благодарностью вспоминал Обком партии и Совет Министров ЯАССР за большую помощь и разрешение приобрести в Таттинском районе 120 лошадей. Только благодаря большой 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 с. Крест-Хальджай надо было учесть правые притоки р. Алдан - Томпо, Хандыга, Тыры, Мая. Река Томпо исключалась как забракованная, р. Мая - как отдаленная. Оставались две системы рек - Хандыга и Тыры, значительная часть которых была известна прежними маршрутами со стороны Оймяконья и маршрутами геологов, но не была известна долинная часть Алдана. Многие могут спросить, при чем тут долины рек. Сегодня каждый житель района знает, что стокилометровая часть долины р. Алдан заканчивается в районе руч. Томпорук и затем начинается сугубо горный рельеф, названный нашими предками "Сэттэ дабаан", что в переводе означает "семь перевалов", протяженностью 1400 км до Магадана. По техническим условиям при строительстве дорог допускаются определенные уклоны, которых можно добиться только проходя долинами вдоль рек, постепенно поднимаясь на возвышенные места (перевалы), а пробивать туннели в наших горах Верхоянья просто утопия. Долина р. Тыры необоснованно увеличивала километраж, и дорога не могла строиться по каньонообразной долине в горной части в районе руч. Натальи. Выход в районе р. Хандыга привлекателен был также приближением трассы к месторождению угля Джебарики-Хая (о наличии угля было известно). После тщательного анализа и сопоставления "за" и "против" Карповым М.К. и Леоновым Н.Д. был выбран единственный правильный маршрут - идти вдоль долины р. Хандыга и р. Сеторым с выходом на водораздел рек Алдан и Индигирка по р. Сеторым. Это было не согласованное с Главком ответственное решение, на свой страх и риск, и наши герои наверное знали, что их ожидало в случае неудачи. При выходе в районе р. Хандыга возникал другой вопрос - зачем лишние 75 км и переход через р. Томпо. Поэтому Карпов, отправив партии на полевые работы, сам сел в подвернувшийся пароход (редкая удача по тем временам) и поехал в с. Охотский Перевоз с целью ознакомиться с правым берегом р. Алдан и заключить договор с продснабом села о снабжении экспедиции. Поездка во всех отношениях была успешной, укрепилась вера в правильности выбора.

В начале сентября в Крест-Хальджай на гидросамолете прилетел зам. 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, в селе запасы продовольствия были ограничены, у населения можно было купить только скот на мясо, 120 лошадей не были обеспечены кормом на зиму, а люди, приехавшие на сезон, не имели зимней одежды и обуви. 18 сентября 1939 года Карпова вызвали в Якутск, где состоялся телефонный разговор с Москвой, с заместителем министра внутренних дел СССР Чернышевым В.В., который 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 р. Хандыга Чернышев потребовал подготовить обоснование перед Министерством. Карпов прямо из Якутска вылетел в Охотский Перевоз на самолете ПО-2, для открытия счета в банке, заключения с начальником базы Охлопковым договора, по которому экспедиция на своих 120 лошадях перевозит грузы на прииски Аллах-Юня в течение зимы. В свою очередь, база оплачивает перевозку грузов и в порядке аванса выдает 120 саней с упряжью и до открытия санной дороги из Крест-Хальджая выдает зимнюю одежду и продукты на 3 месяца всему составу экспедиции.

Карпов в письмах тепло отзывался о семье своего конюха с Охотского Перевоза Сильченко Акиме Филипповиче, его жене Варе и сыне Леониде, которые много помогали экспедиции и никогда не брали денег, они потом переехали в Хандыгу.

В начале октября, получив деньги 40 тыс. рублей, Карпов на лодке отправился в Крест-Хальджай, путь в 200 км предстоял нелегкий и непредсказуемый, по реке уже шла шуга. Первую ночь провел в "Солондо", на другой день, обследовав устье р. Хандыга, к вечеру пристал в устье руч. Больничный. Здесь я дословно привожу его воспоминания из Москвы, датированные 14 апреля 1967 года: "...стояла абсолютная тишина, только под берегом шуршала шуга. Я не спеша обошел верх берега р. Алдан, зашел в глубь леса, затем вышел к руч. Больничный, по которому рос дремучий еловый лес, и вновь вышел к р. Алдан. Вся местность покрыта лиственничным лесом, нигде нет признака, что местность когда-то затоплялась. Спустившись к реке, я установил, что к берегу сможет причалить любой пароход с баржами, а место пересечения р. Алдан - от большого косогора (Сайдынская сопка - И.Ш.), что лежит у устья р. Хандыга, - самое подходящее, лучшего места для моста и не надо. Этот участок берега на р. Алдан мне очень понравился в сочетании всех трех исходных." При выборе места поселка необходимо было учесть три исходных, о которых упоминал Карпов М.К: чтобы место было незатопляемым в паводки, к местности могли причаливать пароходы и была возможность строительства моста через р. Алдан.

На мой взгляд, Карпов М.К. место выбрал удачно, на излучине Алдана, вот только нефтебаза, построенная впоследствии непродуманно, сильно ограничила территорию будущего поселка до протоки "Хохры".

Догнав катер, он доплыл до Крест-Хальджая с твердым решением начать нулевой пикет с места своей ночевки. А название было дано по р. Хандыга (тогда приставки "Восточная" не было).

Вспоминая свою первую ночь на берегу будущей Хандыги, Карпов писал: "Ночь провел превосходно, под лодкой, вместо подушки подложив мешок с 40 тыс. рублей, правда, было холодновато. Проснулся с твердым решением - нулевой пикет будет с места этой ночевки". Сразу же по прибытии в с. Крест-Хальджай приступили к переброске 120 лошадей на левый берег р. Алдан, а затем перегнали их в с. Охотский Перевоз. Эта операция была проведена успешно, четко, без потерь.

В середине декабря 1939 года первая группа с палатками выехала в Хандыгу. 5 палаток были установлены в 2 ряда на левом берегу ручья Больничного, и началась заготовка леса для построек.

В конце декабря 1939 года Карпов М.К. был вызван в Москву и возвратился в марте 1940 года уже на базу Хандыга.

В начале мая после успешной работы по перевозке грузов с Охотского Перевоза в Хандыгу прибыл конный транспорт со снаряжением и продуктами, а также и весь состав экспедиции из Крест-Хальджая. На берегу Алдана появилась большая вывеска "Пристань Хандыга" Дальстроя НКВД СССР, и впервые было послано сообщение в Москву, Магадан и Якутск об изменении месторасположения и адреса экспедиции.

В конце мая две изыскательские партии вышли на полевые работы, оставшиеся люди должны были развернуть строительство базы. К осени было построено 5 двухквартирных домов, контора экспедиции, два склада для приема грузов, пекарня. В июне прибыли первые женщины, пять жен сотрудников, заключенные. Контингент экспедиции, как и бывает, был разноликий - ИТР, заключенные, местные жители, герои гражданской войны и люди с золотыми руками. Среди них - Канаков Андрей. Он предложил идею и сам взялся за изготовление кирпичей. С наступлением холодов в одном из домов устроили "кирпичный завод": изготовленный из глины кирпич выносили на улицу, где он в течение суток замерзал как костяшка. Предварительно подготовив глину и теплую воду, мерзлый кирпич заносили по частям и делали кладки плит. Так получали глинобитные плитки. Тот же Канаков к движку Л-4 пристроил динамик на ЗКВ, протянул в каждую комнату проводку с лампой на 20 Вт, а на столбах вместо изолятора использовал 0,5-литровые стеклянные банки, и в один из чудесных зимних вечеров появился электрический свет. Правда, лампочки горели тускловато - желтым светом, но, согласитесь, это здорово - первые электролампочки над Хандыгой. Думаю, право первого электрика и изготовителя кирпича в п. Хандыга принадлежит Канакову Андрею - мастеру "золотые руки", участнику штурма волочаевских высот в гражданскую войну.

07.12.1940 года Карпов М.К. выехал в Москву для защиты и утверждения технического проекта и решения дальнейшей судьбы Алданской экспедиции. Проект и смета были утверждены зам. министра НКВД СССР Чернышевым В.В. Позже вышел приказ министра о преобразовании дорожной экспедиции в Управление дорожного строительства с постоянным месторасположением базы управления в пристани Хандыга Таттинского района ЯАССР. В этом же приказе Карпов М.К. был назначен начальником вновь созданного управления.

03.02.1941 года Карпов М.К. по распоряжению Чернышева В.В. должен был выехать на станцию Большой Невер, принять с консервации управления Байкало-Амурской магистрали 100 грузовых автомашин ЗИС-5, 56 тракторов и 150 заключенных. Водители должны были прибыть из Москвы. Перед отъездом из Москвы Чернышев В.В. поставил Карпову М.К. конкретную задачу - в течение двух лет обеспечить автопроезд от р. Алдан, а вернее, от пристани Хандыга до с. Оймякон.

19.04.1941 года колонна в распутицу тронулась через г. Алдан, Якутск, Чурапчу, Охотский Перевоз на Хандыгу и в день 1 Мая колонна торжественно въехала в Хандыгу. Переход был очень сложным и тяжелым, но люди все преодолели.

Со стремительным ростом строительства росла и численность населения Хандыги. Хронически не хватало продуктов, особенно овощей. В 1940 г. Ынгинский сельсовет разрешил экспедиции посадить картошку на острове Бордой (к сожалению, прежнего названия не могу найти, да и стоит ли, слишком много печальных событий и надежд людей было связано с этим названием - И.Ш.). Первый урожай обеспечил население пристани картофелем, и тогда зимой Ынгинский сельсовет вынес решение о передаче УДС весь остров для сельскохозяйственных целей.

Для гидронаблюдений была построена избушка в 5 км вверх по протоке, где жил и работал техник Корельский, и население стало называть протоку Корельской. Когда я спрашиваю у людей, почему сейчас протоку называют "корейской", многие отвечают: "Какая разница?" или "Говорят, там жили корейцы". Я, конечно, уважаю все нации, но мне порой становится не по себе от мысли, почему мы не продолжаем историю своего отечества, малого или большого, и становится обидно за тех, чьи имена мы предаем забвению. Так не должно быть, такое нельзя допускать!

Сегодня совершенно очевидно, именно в канун войны начались самые интересные и интенсивные работы, бурное развитие северо-востока страны, в том числе нашего района и поселка. У истоков при решении крупномасштабных задач стояли геологи - первооткрыватели месторождений полезных ископаемых, изыскатели - первопроходцы неведомых трасс и местностей, автодорожники - строители населенных пунктов и автодорог, чьи потомки живут и работают в нашем районе.

К сожалению, у современных руководителей нового века нет возможности проверить свои силы в решении крупных задач, сегодня в почете маркетинг, искусство продаж и перепродаж, как говорится, у каждого овоща - свое время созревать.

Если оглянуться назад, то непосредственное создание нашего поселка началось с мая 1940 года с вывески "Пристань Хандыга" Дальстроя НКВД СССР. И по воспоминаниям вербованного в Алданском районе жителя Теплого Ключа Горобчук Михаила Яковлевича, строительство Магаданской трассы началось с первых вырубок просек под будущую автодорогу с июня 1940 года, и был обеспечен автопроезд "Хандыга - Кадыкчан" менее чем за 2 года.

Упреждая ваши вопросы, почему мы в 2016 году отмечаем 75-летие п. Хандыга, сообщаю - Постановлением Верховного Совета ЯАССР вновь созданный населенный пункт п. Хандыга утвержден в 1941 году и вошел в состав ЯАССР.

Уважаемые читатели! Вы проследили ход истории образования п. Хандыга, начиная с 1938 года, и знаете, что побудило руководство нашей страны в канун Великой Отечественной войны заняться стратегической задачей - решить вопрос выхода с золотоносной Колымы не только через морской путь, но и по независимому пути, проходящему непосредственно по территории СССР, тем самым увеличить объем добычи золота (только в 1940 году на приисках "Дальстроя" были добыты 92 тонны россыпного золота, из них 70% - на Колыме), освоить новые территории и обеспечить переброску различного рода грузов и людей на случай нападения милитаристской Японии на СССР. Вот почему так срочно и именно с р. Алдан началось строительство Хандыги и Магаданской трассы (пролаза). И этот факт, считаю, не позволил руководству Японии напасть на нашу страну и, несомненно, имеет огромную непосредственную роль в Победе в Великой Отечественной войне!

Мы, Томпонцы, гордимся своей историей, воздаем должное поколению победителей и наших предшественников - первооткрывателей, приложим все силы достойно отметить 75-летие поселка, продолжить дальнейшее развитие и процветание нашей родной и любимой Хандыги!

И. ШАДРИН,
председатель райсовета депутатов Томпонского района, Почетный гражданин Томпонского района.

Как строилась ХАНДЫГА

КР. ЗН. 139, 69

СЛОВО ХАНДЫГА начало входить в нашу работу по Дальстрою с 1938 года.

В 1939—40 годах проводились изыскания будущей автодороги Хандыга — Кадыкчан и Томпорук — Эгэ-Хая. В начале 1941 года организовалось Алданское дорожностроительное управление. В марте—апреле санным путем из г. Якутска с тракторами в Хандыгу прибыла первая партия строителей в составе 80 рабочих. Первые палатки и временные здания возникли на берегу Алдана против территории техбазы. За лето 1941 года были подготовлены складские места и велась интенсивная разгрузка речных судов. На голое место завозили все: от иголок до автомашин и тракторов, продукты питания и обмундирование.

Я, совместно с инженером Леоновым Николаем Дмитриевичем, в июне 1941 года получил направление на работу в Алданское управление. Весь путь от Кадыкчана до Хандыги, 736 км. по тайге и горам, прошли пешком. Особых приключений в пути не было, если не считать, что каждую реку и речку приходилось преодолевать на плоту или вброд по пояс в воде. В конце августа прибыли в Хандыгу и узнали, что уже два месяца идет беспощадная война с фашистской Германией.

В сентябре—октябре 1941 года прибыли основные дорожно-строительные рабочие и мы приступили к организации дорожно-строительных участков — Алданской от Хандыги до 1000 км и Хандыгской с базой на Россомахе. Со стороны Колымы были организованы 4 дорожно-строительных участка: Эмтыгейский, Индигирский, Оймяконский и Кюбюминский.

В зиму 1941—42 гг. Хандыга была строительной площадкой. Здесь велось строительство жилых и административных зданий. Громадные штабеля под брезентом со всеми видами продуктов и техники. Строилась автобаза, а кругом была нетронутая тайга. На месте бани и нефтесклада — густой кустарник.

Для дорожников зима 1941—42 годов была неблагоприятной. От ноября до февраля температура воздуха держалась на уровне 54 — 46 градусов. Но, несмотря на это, дорожно-строительные работы велись ежедневно при продолжительности рабочего дня 10—12 часов. Менее чем за два года был дан автопроезд Хандыга — Кадыкчан. Переработано и перемещено вручную более 5 млн. куб. метров грунта, построены сотни мостов. Особенно трудно нам довелось строительство дороги на 15 км от Хандыги. 20 автомашин возили грунт в это болото. Вчерашней работы на следующее утро не было видно, так как весь грунт тонул. Тогда выложили основание дороги двухслойным накатом из бревен и только тогда дали проезд.

В октябре 1942 года приступили к строительству автозимника Томпорук — Алыс-Хая. Назывались мы — Алданская экспедиция и возглавлял ее Иванов Федор Иванович. По тем временам мы были хорошо оснащены. Имели 8 тракторов—газгенов и 100 рабочих. Весь наш отряд был размещен в передвижных будках на тракторных санях, возили с собой трехмесячный запас продуктов. Имелась рация, свой врач и медпункт, кухня, пекарня и все на санях. Автомашин не было, а горючее для нас росло вдоль дороги в виде леса-сухостоя. 80 процентов рабочих занимались в ночное время заготовкой горючего — газогенераторной чурки. Нашим тракторам требовалось на каждый километр каждому по мешку чурок. Мешки заменяли нам спидометр — как мешок, так километр. На тракторах не было кабин, трактористы сидели в тулупах и все, что могли одевали на себя. Мы их называли «горизонталями», потому что ширина превышала их рост.

Работали почти круглосуточно. На устье реки Менкюле один трактор ушел под лед. Тракторист Колядко по собственной инициативе разделся до нижнего белья, по жерди спустился под воду на 4-метровую глубину, чтобы зацепить буксирный трос за трактор. Только при третьей попытке ему удалось это сделать и мы вытащили трактор.

Я с 20 рабочими и одним трактором вел трассировку автозимника. 30 декабря стали на ночевку и ремонт на реке Томпо. 31 декабря на лыжах прошел около 40 км и увидел пос. Томпо. Жители пос. Томпо встречали меня на берегу. Пригласили на встречу нового 1943 года. В то время районный центр находился в Томпо, поселок был благоустроенный, дома постоянного типа с печным отоплением. Имелась школа-интернат, в которой учились дети эвенов. Новый год встречали в клубе, была показана пьеса, просмотрели кинокартину, а потом начались танцы, игры.

В Томпо стояли около месяца, ремонтировали материальную часть, также помогали колхозу в вывозке дров-швырка. Эвены первый раз видели работу тракторов, как таскали тракторные сани со швырком, погруженные выше крыш юрт, восхищались их мощностью.

Осенью 1943 года нашу экспедицию перекинули для строи-

Как строилась ХАНДЫГА

СЛОВО ХАНДЫГА начало входить в нашу работу по Дальстрою с 1938 года.

В 1939—40 годах проводились изыскания будущей автодороги Хандыга — Кадыкчан и Томпорук — Эгэ-Хая. В начале 1941 года организовалось Алданское дорожностроительное управление. В марте—апреле санным путем из г. Якутска с тракторами в Хандыгу прибыла первая партия строителей в составе 80 рабочих. Первые палатки и временные здания возникли на берегу Алдана против территории техбазы. За лето 1941 года были подготовлены складские места и велась интенсивная разгрузка речных судов. На голое место завозили все: от иголок до автомашин и тракторов, продукты питания и обмундирование.

Я, совместно с инженером Леоновым Николаем Дмитриевичем, в июне 1941 года получил направление на работу в Алданское управление. Весь путь от Кадыкчана до Хандыги, 736 км. по тайге и горам, прошли пешком. Особых приключений в пути не было, если не считать, что каждую реку и речку приходилось преодолевать на плоту или вброд по пояс в воде. В конце августа прибыли в Хандыгу и узнали, что уже два месяца идет беспощадная война с фашистской Германией.

В сентябре—октябре 1941 года прибыли основные дорожно-строительные рабочие и мы приступили к организации дорожно-строительных участков — Алданской от Хандыги до 1000 км и Хандыгской с базой на Россомахе. Со стороны Колымы были организованы 4 дорожно-строительных участка: Эмтыгейский, Индигирский, Оймяконский и Кюбюминский.

В зиму 1941—42 гг. Хандыга была строительной площадкой. Здесь велось строительство жилых и административных зданий. Громадные штабеля под брезентом со всеми видами продуктов и техники. Строилась автобаза, а кругом была нетронутая тайга. На месте бани и нефтесклада — густой кустарник.

Для дорожников зима 1941—42 годов была неблагоприятной. От ноября до февраля температура воздуха держалась на уровне 54 — 46 градусов. Но, несмотря на это, дорожно-строительные работы велись ежедневно при продолжительности рабочего дня 10—12 часов. Менее чем за два года был дан автопроезд Хандыга — Кадыкчан. Переработано и перемещено вручную более 5 млн. куб. метров грунта, построены сотни мостов. Особенно трудно нам довелось строительство дороги на 15 км от Хандыги. 20 автомашин возили грунт в это болото. Вчерашней работы на следующее утро не было видно, так как весь грунт тонул. Тогда выложили основание дороги двухслойным накатом из бревен и только тогда дали проезд.

В октябре 1942 года приступили к строительству автозимника Томпорук — Алыс-Хая. Назывались мы — Алданская экспедиция и возглавлял ее Иванов Федор Иванович. По тем временам мы были хорошо оснащены. Имели 8 тракторов—газгенов и 100 рабочих. Весь наш отряд был размещен в передвижных будках на тракторных санях, возили с собой трехмесячный запас продуктов. Имелась рация, свой врач и медпункт, кухня, пекарня и все на санях. Автомашин не было, а горючее для нас росло вдоль дороги в виде леса-сухостоя. 80 процентов рабочих занимались в ночное время заготовкой горючего — газогенераторной чурки. Нашим тракторам требовалось на каждый километр каждому по мешку чурок. Мешки заменяли нам спидометр — как мешок, так километр. На тракторах не было кабин, трактористы сидели в тулупах и все, что могли одевали на себя. Мы их называли «горизонталями», потому что ширина превышала их рост.

