

МУНИЦИПАЛЬНОЕ КАЗЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ КУЛЬТУРЫ  
«ИСТОРИКО-КРАЕВЕДЧЕСКИЙ МУЗЕЙ»

Районная краеведческая конференция  
«Нет милей родного края»

**История строительства дамбы в городе Киренске**

**Выполнил:** Рогачков Роман Сергеевич,  
учащийся 5 «А» класса  
Муниципального казенного общеобразовательного учреждения  
«Средняя общеобразовательная школа №5 г. Киренска»

**Руководитель:** учитель начальных классов  
МКОУ СОШ №5 г. Киренска  
Лисина Наталья Ивановна

**г. Киренск, 2023 г.**

## Содержание

Введение .....	3
I. До строительства дамбы.....	4
1.1. Капризы протоки Полой.....	4
1.2. Дамбы Киренского района .....	5
II. Строительство дамбы .....	5
2.1. Началось!.....	5
2.2. Работы по укреплению дамбы .....	7
III. Строители дамбы .....	8
3.1. Имена строителей со страниц районной газеты.....	8
3.2. Встреча с очевидцем событий.....	9
Заключение.....	10
Список литературы .....	11
Приложение.....	12

## Введение

Мой родной город Киренск расположен на реке Лене в месте впадения реки Киренги. Центр город лежит на почти идеально круглом небольшом (1,4 км в диаметре) острове в стрелке Лены и Киренги, а окраины – на других берегах. При этом окраины – отнюдь не спальные районы: за Киренгой находятся электростанция и лесозавод, а в Мельничном – речной порт со всей инфраструктурой, три крана которого видны издалека. Зимой преграды исчезают под толстым слоем льда; в межсезонье город распадается, и это осложняет жизнь людей на правом берегу Лены и левом - Киренги, а летом работает три паромных переправы.

А всегда ли так было? Моя бабушка Анкудинова Наталья Александровна вспоминает, что в 1968 году она, провожая свою маму в поездку, рассталась с ней у паромной переправы около магазина «Сибирь», а все желающие попасть в аэропорт отправились на пароме до Балахни. Оказывается, существовала еще одна паромная переправа, соединяющая центр с аэропортом и дорогой в Усть-Кут? Как рассказала моя бабушка в августе 1969 года началось перекрытие протоки Полой – сооружение дамбы.

Почему пришлось перекрывать эту переправу? В каком году это событие произошло?

Определились с темой исследовательской работы «История строительства дамбы в городе Киренске».

**Объект исследования:** дамба города Киренска.

**Предмет исследования:** история строительства дамбы.

**Цель:** сохранить память об истории возникновения дамбы и людях, участвующих в ее строительстве.

**Задачи:**

1. Узнать, через архивные и Интернет-источники историю строительства дамбы;
2. Изучить через личные наблюдения, архивные источники, беседы со специалистами и очевидцами событий историю строительства дамбы.

В нашей работе мы использовали следующие **методы исследования:**

- ✓ изучение архивных материалов;
- ✓ изучение литературы по теме исследования;
- ✓ личные наблюдения;
- ✓ встречи и беседы с очевидцами событий.

Мы обратились в Архивный отдел Администрации Киренского Муниципального района к начальнику Анкудиновой Наталье Александровне. Информации оказалось не так много.

Потом мы посетили Муниципальное казенное учреждение "Межпоселенческая Библиотека" МО Киренского района, пытаюсь найти нужную нам информацию на страницах районной газеты «Ленские зори».

## **I. До строительства дамбы**

### **1.1. Капризы протоки Полой**

Ежедневно по прямой, плотно утрамбованной дамбе, спешат, обгоняя друг друга, люди и машины. А ведь так было не всегда. Сто лет жители нашего города мечтали о перекрытии протоки Полой в районе Балахни, что дало бы возможность соединить город (остров) с коренным берегом и избавиться от мучительных переправ (*фото 1*).

*Фото 1. Карта города Киренска (1926 г.)*



По воспоминаниям В.Ф.Макаренко, одного из строителей дамбы, (информация взята из статьи «Дорога жизни» газета «Ленские зори» от 30 июля 2010 г., автор статьи- А.Седых. *Приложение, фото 1,2*), его родители помнят, что раньше не было протоки Полой. Летом – в малую воду протока Полой пересыхала. Люди беспрепятственно ездили по этому участку на лошадях в центр. Постепенно река меняла свое русло: сначала образовался небольшой ручеек, с каждым годом который становился все больше. И однажды через Полой шел настоящий ледоход. А через Сидоровскую протоку, которая тогда обмелела, люди ходили вброд.

По началу, чтобы перебраться на другой берег, надо было плыть на небольшом своеобразном паромчике ПК, чем- то напоминающем огромную лодку. Его прозвали душегубкой. Люди спускались на дно этой машины, чтобы сесть на лавки. «...было страшно плыть в этой посудине, потому как при встречном движении волны бились о борта и сильно раскачивали паром. Шел он медленно, почти полчаса добирались с одного берега на другой» (*Приложение, фото 1,2*). Позднее приспособили этот пятнадцатиметровый баркас для перевозки машин, построили аппарель- мостик для удобного заезда транспорта. Путь лежал от бывшей чайной по улице Ленрабочих до Балахни, напрямую не получалось парому ходить, так как было мелководе.

К 60 -м годам протока Полой настолько размыва берега, что по ширине, особенно в половодье, почти не уступала реке Лене в районе микрорайона Мельничный (*Приложение, фото 3*).

## 1.2. Дамбы Киренского района

Был ли опыт строительства дамб в Киренском районе? Из статьи «Быть ли Киренску полуостровом?» М.Кузнецова (*Приложение, фото 4,5*), внештатного корреспондента газеты «Ленские зори», специалиста в области гидростроительства, мы узнали, что дважды в нашем районе сооружали дамбы (*таб.1*):

*Таб.1 Дамбы Киренского района*

Дамба	Год строительства	Результат строительства
Алексеевский затон (дамба Няша)	1950 г. (1 июня-10 октября)	До сих пор существует
Бубновская дамба	1953 г.	Была снесена природой (Причины: насыпалась в зимнее время, не уплотнена, мерзлые куски грунта, частые осадки)

Строительство дамбы Полой было третьим опытом местных строителей. В июне 1968 года Исполнительный комитет Киренского городского Совета депутатов трудящихся согласно решению №63 от 26.06.1968 г. «О работе речных переправ Киренской пристани ЛРП в навигацию 1968 года» признает неудовлетворительной работу Киренского технического участка и самоустранение администрации аэропорта по благоустройству нового взвоза в пригороде Балахня (*Приложение, фото 6,7*).

