



Ледокол «Ангара» – участник строительства Кругобайкальской железной дороги

текст
Виктор Вертянкин
Павел Новиков

В статье рассказывается об уникальном объекте культурного наследия, памятнике истории и техники XIX века – ледоколе «Ангара», о его участии в строительстве Кругобайкальской железной дороги, о его значении в переброске солдат на русско-японскую войну 1904–1905 гг., о роли общественности в сохранении самого старого ледокольного судна России в 80-е годы XX века.

Ключевые слова: Ледокол «Ангара», Строительство Кругобайкальской железной дороги, Байкальская паромная железнодорожная переправа, Ледоколы на Байкале, Восстановление ледокола «Ангара» Иркутским региональным отделением ВООПИиК

Иркутск, расположенный вблизи всемирно известного озера Байкал, интересен тем, что давно и прочно связан с военно-морской историей и традициями России, хотя и является континентальным городом. Иркутск в XVIII веке все большее значение приобретает, как главный транспортный узел и торговый центр Восточной Сибири, становится центром торговых путей, которые шли через Байкал на Камчатку, Чукотку, Аляску, в Якутию, Монголию, Китай. 29 июня 1754 года последовал указ об открытии в Иркутске особой адмиралтейской команды, в ведение которой передавалось судоходство на озере Байкал и организации снабжения всем необходимым тихоокеанских портов. А 22 июня 1753-го года сенатом был издан указ: «Для заведения в Иркутске навигацкой школы ныне завести, в которых обучать геодезии и навигации. И для того обучения определить из Морской академии учителей, коих и отправить из Санкт-Петербурга с выдачею для проездов прогонов и надлежащего жалования...». 192 человека выпустила Иркутская навигацкая школа. Иркутск один из немногих городов в то время имел своё Адмиралтейство. В Иркутске формировались научные морские экспедиции, в том числе Великая северная экспедиция Беринга 1773–1743гг. Так Иркутск, город не у моря, стал у истоков освоения северных акваторий.

В 1783 году была создана Русско-Американская компания. На новых землях открывалась торговля, закладывались поселения, строились крепости, судостроительные верфи. 30 медных гербов России и 30 медных досок с надписью «Земля Российского владения» были установлены на островах Северной Америки, полуострове Аляска и побережье Канады. Много славных имён, известных не только России, подарило истории то время: Челюскин, именем которо-

го назван мыс на самой крайней, северной точке евразийского материка и Герард Миллер, летописец и автор «Истории Сибири», на которую и по сей день ссылаются современные исследователи, и адмирал Колчак – человек, закаливший сердце своё в экспедициях и исследованиях, сохранивший верность своей Родине в самые тяжёлые для нее времена. Судьбы выдающихся русских флотоводцев В. А. Корнилова, С. О. Макарова, Г. И. Невельского, В. Н. Алексеева, Ф. Н. Громова связаны с Иркутском. Во многих грозных морских баталиях предшествующих веков самое активное участие принимали иркутяне. Все эти заслуги дают право на установку в Иркутске памятника военно-морской славе земли иркутской, эскиз которого уже разработан.

Для сохранения влияния России на Дальнем Востоке царскому правительству необходимо было предпринять меры, и в 1889 году императором Александром III был издан Указ о постройке Сибирской железнодорожной магистрали. Для скорейшего завершения работ решено было организовать строительство сразу на нескольких участках.

В 1891 году начали укладку рельсов от Владивостока, в следующем – от Челябинска до Оби, еще через год – от Оби до Иркутска. В 1895 году начались работы на участке Мысовая – Сретенск.

Если в первые годы строительства магистраль продвигалась со скоростью 500 километров в год, то растущая японская угроза заставила в 1895 году ускорить темпы строительства до тысячи километров в год.

В 1899 году два крайних участка – от Владивостока до Хабаровска с одной стороны и от Златоуста до Иркутска – с другой, были закончены и по ним пошла поездка.

Исключительно сложные топографические и геологические условия встретились при постройке

Кругобайкальского участка дороги. Необходимо было пробить 39 тоннелей, около 500 лотков, галерей, мостов и виадуков. Министерство путей сообщения и Комитет Сибирских железных дорог считали, что Кругобайкальская железная дорога не может быть построена ко времени окончания строительства Средне-Сибирской и Забайкальской железных дорог. Поэтому предполагалось обеспечить пароходное сообщение через Байкал как временный выход из положения.