Работали почти круглосуточно. На устье реки Менкюле один трактор ушел под лед. Тракторист Колядко по собственной инициативе разделся до нижнего белья, по жерди спустился под воду на 4-метровую глубину, чтобы зацепить буксирный трос за трактор. Только при третьей попытке ему удалось это сделать и мы вытащили трактор.

Я с 20 рабочими и одним трактором вел трассировку автозимника. 30 декабря стали на ночевку и ремонт на реке Томпо. 31 декабря на лыжах прошел около 40 км и увидел пос. Томпо. Жители пос. Томпо встречали меня на берегу. Пригласили на встречу нового 1943 года. В то время районный центр находился в Томпо, поселок был благоустроенный, дома постоянного типа с печным отоплением. Имелась школа-интернат, в которой учились дети эвенов. Новый год встречали в клубе, была показана пьеса, просмотрели кинокартину, а потом начались танцы, игры.

В Томпо стояли около месяца, ремонтировали материальную часть, также помогали колхозу в вывозке дров-швырка. Эвены первый раз видели работу тракторов, как таскали тракторные сани со швырком, погруженные выше крыш юрт, восхищались их мощностью.

Осенью 1943 года нашу экспедицию перекинули для строительства зимних дорог во вновь открываемый Индигирский горнопромышленный район. Вернулся я в Томпонский район только в 1964 году. За это время пос. Хандыга превратился в благоустроенный рабочий городок.

Э. ГЕРЛИНГЕР.

Новые фильмы

Снимается „Лейтенант Базиль"



КОРОТКОЙ, НО ЯРКОЙ жизни Героя Советского Союза и национального героя Франции Василия Порика, его легендарным подвигам на французской земле в годы второй мировой войны посвящена новая кинокартина Киевской студии художественных фильмов имени А. Довженко «Лейтенант Базиль». Эту двухсерийную ленту ставит режиссер Ю. Лысенко. Сценарий написан им вместе с молодым украинским историком Ж. Журибедой.

На снимке: кадр из фильма. В роли Станиславы — артистка студии «Мосфильм» Ольга Лысенко, лейтенанта Базиля — артист Луганского украинского музыкально-драматического театра Михаил Голубович.

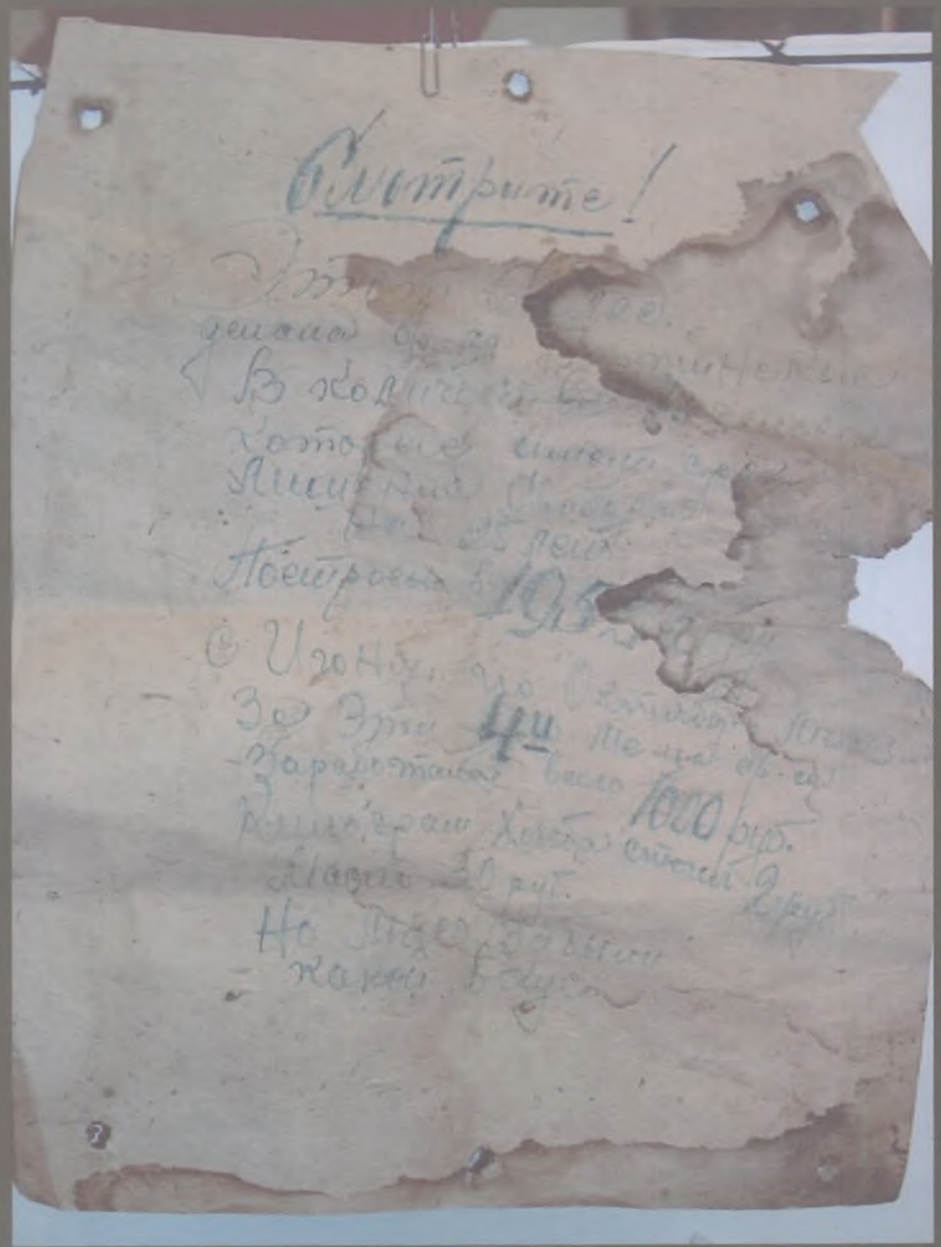
Фото Ю. Мосенжника.

Фотохроника ТАСС.



« В конце декабря 1939 года я был вызван в г.Москву, в марте 1940 года возвратился обратно, но только уже на базу Хандыга. В начале мая конный транспорт после окончания грузоперевозхок полностью прибыл на Хандыгу. К этому же времени туда сосредосточился весь состав экспедиции. Об изменении расположения экспедиции и её адреса было сообщено в Магадан и в Москву. А на берегу Алдана на двух столбах красовалась большая вывеска «Пристань Хандыга» Дальстроя НКВД. «

М.Карпов

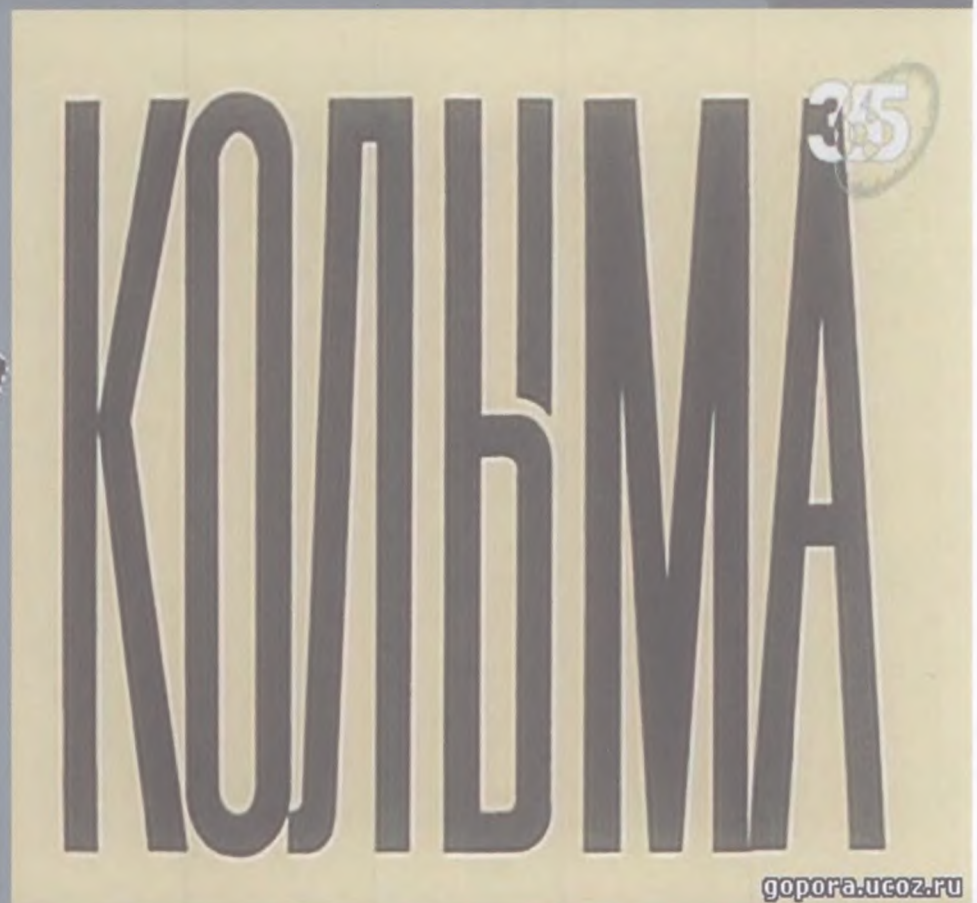


Смотрите!
Этот склад делала бр-да ---
В количестве –человек, которые имели срок лишения свободы на 25 лет.
Построено в 1952 году.
С Июня по Октябрь м-ц 30.Эти 4-и ме-ца бр-да заработала всего 1000 руб. Килограм хлеба стоит 2 руб.Масло 30руб. Про мясо забыли какой вкус.

Записка заключённых-строителей Хандыги, найденная при разборе домов, пострадавших от наводнения 2001года

«Пристань Хандыга «Дальстроя НКВД»







Страницы нашей истории...



Хандыга 2003

Муниципальное бюджетное
учреждение культуры
"Томпонская межпоселенческая
центральная библиотека"
678720, РС(Я), Томпонский район,
п. Хандыга, ул. Карпова, д. 22
тел. 8 (41153) 41658, 42525
e-mail: biblio@khan.sakha.ru
№
«___»_____20___г.

Были встречи, знакомства,
Письма, письма людские.
Было много такого,
Что забыть не смогу.
Ну, буквально, по крохам
Собирались страницы,
Что на суд ваш суровый
Сейчас выношу.

Рождение «Дальстроя»

«В 1930 году XVI съезд ВКП(б) признал необходимым форсировать развитие горнодобывающей промышленности в восточных районах страны с целью получения главным образом золота, которое остро требовалось для закупок за границей промышленного оборудования. Наибольшие возможности для резкого увеличения добычи благородного металла открывались в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, где уже к тому времени были открыты его значительные месторождения».[1]

Геологические исследования Восточной Сибири и Дальнего Востока проводились еще в 18 веке, но особенно интенсивно стали исследовать в 20-х годах 20 века.

В газете «Автономная Якутия» от 23 февраля 1926 года была статья, где писалось следующее:

«Геологический комитет организует летом 1926 года под начальством известного геолога С.В.Обручева геологоразведочную экспедицию на Верхоянский хребет. Экспедиция предполагается в составе пяти научных сотрудников, одного переводчика и до десяти местных рабочих.

Выступления из Якутска намечаются в половине июня Оймяконским трактом или на пароходе по Алдану до устья реки Хандыги (немного выше впадения Амги в Алдан), затем через хребет до левого притока Индигирки — Чибаччалаха и района Сырыхтаха. Здесь оставляется разведочная партия, другая идет по хребту на запад до Верхоянского тракта, по которому возвращается после месячной работы, прямо в Якутск. Продолжительность работы экспедиции три месяца. Часть продовольствия для экспедиции будет завезена на Верхоянский хребет по зимнему пути». „

В другом номере «Автономная Якутия» от 28 марта 1928 года сообщается следующее: «Правлением акционерного общества «Союззолото» решено для производства приисковых и разведочных работ отправить четыре партии в Якутию: в Алданский район, Олекминско-Нюкжинский район и в верховья р.Колымы.

Для топографических и геодезических работ Якутию будут организованы две партии. Подготовка и формирование партии будут полностью завершены к апрелю 1928 года.

Продолжительность работы на местах от 4 до 6 месяцев. На организацию этого дела «Союззолото» заключает генеральный договор с Геологическим комитетом».

Материалы всех этих экспедиций поступали в центральные органы

страны. Они свидетельствовали о несметных богатствах недр Восточной Сибири и Дальнего Востока. В 1928 году была организована I Колымская экспедиция под руководством Ю.А.Билибина. Именно первая Колымская экспедиция под его началом, открыла месторождение золота с промышленным содержанием. Затем была организована в 1930 году вторая Колымская экспедиция, возглавлял эту экспедицию на Колыму Цареградский Валентин Александрович.



На месте экспедиции1930 года

Результаты этих экспедиций привели к созданию треста «Дальстрой».

«11 ноября 1931 года состоялось решение Политбюро ЦК ВКП(б) по вопросу освоения северо-востока. Через два дня Совет Труда и Обороны постановил организовать трест по промышленному и дорожному строительству в районе верхней Колымы и разрабатывать недра «с добычей и отработкой всех полезных ископаемых края». Трест получил сокращенное наименование «Дальстрой». Его директором был назначен профессиональный чекист Э.П.Берзин.[2]

«В постановлении Совета Труда и Обороны задачи треста были определены так: разработка недр с добычей и отработкой всех полезных ископаемых края; колонизация района разработок и организация возможных предприятий и работ в интересах успешного выполнения первой задачи».[3]

История основания п.Хандыга и строительства Магаданской (Колымской трассы)

Промышленное освоение открытых месторождений золота и других полезных ископаемых было немыслимо без транспортного освоения этого огромного края. Здесь уместно вспомнить статью А.Лаповок «Из истории развития путей сообщения нашего района», опубликованную 6 сентября 1957 года в газете «Красное знамя». Он писал: «До 1940 года в нашем районе единственными путями сообщения были вьючные тропы. Огромная территория, по существу, не имела путей сообщения, которые могли бы существенно повлиять на развитие промышленности и культуры в районе».

Большой интерес представляет статья «Автомобильные дороги Колымы и Чукотки» (авторы Т.С.Николов, В.А.Дементьев). Эта статья была

опубликована в журнале «Колыма» за 1978 год.

«Транспортное освоение края должно было предшествовать промышленному. Это глубоко понимал первый директор «Дальстроя» Э.П.Берзин. Поэтому в первые годы деятельности «Дальстроя» большая часть ресурсов была направлена на дорожное строительство. Проектирование и строительство автомобильных дорог на Колыме осуществлялось сначала Управлением дорожного строительства «Дальстроя».

С 1939 года проектирование дорог было возложено на Колымтранспроект, реорганизованный затем в Колымпроект и Дальстройпроект.

Весной 1943 г. было организовано Управление шоссейных дорог «Дальстроя», которое, кроме эксплуатации, осуществляло также строительство дорог. После ликвидации в 1954 г. УДС строительство дорог полностью возложено на Управление шоссейных дорог».

В 1957 г. в районной газете «Красное знамя» была опубликована статья о строительстве Магаданской трассы. Автор — Арон Давыдович Мельцер. Он в 1935 году был выпускником Московского автодорожного техникума и по призыву городского комитета комсомола поехал осваивать Крайний Север, вместе с ним отправились в далекий незнакомый край еще 14 комсомольцев-однокурсников. Молодые посланцы Москвы прибыли в бухту Нагаево. Сразу включились в работу. В своих воспоминаниях Арон Давыдович писал: «... зимой не прекращались работы. В зиму 1935-36 гг. был заложен п.Ягодный, в 1936 г. была построена дорога Ягодный — Сусуман, а через год она связала Магадан с Аркагалой. В 1937 г. были заложены Сусуман и Берелёх. В 1938 году прокладывали дорогу на Тенькинском направлении: Палатка-рудник «Будыгычаг». Далее в своих воспоминаниях А.Д.Мельцер писал, что в годы войны началось строительство дороги Хандыга — Кадыкчан, соединившей Лену с Магаданом. А эти строчки можно прочитать в журнале «Колыма», у вышеупомянутых авторов: «Большое значение имело строительство автомобильной дороги Кадыкчан — Хандыга, которая связывала районы Колымы с Якутией. Эта дорога проходила через мировой полюс холода в северном полушарии (Оймякон). При ее строительстве дорожникам пришлось преодолеть большие трудности. Но особенно суровые условия для строительства были на дороге Пестрая Дресва — Омсукчан, где ураганные ветры сносили людей».

Поселок Хандыга был основан в 1939 году в связи с началом строительства автодороги от реки Алдан до Оймякона. А строительство этой дороги имело большое значение, так как она связывала Колыму с Якутией.

Первоначально планировалось строительство железной дороги, но затем решили строить автомобильную. Существовало несколько вариантов будущей дороги, но окончательный проект был подготовлен дорожно-изыскательной экспедицией, возглавляемой Карповым Михаилом Константиновичем. Он является и основателем поселка Хандыга. Когда обсуждался вопрос о строительстве автодороги, то первоначальным пикетом будущей дороги обозначалось село Крест-Хальджай, но М.К.Карпов в целях сокращения дороги



Карпов М.К.

решил ее строить с новой точки и, таким образом, выбрал берег Алдана, который находился на 80 км выше села Крест-Хальджай. Москва дала добро на инициативу М.К.Карпова и он решил осуществить передислокацию своей экспедиции на новое место, названное Хандыгой по названию реки. Об этом М.К.Карпов писал следующее: «... переезд был решен, и в середине декабря 1939 года первая группа людей с палатками выехала из села Крест-Хальджай на Хандыгу. Пять палаток, установленных в два ряда, расположились на берегу. Сразу же приступили к заготовке леса и постройке бани. В начале мая об изменении месторасположения экспедиции было сообщено в Москву и в Магадан. А вскоре на берегу Алдана на двух столбах появилась надпись «Пристань Хандыга — «Дальстроя» НКВД».

С этого события берет свое начало п.Хандыга, но истинное строительство и развитие поселка связано с более поздним временем, а именно с 1941 годом. В декабре 1940 г. М.К.Карпов выехал в Москву для утверждения проекта будущей дороги и сметы. А вскоре последовал приказ, изданный зам. министра внутренних дел В.В.Чернышевым, о преобразовании дорожной экспедиции в управление дорожного строительства с постоянным месторасположением базы управления в Хандыге. Одновременно с приказом о преобразовании, вышел приказ о назначении М.К.Карпова начальником вновь созданного управления (Алданского управления дорожного строительства).

3 февраля 1941 года М.К.Карпов по распоряжению В.В.Чернышева выехал на станцию Большой Невер, принять с консервации управления Байкало-Амурской магистрали (БАМ) 100 грузовых автомашин ЗИС-5, 65 тракторов и 150 человек лагерного состава.



Служащие дивизиона

В апреле 1941 года колонна автомашин двинулась на Хандыгу по Аямскому тракту и 1 мая они прибыли в Хандыгу. Осенью 1941 года в Хандыгу начали прибывать баржи с





Хандыга начала 50-х г.г

заключенными, их везли с БАМа. Этим заключенным предстояло строить поселок и дорогу Хандыга — Кадыкчан. На базе Хандыгской дорожной экспедиции в сентябре 1941 г. было организовано Алданское управление дорожного строительства, которое вместе с управлением дорожного строительства Севера приступило к строительству автопроезда Кадыкчан — Хандыга. Оба управления закончили строительство автопроезда протяженностью 735 км в августе 1943 года в районе Верхоянского перевала. Вместе со строительством дороги, шло развитие и строительство п.Хандыга, где начиная с 1941 года появились следующие организации: дорожное управление, автобаза, электростанция, радиостанция, почта, сберкасса, столовая, аптека, а в 1942 году появилась школа. В связи с завершением строительства автодороги управление дорожного строительства и управление автобазы из Хандыги были переведены на Колыму, в Адыгалах.

Основная часть населения Хандыги в 1943-1944 гг. переселилась в Адыгалах (Магаданская область). В 1948 году в Хандыгу стали прибывать геологи Дальстроя, для проведения геологических работ, был создан Алданский разведрайон. В 1948 г. Адыгалахское



Наводнение 1955 года

живет плохая для меня, и в то же время хорошая (там я женился, там родились мои сыновья) Хандыга».

В письме от 14 сентября 1989 года: «Р.Г.Кяписон работал преподавателем в 1948-1951 годах. Может быть, еще и раньше 1948 года, но я приехал в Хандыгу и познакомился с ним в 1948 году. Какой предмет он вел? Вероятно, химию, т.к. он был химик. В отношении анкеты Вашу просьбу не выполняю, т.к. нет никакого желания вспоминать прожитое, тем более что меня реабилитировали».

