

УДК 656.21(57)(09)

Н. В. Никифорова*

АНГАРА КАК ЕСТЕСТВЕННАЯ ПРЕГРАДА ДЛЯ СООРУЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Река Ангара играла важную роль в жизни железнодорожников начала XX столетия. В статье рассказывается о деятельности инженеров-путейцев, которые многие десятилетия укрепляли берега водного пути, о работе изыскательских партий, в ходе которой специалисты с успехом решали задачи по улучшению судоходных условий реки и прокладке железнодорожных путей вдоль ее берега. Рассматривается ситуация с выбором места для строительства железнодорожной станции в г. Иркутске, а также мостов через Ангару в гг. Иркутске и Братске.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: железная дорога, железнодорожное строительство, сооружение станций, мостостроение, инженер-путеец.

N. V. Nikiforova

ANGARA AS A NATURAL BARRIER TO RAILWAY CONSTRUCTION

The Angara River played a vital role in the lives of railroad workers in the early 20th century. This article explores the work of railway engineers who spent decades strengthening the banks of the river, as well as survey teams that successfully addressed challenges such as improving navigation conditions and laying railroad tracks along the riverbank. The site selection for the railway station in Irkutsk, as well as bridges across the Angara in Irkutsk and Bratsk, is also discussed.

KEYWORDS: railway, railway construction, station construction, bridge construction, railway engineer.

Могучая Ангара издревле притягивала человека своими чистыми водами, а своей необузданностью она внушала страх и «не давалась в руки». Имея большой уклон и большую скорость течения на всем своем протяжении от Байкала до Енисея, она вдобавок к этому характеризовалась сложным строением дна и берегов, что и вызывало появление на ней инженеров путей сообщения для решения задач, связанных как с ук-

* **Никифорова Наталья Викторовна**, старший преподаватель Иркутского государственного университета путей сообщения.

реплением берегов Ангары, так и с улучшением ее судоходных условий, а также с прокладкой железнодорожных путей вдоль берега реки. На протяжении многих десятилетий р. Ангара была связана с деятельностью инженеров-путейцев.

Правый берег Ангары в губернском городе Иркутске напротив впадения в нее р. Иркут, на котором находился Богоявленский собор, канцелярия и частные дома, в XVIII в. часто подвергался сильному подмыванию течением реки. Так, в 1747 г. подмыло берег у канцелярии, первого каменного здания Иркутска, бывшей приказной палаты, построенной в 1704 г. по приказу Петра I [1, с. 95]. Вода повредила фундамент канцелярии, здание в итоге пришлось разобрать [2, с. 188].

Проблему подмывания берега Ангары решали путем укрепления его обрубом, который с течением времени река все равно разрушала. Была предпринята попытка изменить русло Иркуты: в 1810 г. в его устье затопили пять судов, предоставленных частными лицами. Предполагалось, что это направит основной поток воды в протоку и тем самым ослабит напор Иркуты. Иркут, казалось бы, подчинился воле и действиям горожан, но первый же весенний ледоход унес суда, и река продолжила свой естественный путь. Попытки закрепить обрубками берег Ангары предпринимались постоянно. Со временем стало ясно, что требовалось применить принципиально иное инженерное решение – забивку шпунтовых свай с железными башмаками. Вступивший в 1819 г. в должность генерал-губернатора Михаил Сперанский привез с собой из Томска инженера путей сообщения Гавриила Батенькова (будущего декабриста), которому поручил выполнить поставленную задачу. Г. Батеньков разработал проект укрепления набережной, внося новые элементы в конструкцию, но вскоре покинул Иркутск. На замену ему Главное управление путей сообщения командировало инженера путей сообщения Александра Медведева. Под его руководством была построена деревянная набережная, но она постоянно требовала ремонта.