Возникла острая необходимость строительства дамбы.

## II. Строительство дамбы

### 2.1. Началось!

В мае 1969 года Исполнительный комитет Киренского районного Совета депутатов трудящихся принял решение о перекрытии протоки «Полой» (*Приложение, фото 8,9*), потому что «...островное расположение города Киренска создает неудобства населению, промышленным, транспортным, хозяйственным предприятиям...» за счет средств заинтересованных предприятий и организаций города. Установили подрядчиком по перекрытию «Полой» Киренскую пристань ЛРП, заказчиком- комбинат коммунальных предприятий и благоустройства.

Предусмотрели и доленое участие организаций города в следующем суммарном выражении (*таб.2.*):

*Таб.2. Долевое участие организаций города в строительстве дамбы*

Предприятие	Сумма
Пристань ЛРП	66 тыс. рублей
Авиапорт	40 тыс. рублей
Продснаб ЛЕНУРС	20 тыс. рублей

Райпотребсоюз	20 тыс. рублей
Техучасток пути	10 тыс. рублей
Водочный завод	10 тыс. рублей
Дорожный участок № 2202	30 тыс. рублей

Всего планировалось затратить – 196 тысяч рублей.

В этом же решении мы узнали (пункт 5 данного Решения), что строительство дамбы необходимо было провести с 15 июня по 15 августа 1969 года.

Однако в июне 1969 года Исполнительный комитет Киренского районного Совета депутатов трудящихся (Решение № 84 от 11.06.1969 г. «Об отмене 2-го решения исполкома о строительстве взвоза на берегу р.Лены в пригороде Балахня») обязует Киренский аэропорт отремонтировать старый взвоз (против маслозавода) и провести гравийную подсыпку площадки наверху взвоза, построить навес для пассажиров на берегу Поля у взвоза (*Приложение, фото 10*).

Из районной газеты «Ленские зори» № 101 от 21 августа 1969 г. «Началось!» (автор статьи- В.Андреев) мы узнали, что 18 августа 1969 года на место будущей дамбы был доставлен кран (*Приложение, фото 11*). «...для заводки туда теплоходом мелководье мешало. Тянули трактором». В этот день на берегу против улицы, тогда носившей название, Пролетарской группами собирались жители соседних домов и понеслись машины, заработал кран (*фото 2*).

*Фото 2. Строительство дамбы  
(из фотоархива семьи Анкудиновых)*



Планировалось завершить строительство дамбы до осени 1969 года. Однако по многим причинам строительство продолжалось до 1971 года. По материалам внештатного корреспондента газеты «Ленские зори» М.Кузнецова можно эти причины назвать (*Приложение, фото 4,5*):

- досыпка дамбы в зимнее время года из мерзлого грунта, слабая, неуплотненная;
- донная подошва была разломана, поэтому грунт стало вымывать из-под коры.

## 2.2. Работы по укреплению дамбы

В последующие годы велись работы по укреплению дамбы:

В феврале 1971 года Исполнительный комитет Киренского районного Совета депутатов трудящихся согласно решению № 19 от 15.02.1971 г. «О мероприятиях по укреплению дамбы через протоку Полой и спасению ее от весеннего ледохода» признает дамбу в аварийном состоянии и работы по ее строительству в незаконченном виде (*Приложение, фото 12,13*). В этом же документе узнаем, что Киренским техническим участком пути осенью 1970 года отсыпано 10 тысяч кубометров гравия. Для укрепления дамбы необходимо еще 50 тысяч кубометров гравия. Комитет просит руководителей предприятий и организаций города выделить средства на покупку гравия в следующем суммарном выражении (*таб.3*):

*Таб.3. Средства на покупку гравия организациями города для отсыпки дамбы*

Предприятие	Количество гравия	Сумма
Пристань Лурпа	5000 м <sup>3</sup>	10 тыс. рублей
Райпотребсоюз	2,500 м <sup>3</sup>	5 тыс. рублей
Водочный завод	1,500 м <sup>3</sup>	3 тыс. рублей
Авиапорт	7,500 м <sup>3</sup>	15 тыс. рублей
Комбин.компред.	5000 м <sup>3</sup>	10 тыс. рублей
Продснаб	2,500 м <sup>3</sup>	5 тыс. рублей
Дорожный участок	1,500 м <sup>3</sup>	3 тыс. рублей
Райузел связи	1,500 м <sup>3</sup>	3 тыс. рублей
Ремстройуправление	1,500 м <sup>3</sup>	3 тыс. рублей
Итого	28,500 м <sup>3</sup>	57 тыс. рублей

В мае 1971 года Исполнительный комитет Киренского районного Совета депутатов трудящихся в соответствии с решением № 54 от 13.05.1971 г. «О работе по укреплению дамбы через протоку Полой» информирует о том, что строительство дамбы через протоку Полой не завершено и требуется вложить 40 тысяч кубометров гравия. Красноармейскому судоремонтному заводу необходимо сдать в эксплуатацию земснаряд №104 (*фото 3*) для подсыпки дамбы с 1 июня 1971 года сроком на 10 дней (*Приложение, фото 14*).



Ежегодно с 1971 года шла целенаправленная посадка деревьев, кустарников. Для того, что бы не осыпались береговые линии и дамба выстояла под напором воды. Ветераны и неравнодушные люди организовывали субботники, и вдоль насыпи прямо в гравий ставили черенки тальника, который очень быстро разросся.

### III. Строители дамбы

#### 3.1. Имена строителей дамбы со страниц районной газеты

И вот уже четыре десятка лет мы имеем возможность беспрепятственно добираться до аэропорта, до главной связующей с большой землей Польской дорогой. Человеку удалось одержать победу над Природой!