Кроме Николая Петровича о Кяписоне Рудольфе ребятам рассказала Мария Федоровна Кулакова, работавшая с ним в Хандыгской школе в 1948 году. Она сообщила, что он преподавал немецкий язык, а Софья Михайловна Назмутдинова (Сафина), старожил поселка, рассказывала, что она училась у него всего один год, но запомнился он ей на всю жизнь, был прекрасный учитель и человек.

Кузин Анатолий Иванович осужден на 10 лет с поражением в правах на 5 лет по ст. 58-10 УК РСФСР. В настоящее время живет в Хандыге. Реабилитирован в 1991 году.

Анатолий Иванович родился в 1923 году в с.Новая Деревня Барышевского района Ульяновской области. Учился в семилетке. В годы сталинских репрессий арестовали отца Анатолия, он был верующим человеком, и при обыске обнаружили Евангелие. Потом добрались до Анатолия. Арестовали сначала его друга — учителя, а вскоре пришли за ним. Обвиняли в антисоветской агитации, в распевании частушек.



Такими тачками работали заключенные

Он рассказывал:

«Судили меня в городе Пенза, областной суд приговорил к 10 годам лишения свободы по ст. 58, п. 10. По этапу оказался в г.Магадане. В Магадане находился недолго, нас загрузили в машины по 50 человек и два конвоира. Путь лежал от Магадана в сторону Берелёха, конечный путь Нексикан. Здесь выгрузили из машин и погнали пешком километров 12, до прииска «Комсомольский» — это уже прибыли в «Долину смерти» (Чай-Урьинскую долину). Лагерь был разбит в долине — палаток 7, вся зона оцеплена колючей проволокой. Поселили нас в лагере человек 600, гоняли на работу, копали шурфы, норма большая, непосильная. От

голода и непосильной работы люди стали худеть, тощать, в том числе и я стал «доходягой». Люди помирали десятками каждый день от истощения, убивали многих. Кто отказывался идти на работу, расстреливали сразу. Были голы, босы. На ногах носили оторванные рукава от телогрейки, не было ни рукавиц, ни шапок. Как дали в Магадане фуражку 10 размера, так и ходил в фуражке. Уши мерзли, надвигалась зима. Я окончательно «дошел».

К счастью прибыла в лагерь комиссия, которая набирала людей в дорожное управление. Эта комиссия отобрала 50 человек, в том числе и меня, и погнали нас в дорожную командировку. Некоторые помирали, а я выжил, даже смог перенести зиму. Весной начали тачки катать, дорогу отсыпать, к весне еще привезли людей, стало человек 300, и конвой добавился. Почти 10 лет работал в дорожном. Освободился в Адыгалахе, в ноябре 1 949 года.



Лагерные объекты вдоль Тополинской трассы

В то время Адыгалахское управление переезжало в Хандыгу, начинали основывать «Янстрой» для строительства дороги на Батагай. Меня все руководство «Янстроя» знало по лагерю. Я в лагере каптерил, был в авторитете, кличка у меня была «Комсомолец». Руководство «Янстроя» сразу признало меня, предложили ехать каптером на Тумат, затем лагерь на Тумате аннулировали, перевели меня на Улах. Улах был центром «Янстроя», М.К.Карпов был начальником. Он руководил строительством дороги от 105 и до села Томпо. До 1953 года работал в «Янстрое», затем переехал жить в Хандыгу, перешел работать на нефтебазу. Затем грузчиком работал в техснабе. Сейчас на пенсии».

P.S. В 1991 г. по линии КГБ (ФСБ) Кузин Анатолий Иванович был реабилитирован. Статья об этом была опубликована в газете «Красное знамя» за №153 1991 года.

Вот текст письма, врученный районным комитетом госбезопасности: «Кузин Анатолий Иванович, 1923 г.р., был осужден 8.01.41 г. Пензенским областным судом по статье 58-10 УК РСФСР (антисоветская агитация) к десяти годам лишения свободы с поражением в избирательных правах сроком на 5 лет. Содержался под стражей в местах лишения свободы 8 лет. На

водопропускные устройства. В 1941 г., как я понял, он оказался в Хандыге.

Э.А.Герлингер, с которым я познакомился в декабре 1963 года, был человеком большой культуры, обширных познаний и хороших организаторских способностей. В поездке по трассе он рассказывал очень много о том, чего стоил тот или иной объект, участок. Например, перевал «Прижим», длина которого 18 километров, пробивали целый год, отвоевывая путь через сплошные каменные глыбы. Мне запомнились слова Э.А.Герлингера, сказанные мне на прощание: — Здесь, на трассе, ушли все мои хорошие годы. Здесь останусь. Свою родную величавую Волгу променяю на бурный красавец Алдан.

Он оставался верен своим словам. Трудился, трудился этот большой труженик, инженер от Бога, рядовой партии коммунистов».

А это письмо пришло из Якутска, автор Е.В.Константинов, начальник дорожного отдела «Якутзолото», прислал в Дом пионеров и школьников п.Хандыга, краеведческому кружку.

Е.В.Константинов писал: «С 1945 по 1981 гг. связал свою жизнь с дорогами Севера грамотный инженер Эрих Андреевич Герлингер. За 36 лет трудовой деятельности ему приходилось руководить изысканием отдельных участков дорог, мостовых переходов, проектировать их и строить. Э.А.Герлингер с 1945 по 1960 гг. работал в Индигирской сети управления автодорог прорабом, инженером по строительству автодороги Деленкир — Усть-Нера — Артык, затем по 1971 г. — главным инженером сначала Кюбюминского, а затем Хандыгского управления автодорог. Здесь в полной мере раскрылся его талант не только как проектировщика, но и хозяйственного руководителя. Он внес большой личный вклад в изыскание и строительство отдельных участков автодороги Хандыга — Магадан. Все крупные мосты на этой трассе и автодороге Эльдикан — Солнечный построены по его проектам и под его руководством. С 1971 по 1981 гг. Э.А.Герлингер руководил проектной группой Хандыгского управления автодорог и строил крупные мосты через р.Менкюла, Агаякан, Терех, Сунтар, Куйдусун, Росомаха и т.д. Проектировщики и строители Колымских дорог шли по целине нерешенных технических вопросов в суровых условиях. Тем не менее, были новые решения, принимаемые Герлингером при возведении земляного полотна, конструкций железобетонных водопропускаемых труб, пролетных строений мостов, при изучении свойств местных грунтов. Только личная скромность не позволила ему стать крупным научным работником, и остались незамеченными его новшества при строительстве мостов. За самоотверженный труд и личный вклад в развитие дорожной сети Э.А.Герлингер в 1970 г. был награжден медалью «За доблестный труд», в ознаменовании 100-летия со дня рождения В.И.Ленина в 1974 г. — орденом «Знак почета», в 1978 г. — наградным знаком «Ветеран труда золотодобывающей промышленности II степени», в 1980 г. — медалью «Ветеран труда». Избирался депутатом поселкового Совета, членом партийного бюро».

Александр Федорович Теслин многие годы жил в Хандыге, работал геологом, но путь в геологию был тернист и долог. В 1937 году Александра

Федоровича Теслина арестовали и осудили по ст.58-10 ч.1 УК РСФСР на 5 лет лишения свободы, по этапу направили на Колыму. Свои воспоминания он прислал в Хандыгу в 1990 г., а в 1995 г. его не стало, он умер.

«Наш пароход «Кулу» прибыл в бухту Нагаево, где впервые я ступил на Колымскую землю. Магадан в то время был небольшим поселком, в котором было несколько кирпичных зданий, в которых размещались средняя школа, драматический театр им. М.Горького, а в основном были деревянные дома барачного типа, многие из них двухэтажные. Нас поселили в транзитную пересылку, где стояли такие же деревянные бараки, как во Владивостоке. Характерным здесь было то, что слабее была охрана (бежать было некуда). С пересылки заключенных отправляли на автомашинах в местные лагеря на производственные объекты. Отправка нашего этапа проводилась по алфавиту, мне пришлось ожидать отправку в лагерь более недели, за это время нас под конвоем водили на строительные объекты Магадана. Мне пришлось корчевать пни и закладывать фундамент под поликлинику. Это здание построено из красного кирпича, двухэтажное, стоит оно при въезде в Магадан, на левой стороне, примерно в средней части Колымского шоссе.

В первых числах июня нас, около 30 человек, погрузили на автомашину и отправили в тайгу. По пути следования на 87 км от Магадана на трассе стояла палатка, где транзитных заключенных кормили обедом, возможно, поэтому ныне большой поселок районного значения Хасынского района называется Палатка. На следующий день нас привезли на прииск Южного управления, расположенный неподалеку от пос.Оротукан. Поселили нас на одном из участков прииска, где заключенных было с нами около 150 человек. Здесь свою одежду, которую я износил до лохмотьев, заменил на лагерную. Нам выдали нательное белье, хлопчатобумажную спецовку: ботинки, фуражку и накомарник. Из постели выдали байковые одеяла, матрасные и подушечные наволочки, которые мы набили сухим сеном. Из вольных были только приисковые и лагерное начальство. Все другие служебные должности исполняли заключенные из уголовников.

На второй день нас вывели на работу в забой на добычу золота. В 30-х годах уровень механизации горных работ на Колыме был очень низкий или вообще отсутствовал. Так, например, на прииске, куда нас привезли, был один трактор и один экскаватор «Раксомес», работающий на дровах. Поэтому горные работы выполнялись заключенными тяжелым физическим трудом. Летом на тачках возили на промывочные приборы скальные горные породы, содержащие россыпное золото, называемые «песками», а зимой по два человека на санках возили короба емкостью до 0,8 кубометра с горной породой, называемой «торфами». На Колыме заключенным бежать было некуда, путь на материк был один, только через Якутию, но некоторые заключенные, дошедшие до отчаяния, решались на такие бессмысленные поступки. Обычно охрана через сутки двое таких беглецов находила, но живыми или мертвыми их в лагерь не привозили, уничтожали на месте. Некоторые заключенные, дошедшие до предела, решались на членовредительство, рассчитывая получить передышку от тяжелого

физического труда.

Однажды я зашел в помещение, где работал движок на твердом топливе для подачи насосом воды на промприбор. Вдруг слышу за спиной треск, слабый человеческий крик и неритмичную работу движка. Посмотрев на движок, увидел, как молодой моторист вынимает из маховика свою ногу, повисшую в штанине.

Таких саморубов лагерное начальство не старалось возвращать к нормальной жизни, медицинская помощь им не оказывалась. В лагере похоронные ритуалы для умерших справлялись обычно поздно вечером, после отбоя.

Однажды во время развода, в конце 1940 г., подходит ко мне староста лагеря и говорит, чтобы я остался после развода. Когда развод закончился, староста дает мне задание похоронить заключенного, фамилию его помню — Яценко. Пошел я на лагерное кладбище, выкопал могилу, обычно могилу копают одну, размер ее зависит от количества покойников. Вечером, после проверки, на лошади отвез покойника на кладбище и закопал в могилу. Хоронили покойников без гробов в нательном белье, на ногу привязывали деревянную бирку с указанием фамилии, имени и отчества. За выкопанную работу после похорон староста дал мне килограмм хлеба.

Второй раз мне пришлось хоронить Кулаева Амана, туркмена, работавшего до ареста заведующим районо. Площадь, где размещалось кладбище, оказалась золотоносной, а когда нужно было ее отрабатывать, подошел к площади, где были похоронены заключенные, экскаватор и этот участок убрал в общий отвал. Получилось как в песне: «И никто не узнает, где могила моя». Те трупы, которые оказались на поверхности, собрали в кучу и засыпали грунтом.

В системе лагерей грубо нарушались правила техники безопасности, в результате многие заключенные оставались калеками или лишались жизни.

Однажды, работая на проходке шурфов (производство взрывных работ часто приходилось выполнять самим проходчикам), был такой случай.

Я обурил вручную шурф, глубина его была семь метров, произвел зарядку буров, зажег шнуры. Когда напарник стал меня вынимать из шурфа, выскочил один конец валика с рамы воротка, и я повис на тросе в шурфе на глубине четырех метров, а внизу горели шнуры, и скоро должен был произойти взрыв. Поблизости помощи не было. Принял я решение, прыгнул в шурф, успел выдернуть шнур, этим самым предотвратил взрыв. Вскоре вынули меня из шурфа, но состояние мое было неприглядное.

Второй случай со мной был в конце 1941 года при бурении ствола шахты, глубина которого была двенадцать метров. Бурение проводилось ночью, спуск и подъем производился обычным воротком с бадьей. Я попросил рабочего спустить меня в ствол для работы. Поставил правую ногу в бадью, меня стали спускать, сделав один оборот воротка, трос обрывается, и я без парашюта лечу в ствол шахты. Счастье мое в том, что бадья самортизировала, и все обошлось сравнительно благополучно. Когда вынули меня из ствола, то моя правая нога была настолько опухшей, что пришлось разрезать валенок,

чтобы освободить ногу. Месяц пролежал в медпункте, потом месяца три ходил с костылем. Точно такой же случай был с другим бурильщиком, глубина ствола той шахты была 7 метров, и он остался калекой на всю жизнь. В этой же шахте погиб от газа вольнонаемный горный мастер».

После смерти Сталина началась реабилитация заключенных, суд прислал справку, в которой указано, что приговор спец коллегии Верховного Суда Киргизской ССР от 26 июня 1937 года в отношении Теслина А.Ф. отменен и делопроизводством прекращен за отсутствием состава преступления.

Чурсина (девичья Дубасова) Татьяна Александровна училась в Хандыгской школе, а потом много лет работала учителем биологии в Хандыгской средней школе. Она как-то сообщила, что ее родители приехали в Хандыгу по вызову Петрова Василия Павловича. Она рассказывала, что Василий Павлович Петров был личным шофером Сергея Мироновича Кирова, I секретаря Ленинградского обкома партии. Как попал в Хандыгу Василий Павлович Петров неизвестно, но можно предположить, что он оказался в Кировском потоке — есть такое определение в «Справочнике по ГУЛАГу», где этот термин раскрывается следующим образом: «Кировский поток — ходовое определение около сотни тысяч ленинградцев, высланных в лагеря и ссылку после убийства Кирова в декабре 1934 г. Термин стали применять и к жителям других местностей, репрессированных под тем же предлогом. Большинству из них приклеили ярлык «троцкист» и направили в ссылку на 5 лет. В 1937 году ссыльных вновь арестовали и после нового «следствия» послали в лагеря на 5-8 лет».[4]

Татьяна Александровна сообщила, что Василия Павловича нет в живых, а узнала о нем от своего отца. В Хандыге удалось найти некоторые данные о Василии Павловиче:

Петров Василий Павлович родился в 1909 г. 25 мая, место рождения Полоцкой район — Россонского, деревня Веретяпо, национальность — белорус; проживал в Хандыге по улице Нижне-Набережная, 21, в Хандыге жил и работал с 1949 года. Работал в автобазе «Янстроя» автомехаником, имел семью, жена — Нина Сергеевна Петрова, 1916 года рождения, родом из Калужской области, русская, домохозяйка; дочь — Самородова Людмила Ильинична, 1940 года

рождения 5 декабря. Эти данные, посылали в Москву Дмитрию Юрасову –активному члену общества «Мемориал».

Акулина Афанасьевна Неустроева, 1918 года рождения, жительница села Томтор Оймяконского улуса. Сейчас уже нет в живых Акулины Афанасьевны, но запомнился ее рассказ. В годы Великой Отечественной войны она работала почтальоном связи в системе «Дальстроя». На оленьих нартах, с винтовкой за плечом, в одиночку, с ценным почтовым грузом приходилось перемещаться от одного почтового отделения до другого.

Ей строго было указано не вступать в разговоры с заключенными, иметь при себе удостоверение личности, предъявлять его в почтовых пунктах. Ездила Акулина по таежному тракту, часто выезжала к населенным пунктам и строящейся Магаданской трассе, видела заключенных. Она вспоминала, что

были они изможденные, голодные, плохо одетые. Часто заключенные принимали Акулину за мужчину (одета была она в мужскую одежду), обращались к ней «товарищ» и просили дать курева. Кормили заключенных плохо, в основном давали кашу, небольшие порции черного хлеба.

В поселке Зырянка труд заключенных использовали на ремонте речного транспорта, а в Оймяконском районе они трудились на золотых приисках.

Как-то проезжая возле одного из приисков, далеко в тайге Акулина Афанасьевна почувствовала тяжелый смрадный запах. Чем ближе подъезжала к прииску, тем запах становился невыносимее.

Страшная картина предстала перед глазами Акулины. Громадная яма, забитая трупами мертвецов, облитая керосином, дымила и чадила на всю округу.

Потом еще не раз видела Акулина Афанасьевна эти ямы с трупами. Сами заключенные рыли эти ямы, настилали досками. Зимой туда сбрасывали умерших заключенных, а по весне, когда трупы начинали таять, сжигали их, предварительно облив горючим. Омерзительный, гадкий запах стоял по всей тайге и преследовал Акулину на всем пути. До 1945 года проработала почтальоном Акулина, а затем перевелась на другую работу.

Сейчас уже не тайна, что многие гиганты индустрии в конце 30-х — начале 50-х годов XX века создавались силами заключенных. К этим стройкам относятся Магаданская и Тополинская трассы. Контингент строителей Магаданской трассы смешан. Участок дороги Хандыга — Кадыкчан строился в период войны и после войны. Сюда попали те, кто был арестован в 30-х годах, в период сталинских репрессий. Это в основном люди, которые не совершали преступлений и явились жертвами произвола.

По словам писателя Варлама Шаламова: «Аресты тридцатых годов были арестами людей случайных. Это были жертвы ложной и страшной теории о разгорающейся классовой борьбе по мере укрепления социализма. У профессоров, партработников, военных, инженеров, крестьян, рабочих, наполнивших тюрьмы того времени до предела, не было за душой ничего положительного, кроме может быть личной порядочности, наивности, что ли, словом, таких качеств, которые скорее облегчали, чем затрудняли карающую работу тогдашнего «правосудия». Отсутствие единой объединяющей идеи ослабляло моральную стойкость арестантов чрезвычайно. Они не были ни врагами власти, ни государственными преступниками и, умирая, они так и не поняли, почему им надо было умирать. Их самолюбию, их злобе не на что было опереться, и разобщенные, они умирали в белой колымской пустыне — от голода, холода, многочасовой работы, побоев и болезней.[5]

Здесь уместно вспомнить письмо Николая Петровича Климшина, где он пишет, что нас, «бамовцев», привезли в Хандыгу. В «Справочнике по ГУЛАГу», автор Жак Росси, есть следующее определение: «БАМ — Байкало-Амурская магистраль. Начатое в 1933 году строительство железной дороги, которая должна соединить Тайшет на транссибирской магистрали с Комсомольском-на-Амуре через район к северу от Байкала. В 1934 году туда завезли заключенных, построивших Беломорканал. Бамлаг — исправительно-

судимости. В 1956 году он был реабилитирован, судимость с него была снята из-за отсутствия состава преступления.

Очень много людей прибыли в наши края уже в конце войны и после войны. Они достраивали Магаданскую трассу и п.Хандыга, пробивали новую дорогу на Батагай (Тополинскую трассу), добывали уголь в Джебарики-Хая, работали в подсобном хозяйстве в с.Бордой. Кто же эти люди, откуда они?

В основном они прибывали в наши края из районов, попавших под оккупацию немцев. По данным историка Роя Медведева известно, что «в районах, попавших под оккупацию, поживало более 60 миллионов советских людей». После изгнания немцев началась массовая проверка советских людей, освобожденных из зоны оккупации, а после окончания войны — проверка людей, вернувшихся из фашистского плена. Многие из них были репрессированы. Естественно, что среди этой категории людей встречались те, кто заслуженно нес наказание: кто служил в карательных отрядах под командой немецких властей, например, в зондер-командах, в полиции, в русской освободительной армии (власовцы). А сколько попало сюда людей на основе постановления ВЦИК и СНК СССР от 7 августа 1932 г. «Об охране имущества государственных предприятий, колхозов и кооперации и укрепления общественной социалистической собственности». Это постановление стирало различия между крупными хищениями и мелкими кражами, а в результате, если украл 5 кг морковки или совершил хищение в особо крупных размерах, мера наказания была одна — 10 лет заключения или расстрел.