В 1895 году Комитет Сибирских железных дорог и департамент Государственной экономии Государственного совета приняли решение об обустройстве железнодорожной переправы через Байкал, для чего выделили средства на её постройку и заказ парома-ледокола. Уже на следующий год при постройке основных объектов переправы стало ясно, что один ледокол-паром не справится с планируемыми перевозками. Нужен еще один ледокол. Правительством был заключен контракт с английской фирмой «Сэр В. Г. Армстронг, Витворт и Ко» в Ньюкасле на изготовление парома-ледокола без деревянных работ с запасными частями и ледокола меньших размеров для выполнения вспомогательных функций.

К 1899 году оба ледокола в разобранном виде морем были доставлены в Ревель, затем по железной дороге до Красноярска, от него по Енисею и Ангаре до поселка Лиственничный у озера Байкал. Здесь были построены мастерские, деревянный стапель для сборки и спуска ледоколов. Работы велись под руководством корабельного инженера Вацлава Александровича Заблоцкого, в них принимали участие и английские специалисты во главе с инженером И. О. Ханди. Сборка ледоколов, плотнические и столярные работы велись русскими рабочими

Как пишут исследователи строительства Транссиба, в России это был первый случай перевозки в разобранном виде судов такой значительной величины.

Ледокол-паром был собран на верфи и спущен на воду в 1899 году под именем «Байкал», его место на стапеле занял вспомогательный ледокол, спуск которого состоялся 25 июля (по старому стилю) 1900 года. Ледоколу дали имя «Ангара». На нем для пассажиров 1 и 2 классов были оборудованы каюты на 60 мест. Помещение 3 класса на 100 мест располагалось в кормовой части ледокола. Для пассажиров на судне работал ресторан. «Ангара» вмещала сто пассажиров и груз девяти железнодорожных вагонов. Регулярные рейсы «Байкал» выполнял с апреля 1900 года, «Ангара» – с августа 1900 года.

В первую зиму ледокол «Байкал» совершил несколько пробных рейсов, «знакомясь» с байкальскими льдами. Ледокол довольно свободно шел по льду толщиной до 70 см, но форсируя льды более 1 метра, сильно сотрясался, что могло привести к сходу вагонов с рельсов. Испытания показали, что круглогодичную навигацию «Байкал» обеспечить не сможет.

В мае 1900 года в Китае началось Ихэтуанское восстание против иностранных колонизаторов. Россия в ответ направляет в Китай войска. В Иркутской губернии в июне 1900 года первый поезд с мобилизованными был отправлен на восток. 27 июня 1900 года через Иркутск началось движение войск и из Европейской России, продолжавшееся до 17 сентября. Через Байкал офицеры и солдаты перевозились на ледоколах. «Байкал» мог поднять 28 груженых вагонов и до 2300 человек, «Ангара» – до 1000 человек. К концу августа ихэтуаны были разгромлены, а с сентября началась обратная перевозка войска на запад.

Успешная переброска войск на парамах через

Байкал летом-осенью 1900 года привела к тому, что со строительством Кругобайкальской железной дороги «не особенно торопились». В итоге к началу 1904 года все еще оставался непостроенным участок в 190 км между станциями Байкал и Танхой. Пропускная способность Байкальской переправы определяла и масштабы перевозок, и возможности пополнения Забайкальской железной дороги паровозами и вагонами. Весьма вероятно, что Япония начала 27 января войну против России, учтя наступление 14 января очередного зимнего перерыва в работе ледоколов. В 1904 году ледоколы на Байкале открыли навигацию 22 апреля, в 1905 году – 26 апреля. На один рейс уходило около 10 часов. Кроме ледоколов для работы на переправе были использованы 6 пароходов и 15 барж, что позволило к концу мая 1904 года перевозить через озеро до 10 железнодорожных составов ежедневно. Временное сквозное движение поездов на Кругобайкальской дороге открылось только 20 сентября 1904 года. Таким образом, без малого пять месяцев «Байкал» и «Ангара» были основными перевозчиками войск, следующих на театр боевых действий в Маньчжурию. Альтернативой паромам был лишь тяжелый горный марш войск из Иркутска в Култук. Именно из Култука с 15 апреля 1904 года началось временное дневное движение поездов до Танхой. Ледоколы обеспечили нарастающее пополнение действующей армии, сберегли силы призванных из запаса солдат. «Байкал» и «Ангара» обеспечили возможность достройки Кругобайкальской железной дороги к 16 октября 1905 года, освободив ее от воинских перевозок. Таким образом, преимущественно военных пассажиров «Ангара» перевозила в навигации 1904 и 1905 годов.