Живущим сегодня в городе Киренске важно помнить имена тех, кто дал нам такую возможность. Про них мы узнали со страниц газеты «Ленские зори».

Ф.И.О.	должность
Бутырин Николай Михайлович	старший электромеханик плавательного крана Т-69
Макаренко Владимир Федорович	крановщик плавательного крана Т-69
Кузаков Василий Ананьевич	крановщик плавательного крана Т-69
Алферова Валентина Васильевна	крановщица плавательного крана Т-69
Космаков Геннадий Михайлович	старший электромеханик плавательного крана Т-63
Беднарский Геннадий	крановщик плавательного крана Т-60
Тютрин Михаил	электромеханик плавательного крана Т-60
Ревенко Иннокентий	крановщик плавательного крана Т-60
Карманов Юрий	речник
Рудых Валерий	речник
Кудаков Михаил	речник
Кожевников Геннадий Георгиевич	механик крана Т-63
Черепанов Иннокентий	крановщик Т-54
Голованов Анатолий Андреевич	речник



Многих из них уже нет в живых. Но нам, киренчанам, важно помнить, какой ценой досталась эта дорога.

### 3.2. Встреча с очевидцем событий

Работая по теме нашего исследования, нам удалось встретиться с одним из очевидцев тех далеких событий. О ней мы также узнали со страниц районной газеты «Ленские зори». Найти человека в нашем небольшом городе оказалось делом несложным.

Алферова Валентина Васильевна -не просто очевидец тех значимых для нашего города событий, но и единственная женщина-крановщица, участвующая в строительстве дамбы. Она и не думала связывать свою жизнь с такой мужской профессией- крановщик. Но несчастный случай, который с ней произошел по вине крановщика, укрепил в ней решение стать крановщицей. Валентина Васильевна – ударница коммунистического труда, награждена за свой нелегкий труд орденом Ленина и многочисленными правительственными наградами (фото 4,5).

*Фото 4,5. С Алферовой Валентиной Васильевной*



Именно там на дамбе юная крановщица Валя приняла боевое крещение, трудилась на износ, как все, кому доверили строительство дамбы. Валентина Васильевна вспоминает, как трудно дался проран, та часть реки, которую не могли ничем усмирить. Для того, чтобы его засыпать, взрывали скалу около поселка Бубновка. Глыбы были настолько неподъемные, что краны едва справлялись. А вода их отбрасывала, как пушинки. И ничто не могло ей помешать. Тогда Леонов Иван Андреевич, заместитель начальника пристани, принял решение потопить списанную 50-тонную пассажирскую баржу, груженную гравием и непригодным к использованию цементом. После этого дело заспорилось. После ее неоднократно отправляли на работы по укреплению дамбы.

## **Заключение**

Работая по теме нашего исследования, мы узнали много интересных фактов о строительстве жизненно важного объекта моего города- дамбы и трудовом подвиге простых людей, которые сделали возможным, казалось бы, невозможное- пойти наперекор природе. Люди, вооруженные мощной техникой, смогли это сделать. Несколько десятилетий жители нашего города мечтали о перекрытии протоки Полоя в районе Балахни, что дало бы возможность соединить город (остров) с коренным берегом и избавиться от мучительных переправ. Теперь мы спокойно садимся в автобус и едим ...

Важно помнить свою историю.

## Список литературы

1. Архивные документы Киренского района:
  - Архивный отдел администрации Киренского муниципального района, Ф.Р-11, оп.1, д.112, л.136
  - Архивный отдел администрации Киренского муниципального района, Ф.Р-11, оп.1, д.33, л.25
  - Архивный отдел администрации Киренского муниципального района, Ф.Р-11, оп.1, д.78, л.116-117
  - Архивный отдел администрации Киренского муниципального района, Ф.Р-11, оп.1, д.268, л.166-167
  - Архивный отдел администрации Киренского муниципального района, Ф.Р-11, оп.1, д.112, л.42-43
2. Архив районной газеты «Ленские зори»
3. Интернет- источник:  
[https://dzen.ru/a/Y10bzMcMMmw\\_QyyV](https://dzen.ru/a/Y10bzMcMMmw_QyyV)  
<https://varandej.livejournal.com/1133668.html>

● К 235-летию Киренска

## ДОРОГА ЖИЗНИ

Пожалуй, мало кто из киренчан задумывался о том, как возводили дамбу, связывающую наш остров с большой землей, каких трудов стоило изменить русло двух дикими не сплавляемых рек. И даже тогда, когда оставались считанные метры, чтобы шивседа разлучить в этом месте воды Лены и Киренги, стихийно обрушивала они свои силы и боролась с желанием людей обрести сушепутные тропы. Она словно сконцентрировалась на этом маленьком участке и рвала на глазах изможденных от многодневной битвы людей все перекрытия, сносила огромные скальные

глыбы, валуны и кучи гравия, которой непрерывно везли и с острова Монастырский, и с техникума. В кед шли и мешки с застывшим цементом, и куски металлолома с Красноармейского завода. Приходилось даже топить маленькие суденышки, чтобы перекрыть, как окрестили речники, горловину. К месту подводили шаланды, на дне которых размещались шлюзы. Через них гравий сыпался на дно реки, а затем двумя кранами поднимали на насыпь.

1970 год. На стоезе у ворот секретаря райкома партии, Петруша Михаила Ивановича, - как рассказывает Михаил Дмитриевич Петухов, а то время председатель комитета профсоюза работников сельского хозяйства, - лежали проспекты по строительству дамбы. 1971 год. Первый секретарь райкома, Ершов Анатолий Дмитриевич, даёт распоряжение начальнику пристани, Николаю Михайловичу Бочинину, приступить к работе. Главным исполняющим директором партии назначен Леонов Иван Андреевич, ответственный и справливый сотрудник. И захотела работа.