Даниленко Евгения Павловна (девичья Сыскова). Родилась Евгения Павловна 24 декабря 1926 г. в с.Слюдянка Иркутской области. Отец Евгении Павловны был директором курорта «Усолье». У Евгении Павловны были брат Константин и сестра Ольга. Неожиданно пришла беда, в 1937 году был арестован отец, умерла мать. Старших детей отдали в детский приют, а Евгению взяли к себе родственники. С тех пор навсегда потеряла Евгения Павловна брата и сестру. Пыталась разыскать, но безрезультатно. А как оказалась здесь, рассказала следующее:

«В годы войны и послевоенный период жила и работала в г.Красноярске на военном заводе №703. Постоянно не хватало денег, жила впроголодь. Украла 5 кг моркови, в результате попалась, был суд и в 1951 году была выслана в г. Алдан, где работала на лесоповале. Затем ее привезли по этапу в Хандыгу, где она находилась некоторое время в женском лагере «Малиновка», а затем перевели в Бордойский лагерь. Потом в 1953 году была амнистия и она вышла на свободу.»

Ребята из краеведческого кружка пытались помочь Евгении Павловне, писали в общество «Мемориал» г.Москвы, где пересказали судьбу Евгении Павловны, попросили помочь в розыске брата и сестры.

Вскоре получили это письмо: «Дорогие члены краеведческого кружка! Благодарим вас за работу, которую вы делаете. Огромное спасибо за письмо, посланное вами. Особенно ничем помочь не можем, к сожалению. Что касается о розыске родственников, то мы взяли на заметку и ведем интенсивный розыск.

Надеемся помочь Евгении Павловне. Как только что-нибудь появится (сведения о брате и сестре), то мы вам сразу напишем». Но больше писем из общества «Мемориал» о судьбе родственников Евгении Павловны не было.

Ирина Николаевна Щербакова живет в Теплом Ключе. Она с 1944 года принимала участие в строительстве Магаданской трассы. «Лопата, тачка, собственные руки — вот все, чем мы располагали. Буквально руками мостили дорогу: носили камни, бревна, мох, гравий. А условия жизни были очень тяжелые. Хлеба было мало, порой его не выдавали совсем. Овсянка и перловка, да летом еще ягода спасала. Зимой ходили в ватниках, а на ногах носили бахилы (рукава фуфаек, к ним пришивали подошвы из коровьей кожи). В 50-е годы на 100-м километре была пекарня, куда под конвоем ходили за хлебом. Смертность среди строителей была очень высокой, особенно среди мужчин. Очень много было обмороженных».

А как попала Ирина Николаевна на Магаданскую трассу, рассказала следующее:

«Родилась и выросла в Бодайбо. Мать ушла от них, когда Ирине было 3 года. Ирина росла в семье отца, отец и бабушка растили ее. Иринин отец был главным бухгалтером районо. В 1936 году начались аресты в Бодайбо, был репрессирован и отец Ирины. Ирина жила с бабушкой, сильно голодали. Бабушка от голода слегла, а Ирина вынуждена была сама добывать пищу, а было ей неполных 13 лет. Ирина была осуждена за то, что собирала мерзлую картошку с колхозного поля. Ее арестовали, бабушка умерла. Год под арестом находилась в Бодайбо, а потом по этапу повезли ее в Якутск. В Якутске ей приходилось работать на лесоповале, нормы большие, непосильные. Ирина не справлялась с нормами, а за это ее наказывали, сажали в карцер. С Якутска по этапу попала в Бордойский лагерь, а оттуда их распределяли на дорожные участки Магаданской трассы.

Таким образом, в наши края попадали люди, совершившие самые разные преступления, включая мелкие кражи.

В нашем районе и поселке в 40-50-х годах проживали люди разных национальностей: якуты, эвены, финны, немцы, поляки, украинцы, белорусы, румыны, чехи, татары, латыши, литовцы, эстонцы, евреи, русские и др.

В с. Теплый Ключ жил (недавно умер) старейший водитель трассы Большедворский Михаил Яковлевич. Родом Большедворские из Иркутска. В 30-е годы, когда началась коллективизация, дед Михаила Яковлевича уехал из родных мест и обосновался в Охотском Перевозе. Жил своим трудом, создал руками громадное хозяйство (сейчас в его доме живут четыре семьи). Отец Михаила, Яков Алексеевич, работал в «Дальстрое», занимался закупкой и разведением лошадей для изыскательной экспедиции Карпова М.К., а в годы войны был курьером финсвязи, возил золото, добытое в устье Натальи. Михаил Яковлевич начал свою трудовую деятельность с работы на катере. В годы войны возил шахтеров Джебарики-Хая с одного берега на другой, где они трудились на шахте. В 1946 году в Якутске прошел специальные курсы шоферов и стал работать водителем в «Дальстрое».

Дорога тогда уже была построена, но были очень опасные и страшные

участки на дороге. Особенно боялись все шоферы «Прижима». Тогда дорога на этом участке была очень узкой, буквально зависала над пропастью. Не всякий водитель мог вести свою машину, многие теряли уверенность. Часто Михаилу за других приходилось вести машину на этом участке.

Михаил Яковлевич считал, что сейчас Магаданская трасса вполне благоустроена и расширена, нет такой опасности, как раньше. Особенно улучшились условия для работы, когда появились «Уралы». Эти машины могут проезжать по любой реке, на любой глубине. А очень часто водителям приходится преодолевать водные преграды, когда происходят разливы горных рек. Много раз приходилось Михаилу проезжать горные реки, сидя в кузове по пояс в воде.



Не только природа создавала трудности водителям, но и время было неспокойным. Кругом были лагеря, а состав их был самый разный, были среди них очень рискованные люди, способные на любые поступки.

Михаил помнит один случай, когда заключенные решили совершить побег и захватили машину водителя Ивана Усольцева. Обычно заключенных, находившихся в Хандыгском лагере, возили на заготовку леса в Томпорук, на Блоху и другие места. Небольшая группа из шести человек решила совершить побег. Они убили двух конвоиров, а водителя заставили вести машину. Далеко уйти заключенным не удалось, вскоре их поймали и расстреляли, и, для устрашения остальных, трупы сложили на проходной, где обычно каждый день толпились заключенные, собираясь идти на работу.

Были разборки и между самими заключенными. В то время в лагерях было деление на масти.

Однажды Михаил чуть не был убит, а дело было так: Михаил с группой водителей вел машину по Магаданской трассе, в районе п.Палатка. Забарахлил мотор. Сняв куртку, Михаил постелил ее под машину, лег и стал чинить мотор. Но в этот момент кто-то снаружи стал тянуть его за ноги. Михаил увидел незнакомого человека, который, угрожая ножом, крикнул ему: «Какая масть?» Благо, что Михаил не принадлежал ни к каким группировкам и это его спасло. Оказывается, они искали водителя, который тоже работал на «полторастике», так называли «ЗИС-150» и его в этот день должны были убить.

В 1949 году Михаил женился, а вскоре родился сын. Ребенок был очень слаб, а в то время на Улахе жил и работал истопником «кремлевский врач» по фамилии Луцис. Говорили, что попал он в эти места по делу Горького. Луцис осмотрел ребенка и посоветовал Михаилу и Ольге везти ребенка на юг, в более благодатные края.

По совету Луциса, Михаил и Ольга решили ехать в Ставропольский край, где жили родные Ольги. Некоторое время жили там, ребенок пошел на поправку, но тут пришла повестка в армию Михаилу. А служить направляли его в Магадан. Пришлось Ольге за мужем возвращаться на Север.

Так и остались в этих краях. За свой многолетний труд удостоен Михаил Яковлевич наград. Он награжден медалями «За доблестный труд», «Ветеран труда», отмечен приветственным адресом Президента Республики Саха (Якутия) Николаева М.Е.

Геологи «Дальстроя»

Геологи «Дальстроя» проводили геологические исследования в нашем районе, об этом свидетельствует статья М.Зиновьева «Из истории Алданского РайГРУ», опубликованная в нашей районной газете «Красное знамя», 4 апреля 1958 г. В ней говорится: «В 1946 и 1947 гг. геологи «Дальстроя» установили, что угли в бассейне р.Восточная Хандыга обладают высокой смольностью и могут служить сырьем для получения жидкого топлива. «Дальстрой» организовал в 1948 году Алданский разведрайон.[7]

Этими геолого-поисковыми работами руководил Григорий Федорович Гурин. Об этом геологе известно следующее: «Григорий Федорович умер 1 июля 1983 года в возрасте семидесяти шести лет. Большую часть своей жизни отдал освоению Северо-Востока: 16.07.39 г. был принят в Главное управление строительства Дальнего Севера НКВД СССР. Последняя запись в трудовой книжке датирована 22.12.68 г.



Гурин второй справа

Григорий Федорович прошел путь от начальника партии до главного геолога Охотской комплексной экспедиции. Он очень любил свою работу, Север и болезненно переживал уход на пенсию и переезд на «материк».

За свою работу был неоднократно награжден: получал благодарности, ему была вручена медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов».

С июня 1946 года Григорий Федорович назначен начальником Хандыгской поисково-разведочной партии управления «Дальстройуголь», где проработал до мая 1955 года. Уже после смерти Григория Федоровича прислали диплом и нагрудный знак «Первооткрыватель месторождения» за открытие Нежданинского золоторудного месторождения в РСФСР». [8]

Эту информацию о Григории Федоровиче прислала в Хандыгу его жена — Гурина Клавдия Васильевна.

Интересные факты сообщила в своих письмах геолог «Дальстроя» Татьяна Сергеевна Кирусенко. Она писала: «В 1948 году на 100 километре был построен первый дом геологов, приехавших из Хасына (что около Магадана). Мне пришлось проехать в Магадан и обратно три раза в 1950-1951 гг. Основная Магаданская трасса прекрасная, широкая, с дорожными станциями, с круглосуточными столовыми, заправочными ремонтными мастерскими и гостиницами для шоферов.

На отрезке Кадыкчан — Хандыга дорога была узкая, с односторонним движением, с маленькими площадками для разъезда. На Прижиме из-за осыпей узкое полотно дороги наклонено в сторону обрыва, пассажирам предлагалось идти пешком. В «Дальстрое» НКВД было смешано благородство и бесчеловечность, самоотверженный творческий труд геологов, инженеров-изыскателей дорог, других специалистов и рабский труд заключенных многочисленных колымских лагерей, большей частью ни в чем не повинных людей, репрессированных за неосторожно сказанное слово, по клеветническим доносам, по родству с «врагами народа» — членами никогда не существовавших контрреволюционных центров. Можно сказать, что трасса построена «на костях» этих людей.

Вы пишите, что я была ученицей Цареградского. Я не могу назвать себя его ученицей. Он — участник первой Колымской экспедиции Ю.А.Билибина, в 1928 году высадившейся на берегу Охотского моря, где позднее был построен Магадан. Руководитель второй и третьей Колымских экспедиций 1930-33 гг., а также четвертой Индигирской 1937 года. Эти экспедиции открыли месторождения золота, олова, каменных углей. Для их освоения был организован трест «Дальстрой» — в системе НКВД.

Ведущие геологи получили воинские звания, В.А.Цареградский был генералом: с 1938 года он был начальником геологоразведочного управления «Дальстроя» НКВД. Рядовой геолог не часто встречался с начальником ГРУДС, поэтому я - не ученица, как Вы пишите, но глубоко уважаю Валентина Александровича — и не только за героические экспедиции. Знаю, что он, работая в системе Берия, оставался благородным, справедливым, смелым человеком. Например, в 1949 году был получен приказ из Москвы — выселить из Магадана на периферию всех бывших заключенных по серьезным политическим статьям. А в управлении такие люди работали ведущими геологами, даже начальниками отделов — Устиев, Софронов и др.

Цареградский на свой страх и риск никого не выселил, никуда не перевел, не изменил к ним доброго отношения. Понятно, что после 1956 года все эти геологи были реабилитированы.[9]

В другом письме от 3.02.1989 г. Татьяна Сергеевна Кирусенко написала немного о себе: «Могу сказать, что я — счастливый человек. Два года в 1943-45 гг. служила радисткой в танковом корпусе, ходившем в прорывы, воевавшем на Курской дуге, участвовавшем в Каменец-Подольской, Львовско-Сандомирской операциях, во взятии Берлина и освобождении Праги. И при этом не была даже легко ранена. После трех лет работы в Магадане перевелась в Хандыгу, где и проработала с 1951 по 1981 годы и еще в 1984 году — в замечательном коллективе геологов АЮГРЭ. Занималась интересной работой и почти всегда с неплохими результатами. Сейчас, на склоне лет, могу сказать, что одной из самых главных моих потребностей была реализация творческих способностей. И она удовлетворялась, даже в трудные времена. Желаю Вам того же, но лучше без трудных времен».[10]



Кириллин И.Э. начальник политотдела Алданского РайГРУ

Не менее интересные письма приходили и от другого геолога «Дальстроя» Николая Петровича Аникеева, где он рассказывал о своей трудовой деятельности. В письме от 26 мая 1989 года он писал: «В Хандыге я работал с 1951 по 1957 год с того момента, когда в составе Магаданского геологоразведочного управления, было создано Алданское районное геологоразведочное управление (РайГРУ) на базе существовавшей в то время в Хандыге Алданской геологоразведочной экспедиции, в основном занимавшейся геологической разведкой месторождений каменного угля Джебарики-Хая и Тумат. Я был назначен первым главным геологом этой экспедиции, одновременно с назначением начальником этого РайГРУ Павла Тимофеевича Ускова, проработавшего в этой должности не менее 4 лет.

Создание Алданского РайГРУ привело к резкому увеличению поисковых работ и геологической съемки. Начались работы по свинцу, золоту, кристаллическому кварцу и вольфраму. Увеличилось число геологов, работы развернулись в Западном Верхоянье и на реке Томпо. Усилилось строительство в поселке Хандыга, который в 1955 году стал районным центром Томпонского района Якутской АССР. В 1953 году в поселке Хандыга существовало два учреждения — только что созданное Алданское РайГРУ Дальстроя и дорожно-строительное управление Янстрой, занятое строительством автодороги от п.Хандыга до бассейна р.Яны, где работали оловодобывающие учреждения

«Дальстроя». После создания районного центра в п.Хандыга стали быстро возникать многие учреждения районного значения. После моего перехода на работу в г.Магадан в 1957 году, вместо меня главным геологом Алданского РайГРУ стал Дмитрий Соломонович Булаевский, ранее работавший в Алданском РайГРУ начальником геолого-поискового отдела».[11]

Из письма от 25.07.89 г. узнали, что Николай Петрович в «Дальстрое» проработал 31 год. Он был главным геологом Те́нькинского районного геологоразведочного управления, где занимался разведкой месторождений олова, золота.

В 1948 году был назначен начальником Сеймча́нского районного геологоразведочного управления Дальстроя, а в 1952 году — главным геологом в п.Хандыга Алданского районного геологоразведочного управления.

С 1956 г. он был назначен главным геологом геологоразведочного управления «Дальстроя», и в связи с выделением этого геологоразведочного управления в 1957 году в состав Министерства геологии СССР, был назначен главным геологом Северо-Восточного геологического управления Министерства геологии СССР, где работал до 1971 года. Николай Петрович награжден орденом Трудового Красного Знамени, «Знак почета». В 1966 году ему присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина. Награжден также несколькими медалями.



1 мая 1960 года

Были письма и от Дмитрия Соломоновича Булаевского. В одном из своих писем он писал, что в 1940 году окончил Киевский университет и был направлен на работу геологом в систему «Дальстрой».

Он работал в Усть-Нере, в Хандыге, а с 1962 года стал работать в Украинском научно-исследовательском геологоразведочном институте старшим научным сотрудником. В своих письмах он тепло отзывался о людях, с которыми трудился, особенно восхищался Т.С.Кирусенко, Н.В.Белозерцевой, М.К.Силичевым.

Он писал: «Мне уже 72 года, но я за свою жизнь не видел таких людей, которые бы так преданно любили свою специальность, свою работу. Каких только трудностей они не преодолевали, чтобы выполнить заданное и задуманное!»[12]

Оценивая труд геологов Алданской экспедиции, преобразованное в 1952 году в Алданское Районное Геологоразведочное Управление он писал:

«Заслуга этого коллектива не только в том, что он способствовал развитию поселка, главное, что геологами создана надежная база для крупного горнопромышленного комплекса Южного Верхоянья».[13]

Много писем было от Александра Федоровича Теслина. Он даже прислал свои воспоминания «Трудный маршрут», где рассказал о своей нелегкой судьбе. В конце тридцатых годов он молодой комсомольский работник был арестован и как тысячи других ни в чем не повинных людей по этапу был направлен в один из Колымских лагерей. Он участвовал в закладке и строительстве г.Магадана. Александр Федорович чудом уцелел, находясь в лагере (дважды чуть не погиб). Обладая железным здоровьем и сильным характером, выжил в нечеловеческих условиях сталинских лагерей. Здесь же в Магадане он получил первоначальную геологическую подготовку, пойдя краткосрочные курсы при геологическом управлении «Дальстроя». А азы геологии ему преподавали такие выдающиеся ученые, как профессора Болдырев, Шахов, которые оказались в этих местах как «враги народа».

С тех пор связал Александр Федорович свою жизнь с геологией. В Хандыгу он приехал в декабре 1952 г. и начал работать в Алданском районном геологическом управлении. Александр Федорович писал: «К счастью, коллектив геологов и разведчиков складывался очень хороший, в его формировании особую роль сыграли Сергей Владимирович Домохотов, Татьяна Сергеевна Кирусенко».

Здесь я упомянула только тех геологов «Дальстроя», с которыми была переписка в 1989 году. Они откликнулись на просьбу ребят из краеведческого кружка и прислали свои воспоминания.

Воздушная трасса «Аляска — Сибирь»

Село Теплый Ключ было основано 12 октября 1941 года, как село дорожников, строивших трассу. А в годы Великой Отечественной войны в этом селе стали строить аэродром, в связи с тем, что создавалась секретная воздушная трасса для перегонки самолетов из США в Москву, полученных по ленд-лизу.

В Центральном государственном архиве Республики Саха (Якутия) мною обнаружены ряд документов, где говорится о предоставлении к наградам строителей воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль. По данным этих документов, к правительственным наградам были представлены 31 человек, в том числе по Теплому Ключу 3 человека: Трофимов Г.Т., Пристягин М.С., Маев Ф.И. О Маеве Федоре Ивановиче сообщается следующее: «Военное звание — старший лейтенант госбезопасности. Должность — начальник строительства Дальстроя НКВД аэропорта Теплый Ключ. Год рождения 1896 г. Национальность — русский. Партийность — член ВКП(б). Участвовал в Гражданской войне: с 1918 года служил добровольцем во флоте. Ранений не имеет. Правительственные награды: в 1933 г. за укрепление колхозов как секретарь райкома (УССР) награжден Орденом Ленина. Адрес: ЯАССР, Хандыга, с.Теплый Ключ.

По решению Государственного Комитета Обороны СССР, к 1 ноября

1943 года должен был быть на воздушной трассе Красноярск — Уэлькаль построен аэродром Хандыга. В связи с большим объемом работ по ранее выбранному участку строительства аэропорта Хандыга (7000,0 т.р.), 6 июля с. г. Дальстроем НКВД и Управлением трассы было принято решение об изыскании нового участка, на котором можно было развернуть строительство с августа 1943 года. Начальником строительства был назначен тов. Маев Ф.И. Несмотря на поздний разворот строительства, перебазирование его на новый строительный участок среди строительного сезона и значительный объем работ, связанный с устройством сплошного насыпного аэродрома (высота насыпи 60-90 см), на раскорчеванном таежном грунте, тов. Маев сумел обеспечить ввод в эксплуатацию аэродрома Теплый Ключ ранее установленного правительством срока.

На постройке аэродрома принимали участие строительные рабочие — 450 человек, машин — 50, лошадей — 200. За обеспечение досрочного ввода в эксплуатацию аэродрома Теплый Ключ в трудных условиях строительства начальник строительства Дальстроя НКВД, старший лейтенант госбезопасности Маев Ф.И. удостоен правительственной награды ордена Красной звезды.

Начальник ОНС УВГКУ, инженер-капитан (Файн)».

«Трофимов Григорий Терентьевич: военное звание не присвоено. Должность — прораб Дальстроя НКВД на строительстве аэропорта Теплый Ключ. Год рождения — 1909 г. Национальность — русский. Партийность — б/п. В Гражданской войне не участвовал. Ранений не имеет. В Красную армию не призывался. Правительственными наградами не награждался. Адрес: ЯАССР, Хандыга, с.Теплый Ключ. По решению Государственного Комитета Обороны Союза ССР к 1 ноября 1943 года должен был быть на воздушной трассе Красноярск — Уэлькаль построен аэродром Хандыга. Крайние сроки строительства, отсутствие проектов требовали от инженера Трофимова Г.Т. технической инициативы и инженерного риска, чтобы с первых дней строительства правильно использовать рабочую силу и транспорт, не упуская ни одного дня. Все принятые им технические решения и организация работ оказались правильными и обеспечили в кратчайший срок ввод в строй аэродрома Теплый Ключ на одном из труднейших участков трассы. Тов. Трофимов является инженером-дорожником, непрерывно работающим на строительстве дорог в таежных районах Колымы с 1936г.