До ввода в эксплуатацию Кругобайкальской железной дороги в 1905 году «Ангара» вместе с «Байкалом» ежедневно совершала по два рейса между пристанями Байкал и Мысовая. В 1903 году ледокольная пристань была переведена в Танхой. Навигация у ледоколов начиналась обычно во второй половине апреля и заканчивалась в середине января следующего года. В зимние месяцы переправа через Байкал осуществлялась на лошадях, которые тянули вагоны по проложенным по льду рельсам.

Первым капитаном «Ангара» был Иоганн Фридрих Мазур. На родине в Либаве он окончил мореходное училище. Принимал участие в перегоне парохода «Иоанн Кронштадтский», построенного по заказу пароходовладельца А. Я. Немчинова, был капитаном на его пароходе «Иннокентий», который Немчинов безвозмездно предоставил экспедиции Ф. К. Дриженко, проводившей гидрографические работы на Байкале. «Ангарой» Мазур командовал до 1906 года.

Ледокол «Ангара», будучи казенным судном, из-за конкуренции с частными судовладельцами, которые добились ограничения его работы, в период с 1907 до конца 1917 года практически не использовался. «Байкал» работал один. Работа его оживилась с 1910 года, когда с постройкой второго пути на Кругобайкальской железной дороге было запрещено движение пассажирских поездов, все они переправлялись через Байкал на пароме-ледоколе.

В конце 1916 года «Ангара» после 10-летней стоянки совершила первый рейс до Нижнеангарска. Командовал судном Вячеслав Григорьевич Базилевский. Плавал он на «Ангаре» до 1923 года. Ему пришлось стать участником важнейших событий в истории ледокола – и славных, и трагических.

Когда началась гражданская война, на корабле установили две морские дальнебойные пушки и четыре пулемета «Максим». В августе 1918 года «Ангара» уча-

ствовала в сражениях на стороне «красных». После восстановления советской власти в Иркутской губернии в январе 1920 года корабль охранял границу с Дальневосточной республикой в составе Байкальского отряда Сибирской военной флотилии. Летом 1920 года участвовал в подавлении крестьянских волнений в Баргузинском районе.

С 1923 года «Ангара» стала выполнять грузовые и пассажирские перевозки. В 1924 году «Ангару» принял Семен Георгиевич Риехакайнен. Во время его командования ледокол «Ангара» потерпел крупную аварию. В декабре, выйдя из Курбулика, и, следуя в сплошном льду вдоль берега полуострова Святой Нос, судно получило большую пробоину. «Ангару» спасло то, что она оставалась на каменистой отмели – банке, которая закрыла её днище и задержала падение на глубину. «Ангара» осталась зимовать на банке. На следующее лето «Ангару» приподняли, наложили на пробоину пластырь и привели в порт Байкал. Здесь 6-метровую пробоину заделали, поставив цементный ящик, но плавать с ним было опасно. И капитан Трубицын, принявший командование от отстраненного Риехакайнена, отказался выходить в рейс на судне в аварийном состоянии. Трудоемкую операцию провели в зиму 1931-1932 годов. Подняв «Ангару» на стапель, пробоину капитально заварили. Ледокол «Ангара» стал работать полную навигацию. «Ангара» перевозила грузы и пассажиров, буксировала баржи и плоты. Время шло, и ледокол уже отметил свое 40-летие, возраст для судна вполне почтенный, чувствовалось, что «Ангаре» необходим капитальный ремонт. В мае 1941 года проектное бюро Нижнеамурского пароходства приступило к составлению проектной документации. Война перечеркнула все планы. Вместо ремонта «Ангаре» предстояла ещё более тяжелая работа, чем до войны. Если раньше «Ангара» водила две баржи, то теперь на гаке для буксирного троса их было четыре-пять. Георгий Васильевич Лазо, в то трудное время капитан «Ангары», вспоминает: «Рейсов трудных было много. Мы водили на север Байкала разные грузы, а оттуда – рыбу. Каждый рейс – полные трюмы: по 250 тонн загружали рыбой. Помню, как перевозили в Нижнеангарск Очаковский рыбоконсервный завод».