Одни из трудных участков пришлось на долю крановщиков. Тогда задействовали

не только старые кадры, но и молодежь. И среди самых передовых был, без сомнения, кран Т-69 во главе со старшим элетромехаником Бузырашым Николаем Михайловичем. В его команде Макаренко Владимир Фёдорович, Кузков Василий Анатольевич, Аляферова Валентина Васильевна. На славу трудились и на планкране Т-63, которым руководил Космаков Геннадий Михайлович, и на Т-62. Известны имена и других речников, которые внесли свой вклад в строительство дамбы. Это Бельшицкий Геннадий, Кармаков Юрий, Рудых Валерий, Кудяков Михаил. К сожалению, многих уже нет в живых. Это Шивалов Лев Олегович. По направлению Горьковского военного училища приехал в наш город работать. И, как вспоминают его родственники, ходил в своё время на бурвах - паровых машинах, топящих угля, и на рижских кранах (в простонародье - рижак), работал крановщиком на Т-54. С теплотой вспоминают коллег и о Черешниове Инокентии, погибшем вместе с двумя товарищами при исполнении служебных обязанностей.

Очень многое на памяти у В.Ф. Макаренко. По свидетельству его родителей, в месте, где возводили дамбу, раньше была суша, и люди беспрепятственно ездили по этому участку на лошадях и

центр. Постепенно река меняла русло: сначала образовалась небольшая ручейка, с каждым годом он становился больше. И однажды через Полой шёл настоящий ледоход. А через Сидоровскую протоку, которая тогда обмелела, люди ходили вброд. Хотя теперь, мне думается, что река не раз меняла своё направление. Иначе откуда бы взялось мнение, что наш северный городок - единственный в России город на острове.

Коллектив Геннадий Георгиевич, механик крана Т-63, вспоминает, как трудно дался прорыв, та часть реки, которую не могли ничем усмирить. Для того чтобы его заставить, зрывали скалу овалом д. Бубновья, и черте города этого делать было нельзя. Глыбы были настолько неподъемные, что краны едва справлялись. А вода их отбрасывала, как пушники. И ничто не могло ей помешать. Пока Леонов Иван Андреевич (добрая ему память), заместитель начальника пристани, не принял решение потопить баржу вместе с гравием, за что и получил тогда выговор. Несмотря на то, что эти 50-тонная пассажирская баржа была списана, существовало опасение, что существовало опасение, что отдать его пришлось свирепейшей реке в её жерло, как неизбежную жертву.

Моя мама, Аляферова Валентина Васильевна, говорит,



В.В.Аляферова, крановщица



Первые валуны. Из архива семьи С.А.Кожарковой.

4

«ЛЕНСКИЕ ЗОРИ»

30 июля 2010 г.

Фото 1. Статья в газете «Ленские зори» от 30.07.2010 г.

«Дорога жизни» (автор- Седых А.)

что трудился на износ все, и им, молодым и неопытным, пришлось принять боевое крещение сначала на ТЭЦ в Мамакане, где они с Макаренко В.Ф. грузили уголь, а затем уже здесь, на дамбе. Она в то время только приехала с курсов крановщиков, на которые пошла по воле судьбы. В свое время она работала приёмщицей на грузовом районе. Однажды разгрузили конденсерные изделия. Она сидела на ящике с конфетами, и крановщик, не сдержавшись с управлением, уронил на неё пустой поддон. Он придавил ей руку. И уже на больничной койке она подумала, как можно так работать, и приняла судьбоносное решение, что станет крановщицей. Надо сказать, её не сразу отпустили в Усть-Кут на курсы, не верили, смеялись. И там, на месте, тоже не восприняли желание женщины освоить мужскую профессию всерьёз. Но негибкая воля и характер заставили многих изменить своё мнение. И она стала не просто единственной, а лучшей женщиной крановщицей, ударницей коммунистического труда.

Были и курьёзы. Куда простому человеку без шуток? Главный инженер часто заезжал на стройку на своём «сапорожке». И пока он осматривал суда, может, чаёвничал на камбузе, крановщики подлучивали по-своему. Его машину с двух сторон двумя грейферами засыпали гравием. И когда он появлялся на берегу, приходилось откидываться или выносить машину, в полном смысле слова, в руках. Пользуясь тем, что он был человеком не скандальным и покладистым, этот номер заговорники проделывали не раз.

Так бывает, что когда начинаешь о чём-то серьёзно думать, как на ловца, бежит нужная информация. В разговоре со Светланой Анатольевной Кошкарёвой выяснилось, что её отец, Голованов Анатолий Андреевич, был одним из тех, чьими руками был заложен первый камень. В личном архиве семьи сохранились уникальные снимки, свидетельствующие об этом. На них запечатлён тот самый момент, когда в воду сбрасывали первые глыбы. Они, конечно, для двух сибирских рек тогда казались лишь мелкими камешками, не предвещающими

ничего страшного. Ни одной из них даже не могло прийти на ум, что задумали люди. А для последних эта была дорога жизни. Ведь поначалу, чтобы перебраться на другой берег, следовало плыть на своеобразном пиромичке ПК, чем-то напоминающем огромную лодку. Его прозвали душегубкой. Люди спускались на дно, чтобы сесть на лавки. И, по рассказам очевидцев, было немного страшно плыть в этой посудине, потому как при встречном движении волны бились о борта и сильно раскачивали. Кроме того, шёл он медленно: почти полчаса добирался люди с одного берега на другой. Позднее приспособили этот шестнадцатиметровый баркас для перевозки машин, встроили ангарель - мостик для удобного заезда транспорта. Путь лежал от бывшей чайной (ул. Ленрабочих) до Балахны. Иногда течением его сносило до маслопрома. Спросите, почему не ходили напрямую, ответ прост - было мелководье. Такова история. Теперь мы смело идём по прямой и шестно утрамбованной дамбе, по которой спешат, обгоняя друг друга, современные авто. И лишь те, кто постарше, помнят, какой ценой досталась эта дорога.

Позднее дамбу приходилось не раз укреплять. В период половодья река пыталась повернуть время вспять, возвращала своё первоначальное право течь по привычному руслу. И опять люди боролись со стихией, работали круглосуточно без сна и отдыха. Кроме того, шла целенаправленная посадка деревьев, кустарников для того, чтобы не осыпались береговые линии и дамба выстояла под напором воды. Организовали субботники, и вдоль насыпи прямо в траншеи ставили обыкновенные черенки тальника, который очень быстро разросся.

Конечно, мне не довелось увидеть и испытать то, что пережили мои соотечественники. Но, думаю, важно помнить имена тех, кто дал нам возможность беспрятственно добираться до аэропорта, до главной связующей с большой землёй Польской дороги, навещать родственников и знакомых, живущих по другую сторону реки. Важно помнить свою историю.