За умелую организацию строительства, техническую инициативу по обеспечению выполнения решений Государственного комитета обороны инженер Трофимов Г.Т. достоин правительственной награды ордена Красной звезды.

Начальник ОНС УВГКУ, инженер-капитан (Файн). 29.10.43 г.».

Таким образом, аэродром Теплый Ключ был построен досрочно и стал использоваться для заправки самолетов, перегоняемых из США в Москву.

Аэропорт Теплый Ключ — это первая остановка после перелета через Верхоянские горы. Не всем летчикам удалось их преодолеть: время от времени геологи, охотники, туристы находят остатки разбившихся самолетов.

В с.Тополином установлен памятник трем летчикам: Ведмицкому Г. Г., Лесных В.Г., Сивельгину С.А., а обломки их самолета были переданы в музей им. Ф.М.Охлопкова в с.Крест-Хальджай. А в конце 80-х годов обнаружены обломки еще одного самолета на 288 километре от п.Хандыга по Магаданской трассе. Обнаружили самолет туристы из с.Намцы, а помог им житель села Тополиное Геннадий Аммосов. Они обнаружили бортовой журнал и по нему узнали номер самолета А-20-В. Затем сделали запрос в архив Министерства гражданской авиации, откуда пришел ответ. В архивной справке сообщалось, что самолет А-20-В потерпел катастрофу 25 марта 1943 года. В те времена самолеты летали звеньями. Обычно звено составляло три и более самолетов. В тот злополучный день звено вышло в полет в неполном составе, один из ведомых самолетов вернулся обратно, два самолета продолжали полет. По докладу летчика Гродзенского, в районе Верхоянского хребта, идя на высоте 17000 футов при скорости 200 миль в час, самолет капитана Салова стал покачиваться, после чего перешел в пикирование с углом примерно 60 градусов и врезался в землю. Самолет сгорел, экипаж погиб. Погибли летчики: капитан Салов Федор Павлович, старший лейтенант Радь Иван Федорович, сержант Сухлецов Михаил Дмитриевич. Осенью 1989 года I секретарь райкома комсомола Афанасий Степанов обратился в Дом пионеров и школьников п.Хандыга, чтобы ребята из турклуба «Лидер» (руководитель Игошин Иван Иванович), установили памятник на месте гибели летчиков. Это задание выполнили Виталий Ивлиев, Дмитрий Олейник, а проводником был Геннадий Аммосов.



Члены турклуба «Лидер» на месте крушения самолета А-20-В

Вот как описал свой маршрут к месту падения самолета Виталий Ивлиев: «Доехали на машине до 288 км Магаданской трассы, проехали на 5, 6 км в сторону метеостанции. Затем начался пеший маршрут. Слева бежит небольшой ручей, он бежит меж высоких сопок с голыми вершинами, на, которых почти нет стланика. Возле подъема на перевал ручей поворачивает налево. В начале затяжного перевала расположены оленьи пастбища. На перевале есть небольшое озеро между двух сопок. Оставив озеро слева, по небольшому ручью вышли на перевал между двух вершин.

С перевала самолет уже был виден. Он лежал около самой вершины противоположной сопки. Спустившись с сопки, перешли ручей и пошли на

подъем. Сопка голая, высокая, обломки самолета блестят и их видно издалека. Всего от дороги до самолета 20 километров».

Геннадий Аммосов не только сводил ребят к месту катастрофы самолета, но и передал Афанасию Степанову, 1 секретарю райкома комсомола, копию архивной справки, полученной из Министерства гражданской авиации. Афанасий Степанов попросил меня, как руководителя краеведческого кружка, продолжить работу по поиску родственников погибших летчиков. Куда только мы не писали письма: и в Министерство авиационной промышленности, и в архив Министерства обороны, обращались и в адресные столы городов. Единственное это то, что получили некоторые данные на майора Белкина Михаил Федоровича, который возглавлял 2-й экипаж и был свидетелем гибели самолета капитана Салова. Нам сообщили, что майор Белкин Михаил Федорович, 1905 года рождения, уроженец Астрахани, был участником Финской и Отечественной войн, летчик ВС Северного морского флота, награжден в 1941 году за боевые действия на фронте орденом Красного Знамени и в 1944 году медалью «За боевые заслуги». Проходил службу в 3-м перегоночном авиаполку, в 1946 году уволен в запас. В 1949 году состоял на учете в Сталинском РВК г.Москвы, 2-й Кирпичный переулок, д.2. кв.31. Сведений на более поздний период в ЦАМО нет.



Данные об экипаже Салова отправили Ивану Негенбля, писателю, авиатору, который написал уже несколько книг об авиаторах Якутии.

Он ответил на письмо ребят и даже написал в газету «Воздушный транспорт» небольшую статью, где рассказал об экипаже Салова. Но никто не откликнулся на эту публикацию, родственники погибших летчиков не нашлись.

«По трассе «Аляска — Сибирь» через Якутию перегнано 8074 самолета. За время действия трассы 1942-1945 гг. произошло 47 катастроф, в которых погибло 121 человек, без вести пропали 27. Принятыми розысками найдены останки 20 человек, не найдены 7. На территории Якутии захоронены 40 человек — авиаторов-перегонщиков».

Список, используемой литературы:

1) Чудная планета, К.Николаев, Наука и жизнь, 1990, №1, стр. 48-49.
2) Автономная Якутия, 1926, 23 февраля.
3) Автономная Якутия, 1928, 28 марта.
4) Первопроходцы, К.Николаев, Магаданская правда, 5 июля 1989 г.
5) Из истории развития путей сообщений нашего района, А.Лаповок, Красное знамя, 1957 г., 6 сентября.
6) «Автомобильные дороги Колымы и Чукотки», Т.С.Николов, В.А.Дементьев.
7) Своими глазами, А.Д.Мельцер, Красное знамя, 1957 г.
8) «Как строилась Хандыга», Э.А.Герлингер, Красное знамя, 1969 г., №139.
9) Воспоминания Климшина Н.П., письма от 28 марта Г989'г., от 11 августа 1989г., 14 сентября 1989г.
10) Воспоминания Кузина А.И., записанные на кассете.
11) Воспоминания Моисеевой Н.Л., записанные на кассете.
12) Воспоминания Николаева Н.Л. о Герлингере Э.А., письмо.
13) Воспоминания Константинова Е.В. о Герлингере Э.А., письмо.
14) Воспоминания Теслина А.Ф. «Тяжелый маршрут», рукописная книга.
15) Воспоминания Чурсиной Т.А., беседа.
16) Справочник по ГУЛАГу, Жак Росси, часть I, 1991 г., стр. 22, 154-155.
17) Воспоминания Неустроевой А.А., беседа.
18) Воспоминания Данилова А.С., беседа.
19) Воспоминания Добровольского А.А., письмо.
20) В.Шаламов «Левый берег», 1989 г., стр. 399-400.
21) Воспоминания Даниленко (Сысковой) Евгении Павловны, беседа.
22) Воспоминания Щербаковой И.Н., беседа.
23) Воспоминания Большедворского М.Я., беседа.
24) «Из истории Алданского РайГРУ», М.Зиновьев, Красное знамя, 1958 г., 4 апреля.
25) Воспоминания Гуриной К.В., письмо от 11 марта 1989 г.
26) Воспоминания Кирусенко Т.С., письма от 3 февраля 1989 г., от 24 февраля 1989 г.
27) Воспоминания Аникеева Н.П., письмо от 26 мая 1989 г.
28) Воспоминания Булаевского Д.С., письмо от 4 апреля 1989 г.
29) Воспоминания Теслина А.Ф., письмо от 28 февраля 1989 г., от 10 июня 1989г.
30) Воспоминания Еловской Л.Г., письмо от 16 февраля 1989 г.
31) Архивные документы ЦГАРС (Я-Ф) 762-Oh 1-д, 43 л.31, 32, 49, 50.
32) Страницы истории Якутии, В.Пестерев, 2000 г., стр. 151.
33) Энциклопедия Якутии, 2000 г., статья Хатылаева о «Дальстрое».
34) Фотоальбом «Этапы большого пути», Сухоруков В.И., Хандыга, 1998 г.
35) «В небесах мы летали одних...», Бычкова Лена, Красное знамя, 1990 г., 14 июля.
36) Письмо от Юрасова Д., 7 сентября 1989 г. N
37) Письмо от Негенбля И., 25 июня 1990 г. -
38) Письмо от Смирнова М.Б., из Общества «Мемориал».

39) Все начиналось с дороги, Николаева А.А., Красное знамя, 1999 г., 24 августа.
40) Мемуары Карпова М.К., 1967 г.
41) Мы строили дорогу, И.Слепцов, Красное знамя, 11 марта 1989 г.
42) Очевидец рассказывает, Николаева А.А., Красное знамя, 27 августа 1999 г.
43) Очевидец рассказывает, Николаева А.А., Красное знамя, 3 сентября 1999 г.
44) Очевидец рассказывает, Николаева А.А., Красное знамя, 7 сентября 1999 г.

Сноски

1 Наука и жизнь, Чудная планета, К.Николаев, №1, 1990 г., стр.48.
2 Наука и жизнь, №1, 1990 г., К.Николаев «Чудная планета», стр.49.
3 Магаданская правда, ст. «Первопроходцы, К.Николаев, 1989 г., июль.
4 Справочник по ГУЛАГу, Жак Росси, часть I, стр. 154-155
5 В.Шаламов «Левый берег», 1989 г., стр. 399-400.
6 Справочник по ГУЛАГу, Жак Росси, 1991 г., часть I, стр. 22.
7 «Из истории Алданского РайГРУ», М.Зиновьев, «Красное знамя», 4 апреля 1958 г.
8 Письмо от Гуриной К.В. от 11 марта 1989 г.
9 Письмо Т.С.Кирусенко от 24 февраля 1989 г.
10 Письмо Т.С.Кирусенко от 3 февраля 1989 г.
11 Письмо Аникеева Н.П. от 26 мая 1989 г.
12 Письмо Булаевского Д.С. от 4 апреля 1989 г.
13 Письмо Булаевского Д.С. от 4 апреля 1989 г.

Автор: А.А.Николаева
Фото: И.И.Игошин
Дизайн, верстка, изготовление брошюры – Мехоношин Ф.В.
П.Хандыга
Компьютерный салон NT
4-28-15

тираж -100экз

Общественно-политическая газета

Наша Хандыга

12+

Газета выходит с 5 сентября 2009 г.

№ 12 (234), 29 ноября 2019 года

пятница

К 115-летию основателя поселка Хандыга Карпова Михаила Константиновича



Михаил Константинович Карпов родился 30 ноября 1904 года в Иркутске. Окончил реальное училище, а чуть позже получил высшее образование.

Продвижение по работе у Михаила Константиновича началось с 1930 года, в возрасте 26 лет он приехал с первой дорожной экспедицией в бухту Нагаево. Задачей экспедиции было найти кратчайший путь от берега Охотского моря до открытого месторождения «Средникан».

В мае 1939 года Михаил назначен начальником дорожной изыскательной экспедиции, которая искала более удобную дорогу от реки Алдана до Оймякона. Вначале стоял вопрос о строительстве через с.Крест-Хальджай, но в целях сокращения дороги Карпов находит более удобный путь, берег р.Алдан выше с.Крест-Хальджай на 80 км и об этом сообщает руководству Дальстроя НКВД, Москва дала добро на инициативу Михаила Константиновича и он решил осуществить передислокацию своей экспедиции на новое место, названное Хандыгой по названию реки. Об этом М. К. Карпов писал следующее: «... переезд был решен и в середине декабря 1939 года первая группа людей с палатками выехала из села Крест-Хальджай в Хандыгу. Пять палаток, установленных в два ряда, расположились на берегу. Сразу же приступили к заготовке леса и постройке бани».

В начале мая об изменении месторасположения экспедиции было сообщено в Москву и в Магадан. А вскоре на берегу Алдана на двух столбах появилась надпись «Пристань Хандыга — Дальстроя НКВД».

В декабре 1940 года по приказу НКВД СССР Михаил Константинович Карпов назначен начальником вновь созданного управления дорожного строительства с постоянным месторасположением в п. Хандыга. Осенью 1941 года стали прибывать первые баржи с заключенными, которым предстояло строить п. Хандыга и дорогу «Хандыга - Кадыкчан». На базе Хандыгской дорожной экспедиции в сентябре 1941 года было организовано Алданское управление дорожного строительства, которое вместе с управлением дорожного строительства Севера приступило к строительству автопроезда «Кадыкчан — Хандыга». Строительство автопроезда протяженностью 733 км завершилось в августе 1943 года в районе Верхоянского перевала.

Со строительством дороги шло развитие и строительства нашего поселка, где начиная с 1941 года, появились: дорожное управление, автобаза, электростанция, аптека, столовая, сберкасса, а в 1942 году открылась школа.

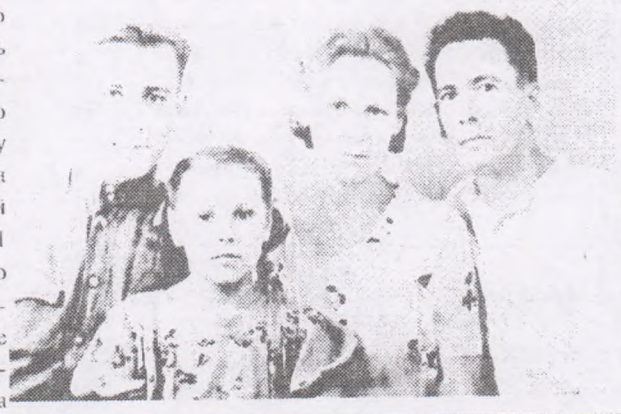
М.К.Карпов, как человек своего времени, был одним из тех, кто внес огромный вклад в изыскание и строительство дорог по скалам, непроходимым болотам, незамерзающим горным рекам, на тысячу километров, по безлюдным местам, в страшные якутские морозы. Михаил Константинович за успешное выполнение установленного Правительством плана производства и по Дальстрою, награжден в 1941 году орденом «Знак Почета». До 1955 года занимался изысканием дорог от р. Алдан до Магадана.

Да, все это было. Этой самой Хандыге он отдал частицу собственной души, сердца. Неведомая сила до последних дней жизни тянула Михаила Константиновича на берег седого Алдана, туда, где пролетела его трудовая, кипучая молодость, где однажды он глубоко в землю вогнал колья для своей первой палатки.

Время уходит, свидетелей той эпохи становится все меньше и меньше. И наша задача сохранить для истории память о Михаиле Константиновиче Карпове, как об основателе поселка Хандыга.

В течение 2019 года в образовательных учреждениях п. Хандыга прошли мероприятия, посвященные 115-летию со дня рождения Михаила Константиновича: педагоги Томпонской многопрофильной гимназии им. В.А.Штырова и Хандыгской средней школы провели лекции и экскурсии в сквер им. М.К.Карпова, на базе Историко-краеведческого музея п. Хандыга проведены музейные уроки для учащихся гимназии и начальных классов ХСОШ (охвачено 163 человека), проведена квест-игра, вечер-воспоминаний, беседа со студентами медколледжа, организована выставка, музейная акция по расчистке от снега сквера им.М.К.Карпова, в которой приняли участие студенты Горно-геологического техникума.

Добрая память о людях и чувство благодарности за то, что они сделали для нас, останутся в сердце каждого хандыгчанина. История страны помогает нам осознать свое гражданство, а история малой Родины – понять, откуда ты родом.



Местная общественная приемная председателя партии "Единая Россия" Д.А. Медведева

Вниманию населения поселка Хандыга, руководителей предприятий и организаций независимо от форм собственности!

5 декабря с 14.00-16.00 в здании районной администрации (каб. 217) будет открыта местная общественная приемная председателя партии "Единая Россия" Д.А. Медведева. Личный прием проводит член Регионального политического Совета Якутского отделения партии «Единая Россия» **Корнеева Любовь Алексеевна**.

Приглашаем принять активное участие для формирования проблемных вопросов нашего района.

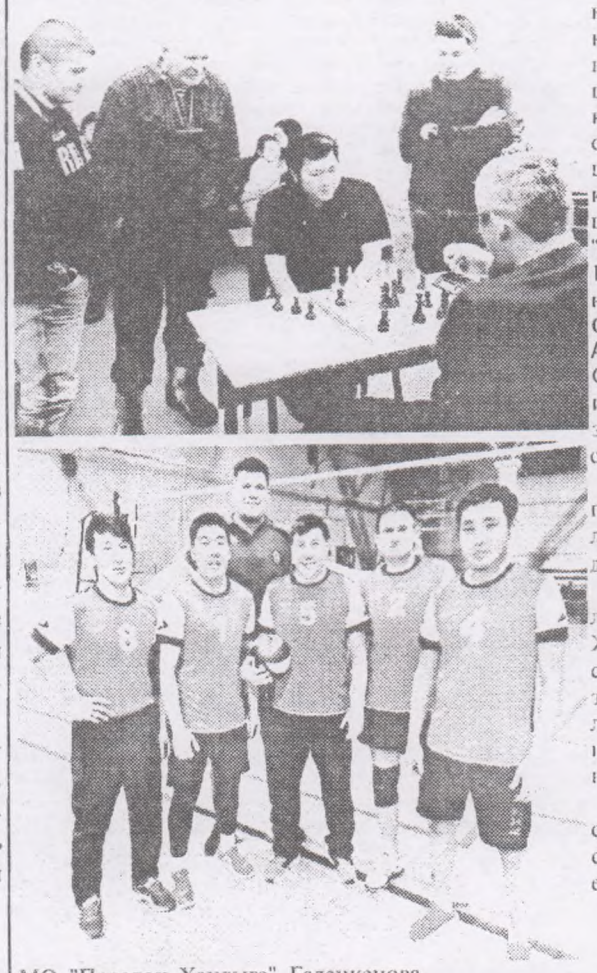
Стартовала комплексная поселковая спартакиада среди трудовых коллективов



В этом году спортивные соревнования в зачёт спартакиады посвящены 115-годовщине основателя Хандыги Карпова Михаила Константиновича.Что и отметила в своём выступлении заместитель главы МО "Поселок Хандыга" Геленкенова Ирина Александровна 21 ноября на открытии спартакиады, которое состоялось в ЦСиК "Алроса".



Затем к спортсменам с пожеланиями интересных сражений на площадках обратились - директор Центра Андросов Петр Егорович и главный судья соревнований Колмаков Владимир Ильич. В первом виде - волейболе приняли участие команды сотрудников Горно-Геологического техникума, районной администрации, отделения полиции, филиала ГУП ЖКХ, больницы, МЧС, ЦСК "Алроса" и сборная энергетиков. В ходе увлекательных игр определились лидеры. Среди мужских команд I место заняла дружная сборная ЦСиК "Алроса"(Фролкин Сергей, Андросов Петр, Захаров Айсен, Сополев Александр, Слепцов Федот,Попов Александр), они в финале буквально вырвали победу у сплоченной команды техникума, 3 место неожиданно заняли коммунальщики, чем немало удивили соперников. И у женщин финал между сборной районной администрации и объединённой сборной, куда вошли волейболистки школы, гимназии, ЦДТ, ЦСиК "Алроса" получился зрелищным. I место заняли девчата из администрации (Филатова Анастасия, Орлова Александра, Харлампьева Анастасия, Высоцкая Таисия, Степанова Сайына), причём они играли в меньшинстве. 3 место заняла команда Горно-геологического техникума.



В воскресенье спартакиада продолжилась шахматными баталиями.В командном зачёте победили шахматисты ЦСиК"Алроса".

И в этом виде вновь отличилась сборная филиала ГУП ЖКХ,занявшая 2 место, третью строчку в турнирной таблице заняли шахматисты МЧС, 4-отделение полиции, 5-ЦРБ, 6-администрация, 7-энергетики, 8-техникум.

Награждение в обоих видах состоится в декабре на закрытии спартакиады, которая продолжается.

Пусть побеждают сильнейшие!

Любовь Моторина.



(Вопчак)

В 1939 году на реку Аядан обосновалась экспедиция по исследованию трассы для строительства автодороги между р. Аяданом и п. Кадыкчан. Начальником экспедиции был Карпов Михаил Константинович. В 1939-40 г. были построены 5 жилых домов и здание радиостанции. В 1940 году было построено несколько складов для хранения продуктов и технических грузов. К концу 1940 года исследование трассы 61
прокладки дороги были закончены. В 1941 году было организовано Аяданское управление дорожного строительства. Начальником управления был Борис

Николаевич Ленков.