В годы Великой Отечественной войны на смену ушедшим на фронт матросам и кочегарам пришли девушки и женщины, которые, как и мужчины, стояли вахту по 4 часа через 8. В гости на ледокол часто приходят с внуками теперь уже убеленные сединами женщины, бывшие кочегары и матросы, которые выполняли трудную мужскую работу.

Долго еще работал Лазо капитаном на «Ангаре», которая доработала до конца навигации 1949 года и была поставлена на капитальный ремонт. Только в июле 1959 года «Ангару» спустили со стапеля. Были заменены котлы, работу двигателя перевели на мазут. Но уже тогда, понимая историческое значение «Ангары», при ремонте бережно сохранили, а не уничтожили малый котел, который является частью истории, связанной со строительством Сибирской магистрали. После капитального ремонта 25 июля 1960 года «Ангара» взяла курс на Усть-Баргузин, где взяла 15 «сигар» – плотов древесины, и проследовала в Выдрино. В 1962 году в последнюю навигацию «Ангару» повел капитан Николай Федорович Зубков. Отработав навигации, «Ангара» стала на отстой, но в следующую навигацию уже не вышла. На Байкале появились суда с лучшими технико-экономическими показателями, чем ледокол «Ангара». И это был приговор. Несколько лет ледокол стоял в порту Байкал. Руководство речного пароходства не могло решить, что

же делать с ледоколом. В конце концов в 1967 году он был передан Иркутскому областному комитету ДОСААФ, для чего в декабре был переведен с Байкала сначала на 28 км, затем на 21 км Байкальского тракта у Иркутского водохранилища. Беспрымерную проводку осуществил знаменитый на реке Ангаре капитан Казимир Александрович Андрулайтис.

В 1975 году ДОСААФ отказалось от использования ледокола, а Восточно-Сибирское управление речного пароходства (ВСУРП) списало его со своего баланса, и он фактически стал бесхозным, нависла угроза отправки исторического судна в металлолом.

Началось более чем 10-летнее скитание ледокола по заливам Иркутского водохранилища, он несколько раз притапливался и горел. Но судьба ледокола все эти годы находилась под пристальным вниманием Общества охраны памятников истории и культуры. Общественность Иркутска – ученые, писатели, художники, журналисты требовали восстановления исторического судна. Профессор Иркутского госуниверситета А. В. Дулов опубликовал несколько статей в областных газетах о необходимости восстановления ледокола.

К 60-летию Октябрьской революции власти приняли решение о создании на борту ледокола музея истории революции и гражданской войны. Для этого ледокол был отбуксирован к плотине Иркутской ГЭС. Однако идея провалилась из-за отсутствия средств и неспособности обкома комсомола организовать их сбор.

В 1980 году Иркутское региональное отделение (ИРО ВООПИиК) инициирует решение Иркутского облисполкома о постановке ледокола на государственную охрану как уникального памятника истории и техники.

Никто не брался за восстановление технического памятника, доведенного до полуразрушенного и полужатопленного состояния. ВСУРП дало заключение, что восстановление ледокола практически невозможно из-за больших финансовых затрат. Управление культуры Иркутского облисполкома не изъявило желания выступить заказчиком и финансировать восстановительные работы, хотя и намеревалось разместить на ледоколе после его реставрации отдел Иркутского областного краеведческого музея.

25 августа 1985 по инициативе Н.Ф.Салацкого, в то время заместителя председателя президиума ИРО ВООПИиК, компетентная комиссия обследовала судно и дала положительное заключение о техническом состоянии ледокола и возможности его восстановления.

Но на следующий день по чьему-то распоряжению ледокол был уведен в Мельничную падь и установлен посередине, где позднее опрокинулся на правый борт и наполовину затонул. В таком положении ледокол находился до 1988 года. Над ледоколом вновь нависла реальная угроза его полного уничтожения.

В 1986 году А. В. Дулов организовал сбор подписей авторитетных людей России под письмом-обращением на имя заместителя министра РСФСР А. И. Шкурко с просьбой помочь сохранить корабль.