Александра Седых.

## ИСТОРИЧЕСКИЕ ВЕХИ

- Из Енисейска в 1628 году был послан казачий десятинак Василий Бугор. Он с Верхней Тунгуски (Ангара) через Илим, Игирму и Куту спулся до Лены, а по ней, собирая ясак, доходил до устья реки Чан. В 1630 году Бугор вернулся в Енисейск, оставив для ясачного сбора в устье Киренги чепырек казаков, а в устье Куты - двух. Это были первые оседлые русские на Лене.
- Казаки Василий Бугра в 1630 году в устье реки Киренги (на том месте, где сейчас находится кинотеатр «Прогресс») построили ясачное зимовье, которое в 1631 году казаками атамана Галина, привезёнными из Усть-Кутского зимовья, было улучшено, расширено и обнесено стеной. Этим было положено основание Киренского острога, который до 1655 года назывался Нивольским погостом.
- Киренский острог был назван по имени реки Киренги, в дельте которой на одном из островов он был расположен.
- Первые годы существования Киренского острога были связаны с деятельностью казака Ерофея Павловича Хабарова. По сохранившимся документам известно, что в 1637 году Хабаров из Устьюга Восточного (город на Северной Двине) пришёл с братом и сыном в Сибирь на Лету, богатую соболями. Сначала местом жительства он избрал Илимский волок, а после перебрался к устью реки Куты, в Усть-Кутский острог, где занялся земледелием и построил соляные парники.
- В 1638 году Хабаров исходатайствовал разрешение об отводе ему пашенных земель при устье реки Киренги (в районе современной деревни Хабаровой, названной по имени её основателя).
- С 1882 года Киренск становится окружным центром. В 1898 году он вновь преобразуется в уездный город Иркутской губернии. В 1926 году он опять переходит на подчинение окружного города, в 1929 году образуется Киренский район, а Киренск становится районным центром и продолжает оставаться им до нашего времени.
- С конца XVIII века местом политической ссылки становится Киренский район.
- Одним из первых отбывавших политическую ссылку в этом крае (Илимске) был А. Н. Радищев. После расправы над декабристами в киренской ссылке были декабристы Голыцын и Веделяпин, последний сначала в Вильдойке, затем в Киренске. В 1856 году, воспользовавшись амнистией, вышел.
- В киренской ссылке было много польских повстанцев 1863 года. По водораздельному хребту Лены и Киренги ими была проложена до села Макарова грузовая дорога, существовавшая в наше время под названием «Польская дорога».
- Через Киренск в степные пустыни нижней Лены прошли великой революционный демократ Н. Г. Чернышевский и писатель В. Г. Короленко.
- В январе 1920 года в Киренском районе были организованы органы Советской власти.
- Суходорожное на Лене возникло в 1856 году в связи с открытием Бодайбинского золотопромышленного района и организацией золотопромышленности.
- Национализация флота на Лене была проведена только в начале 1920 года.
- В 1913 году в городе появился первый киноаппарат. В 1923 году был установлен первый телефонный коммутатор на десять номеров на пристани пароходства, в 1928 году коммутатор на 100 номеров был установлен на почте.

Фото 2. Статья в газете «Ленские зори» от 30.07.2010 г.

«Дорога жизни» продолжение (автор- Седых А.), продолжение

# КАК „УСМИРИЛИ“ ПОЛОЙ

Всегда ли центр города Киренска был островом? На памяти наших бабушек проток Полой был настолько узок и мелок, что в летнее время его могла бы перебраться и курица. На памяти моих ровесников Полой была широкой и быстротечной, но все же в летнюю пору, когда облажались галечные отмели, его переезжали на лошадях с телегами.

Как-то в газете «Ленские зори» в статье редактора Хохличева Г. И. сообщалось, что Полой образовался потому, что начали брать глину в том месте для новостроек и за многие годы настолько углубили грунт, что туда пошла из Киренги вода.

Что же по этому поводу рассказывают документы? В «Дополнительной книге» 1885 года Ф. Р. Качанова дается описание: «Устье Киренский Троицкий монастырь стоит идучи вверх по Лене реке на левой стороне на устье Киренги реки в стрелке», (т. е. на полуострове).

В описании реки Лены Миллером об острове нет ни слова.

В журнале «Восточное обозрение» за 1885 г. № 40 сообщается:

«Местность, где в настоящее время расположен Киренск, прежде представлял полуостров в виде подошвы с довольно возвышенным холмом посредине, с отлогими по берегам дугами. По возвышенному левому берегу р. Киренги была сустаня роща хвойного леса, остатки которой и теперь сохранились в монастырской ограде. В роще поблизости к монастырю образовалась кладбище. Постка и № 2, школа-интернат А.

приказанию какого-то воеводы роща была вырублена, вследствие чего оголившийся грунт с берега стало сдувать, и вместо бывшей рощи образовался теперь песчаный вал, который с каждым годом увеличивается.

Одновременно, когда с берега стало выдувать песок, течение р. Киренги стало сильно вдаваться в этот берег, и сначала образовало углубление в виде залива, а затем со временем прошла протока через весь полуостров к реке Лене, которая здесь называется Полой (т. е. полове место). Таким образом, город Киренск в настоящее время стоит на острове».

В этом же журнале в примечании упоминается, якобы воевода заложил там свиную голову и мыло с наговором, приказав голове: «Рой», а мылу: «Мой». Но это уже из области легенд, сказок.

Сопоставляя давнее прошлое с временем настоящим и не столь давним, следует отметить, что монастырская роща сохранилась до наших дней и именуется теперь городским парком. Монастырское кладбище находилось в районе улицы Комсомольской от станции «Орбита» до церкви Алексеевской (где были гордетская № 1).

Местность, где когда-то были леса, а потом стали пески и песчаные валы, охватывала значительную площадь. В этом районе сейчас располагаются наш больничный комплекс, водочный завод, жилые двухэтажные дома по ул. Ленина, и ул. Рабочей, детские сады техникума.

возле больницы и школы-интерната можно и сейчас видеть эти валы.

