

ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ
«КИРЕНСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНО - ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ КОЛЛЕДЖ»

Информационный материал к экскурсии по теме «Киренск в истории АЛСИБа»

студент: *Дроздов Никита Денисович*
курс 2 «Б»

специальность «Преподавание в начальных классах»

Дата проведения: 21.02.2025 г.

Место проведения: МКУК «Историко-краеведческий музей»

Руководители: Демидова Е.М., Титова Л.Н.



Материал размещён на сайте колледжа в разделе «Разговоры о важном» -
«9 мая День Победы»

«КИРЕНСК В ИСТОРИИ АЛСИБа»

В октябре 1941 года ГКО принял постановление о создании воздушного моста через Аляску и Сибирь для поставки по ленд-лизу самолетов из США. Требовалось проложить надежный воздушный путь. Началась подготовка воздушной трассы через Аляску и Сибирь. В историю перегоночной трассы вошел и Киренск.

Строительство аэродрома в Киренске началось в октябре 1941 года, и велось оно вручную: лопатами, ломami, кирками. На стройке работало местное население, до 700 человек. По разнарядке близлежащие колхозы выделяли 100 лошадей для перевозки гравия. Из техники располагали лишь одним трактором и двумя машинами.

18 июня 1942 года, когда в Киренске была готова вчерне ВПП, построены служебные здания и радиостанция, приняла в эксплуатацию комиссия ГУ ГФВ, а в начале 1943 года аэродром передали из Восточно-Сибирского управления ГВФ в ведение трассы.

В книге Ивана Негбеля «Аляска-Сибирь. Трасса мужества» И.И. Горюшин, который после окончания школы ФЗО работал на Красноярском авиазаводе, а с середины мая 1945 года строил аэродром в Киренске, вспоминает, как это было.

«Летная полоса Киренского аэродрома находилась в 100-150 м. от Лены, между деревнями Балахня и Хабарово, на правом берегу реки. Грунтовый аэродром, не засыпанный даже гравием, в дождь раскисал. Предстояло заасфальтировать полосу длиной, наверно, 1000 м и шириной 60, рулёжные дорожки и якорные стоянки. Самолёты принимали на одну половину полосы, а вторую начали засыпать гравием, который брали на берегу Лены и Киренги. Техника - тракторы, мотокатки, бульдозеры, автогрейдеры самосвалы и бортовые машины, роторные снегоочистители - вся американская, и доставляли её сюда преимущественно на самолетах в разобранном виде, кроме кузовов самосвалов. Они шли с опозданием на баржах по Лене. Поэтому делали

самодельные кузова: на кузовной площадке устанавливали деревянную, обшитую железными листами, платформу с открывающимися бортами.

В июне начали подходить по реке карбасы с битумом в бочках. Этим же путём был доставлен автогудронатор. Всё это отгружалось из Осетрово.

Работали в две смены. Чтобы извлечь битум из бочки, одно дно вырубали и ставили бочку на эстакаду вверх дном, на попа. Смастерили с листовой стали печь, поставили на неё большую цистерну и начали готовить первый раствор.

Сложностей было много. До этого раствор нефтебитума такой текучести никто из строителей не варил, да ещё в таких примитивных котлах. Пробовали, колдовали на маленьком участке — полигона аэродрома. Наконец, получилось. Руководители остались довольны работой строителей.

Лес заготавливали в 15 км. от аэродрома, в местности, которая называлась Польским хребтом. Дороги туда не было, только просека и очень крутой подъём. До половины горы машины с горем пополам доходили, а дальше, на лесосеку, их тащил трактор. Спуск гружёных автомашин был небезопасен. Два «Студебекера» там разбились.

Всё, что приходило по реке, разгружалось после основной работы. Бензин в бочках сначала вытаскивали из барж верёвками по трапу, потом сливали в цистерны. Была своеобразной и плата за этот труд: чайник спирта на бригаду, а стоил тогда спирт на рынке немало- 1000 рублей за литр.

Самолёты принимали, в основном, днём, и очень редко ночью, потому что не было освещения на полосе. Вернее, ночной старт был, но примитивный: по обочинам полосы стояли разрезанные бочки, заполненные мазутом и ветошью, ее поджигали при необходимости осветить или обозначить полосу ночью.

Самолёты принимали обычно группами из 10- 20 машин: «Кингкобры», А-20 и Б-25. Обслужить их было не просто: к примеру, бензозаправщик в аэропорту был только один ЗИС -5, потом, месяц-два спустя, получили большой американский заправщик. В сентябре 1945 года пролёт самолетов, поставляемых по ленд-лизу, прекратился».

Всего за годы войны по ленд-лизу из США было поставлено 14795 самолётов,

причем только по трассе «Аляска-Сибирь» перегнано 8000 самолётов.

Как отмечается в материалах международной научно-практической конференции «Алсиб-60. Трасса мужества»: «Огромную роль в строительстве трассы оказали партийные, советские и комсомольские организации Якутска, Магадана, Анадыря, Киренска, Красноярска, Иркутска, Владивостока».