Учитывая чрезвычайную ситуацию с ледоколом, ИРО ВООПИиК в 1988 году созвало пленум, на котором общественностью было поддержано предложение о восстановлении ледокола и обеспечении Обществом охраны памятников финансирования ремонтно-восстановительных работ. И только после того, как было доведено до сведения Иркутского облисполкома и горисполкома решение, что ИРО ВООПИиК гарантирует финансирование работ на ледоколе, горисполком принял постановление о его подъеме и восстановле-

нии. Предстояла огромная организационная работа по сбору средств. Опыта по сбору благотворительных взносов не было. И только благодаря тому, что Обществу охраны памятников доверяли, а активисты и штатные работники городских и районных отделений ВООПИиК были профессиональными историками, которые сумели донести до жителей области важность восстановления ледокола, они смогли собрать по ведомостям благотворительные взносы, реализовать билеты благотворительной денежно-вещевой лотереи. Иркутяне помнят билеты стоимостью в один рубль.

Для производства работ была создана реставрационно-производственная артель из ветеранов речного пароходства.

Предпринятые меры позволили наметить ход работ по подъему судна. 7 сентября 1988 года ледокол был поднят и переведен в Чертугеевский залив, где были проведены корпусно-сварочные работы. Уже в начале 1990 года работы были завершены и ледокол был отбуксирован в залив напротив микрорайона Солнечный, где для него был построен пирс и проведено благоустройство прилегающей территории.

На ремонтно-восстановительные работы ледокола бюджетных средств не было выделено. Общество охраны памятников восстановило ледокол «Ангара» на свои средства, затратив более 750 тысяч рублей (в ценах 1989 года). Судовые системы ледокола были все восстановлены и сейчас находятся в рабочем состоянии.

В настоящее время ледокол «Ангара» – это общественный музей и штаб-квартира Иркутского регионального отделения ВООПИиК, ведущего большую исследовательскую и просветительную работу по истории Иркутской земли. На ледоколе действуют культурно-досуговый центр, краеведческие клубы «Встреча поколений» и КЛИО, проводятся выставки знаменитых иркутских художников, встречи с сибирскими писателями, с музыкантами иркутской филармонии.

Для того, чтобы ледокол «Ангара» стал отправной точкой для посещения туристами озера Байкал, Обществом охраны памятников разработан проект создания музейного комплекса под открытым небом «Ворота на Байкал», который поддержан общественностью Иркутска.

Ледокол «Ангара» – единственный свидетель и участник строительства Сибирской железнодорожной магистрали, которая помогла сохранить для России Дальний Восток. В судьбе старейшего в мире ледокола отразилась, пожалуй, наиболее драматическая часть истории России в моменты её трагического перелома и передать ее потомкам необходимо в полной мере. Ледокол – это символ единения трех веков нашей истории и нельзя прерывать такую важную ниточку из связи времен. К сожалению, есть силы и среди властных структур, которые то и дело подвергают сомнению нынешний статус ледокола, да и сам смысл его существования. Выдвигаются сомнительные предложения, которые едва ли поспособствуют его сохранению как уникального технического памятника. Допустить этого нельзя. Ледокол «Ангара» как технический и исторический объект культурного наследия со 113-летней историей вполне может иметь статус памятника федерального, а не регионального значения.

И как трудно представить Санкт-Петербург без крейсера «Аврора», Волгоград – без парохода «Гаситель», Красноярск – без «Святого Николая», так и Иркутск трудно представить без ледокола «Ангара», который всей своей трудной судьбой заслужил покой и последний причал у микрорайона Солнечный!



Литература:

- Третьяков В. Г. Байкальская железнодорожная переправа. – Иркутск: Изд-во Иркут.ун-та, 2000.
- Дулов А. В. Байкальские ледоколы как синтез отечественного и зарубежного опыта. Сборник докладов научно-практической конференции 19-20 декабря 2006 г. – Иркутск, 2006. – с. 53.
- Российский государственный военно-исторический архив, ф. 486, д. 74
- Военные моряки в борьбе за власть Советов на Дальнем Востоке (1917-1922). Документы и материалы. – Владивосток, 1989.
- Русско-японская война 1904-1905 гг. Работа Военно-исторической комиссии. – СПб., 1910. – Т. 7. – Ч. 2.
- Мартыненко И. В. Организация воинских перевозок в русско-японскую войну 1904-1905 гг. // Ж.-д. транспорт. – 2007. – № 6. – С.73-77.
- Архив Иркутского регионального отделения ВООПИиК.

^ Погрузка войск на ледокол «Байкал», 1904 год (из коллекции В.В. Вертянкина)