Когда велось строительство этих строений, в основном в 30-е годы уже при Советской власти, так в народе и говорили: «Строится на песках». Один из переулков при застройке жилых домов получил название Песчаный.

К 60-м годам Полой настолько размыл берега, что по ширине, особенно в половодье, почти не уступал реке Лене в районе п. Мельничного Киренчане помнят, сколько труда и времени нужно было затратить, чтобы добраться до аэропорта, Балкины.

Учитывая многочисленные просьбы и пожелания людей, местные власти приступили к перекрытию Полой, чтобы наладить непрерывную связь с аэропортом и всем верхним подрайоном. В адрес райисполкома и горисполкома поступило множество предложений от населения, как это сделать. В итоге было принято решение — объединить берега Полой насыпной дамбой.

Дамба была сооружена за короткий срок — август—сентябрь 1968 года. Чтобы укрепить берега от размыва, группа пенсионеров уложила подножие дамбы тальником, который разросся, укрепила ее и озеленила дорогу. Теперь мы спокойно садимся в автобус, на мотоцикл и едем, куда кто желает. Что касается Полой, то он снова зарастает кустарником, а Киренск по географическому расположению будет снова размещен на полуострове.

Л. НЕРАТОВА.

Фото 3. Статья в газете «Ленские зори» от 20.02.1996 г.

«Как «усмирили» Полой» продолжение (автор- Нератова Л.)



Фото 4. Статья в газете «Ленские зори» от 02.03.1970 г. «Быть ли Киренску полуостровом?» (автор- Кузнецов М.)



Фото 5. Статья в газете «Ленские зори» от 02.03.1970 г. «Быть ли Киренску полуостровом?» продолжение (автор- Кузнецов М.), продолжение

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ  
КИРЕНСКОГО ГОРОДСКОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ.

г. Киренск

26 июня 1968 г.

РЕШЕНИЕ № 63

О выполнении решения исполкома горсовета  
№ 44 от 7/У-68 г. "О работе речных переправ  
Киренской пристани ЛРП в навигацию  
1968 года.

Заслушав информацию зам. начальника Киренской пристани ЛРПа тов. Леонова И. А. по выполнению решения исполкома горсовета № 44 от 7 мая 1968 года: "О работе речных переправ Киренской пристани в навигацию 1968 года", Исполнительный комитет Киренского городского Совета депутатов трудящихся отмечает, что начальник Киренской пристани тов. Бочинин Н. М., аэропорт тов. Соловьев А. В., технический участок пути тов. Дудко Н. С. и комбинат коммунальных предприятий тов. Арбатский Г. Н. не выполнили решение исполкома горсовета, в результате чего со стороны трудящихся города имеются многочисленные жалобы на работу речных переправ, особенно неудовлетворительно работает переправа город-Пролетарский-Сидорова, где из-за частой технической неисправности парома систематически нарушается график движения. Причалы до сих пор не оборудованы, не застолбованы, спасательными средствами не оснащены, подходы к ним не налажены и не освещены, будки для ожидающих пассажиров не установлены.

Киренский технический участок пути не произвел на причалах дноуглубительные работы и не очистил подходы к ним, а аэропорт самоустранился от выполнения работ, связанных с устройством и оборудованием нового ввоза в пригороде Балахня.

В целях устранения недостатков в работе речных переправ, Исполнительный комитет Киренского городского Совета депутатов трудящихся Р Е Ш И Л:

1. Указать нач. Киренской пристани тов. Бочинину А. М. на неудовлетворительную работу речных переправ, на пренебрежительное отношение к принимаемым решениям исполкома горсовета и потребовать от него:

а) полностью выполнить решение исполкома горсовета за № 44 от 7 мая 1968 г. и в кратчайший срок устранить имеющиеся



2.

недостатки в районе речных переправ;

б) дополнительно оборудовать все паромы и другие перевозные средства легкими защитными тентами, предохраняющими пассажиров от дождя и зноя.

2. Обязать нач. Киренского аэропорта тов. Соловьев А.В. до 15 июля с.г. оборудовать вавоз в пригороде Балахня, а технический участок - произвести дноуглубительные работы ко всем причалам речных перевозов.

3. Указать председателю постоянной комиссии по благоустройству тов. Курбатову В.Г. и нач. комбината коммунальных предприятий тов. Арбатскому Г.Н. на их слабый контроль за принятым решением исполкомом горсовета по работе речных переправ.



Председатель исполкома  
Киренского городского Совета  
депутатов трудящихся: *Л. Лебедева* Л. Лебедева.

Секретарь исполкома  
Киренского городского Совета  
депутатов трудящихся: *Л. Нератова* Л. Нератова.

*ар Р-11, ссг 9, г. 58 и 116-117*

Фото 7. Копия Решения Исполнительного комитета Киренского городского Совета депутатов трудящихся «О работе речных переправ Киренской пристани ЛРП в навигацию 1968 года» от 26.06.1968 г., продолжение

186

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ  
КИРЕНСКОГО РАЙОННОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ,  
ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

г. Киренск

26 мая 1969 г.

Р Е Ш Е Н И Е № 146

О ПЕРЕКРЫТИИ ПРОТОКИ "ПОЛОЙ"

Островное расположение города Киренска создает неудобства населению, промышленным, транспортным, хозяйственным предприятиям и организациям. Нет постоянной сухопутной связи с аэропортом и верхней частью района. Учитывая просьбы избирателей, высказанные при встречах с депутатами, о перекрытии протоки "Полой", исполком районного Совета депутатов трудящихся считает возможным произвести перекрытие "Полой" за счет средств и помощи заинтересованных предприятий и организаций города.

Исполком районного Совета депутатов трудящихся РЕШАЕТ:-

1. Установить подрядчиком по перекрытию "Полой" "Киренскую пристань ЛРП/нач. тов. Бочинин Н.М./
2. Заказчиком установить комбинат коммунальных предприятий и благоустройства.
3. Возложить долевое участие в перекрытии "Полой" на предприятия и организации в суммарном выражении.

Пристань ЛРП.....	66	тыс. руб.
Аэропорт .....	40	" "
Проднаб ЛЕНМРС"а .....	20	" "
Ра"потребсоюз .....	20	" "
Техучасток пути.....	10	" "
Водочный завод .....	10	" "
Дорожный участок I. 2202	30	" "

Итого..... 196 тыс. рублей.