Перед управлением дорожен. с-ва было поставлено задача: проложить путь от р-Аягдан до Холдыкана. протяжен. 734 км. С 1941 г. было построено столовая, клуб, жилые дома. Этот пос. назвали - Хандогай. в 1941 г. было привезено 100 автомобилей и 65 тракторов, в этом же году была орган. автобаза дорожен. строительства

В первом году строит. дороги (1941-1942) автобаза была ещё очень маленькой, гаражей не было.

В конце 1941 г. была построена электростанция. В 1942 г. были построены гаражи. В этом же году был открыт

проезд от Хандыги до Кадыкчана. Управление дорожно-строительства и управ. автобазы были переведены на Усть-Нер и Адычах в управл. дальстроя. В пос. Хандыга в 1943г. отделение и до 1949г. развития не имело. В 1949г. вновь было организовано управл. „Амстрой". Так же было организовано районное управление. Управление „Амстрой" в 1950г. было ликвидировано, но вскоре оно было вновь организовано. Планировалось построить тепловую электростанцию, построить дорогу Хандыга - Тыхтай. В 1955 году управление было ликвидировано, а на базе технических и продовольственных

Дист. экспедиция по строит.
дорог была давно в 1938 г.
но это не базировалось в Хан-
доме. Дорогу сначала хоте-
ли вести через К-Хансийский,
там уже рубили просеку, но
весной 1940 г. перенесли на мес-
то п. Хандыга.
Другого жилья здесь не
было.
Первые строит.: Л. Ш. Бушуков
После жилья строительство
руководил мужчина в чине
поселенца-новичка.
ленин

Через каждые 10 км на протяжении всей дороги были пробурены. Работали по 14 часов в день. Из старых водителей здесь Абрамов (42 г.), Трудфанов, инженер-Волчок, Обухович (41 г.), Галкина (он дольше всех работал на газгене). И. Х. Дашевенко - старый речной старшина, работал на реке, когда еще не было экспедиции.

Электростанция вырабатывала 100 квт. До 44 года управление находилось в Хандыге. А в 44 году соединились в Якутском управлением. От 100 км до Томпорука строило объединение Янстрой.

Записали: Дьячковская Ольга,
Федоринина Наталья.

Беседа со старым жителем пос. Хандыга Демьяненко И.

С 1943 года живёт в Хандыге, до этого жил в Охотском Перевозе.

В 1939 году была первая экспедиция, которая основалась в Крест-Хальджасах.

В 1940 году экспедиция переехала в Хандыгу, Демьяненко перевозил их.

Первые дома были перевезены с Крест-Хальджасах. Первые дома, построенные в Хандыге это: старая фотография, дома по улице Магаданской, техснабовский и продснабовский склад.

Управление было в палатках, на месте райкома партии. Самый старейший житель Бухакаев Я. М.

Как все старые жители:

Касьянов, Айтимкин/он жили в доме, где сейчас живут Перфильевы, но Перфильевы старый дом сломали, построили новый/.
С 1944 года в Хандыге жительствует Забелин.

И. Н. Елисеевой,

Жителя г. Борисовка Белг. обл.

В 1936 г. была репрессир. отец. В 1942 г. пропала мать, и расследование.

Брата тоже забрали на фронт.

Ир. была с бабушкой. Было голодное время, бабушка ослепла от голода и 14-летняя Ира героически начала работать на поле, чтоб собрать хоть какую-нибудь картошку. Два года. Умерла бабушка.

Нашлась дальняя тетя после освобождения города отправила и сестру в Якутск.

Ира была, тогда еще не признана в Якутске на ул. Пугачева, стоя без отца и матери и всех родных. Ира приняли пионеры с детдома, за которыми она числится. Но. После проверки паспортного режима ее сразу забирают, и посылают в Мамонтово валить лес. Ира была очень, очень, по 2 тонн, с пилой, топором по пояс в снегу, голод, холод. Норма не выполнялась, бросили в карцер. Сильно болела. Не стала выводить норму - за это добавили еще 1 год срок. И так в детстве Ира была лишена тетя тоже отбыла наказание в Сев.

(Не забыть вручение подарка от спонсоров)

Кириллов Иван Евгеньевич.

15 июня

Приехал в 1949 году. Первыми приехали Зудин, Волчок, когда встал вопрос о нападении Японии, чтобы Магадан имел не только связь по морю, но и с Якутском шоссейной дорогой. В 1941 году высадились первые изыскатели. Дорогу начали строить в Крест-Хальджал. Передвинулись в Хандыгу, т.к. там нужно было строить много мостов. Лаврентьева на почте работает. Свдж. Алексеевка Сохончик, Лебенко, за ручьём (4 дома). ЖКК - магазин, мастерская - клуб, дом гр. - хлебный магазин. (7 домов) Ив. Павл. Шамин. фотогр. - контора прогрес 1948 г. райвайон. Милиция - особый отдел. Интерн. - больница.

1950 – 52 г. начала строиться.

1955 г. перешли в райком. 2 полоса строили Адыгалах – Хандыга.

В 1942 г. дан был проезд.

Сухачёв Ив., Добрынин. с 1937 г, охранники. Декабрь 1949 г. выборы в Верх. Совет. 270 избирателей.

Измайлов, первый зав. сберкассой, п. Томпо – 900 гл. 20–30 тыс. т. 735. т

Мосина Клара. Ив. в Киев.

Адрес Зудина Ив. Кирилов:

ст. Завидово
Калининской обл.
ул. Садовая № 6.

Южно-Сахалинск
Южно-сахалинской обл.
ул. Курильская, дом 5, кв 3.
Кириллов Анатолий Иванович.

Из воспоминаний зека:

Их было человек 70 завербованных и 12 геологов, которые прибыли в начале июня в Хандыгу. На берегу была одинокая избушка. Сами ставили палатки, разгрузили привезённое снаряжение и поставили склады. Человек 30 вскоре ушли на изыскательные работы пешком до Оймякона. Снаряжение и питание привозили на вьючных лошадях. Ставили лабазы, под продовольствие (первый лабаз был на 15 км). В дорожно-изыскательной экспедиции работал с теодолитом, делал просеки, ставил репера. У Черного прижима стояли три дня, расчищали тропу, чтоб провести верховых лошадей. Вернулись в Хандыгу седьмого ноября. Здесь уже кипела жизнь, пришли этапы с заключенными, примерно пять тысяч, но уже после первой зимовки осталось едва половина. Работали круглый год по 12 часов, жили в палатках, холодно, блатные часто отбирали пайку у тех, кто послабее или политических, поэтому за ночь, умирали в лагере 20-25 человек. Начальником над з/к был Долгогрозов. 9 апреля 1941 года в составе отряда из двух геологов и семи рабочих выехали на съёмку моста через реку Агайкан. Делали 3-4 промера уровня воды в сутки, по всей ширине реки, в составе отряда помнит рабочих Коновалова и Пулькина. Там узнали, что началась война.После 1941 года дали коня и заключённых "указников". Они развозили продукты по прорабствам. После того как дорогу отсыпали, продукты стали возить на машине "ГАЗГЕН" (газогенераторная, работала на дровах, ездила с запасом чурок. Отсюда пошло название лагпункта "Чурочный"). Участок Кадыкчан-Озёрка строили под руководством Зудина, очень жестокого человека. Вспоминает, что когда возил продукты на лошади в двух местах стоял очень тяжелый дым с запахом горящих трупов. На 115 км, мост через Томпорук строили 15 бесконвойных, им выделили на питание 2 мешка овсянки, соль и всё. Затем сами з/к ловили силками куропаток. **Потом работал в системе "Янстроя", очень тяжелая зона была Нолучу, охранялась с овчарками. Были случаи, что зеков топили, впрочем, это же было и на озере около реки Сунтар, а в настоящее время это озеро называется Мёртвым. До сих пор там не ловят рыбу и не берут воду, хотя она рядом с трассой. В Нолучу познакомился с женой. Она там работала поваром. http://drolder.blogspot.ru/2010/06/blog-post.html**

М.К. Карпов, как человек своего времени, был одним из тех, кто внес свой огромный вклад в изыскание и строительство автодорог по скалам, непроходимым болотам, незамерзающим горным рекам. На тысячу километров по безлюдным местам, в страшные якутские морозы Верхоянья и Оймяконья, где шкала градусника часто доходила до -60 градусов мороза. А летом, в зной и дождь, в страшный комариный и мошкариный период (даже олени падали, у них горло забивалось этими насекомыми) – в невыносимых условиях, на пределе человеческих сил прокладывали дороги, трассы, строили мосты…

Михаил Константинович, в представлении некоторых людей, как начальник сидел в теплом кабинете, с пистолетом в кобуре и в фуражке офицера НКВД. Может быть, бывал иногда суровым, требовательным, но не жестоким. Время было суровое, от него требовали выполнения планов. Но никто нигде не писал, что Карпов был палач, жестокий, что он погубил людей. Да, были начальники, например, начальник «Дальстроя» Карп Павлов, печально известный тем, что часто за провинности расстреливал заключенных, применял жестокие меры, вплоть до лишения дневных пайков, морил голодом.

Михаил Карпов с местными людьми дружил. В Сайдах, Сасыльском наслега раньше часто рассказывали о том, что он хорошо говорил по-якутски, хорошо относился к людям. Часто приезжал по делам, ночевал у знакомых, не брезговал, не высокомерничал, был простой в общении.

Для иллюстрации того, в каких нечеловеческих условиях работал М.К. Карпов, хочу привести отрывок из его воспоминаний из первой книги «Поселок Хандыга». Думаю, повторить не лишним будет.

«И вот после быстрых и тщательных сборов мы 22 октября 1938 года на шести оленьих нартах с каюром якутом Константином Винокуровым выехали из п. Ягодный в сторону п. Крест-Хальджай.

Друзья мои, не буду утруждать вас описанием, насколько трудным было путешествие. Только с приложением больших сил и благодаря молодости, мы имели возможность провести рекогносцировочные изыскания от устья р. Нера по долинам рек Эльги, Мальтеркана, Томпо, Хунхада до п. Крест-Хальджай.

4 января 1939 года с Треумовым доехали до районного центра Томпо. Через день, оставив уставших оленей у каюра Винокурова в п. Томпо, мы выехали на перекладных по почтовой тропе в Крест-Хальджай и 9 января остановились на почте, расположенной на берегу р. Алдан. Река Алдан произвела на нас большое впечатление, хотя находилась подо льдом. Нас очень радушно встречали как в Томпо, так и в Крест-Хальджае. О Колыме тут, конечно, слышали. Мы были одними из первы оттуда, поэтому везде были бесконечные «Кэпсэ». Отдохнув пару суток, приведя в порядок свои запасы, мы 12 январчя выеали в обратный путь в п. Томпо, а оттуда по новому направлению к устью р. Неры. Если путь до р. Алдан не из легких, то обратный маршрут был еще трудней. Олени уже устали, да и мы шли на

Нагаево (тогда еще не было никакого Магадана). Основной задачей было изыскание кратчайшего пути от берега Охотского моря до открытых золоторудных месторождений «Средникан». С того времени и вплоть до 1955 года занимался изысканием дорог от Магадана до р. Алдан, а также строительством. По мере строительства дорог на Колыме управление переезжало из Магадана все дальше и дальше, и в 1938 году дислоцировалось в п. Ягодный. К тому времени М.К. Карпов работал начальником дорожно-изыскательской партии.

В мае 1939 года назначен начальником дорожно-изыскательской экспедиции, которая должна произвести изыскание для строительства автодороги от Алдана до Оймякона.

В декабре 1940 года последовал приказ зам. Министра НКВД СССР т. Чернышова о преобразовании дорожной экспедиции в управление дорожного строительства с постоянным месторасположением базы управления в поселке Хандыга Таттинского района ЯАССР. М.К. Карпов назначен начальником вновь созданного управления.

В 1944 году управление дорожного строительства переведено в Адыгалах Магаданской области.

В 1948 году в Хандыге вновь создано строительное управление «Янстрой» для осуществления строительства дороги Хандыга – Эге-Хая с комплексом строительства энергетической базы для Верхоянского района. Просуществовало до 1955 года и ликвидировано. Были созданы совнархозы.

М.К. Карпов работал в Хандыге по 1954 год. В том же году он оформил пенсию, и они с Марией Александровной уехали в Москву, где у них была двухкомнатная квартира в коммуналке. Из Москвы снова уехали на Север, в Якутию – в Айхал, строить алмазную дорогу.

Михаил Константинович в одно время работал на строительстве аэропорта Домодедово. В последние годы жизни работал в ЖКХ.

М.К. Карпов был преданным, истинным патриотом своей Родины. Он честно, верой и правдой выполнял, как тогда говорили, все задания партии и правительства.

В 1970 году Михаил Константинович похоронил жену Марию Александровну. Летом приезжал в Якутск, ездил в Хандыгу, увидел родной поселок. В 1971 году сын Владимир погиб трагически. И Михаил Константинович, недавно потерявший жену, смерть сына пережить уже не смог и 16 марта 1972 года умер в Москве. Похоронен он вместе с женой в Москве на Армянском кладбище.

Его время было тяжелое. В 20-40-е годы решалась судьба молодой советской республики: быть или не быть новому государству –стране рабочих и крестьян. Все подчинялось суровым законам тех времен, от каждого требовалось нечеловеческое напряжение сил. Незавидная доля досталась первопроходцам освоения северного края, где в недрах лежали несметные богатства. Чтобы выжить стране, окруженной капиталистическим миром, нужна была валюта. И на освоение этих богатств было брошено все: людские ресурсы, техника, средства и т.д.

городского Совета депутатов трудящихся и членом Якутского горкома партии.

В.М. Карпов скоропостижно скончался 13 сентября 1971 года. В некрологе назвали его одним из ведущих специалистов-строителей республики, отзывчивым, чутким, вежливым и требовательным к себе товарищем.

Владимир Михайлович и Любовь Евдокимовна поженились в 1950 году. В январе 1952 года у них родилась дочь Татьяна, а в 1958 году родились близнецы Мария и Антонина.

Любовь Евдокимовна Карпова

Родилась в 1930 году, в годы коллективизации. Она была последним ребенком в семье, мать родила ее в 47 лет. У них в семье было одиннадцать человек. Родители были переселенцами из Тамбовской губернии, переехали в 1900 году. Они пережили все трудные годы: революцию, свержение царя, гражданскую войну. Всегда начинали жизнь с нуля. Родители были трудолюбивыми и никогда не жили в бедности.

Их раскулачили, все отобрали. В то время свирепствовал брюшной тиф, голод. И в семье умерли четверо детей. Отец воевал в первую мировую войну, был ранен в позвоночник, болел долго. Умер, когда Любови было всего 5 лет. А мать умерла, когда ей было 14 лет.

Всю войну все дети работали наравне со взрослыми под лозунгом «Все для фронта, все для Победы». Люба два года боронила на лошадях, всю деревенскую работу хорошо знает.

В 17 лет уже работала самостоятельно. После смерти матери жила у брата в Новосибирске. Днем работала, вечером училась, закончила школу и училище.

Любовь Евдокимовна работала в приемной начальника строительства, заведующей делопроизводством, а Владимир Карпов – мастером дорожного участка. Тогда они встретились и поженились в 1950 году.

Любовь Евдокимовна приехала в п. Хандыга в 1951 году. С того времени она свою судьбу связала с Севером, Северу отдала 45 лет жизни, Север для нее стал второй родиной. В Хандыге жили два года. В 1953 году муж поступил в институт и они уехали из Хандыги и жили в г. Свердловске. Из Свердловска поехали в Магаданскую область и жили там до 1965 года. С 1965 года стали жить и работать в г. Якутске.

В 1971 году В.М. Карпов трагически умер. Любовь Евдокимовна в 1974 году оставила квартиру в Якутске старшей дочери Татьяне и с двумя близняшками уехала в поселок Чульман Алданского района. Там более 20 лет работала в Якутпотребсоюзе «Холбос» в кадрах.

В Южной Якутии началось огромное строительство: железная дорога, Нерюнгринский угольный разрез, вырос город Нерюнгри, ГРЭС и т.д. В 90-е годы прошлого века все это развалилось. И Любовь Евдокимовна, с большим трудом продав квартиру, переехала в Костромскую область, в поселок Чистые Боры, где должна была строиться АЭС. Поселок построили,а АЭС

приостановили из-за аварии на Чернобыльской АЭС. Приобрели там квартиру, остались жить там и живут по настоящее время. Дети: дочери, зятья – все энергетики, и устроились на работу. Все они в Чистых Бора живут с 1996 года.

Любовь Евдокимовна – ветеран тыла, труда, весь ее трудовой стаж – северный. Поселок Чистые Боры относится к Золотому Кольцу России. Но ее тянет Север. Живет воспоминаниями о Севере, где прошли их молодые, счастливые годы.

Уместно привести ее стихотворение.

Ностальгия по Крайнему Северу

Я очень скучаю по Северу Крайнему,
Я очень тоскую по сопкам бескрайним,
По запаху стланика, по гроздьям брусники,
Таежным тропинкам, где часто ходила,
Грибы собирала, на зиму солила.
Запомнился случай, как я заблудилась,
Как страшно мне было.
Но точно я знала: тайга не прощает,
Но все же тропинку найти помогает.
Я очень скучаю по Северу Крайнему,
По домикам стареньким, без удобств и воды.
Нигде так счастливо не жили мы.
Ты строил прииски, дома
И часто уезжал в командировки,
А я с детьми справлялась, как могла.
Носила воду, колола по-мужски дрова.
И как я счастлива была!
О телевизорах тогда и не мечтали,
Все на доске стирали,
Без холодильников мы обходились.
А вечерами много все читали,
С «материка» мы часто письма получали,
А ящики почтовые не пустовали.
Мы в отпуск за три года самолетами летали,
Родители нас в Домодедово встречали.
Не думали тогда мы о машинах,
Тем паче о шикарных дачах,
С родителями и детьми мы в Сочи отпуск проводили,
Детей купали в море, почему-то в рестораны не ходили.
Я очень скучаю по Северу Крайнему,
По Ленским столбам, по красавице Лене,
По песчаным ее берегам.
Такой красоты не видала нигде.
Колыму и Якутию и, конечно, Хандыгу я не забываю.

В рабочий поселок Хандыга наша семья переехала с Горного района ЯАССР в связи с переводом отца Филиппова Василия Федотовича на работу в Томпонский районПредседателем исполкома районного Совета депутатов трудящихся с аналогичной должности в родном для нас селе Бердигестях.

Хотя отец начал работать в Хандыге еще с весны 1961 года, нас он перевез зимой. Семья наша была многодетной. Самому старшему из детей Васе было 10 лет, мне – 8лет, Пете – 5 лет, сестренке Шуре – 2 года, а самая младшая Надя была грудным ребенком, ей шел только четвертый месяц отроду. Смелые видимо тогда были наши тридцатилетние родители, коли в лютый пятидесятиградусный мороз решились перевозиться в один из самых холодных районов Якутии. Было это 2 декабря 1961 года. В аэропорт мы прилетели на переделанном самолете «Дуглас». Девочек и маму, а также небольшой скарб отец увез на легковом автомобиле, а мы во главе с Васей, втроем, да еще с какими-то вещами, ехали 75 км с Теплого Ключа на суперпереполненном маленьком «Кавзике». Ну в то время это было обыденным делом. Никаких послаблений и блатов тогда детям районных «тойончиков» не полагалось. И это было очень правильно, думаю я сегодня, с высоты прожитых лет.

Попали мы со старшим братом в Хандыге действительно в экстремальные условия. Если брат хоть какие-то слова по-русски знал, т.к. учился уже в 4 классе, то я в отличие от него не знал ни слова. Мы приехали из якутской деревни, а население Хандыги было на 90% русскоязычным. Но мы это преодолели и уже через пару лет учились очень хорошо. Я даже в седьмом классе был награжден поездкой в международный пионер-лагерь «Артек».