4. Предусмотренные суммы перечислить на счет комбината коммунальных предприятий № 216114 в городское отделение Госбанка.

5. Обязать пристань ЛРП /нач. тов. Бочинин/ приступить к работам по перекрытию "Полой" с 15 июня 1969 г. и закончить к 15 августа 1969 года.

Фото 8. Копия Решения Исполнительного комитета Киренского городского Совета депутатов трудящихся «О перекрытии протоки «Полой» от 26.05.1969 г.

2.

Поручить Техническому участку пути /нач. тов. Дудко Н.С./ от средств, выделенных на перекрытие протоки "ПОЛОЙ" вблизи с"омку местности пригорода Мельничная для спродо-ния мост, возможных затопления в период под"ома воды, а также силами специалистов обеспечить постоянное техническое наблюдение в ходе строительства дамбы.

7. Просить управление Ленского Речного Пароходства выделить Красноармейскому судоремонтному заводу средства на обваловку берега пригорода Мельничная /место расположения завода/ в целях наращивания гребни берега и предотвращения его от ежегодного затопления в период весеннего паводка.

8. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на зам. председателя райисполкома тов. Сокиркина А.Ф.

Председатель исполкома районного  
Совета депутатов трудящихся: -

/ А. Лебедева /

Секретарь исполкома районного  
Совета депутатов трудящихся: -

*П. Арзамасов*  
/ П. Арзамасов /

*РР-1 от 2.8.68 л 166-164*

Фото 9. Копия Решения Исполнительного комитета Киренского городского Совета депутатов трудящихся «О перекрытии протоки «Полой» от 26.05.1969 г., продолжение

1725

Исполнительный комитет  
Киренского городского Совета депутатов трудящихся.

г. Киренск

11 июня 1969 г.


РЕШЕНИЕ № 84.

Об отмене пункта 2-го решения  
исполкома Киренского городского Совета де-  
путатов трудящихся № 63 от 26 июля 1968 г.  
о строительстве взвоза на берегу р. Лены в  
пригороде Балахня .

В связи с решением Киренского райисполкома от 26 мая  
1969 г. о постройке моста через протоку Полой в 1969 году,  
исполнительный комитет Киренского городского Совета депу-  
татов трудящихся РЕШИЛ:

1. Отменить пункт 2-й решения исполкома Киренского  
городского Совета депутатов трудящихся № 63 от 26 июля  
1968 г. о строительстве нового взвоза на берегу р. Лены в  
пригороде Балахня.

2. Обязать Киренский аэропорт отремонтировать старый  
взвоз (против маслозавода) и произвести гравийную подсыпку  
площадки на верху взвоза. Построить навес для пассажиров  
на берегу Полой у взвоза.

Председатель исполкома  
Киренского горсовета  С. Гапон.

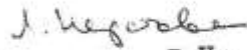
Секретарь исполкома  Л. Нератова.  
Киренского горсовета

Фото 10. Копия Решения Исполнительного комитета Киренского городского Совета депутатов трудящихся «Об отмене 2-го решения исполкома о строительстве взвоза на берегу р. Лены в пригороде Балахня» от 11.06.1969 г.

ИДЕТ ПЕРЕКРЫТИЕ ПОЛОЯ

# НАЧАЛОСЬ!

Как-то в руки попала книга Н. Макарова «Сестры острова». В числе сотрудников комплексной экспедиции Академии наук СССР автору повеселилось побывать на Лиге. Результатом поездки вылезла книга. В строках о нашем городе Макаров пишет: «Там, где лесистые холмы отступают от реки, зеленеет редкие поляны. На этом фоне Киренск, расположенный на полуострове против устья Киренги, что по-индийски «Орляное место», выглядит прямо-таки стоящей речки...»

Каждому жителю, даже первоклассникам известно, что мы живем на острове. Потому все или почти все испытываем трудности переправы. До аэропорта надо добираться не меньше часа, хотя от города он в трех километрах.

И вот 18 августа речники приставили лачуги «соотворствовать» ошине Н. Макарова. Относительно скоро город и впрямь будет расположен на полуострове. Дамба, по которой выйдут автомашины, тракторы, пешеходы, свяжет город с левым берегом Полоя. Перекрытие этой водной преграды началось.

На берегу против устья Пролетарской группами собрались жители соседних домов. Судачка. Как же, ни один старожил не помнит, чтобы на это место заходила громадина — землеройная машина. А она зная себе ворочает ажурной стрелой. Гора гравия, добытая тут же с дна, растет и растет.

В кабине Т-60 манипулирует рычагами старший крановщик Геннадий Безднарский. Это он по ложке первую порцию гравия на место будущей перемычки. Парень в коллетные приставки считается одним из лучших крановщиков, а работает в этой профессии относительно недавно.

На борту крана надпись «Гру-

зоподъемность 5 тонн». А по подсчетам, в дамбу надо заложить 200 тысяч. Это примерно 120 тысяч кубиков. Иначе не дали. До конца лета все может рухнуть как картонный домик. Поэтому речникам придется много. На полтора-два метра насыпь должна быть выше того и другого берега.

Работает крутосудочно. Вахта есть вахта. На дню на поминь Т-60 придет еще один кран.

Об этой работе киренчане мечтали вازреале. Какой-то старичок, любящий работой крана, поведал, приняв нас за участников перекрытия: «Собственно это вы не правду говорите. Это поминь ей оказывается. Мне еще отец говорил, что раньше Полной куры перебродили, а потом размыло, да так, что катера стали курсировать. Перекроют, постараясь первым пережить на тот берег».

Сегодня на вахте крановщик Ниниентий Ревеню. Ему сверху видно, как движется дело. Один, второй ковш, десятый, и кран подтягивает дальше. Медко для него. Берет он грунт изпод себя



и — на насыпь. Держит себе к левому берегу проваливает, и насыпь растет.

На борту электромеханик крана Михаил Тютрин следит за работой санжних механизмов. «Пока мы (это жинка) от насыпи только кубики имеем. Но дело районное и пристань задумали большие. Дамба только спасибо скажут».

Экипаж крана молодой, но дружный, не одну сотню тонн гравия, гравия, угля переклала. Как говорит, много камня вместо сыен. Юбилейную надмашину

ведут хорошо. А тут еще первыми начали отсыпину дамбы. Можно сказать, превозносят в жизнь вековую мечту киренчан.

Поминь нерный день доставки на место крана. Восемнадцатого это было. Два заводина туда теплоходом мелководье мешало. Решили тянуть трактором. Около двух часов дня стали цеплять трос, а пускыч С-100 не заводиться. С полчаса билась, пока он затарахтел. В таком деле и казус, обидно стало.

Натянулся трос, и метр за метром С-100 начал бурдичить вправо кран. Началом руководил Н. М. Бочинни.

Мы покидали место поспина растущей насыпи с бурным течением где-то вечером. Люди, теперь уж другие смотрели на ту старину и опять судачили. Не удивительно, попытка перекрыть Полной не первая. Но людям, вооруженным мощной техникой, победят.

В. АНДРЕЕВ.

Не снимал электромеханик дельто-электромеханик Т-60 М. Г. Тютрин (справа) и дельтис Н. М. Дмитриенко.

Фото автора.



НАУ  
**Обеспечим нашу страну**  
Мы знаем, что живем в стране, где созданы все условия для быстрого роста экономики в Киренске для престарелых Сестран, что женщины, оторванные от работы, не имеют времени, для отдыха и жизни. Хотелось бы, чтобы Киренским и Советским союзом мы добились успеха.  
П. НЕЧАЕВ  
инженер

Фото 11. Статья в газете «Ленские зори» от 21.08.1969 г. г. «Началось» (автор- Андреев В.)

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ  
КИРЕНСКОГО ГОРОДСКОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

г. Киренск

15 февраля 1971 года

РЕШЕНИЕ № 19

о мероприятиях по укреплению дамбы через протоку  
Полой и спасению ее от весеннего ледохода.

Учитывая, что дамба через протоку Полой, соединяющая островную часть города с аэропортом и селами верхнего подрайона, является жизненно-важной дорогой для всех предприятий и организаций города и что в настоящее время она находится в незаконченном виде, в аварийном состоянии, необходимо в весенне-зимний период этого года провести неотложные работы по укреплению дамбы. На основании справки, выданной Киренским техническим участком пути от 26 августа 1970 года, требуется засыпать 30 тысяч кубометров гравия.

Осенью 1970 года было отсыпано 10 тысяч кубометров гравия. В целях укрепления дамбы через протоку Полой и спасения ее от весеннего ледохода и паводка, а также для дальнейшей полной эксплуатации требуется дополнительная подсыпка 40 тысяч кубометров гравия.

В связи с тем, что Комбинату коммунальных предприятий и благоустройства средства на проведение дамбоукрепительных работ не выделены Исполнительный Комитет Киренского городского Совета депутатов трудящихся

РЕШАЕТ:

1. Просить руководителей предприятий и организаций города выделить средства на покупку гравия: /стоимость 1м<sup>3</sup> гравия - 2руб. 04коп./.


Фото 12. Копия Решения Исполнительного комитета Киренского городского Совета депутатов трудящихся «О мероприятиях по укреплению дамбы через протоку Полой и спасению ее от весеннего ледохода» № 19 от 15.02.1971 г

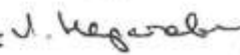
43

1. Пристань Лурпа	5 т.мэ	гравия на сумму	10 т.р.
2. Райпотребсоюз	2,5 т.мэ		5 т.р.
3. Водочному заводу	1,5 т.мэ		3 т.р.
4. Авиапорту	7,5 т.мэ		15 т.р.
5. Комбин. компредпр.	5 т.мэ		10 т.р.
6. Продснабу	2,5 т.мэ		5 т.р.
7. Дор. участок	1,5 т.мэ		3 т.р.
8. Райузел связи	1,5 т.мэ		3 т.р.
9. Ремстройуправлен.	1,5 т.мэ		3 т.р.
Всего:		28,500мэ на сумму	57 т.р.

2. Предложить руководителям вышеперечисленных организаций и предприятий города заключить с Киренской пристанью договора на покупку гравия до 1 марта 1971 года.

3. Контроль возложить на председателя постоянной комиссии благоустройства т. СМЕРНОВА А.Д. и Комбинат компредприятий.

Председатель Исполкома  
Киренского Горсовета:  /С. ГАПОН/

Секретарь Исполкома  
Киренского Горсовета:  /Л. НЕРАТОВА/

ФР-11 от 12.12.1971-73

Фото 13. Копия Решения Исполнительного комитета Киренского городского Совета депутатов трудящихся «О мероприятиях по укреплению дамбы через протоку Полой и спасению ее от весеннего ледохода» № 19 от 15.02.1971 г

136

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ  
Киренского городского Совета депутатов трудящихся

город Киренск

13 мая 1971 года

РЕШЕНИЕ № 54

О работе по укреплению дамбы через  
протоку Полой.

В связи с тем, что строительство дамбы через протоку Полой не завершено и требуется вложить 40 тысяч кубометров гравия, исполнительный комитет Киренского городского Совета депутатов трудящихся

РЕШИЛ:

1. Обязать директора Красноармейского судоремзавода тов. СМЕРДОВА В.Н. к 1 июня с.г. сдать в эксплуатацию земснаряд № 104, согласно графика сдачи судов в эксплуатацию после ремонта.

2. Просить технический участок пути /начальник т. ДУДИН Н.С./ после сдачи в эксплуатацию земснаряда № 104 поставить на подсыпку дамбы через протоку Полой сроком на 10 дней.

ОСНОВАНИЕ: согласие начальника Ленского бассейнового управления пути тов. ЗЕРНОВА С.Я.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ИСПОЛНОМА  
КИРЕНСКОГО ГОРСОВЕТА



С. ГАПОН

СЕКРЕТАРЬ ИСПОЛНОМА  
КИРЕНСКОГО ГОРСОВЕТА



Л. НЕРАТОВА

коп - 11.05.71 № 54, 1136

Фото 14. Копия Решения Исполнительного комитета Киренского городского Совета депутатов трудящихся «О работе по укреплению дамбы через протоку Полой» № 54 от 13.05.1971 г.