Вспоминая годы детства в п.Хандыга хочу сказать, что мы жили там очень интересно, насыщенно и полезно, совмещая домашнюю работу (колка дров, занесение угля и воды домой, мытье полов и посуды, уход за младшими и т.д.) с учебой в школе, занятиями спортом и вообще проведением досуга. У нас на Набережной улице жило около тридцати детей примерно равного возраста. Насколько я помню, неформальными лидерами на нашей улице были Толик Винокуров и мой брат Вася, которые на 2-3 года были старше остальных. Игры наши отличались живостью и выдумкой, и в связи с отсутствием телевидения (даже радиоприемники были не во всех семьях) всегда соприкасались с физической культурой и спортом как дома, так и на улице. Играли в различные игры:лапта, казаки-разбойники,сражались деревяннымишпагами, сделанными своими руками после фильма «Три мушкетера», а футболом занимались и зимой, и летом. Помнюкак летом всерезались в настольный теннис, доски стола которого тоже строгали собственными руками. У нас также были взятые напрокат в школе ядраи диски для метания. А апогеем во всем этом были организованные нами «Олимпийские игры» на нашей улице. Где, как положено считались баллы по видам спорта (беги на различные дистанции, прыжки в высоту и длину, метание ядра и диска, кидание в кольцо баскетбольного мяча на точность, плавание в реке Алдан на скорость,

настольный теннис, шахматы и шашки, жонглирование футбольным мячом и тому подобные виды). Кроме этого помню, что мы рыли землянки на берегу озера, строили во дворах и в лесу разные «штабы» и шалаши, где играли в «партизан»и разные военные игры с самодельным деревянным оружием в виде винтовок, автоматов и пистолетов. А зимой мы очень много читали книг, обмениваясь друг с другом, перемещались из квартиры в квартиру и играли во множество «умных» викторин и конкурсов (на знание стран, городов, морей и океанов, лучших спортсменов по видам спорта, знание руководителей и лидеров различных стран, актеров и актрис и т.д. и т.п.) Всего и не перечислить. У нас было поистине счастливое детство.

Вспоминая прошлое нельзя не вспомнить Хандыгскую среднюю школу и ее учителей тех лет. Думаю, что наша школа была одной из лучших в республике в 60-90е годы прошлого столетия. Поступив после школы в институт я практически весь первый курс не учил высшую математику, т.к. всё, что проходили первокурсники, было пройдено на факультативах в школе. И сейчас понимаешь какой был высокий уровень и качество преподавания учителей фактически по всем школьным предметам. Поэтому я и не удивляюсь, что очень много кандидатов и докторов наук, известных людей экономики, науки, культуры, политики и искусства вышли из стен родной школы. Только ваш покорный слуга на скидку упомянет первых, пришедших на ум, выпускников школы: проректорапо научной работе Томского государственного университета Александра Шушарина; одну из лучших журналистов Якутии ТамаруШамшурину; члена-корреспондента РАН, ректора ЯГУ и первого Президента АН РС(Я) Филиппова Василия; нынешнего главу Томпонского района Георгия Герасимова; руководителя ГУП «Комдрагмет» Александра Кычкина; доктора химических наук Марины Степановой. И таких людей можно вспомнить десятки. Поэтому имена учителей Хандыгской средней школы Лидии Никифоровны Ивойловой, Анны Семеновны Юрченко, Валентины Васильевны Внуковой, Анны Ивановны Красюковой, Ивана Андреевича Солохина,Тамары Петровны Баскаревой, Валентины Степановны Игнатьевой, Надежды Осиповны Прокопьевой, Клавдии Тихоновны Сукмановой, Раисы Сергеевны Белоглазовой, Татьяны Александровны Пушкарь, Ивана Ивановича Афанасьева, Софьи Андреевны Диченко и многих других с большой теплотой и благодарностью вспоминаем мы, выпускники школы.

А наша семья безмерно благодарна им за то, что многим из нас удалось окончить хорошие рейтинговые московские ВУЗы и внести определенную лепту в социально-экономическое развитие нашей республики. Наша младшая сестра Надежда несколько лет назад удостоилась высокого звания «Заслуженный учитель Российской Федерации»; еще одна сестра Александра, окончив Московский кооперативный институт стала одним из ведущих и заслуженных работниковпотребкооперации, работая в Таттинском улусе; старший брат Василий, как уже отмечал выше, стал доктором технических наук, ректором Якутского государственного университета, первым Президентом Академии

наук РС(Я) и был им на протяжении 12 лет, а также стал Председателем Палаты РеспубликиГоссобрания Ил Тумэн третьего созыва. Я, средний брат, стал «Заслуженным землеустроителем Республики Саха (Якутия)», дважды был депутатом в советское время, второй созыв избираюсь депутатом Якутской городской Думы,являюсь заместителем председателя Якутской гордумы и более 22 лет работаю Генеральным директором Открытого акционерного общества «Сахагипрозем», одного из ведущих предприятий не только республики, но и страны в области землеустройства, картографических и топогеодезических работ.

После окончания университета более пятнадцати лет проработал в родном районе и всегда с благодарностью вспоминаю своих старших товарищей по советской и комсомольской работе, коллег и наставников по работе в Северной землеустроительной экспедиции. Многие конечно ушли из жизни, но память, благодарность и уважение всегда останутся в моем сердце. В числе руководителей района и коллег по работе в органах управления по Хандыге я часто вспоминаю Кычкина Е.Д., Куприянова А.С., Слись И.Д., Трофимова Ю.Д., Алексееву О.И., Качаева В.В., Внукова Р.И., Тарабукина Р.Р., Винокурова Л.К., Корякина К.К., Игнатьева Ю.Н., Снатовскую Г.В., Оптова Н.И., Данилова Т.Т., Протопопова Е.Е., Пахомова В.А., Власова А.В., Степанову З.В., Тарасову В.М., Бокомайера Р.А., Аристакесян Г.Д., Винокурова А.Л., Трофимову Л.К., Щегельняка М.Д., Филиппова В.К., Шулунова В.М., Бурцева Ю.Г., Денисова В.А. и многих других. Моими учителями в профессиональной сфере землеустройства я считаю Арефьева А.А., Захарченко В.И., Абабкова Д.Б., Кирилина А.А., Семенова В.В., Табуряну Г.И., Зинина Ю.С. и других коллег по Северной экспедиции Якутского филиала института «ДальНИИгипрозем».

В коротких воспоминаниях не рассказать всего, чему научила, какие качества выработала, почему многое, что дала жизнь в Хандыге, особенно для взаимоотношений с людьми и почему так повлияла на дальнейшую жизненную стезю и судьбу. Почему почти четверть века, живя в столице республики, мне всегда с радостью хочется поехать туда и общаться со всеми с кем был знаком…Объяснений нет. Но всё-таки кажется, что эта благодарная память не отпускает и тянет к тем замечательным людям и удивительному поселку на берегу реки Алдан, где прошло мое становление и становление моих родных братьев и сестер.

Тарабукин Роман Романович родился в 1938 году в с. Крест-Хальджай Таттинского, ныне Томпонского, района. По окончании Якутского государственного университета, с 1964 года постоянно живет и работает в родном районе. Работал учителем в сельских школах, в аппарате районо, райкома КПСС, райисполкома и администрации Томпонского района.

Ветеран педагогической, советской, партийной работы, государственной службы.

Автор десяти книг, многих очерков и статей. Отличник образования РС(Я). Член Союза журналистов России, член Союза писателей Якутии. Заслуженный работник культуры РС(Я), почетоный гражданин Сасыльского наслега, поселка Хандыга и Томпонского района.

Занимается краеведческой работой, изучает историю родного края.

Председатель Совета народных комиссаров
Якутской АССР Н.Фаткулов
Управляющий делами
Совета народных комиссаров
Якутской АССР Д.Потапов

Ист.: НА РС(Я), ф.52, оп.18, д.173, л.41.

Приложение к протоколу № 12
заседания исполнительного комитета
Таттинского районного Совета депутатов трудящихся
от 29 февраля 1940 года

План о дополнительном выделении гужтранспорта экспедиции ДС НКВД на основании Постановления СНК ЯАССР от 10 февраля 1940 года № 56 от колхозов (Таттинского района)

	Наименование сельских Советов	Наименование колхозов	Выделяют		План перевозки в тоннах
			Количество подвод	Количество рейсов	
	Джеренкяхский	1. Им. Чкалова	15	4	20,0
	Таттинский	2. «Социализм»	15	3	15,0
	Т.-Игидейский	3. «Тюмсю»	15	3	15,0
	Нижне-Амгинский	4. «Чичимах»	30	3	10,0
	Сасыльский	5. «Хомустах»	30	3	10,0
	Эсятский	6. «Красный остров»	10	3	10,0
	Мегино-Алданский	7. «Сырдабыт»	15	3	15,0
		8. «Новая жизнь»	10	3	10,0
	3-й Баягантайский	9. «Ёттях»	7	3	10,0
		10. «Ичигэс»	10	3	10,0

Зам.председателя исполкома
Таттинского райсовета Н.К.Павлов
Секретарь исполкома
Таттинского райсовета Е.И.Слепцов

Ист.: НА РС(Я), ф.52, оп.18, д.43, л.44.

Выписка из протокола № 26
заседания исполнительного комитета Таттинского районного Совета депутатов трудящихся от 9 июня 1940 года
«О выделении рабочих рук экспедиции «Дальстроя» в Усть-Хандыге»

Исполком районного Совета постановляет:

Разрешить экспедиции «Дальстроя» заключить подряд на временную работу летом 1940 года с 40 колхозниками из следующих наслегов:

1) Сасыльского – 7 человек;
2) Ынгинского – 4 человека;
3) 3-го Баягантайского – 6 чел.;
4) Егянского – 3 чел.;
5) Эсятского – 4 чел.;
6) Мегино-Алданского – 6 чел.;
7) Усть-Амгинского – 5 чел.;
8) Нижне-Амгинского – 2 чел.;
9) 2-го Алданского – 3 чел.

Председатель исполкома
Таттинского райсовета З.Б.Сыроватский

Секретарь исполкома
Таттинского райсовета Е.И. Слепцов

Ист.: НА РС(Я), ф.52, оп.18, д.73, л.68.

Примечание. Перевод с якутского Н.С. Николаева.

Выписка из протокола № 32
заседания исполнительного комитета Таттинского районного Совета депутатов трудящихся от 23 июля 1940 года

«О выделении земель во временное пользование»

Исполком районного Совета постановляет:

Из земель гос.фонда Сасыльского наслега в местности Хахры 15 гектаров в качестве пастбища закрепить за почтовым ___, оставшиеся 60 гектаров передать «Дальстрою» во временное пользование.

Председатель исполкома
Таттинского райсовета З.В.Сыроватский

Секретарь Таттинского райсовета Е.И.Слепцов

Ист.: НА РС(Я), ф.52, оп.18, д.73, л.3.

Примечание: перевод с якутского Н.С. Николаева.







Фотографии Якуба Шакировича Булакаева- первопроходца и сподвижника М.К.Карпова. В 1939 году вместе с Карповым стал первостроителем Хандыги. Работал техником –изыскателем дорожного строительства в АУДС «Дальстроя» НКВД





Я.Ш. Булакаев – один из основателей п.Хандыга, участник Великой Отечественной войны.

Призван в 19432 году, закончил войну в Берлине!

Награждён орденом Богдана Хмельницкого, орденом Славы III степени, боевыми медадями «За взятие Будапешта», «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина», «За победу над Германией»



Из воспоминаний Якова Цукцуровича
записанных его сыном.

Сын Якова после праздника
7-го ноября, из Красноселькупа.
Экспедиция около 30 человек.
среди них женщины. Руководитель
экспедиции Николай Константинович Кар-
пов. В пути были два-три.
приехали числа 11-13 ноября 1929г.
поставили палатки на правом берегу
Оби. Яков большинство лета.
первые дома были построены на том
месте где сейчас находится пристань-
дер. среди них были жилые дома, обще-
житие, магазин. Для чего была создана
экспедиция: 1. для разведки
полезных ископаемых. 2. Возможность
проложения дороги через Красный
мыс порт Лаи, Салехард, и для связи
Якутских районов. Впоследствии была
проложена грейдер. и по сейчас знает.
Дала что какой значение. Большие

исследовалась цель основать
поселок и перевал базу. для
транспорт[illegible] продовольствия и других
грузов по Якутии районов
Якутии. Большое значение уделялось
строительству дорог и геологораз-
ведочным работам. поисках каменных
ископаемых. золота, нефти. др.

В армию папа был призван
в июне 1941 г.

Письмо родителей М.К. Карпинской сына в Якутск.
отец в Москве.

ИЗ ГЛУБИНЫ ДРЕВНОСТИ
Находка на Корейской протоке

В Томпонском районе 27 июня в шести километрах от Хандыги найдены фрагменты мамонта. Находку на протоке реки Алдан, именуемой жителями Корейской, обнаружил 12-летний хандыгчанин Олег Могильников, который в этот день отдыхал там с родителями.

Как рассказал сам мальчик, в тот день он со спиннингом шел вдоль берега реки. Отойдя на приличное расстояние от родителей, обернулся и увидел на камнях нечто похожее на корягу, но светлее, чем обычно. Сразу бросилась мысль: «Наверно, мамонтовая кость…». Подойдя ближе, он удостоверился в своей догадке (это была большая берцовая кость мамонта) и даже попытался понести находку, но она оказалась очень тяжелой – килограммов 17, в длину подростку до плеча). Тогда Олег позвал на помощь родителей.

По пути к сыну отец ребенка Евгений Валентинович обнаружил еще один фрагмент кости. Семья, недолго думая, решила обследовать участок и поднялась к обрыву, над местом возможного падения первой находки, где нашла и другие мелкие останки. На другой день Могильниковы, вооружившись лопатами, выкопали из грунта несколько частей скелета доисторического животного: часть второго сустава ноги, нижнюю челюсть с зубами, лопатку, позвонок.

Семья Могильниковых практически сразу связалась с московскими палеонтологами, средствами массовой информации. Ведь на месте обнаружения фрагментов может находиться и целый скелет мамонта. Тем более они найдены практически в одном месте, что редкость. На следующий день нечаянные поисковики обратились к якутским специалистам, которые обещались обследовать найденные фрагменты мамонтовой фауны.

Пока находка хранится в кабинете станции «Орбита», где работают родители мальчика. Кстати, там же есть и найденные в те же дни неопознанные кости. В ближайшие дни Могильниковы ждут палеонтологов из института мамонта, которые по графику планируют выезд на Мамонтову гору, что на территории Томпонского района. Они надеются, что уникальная находка пополнит экспонаты музея мамонта и, возможно, будет называться Олегом.

Мария Винокурова.

Томпонский вестник. 2011 год. 9 июля

Детские мечты

Моя Хандыга

Поселок Хандыга был основан в 1939 году Михаилом Константиновичем Карповым в связи с началом строительства автодороги.

Хандыга стала центром Томпонского района в 1954 году и в настоящее время является крупным транспортным узлом северо-востока Якутии. По последним данным, в райцентре проживает свыше 6500 человек.

Поселок разделен на три квартала, есть район каменной застройки, но большинство домов деревянные 60-70-х годов постройки. Главные улицы – Магаданская, Егора Кычкина, Юрия Кудрявого. Хандыга хорошеет с каждым годом. В последнее время построены православный храм, стадион, площадь Победы, здание пенсионного фонда.

Мне радостно видеть, как на глазах развивается мой поселок, возводятся горный техникум, больничный комплекс, речной вокзал, жилой дом на берегу Алдана. Я мечтаю, чтобы в будущем в Хандыге в каждом дворе были детские игровые площадки, появились места отдыха: аквапарк, бассейн, каток. Со временем я хочу разработать новые технологии по очистке моего поселка: фильтры для котельных, мусоропоглотители, чтобы Хандыга превратилась в красивый и зеленый город.

Богдан Тиянич, 6»А» класс.

Томпонский вестник. 2010 год. 3 июля.

Когда возник поселок Хандыга?

Среди знаменательных и памятных дат района особо стоит 75-летний юбилей поселка Хандыга. Я не собираюсь утомлять читателя рассказом о значении нашего поселка. Об этом достаточно было освещено в моей книге "Поселок Хандыга". Сегодня хочу вести речь о точной дате появления поселка.

Раньше, до прошлого года, по замыслу и единому общему мнению общественности рождением п. Хандыга твердо считался 1939 год. В тот год в декабрьские трескучие морозы отряд из экспедиции Михаила Константиновича Карпова прибыл из с. Крест-Хальджай и поставил первые палатки в устье речки Кэрэмэс (Больничный ручей). И поселок брал с того дня отсчет времени в своей истории.

Жители поселка три раза (в 1989, 1999, 2009 годах) широко отмечали юбилей родной Хандыги. Мне, в частности, запомнился первый юбилей, проведенный в 1989 году. Праздник был организован с особым размахом: театрализованное представление на старом стадионе при свечах, фейерверки, присутствие и участие известных артистов страны, впервые был проведен конкурс красавиц "Мисс Хандыга", великолепные концерты, лотереи и т.д. и т.п.

Ныне для празднования 75-летнего юбилея поселка Хандыга, видимо, потребовалась точная, юридически подкрепленная дата возникновения поселка. На запрос, по всей вероятности, администрации района составлена справка Национального архива Республики Саха (Якутия) следующего содержания: "В фонде Президиума Верховного Совета Якутской АССР имеется экономическая характеристика с. Хандыга, составленная Якутским отделением "КолымСНАБа" Дальстроя НКВД 27 апреля 1944 года:

Архивная справка

По Вашему запросу об уточнении даты образования п. Хандыга Томпонского района сообщаем, что нами были просмотрены документы архивных фондов: Президиума Верховного Совета ЯАССР, Совета Министров ЯАССР, РК КПСС Таттинского района за 1939-1944 гг.

В фонде Президиума Верховного Совета ЯАССР имеется экономическая характеристика с. Хандыга, составленная Якутским отделением «КолымСНАБ» Дальстроя НКВД 27 апреля 1944 года:

«Населенный пункт Хандыга возник в середине 1941 года.

Причиной его возникновения послужило строительство автотрассы, которая связала р. Лену и Якутскую АССР с Колымой и с побережьем Охотского моря в целях транспортировки грузов, направляемых Дальстрою из Центральной части Союза, а также отправляемых из Якутска автозимником на Хандыгу» (Ф.50. Оп. 57. Д. 42. Л. 13).

Директор Н.Р. Константинов
Начальник отдела организации
информационных услуг Е.А. Сергеенко

На основе данной архивной справки вышло Постановление главы МР "Томпонский район" Г.Е. Герасимова от 1 марта 2013 г. за № 320 " О проведении мероприятий, посвященных 75-летию муниципального образования "Поселок Хандыга" Томпонского района, где написано: "В связи с подготовкой юбилейных мероприятий, посвященных 75-летию муниципального образования "Поселок Хандыга" Томпонского района, постановляю провести в 2016 году в муниципальном районе "Томпонский район" юбилейные мероприятия, посвященные 75-летию МО "Поселок Хандыга". Создан организационный комитет в составе 15 человек (данное постановление было опубликовано в районной газете "Томпонский вестник").

Вслед за этим, видимо, основываясь на архивной справке и постановлении главы района, вышло "Распоряжение Президента Республики Саха (Якутия)" от 23 мая 2013 года за № 410-РII " О 75-летии со дня основания п. Хандыга Томпонского района Республики Саха (Якутия)". Данным распоряжением Президента РС (Я) были утверждены юбилейные мероприятия, создан организационный комитет в составе 21 человека во главе с заместителем Председателя Правительства РС (Я) Власовым А.В.

Таким образом, высшие органы государственной власти Республики Саха (Якутия) и МР "Томпонский район" приняли законодательные акты, подтверждающие считать годом основания поселка Хандыга 1941 год.

Как раз по этой дате у нас сложилось иное мнение. 1941 год не может являться годом основания населенного пункта Хандыга. Годом возникновения поселка может являться 1940 год.

Во-первых. Источник, из которого взята дата возникновения населенного пункта Хандыга, т.е. экономическая характеристика с. Хандыга, составленная Якутским отделением "КолымСНАБа" Дальстроя НКВД от 27 апреля 1944 года, не имел прямого отношения к вопросам административных единиц. Это торгово-снабженческая организация, обеспечивающая лагерь заключенных продовольствием и другими товарами. Справка составлена в 1944 году, через три или четыре года после появления населенного пункта. Указанная в справке дата возникновения "в середине 1941 года" не имеет ссылок на правовые юридические документы республиканских исполнительных органов. Вполне может быть, что эта дата написана с чьей-то подачи в устной форме. Поэтому эта дата не может быть абсолютно точной, она не имеет юридического основания.

Я отнюдь не собираюсь ставить под сомнение компетентность и ответственность сотрудников республиканского органа, каковым является Национальный архив РС (Я). Они выдали то, что нашли в архиве. Видимо, не было других источников. В таком случае они могли бы подсказать или помочь, куда еще можно обратиться, в какие архивы и органы. К сожалению,

они ограничились своей справкой, и у нас в районе она взята за основу для проведения больших мероприятий.

Во-вторых. Основатель поселка Хандыга Михаил Константинович Карпов в своем воспоминании "Как основана Хандыга", написанным в 1967 году для кружковцев Хандыгской средней школы, пишет: "7 декабря 1940 года я выехал в командировку в Москву для утверждения проекта и решения дальнейшей судьбы Алданской экспедиции. А вскоре последовал приказ министра о преобразовании дорожной экспедиции в управление дорожного строительства с постоянным месторасположением базы управления в поселке Хандыга Таттинского района ЯАССР…". Следовательно, по М.К. Карпову в 1940 году уже был поселок Хандыга. Приказ был подписан не кем-нибудь , а наркомом НКВД СССР. Наверняка они точно знали, где, какие имеются населенные пункты в лагерях "Дальстроя". Таким образом, приказ наркома СССР полностью опровергает 1941 год, указанный в справке "КолымСНАБа" Дальстроя НКВД. Тогда таких "СНАБов" было сотни, а нарком один.

Далее М.К. Карпов вспоминает: "Коль скоро Хандыга начала стремительно расти, его население увеличилось, еще в 1940 году мы обратились в сельсовет Сайды за разрешением посадить картофель на небольшом острове Бордой...". Как вспоминает основатель п. Хандыга: "К концу лета (1940 г. - Р.Т.) на базе построили пять двухквартирных домов, контору экспедиции, маленькую электростанцию, и самое главное, два хороших склада для приема груза, привозимого пароходами.

Николай Гнибеда, ст. юрисконсульт Хандыгского продснаба, в статье "Становление продснаба" пишет: "С давних времен населенный пункт принято считать самостоятельным, если в нем есть хотя бы одна торговая точка. В Хандыге она появилась в 1940 году" ("Красное знамя" - 1972 г., 22 июля).

Иннокентий Нилович Слепцов, завербованный из таттинского колхоза на строительство дороги, вспоминал: "Было начало 1941 года. В то время на месте сегодняшнего рабочего поселка было семь домов, несколько домов строилось. Рабочих было много, заготавливали лес…".

Елизавета Алексеевна Кривых, впоследствии работавшая в приемной М.К. Карпова, оставила свои воспоминания. Они приехали в Хандыгу 20 апреля 1940 г. Тогда Хандыга вся располагалась на набережной части нынешней территории.

В воспоминаниях и документах тех далеких лет Хандыга называлась по разному: "Пристань Хандыга Дальстроя НКВД", “Устье Хандыга”, “селение Хандыга”, “Центральный поселок” (почему-то в газете политотдела так называли). Затем “поселок Хандыга”, “поселок городского типа Хандыга”. Но независимо оттого, как его называли, он непременно оставался населенным пунктом и отсчет времени берет с 1940 года.

Здесь хочу провести историческую параллель. В царские времена русские путешественники, их отряды - казаки основали много поселений в Якутском крае. Поселения из 5-6 домов, юрт и изб назывались городами. Так

появились города Олекминск, Вилюйск, Верхоянск, Среднеколымск, они и по сей день называются городами. Вдоль Магаданской трассы появилось много населенных пунктов, все они имели названия. Если есть название, значит, это уже населенный пункт. У нас в районе во времена Е.Д. Кычкина появились новые поселки : Новый, Развилка, Нежданинское, Кескил, Тополиное. Они изначально имели всего несколько домов, но уже имели названия, являлись населенными пунктами.

В третьих. Ученый - краевед Николай Степанович Николаев в Национальном архиве РС (Я) нашел несколько документов, указывающих на факты появления населенного пункта Хандыга в 1940 году.

Всесоюзная Коммунистическая партия (большевиков)
Якутский областной комитет
Оргинструкторский комитет

№ 6-135 7 апреля 1940 года
Секретно

Секретарю Таттинского РК ВКП(б)
Тов. Слепцову К.Н.

В числе экспедиции автодорог имеются членов ВКП(б) два человека, кандидатов – один человек, комсомольцев – четыре человека. База экспедиции находится на Усть-Хандыге.

Согласно нашей договоренности с политуправлением «Дальстроя», учетные карточки означенных коммунистов будут высланы в адрес Вашего райкома. С получением учетных карточек на этих коммунистов необходимо принять их на постоянный учет в Вашу парторганизацию.

Одновременно наши предложения обкому комсомола дать указания Таттинскому райкому принять на учет комсомольцев этой экспедиции.

Зам.зав.оргинст.отделом ОК ВКП(б) п/п Корида

Нач. ФНА РС(Я), ф.16, оп. 6, д. 9, л. 6.

Постановление № 56
Совета Народных Комиссаров Якутской АССР
От 10 февраля 1940 года
«О дополнительном выделении гужтранспорта экспедиции Д.С. НКВД»

Для переброски грузов в количестве 135 тонн изыскательской партии Д.С. НКВД от Амгинского Перевоза до устья р. Хандыга Совет народных Комиссаров постановляет:

Разрешить экспедиции ДС НКВД контрактацию 132 голов в Таттинском районе на три рейса.

НАЧАЛО ИСТОРИИ ПОСЕЛКА

С чего начиналась Хандыга

Человек стоял на берегу Алдана и смотрел вдаль. Ветер трепал его седые волосы, скупое заходящее солнце багровым светом озаряло его мужественное, изрезанное морщинками лицо. Человек улыбался. А над поймою реки, над черной полоской леса, что темнела на противоположном берегу, зависли серые снеговые тучи. Было тихо и покойно. Только вдали, за песчаной отмелью глухо ворчал перекат, да где-то тоскливо стонала чайка, не понятно по какой причине не улетевшая на юг.

Человек стоял и думал. Как-то тепло и радостно было на душе этого старого, прожившего жизнь челдовека. Ему показалось вдруг, что когда-то, давным-давно с ним уже было такое: также шумел перекат и светило багровое солнце, также кричала чайка, и по реке шла шуга…

Да, все это было. Только тогда, три десятка лет назад, на этом самом месте ничего не было. Лишь тайга, глухомань. А теперь вот поселок, Хандыга. И слово музыкальное какое-то! Будто бы речка горная бежит – звонкая, говорливая, быстрая. Нет, кто мало прожил здесь, тому не понять всей прелести этого слова. А он, Михаил Карпов, понимает. Понимает потому, что этой самой Хандыге он отдал частицу собственной души, сердца. Люди приезжают и уезжают, а Хандыга остается. Вот и он, Михаил Карпов, нет-нет да и нагрянет сюда. Неведомая сила тянет его на берега седого Алдана, туда, где пролетела его трудовая, кипучая молодость, где однажды он глубоко в землю вогнал колья для своей первой палатки…

Год 1938-й

А все началось с того, что поздно вечером его вызвали к начальнику управления. Раз вызвали – значит, предстоит серьезное задание. Значит, снова – дорога, снова тайга и болота.

В маленькой комнатушке начальника управления накурено, хоть топор вешай. Люди сидят за столом тесно друг к другу. Совещание. Первого Михаил Константинович замечает начальника Дальстроя Павлова.

- Это и есть ваш хваленый Карпов? – протягивает руку Павлов. – Ну что ж, будем знакомы. Знаешь, зачем тебя пригласили?

- Не знаю, Карп Александрович, но догадываюсь. Новый маршрут, конечно.

- Если догадываешься, это уже полдела, считай. А вопрос вот в чем… Как от реки Неры до реки Алдана добраться знаешь? Нет? Очень важный маршрут. На Алдане село есть. Крест-Хальджай называется. Вот до этого села дорогу надо изыскать. Когда сможешь отправиться?

- Через месяц смогу, наверное.

- А раньше? – Карп Александрович просматривает свои бумаги, что-то записывает. – Через месяц – поздно. Сегодня 10 октября. 20 октября нужно выезжать.

***

По правде говоря, ни в какие маршруты выходить не хотелось. Жена в положении, ждет ребенка. Оставить ее в такое время одну… И все же приказ есть приказ. Машенька понимает: раз надо – значит, надо.

- Когда? – только одно слово.

- Через неделю.

Глаза у Машеньки серьезны и печальны. Она привыкла к частым отлучкам мужа. Привыкла делить пополам его радости, заботы, удачи и невзгоды.

***

- И-и-эх! – весело покрикивает каюр.

Бегут олени, поскрипывает снег под полозьями нарт.

Не близок путь до Алдана. Тишина и безмолвие кругом. Сопки голыми вершинами в небо уперлись. Горный баран, словно изваяние, застыл на скале. Сухо, как сломанный сучок под ногою, треснул выстрел. Баран вздрогнул, рванул в расселину, только и видели его. Промазал каюр. И снова дорога. Второй месяц люди в пути. А до Крест-альджая далеко, не видно конца.

- Обойдется дорога в копеечку, как думаешь? – трет подмороженную щеку Борис Иванович Треумов, напарник Карпова.

- Не без этого, конечно, - соглашается Михаил Константинович, - однако дорога нужна. И правительство дало указание проложить ее в кратчайшие сроки.

В середине января добрались до Крест-Хальджая. Все население вышло встречать отважных изыскателей. Встречали радушно, как самых дорогих гостей. Древний старик с лицом сморщенным, как сухой гриб, недоверчиво покачивая головой, сказал:

- Ок сие! Однако с Колымы к нам никогда никто еще не приезжал. Большой путь прошли.

***

Хорошо помечтать об отпуске после трудных трех лет работы! Можно наметить свои маршруты, не зависящие от вышестоящих организаций. Отправиться бы куда-нибудь на Черное море и отдаться целиком и полностью жгучему южному солнцу.

- В Крым поедем или на Кавказ? – в который раз уже спрашивал Карпов Марию Александровну, укладывая, упаковывая чемоданы.

- Мне-то все равно куда, Миша, - улыбалась жена. – Только чует мое сердце, погонят тебя вместо Кавказа снова в Крест-Хальджай.

- Не погонят, Машенька. Трасса изыскана. Теперь только в отпуск на Кавказ.

28 мая его вызвали к начальнику Дальстроя.

Генерал, расхаживая по кабинету, говорил о необходимости скорейшего строительства дороги до Крест-Хальджая. Говорил доходчиво, словно убеждая, о трудностях, связанных со строительством, о больших затратах; потом, остановившись у карты Союза, сказал:

- Маршрут, которым прошел ты, Михаил Константинович, зимой, не оправдал себя. Нужно найти путь короче, с наименьшими физическими и материальными затратами. И главная задача: как можно быстрее проложить трассу. Ты, наверное, думаешь, к чему такая спешка, так ведь?

- Совершенно верно, Карп Александрович. Кажется, так мы еще не торопились ни с одной дорогой.

- Ничего удивительного, дорогой мой, - начальник Дальстроя прошелся по кабинету, остановился перед Карповым. – Международная обстановка, вот в чем секрет. Она-то нас и заставляет торопиться. На западе зашевелились немцы, на востоке – японцы. В случае чего, Япония станет союзницей Германии. Так что, сам понимаешь: Колыма окажется отрезанной от Владивостока. Прекратится снабжение, сам знаешь… Словом, ты назначен начальником дорожно-изыскательской экспедиции. Экспедиция сформирована в Москве. С сотрудниками встретишься в Иркутске.

Вот тебе и отпуск! Вот тебе и Кавказ…

***

Самолет в здешних местах – сенсация. Не каждый день увидишь на фоне голубого неба раскрашенный в зелень силуэт самолета. Самолет проносится над Алданом, делает круг, другой, помахивает крыльями и направляется в сторону Оймяконья.

Гудит мотор самолета. А внизу гудят комары. Комаров столько, что нельзя полной грудью вздохнуть. Настоящий комариный ад. Все лицо и руки распухли от их укусов. Только в палатке, под марлевым пологом – спасение.

С утра до позднего вечера ведутся изыскания. Люди торопятся сделать как можно больше. А путь велик: пятьсот километров до Оймякона.

- Ты что-нибудь понимаешь, - Михаил Константинович наклоняется над картой, - для чего, спрашивается, вести дорогу непременно до Крест-Хальджая, если ее можно закончить ближе где-то километров на семьдесят-восемьдесят вверх по Алдану?

- Об этом и я думал, - отвечает Николай Дмитриевич Леонов, главный инженер экспедиции. – Почему именно до Крест-Хальджая?

- Может в Москве не учли местных условий, а? Ведь это по карте хорошо видно откуда начинать и где кончать, а в тайге все по другому выходит.

- Мне кажется, Миша, надо информировать Москву, что трассу можно изменить и закончить дорогу там, где она выходит на Алдан. Восемьдесят километров – дорогое удовольствие.

***

Карпов ждал долго. В телефонной трубке что-то шипело, трещало и гудело. Наконец, откуда-то издалека, отдаленный тысячами километров женский голос сказал Михаилу Константиновичу:

- На проводе заместитель наркома внутренних дел СССР.

Голос заместителя наркома звучал четко и ясно. Казалось, Чернышев находился не в Москве, а где-нибудь неподалеку, здесь, в Якутске.

- Так, значит вы говорите, что трассу можно закончить ближе? – спросил Чернышев.

- Да, километров на семьдесят-восемьдесят, - ответил Михаил Константинович.

- Ну что ж, немедленно дайте письменное обоснование изменения опорного пункта.При этом должны быть соблюдены три основных момента: во-первых, чтобы в этом месте могли причаливать пароходы с баржами; во-вторых, чтобы была возможность в будущем построить железнодорожный мост, и в-третьих, чтобы это место не затапливалось в паводки.

***

Незаметно отшумела осень. Задули холодные северные ветры, приближалась зима.

Загрузив и отправив катер с необходимыми товарами, Карпов остался в Охотском Перевозе дожидаться, когда в отделение Госбанка поступят деньги. Они поступили только через два дня. Получив 40 тысяч рублей наличными, рано утром Михаил Константинович на утлой лодчонке отплыл.

Ветер дул навстречу, холодом обжигал лицо. Сидеть приходилось не двигаясь, так как достаточно было малейшего неверного движения, чтобы лодка перевернулась. Коченели руки и ноги. Казалось, не будет конца пути.

Лес по берегам Алдана потемнел, пожухла трава, осыпались листья с деревьев, и лишь красавицы ели четко вырисовывались на фоне потухающего неба, устремив вверх свои пирамидальные вершины. Древний лось вышел из тайги, шумно вдохнул в себя воздух, безразлично взглянул на проплывающую мимо лодку.

К вечеру второго дня лобрался Карпов до безымянного ручья. Вытащил лодку на берег. Потом прошелся вверх по Алдану. Кругом стояла нетронутая девственная тайга – лиственницы вперемежку с елями, березы… Походил, походил Карпов, к лодке вернулся. Никаких признаков, чтобы место это затоплялось водой когда-нибудь раньше. И пароходы к берегу подойдут, и мост железнодорожный соорудить можно.

Стоял Михаил Константинович на берегу Алдана и радовался: место найдено. А по реке шла шуга. Снег валил крупными пушистыми лопьями, где-то кричала одинокая чайка да ворчливо шумел перекат…

Старый ворон, сидя на верхушке старой лиственницы, с любопытством разглядывал Карпова. Смотрел, как человек, не спеша, нарубил хворост и развел костер, повесив на треногу закопченный чайник.

Год 1939-й

- Здесь будет город возведен! Слышите, люди, город! – Андрей Конаков хохочет на всю тайгу. – Город будущего.

Конаков орудует топором. Медленно вгрызается в мерзлую неподатливую землю березовый кол. Стук топора звонко отдается в тайге – заснеженной, замороженной.

- Стучи веселей, ребята! Не замерзнешь… Одна, другая, третья… Пять палаток, точно солдаты на плацу, выстраиваются на берегу Алдана.

Ночь морозная и звездная. Жарко горит лиственник; мириады искр уносятся в небо к звездам, уносятся и тают, померкнув, едва долетев до вершин древних лиственниц.

- Ну и стужа, - ворчит кто-то. – Добрый хозяин из дома собаку не выпустит.

- Что поделаешь, - декабрь.

Рабочий день окончен. Усталые, заиндевелые и заснеженные собираются дорожники у костра. Негнущимися пальцами вертят они самокрутки и жадно затягиваются дымом махорки.

- А что, ребята, - говорит Конаков, - мы с вами открыватели. Пионеры, можно сказать. Даем начало новому городу. Это же здорово! Сначала палатки, а потом дома. И даже электричество.

- Будет молоть, Андрей, - одергивают его. – Вишь, куда хватил – электричество…

- А что, и электричество будет, - не сдается Конаков.

- Эка невидаль, подумаешь! Как, товарищ начальник, по-вашему?

- По-моему, Андрей, ты прав, - Михаил Константинович подвигается к костру.

- И не только электричество. Со временем здесь будет, друзья, крупный центр. Будет перевалочная база. Отсюда грузы пойдут на Колыму и в северные районы республики. Пойдут по дорогам, которые мы пробьем сквозь таежные дебри и глухие мари. Должны пробить, каких бы трудов нам ни стоило это. Мы обязаны сдать дорогу в самый кратчайший срок, и мы сдадим ее. На этот ответственный участок нас послали партия и народ.

Год 1940-й

Веками дремала тайга. Но вот пришли сюда люди и разбудили ее. Ни лютая стужа, ни недостатки в продовольствии и устройстве быта – ничего не остановило первооткрывателей. Наперекор всем лишениям, упорно продвигаясь вперед, они отвоевывали каждый метр у тайги.

Весна пришла ранняя, теплыми южными ветрами, ярким весенним солнцем. Снег в лесу почернел, на полянах появились проталины, на Алдане – забереги. Еще стояли палатки, а люди думали уже о приемке первых грузов. На север тянулись перелетные птицы.

Андрей стоял на раскисшем глинистом берегу и улыбался.

- исторический момент, друзья, - сказал он. – Шапки долой! Жаль нет фотоаппарата, чтобы запечатлеть сей прекрасный момент.

Столбы установили на самом видном месте на берегу Алдана. На щите красовалась надпись:

«Пристань ХАНДЫГА Дальстроя НКВД».

- Хандыга, - сказал кто-то из дорожников. – Чудное название. Так и будет?

- Так и останется. Навсегда.

Год 1941-й

- Послушай, Миша, мы неплохо устроились, не правда ли? – оглядывается вокруг Леонов, - как табор цыганский.

- Ну, уж скажешь тоже – табор. У цыган шатры да палатки, а у нас кроме палаток дома добротные стоят, складские помещения, баня. Вишь как дело подвинулось.

- Техники нет. Голыми руками дорогу не построишь. Пришлют, как ты думаешь?

- Обязаны, Николай Дмитриевич. Должны прислать. В мае получишь свои машины. И разворачивайся, главный инженер!

…А поселок дорожников рос. Пять двухквартирных домов образовали первую его улицу. Все дни напролет проводил в своей избушке, именуемой слесаркой, Андрей Конаков. Что-то мастерил, разбирая и собирая вновь старый бензиновый двигатель. Наконец, с двигателем было покончено. Андрей перешел работать на улицу. Подвешивал на деревья провода, устанавливал в домах маломощные электролампочки. Дорожники подшучивали над Конаковым: ничего, дескать, из твоей затеи не выйдет. Зря время тратишь. Для красоты твои лампочки висеть будут. Но тот, кто шутил, ошибся. Однажды заработал в избушке двигатель. Весь поселок пришел в движение: в домах Хандыги появился электрический свет. Яркий, ослепительный, совсем не такой, каким его привыкли видеть таежники в своих жилищах. На смену лампам-коптилкам пришло электричество.

***

Первое мая отметили торжественно. Был небольшой митинг. Карпов произнес короткую речь. Сказал о задача, что стояли перед дорожниками, о трассе, еще не построенной, но уже четко наметившейся на карте. Сказал о значении дороги. И тут кто-то воскликнул:

- Едут! Смотрите, машины! Целая колонна машин. Батюшки, да куда же нам столько техники!

- Ура! – пронеслось над тайгой, над поселком.

- Теперь нам сам черт не страшен.

- Такую дорогу отгрохаем!

А машины уже въезжали в Хандыгу. Они заполняли поселок, все его свободное пространство. Казалось, не будет конца колонне. Люди смеялись и плакали. Люди предвидели победу, которую они вырвут у этой дикой безбрежной тайги, пробив сквозь нее дорогу, трассу жизни, как позже назовут ее потомки.

Год 1971-й

Человек стоял и улыбался. Мягкими хлопьями падал снег, белым покрывалом окутывая землю. Шумел вдали перекат.

Уже догорал закат. В домах Хандыги зажигались огни. Сотни огней – оранжевых, голубых, зеленых…

- Растет Хандыга, - подумал Михаил Константинович. – Растет и хорошеет. Кинотеатр, столовая. Каменные дома начали строить. На «Орбиту» замахнулись… И кто знает, может, пройдут десятилетия, и назовут люди Хандыгу городом. А когда-то Хандыга начиналась с палаток…

Е. Никитин

Красное знамя - 1972