Строительство железной дороги от Красноярска до Иркутска и сооружение паромной железнодорожной переправы через Байкал требовали доставки большого количества грузов. В связи с этим Министерство путей сообщения в очередной раз обратило внимание на Ангару как на удобный путь для осуществления этих целей. Однако существовало затруднение. В средней части Ангары, начиная от Братска и вниз до самого устья, дно реки сложено из твердых кристаллических пород, которые выступали над водой в виде отдельных скал или камней, образуя пороги и затрудняя проход судов, делая его подчас очень опасным. И главной задачей стало улучшение судоходных качеств Ангары. Для решения этой задачи была организована экспедиция под руководством

инженера М. В. Чернцова. В 1887–1889 гг. на Ангаре, в районе порогов, были выполнены исследовательские работы, включавшие в себя съемку местности, промеры глубин, определение скорости течения и др. На основании исследований был составлен проект улучшения судоходных условий на реке. Часть порогов М. В. Чернцов предложил проходить особым пароходом – туером, другую часть – очистить от камней, а также зарегулировать реку в отдельных местах искусственными сооружениями – каналами и шлюзами. При этом Падунский порог (где позже была построена Братская ГЭС) предлагалось обойти каналом длиной 6,5 версты. Эти дорого стоившие работы не нашли поддержки в правительстве [3, с. 3; 4, с. 18–25].

Летом 1895 г. на строящейся Сибирской железной дороге работала комиссия под председательством товарища министра путей сообщения Н. П. Петрова. Когда в Иркутске рассматривался вопрос о прокладке железнодорожной ветви Иркутск – берег Байкала и о необходимости заказа парома-ледокола для использования на Байкале, высказывались сомнения в том, что ледокол продлит навигацию по озеру до десяти месяцев. По мнению А. Н. Пушечникова, едва ли было целесообразно строить эту ветвь и заказывать паром, затрачивая немалые средства [5, с. 442], лучше было бы усилить судоходство по Ангаре от Иркутска до Байкала и по самому озеру. Комиссия разделяла взгляд А. Н. Пушечникова: не стоило торопиться с заказом парома-ледокола [Там же, с. 644].

Однако после посещения министром путей сообщения князем М. И. Хилковым в 1895 г. Байкала паром-ледокол все-таки был заказан [6, с. 336]. В конце лета 1896 г. М. И. Хилков распорядился переправлять части ледокола в навигацию 1897 г. по Ангаре на легких баржах, а зимой 1896–1897 гг. – гужом, считая бесполезным приобретать новые туеры для р. Ангары, поскольку ее мощные пороги показали полную несостоятельность осуществления здесь туерного пароходства [7, л. 133–134, 136, 214]. Усилиями партии М. В. Чернцова самый трудный из ангарских порогов – Падунский – обошли по суше, построив для этого железную дорогу длиной около 2,5 км [8, с. 4]. На берегах Ангары она заканчивалась пристанями, где и проводилась перегрузка металлических частей ледокола. Для преодоления других ангарских порогов (Пьяного, Похмельного и т. д.) применяли туерный способ проводки пароходов. Для этого на пароходу была установлена лебедка с паровым приводом. К ней с помощью цепей прикреплялся якорь, забрасываемый вперед по ходу судна, которым усилием лебедки и подтягивался по камням пароход с баржами.

По мере приближения железнодорожного пути к Иркутску все острее становился вопрос о выборе места для железнодорожной станции,

которая бы обслуживала г. Иркутск, и о варианте направления линии далее на восток. Эти два вопроса, долгое время обсуждавшиеся в Иркутской городской думе, затрагивали еще одну важную тему – строительство железнодорожного моста через Ангару при условии, что железная дорога пойдет по правому берегу реки. Идею возведения капитального строения инженеры сразу отвергли как финансово затратное мероприятие, а понтонный железнодорожный мост не позволяли построить особенности реки и ее берегов, поэтому и от данной идеи отказались.

Мест для будущей станции было несколько (долина Каи, местность Звездочка, Якутская застава и др.). По настоянию городского управления, чтобы станция была как можно ближе к городу, и ввиду принятия решения о строительстве железнодорожной ветви от Иркутска до Байкала Министерство путей сообщения приняло решение построить станцию на левом берегу Ангары, пожертвовав предместьем Глазково (жители его были переселены).

Ветвь Иркутск – берег Байкала, построенная вначале как самостоятельная линия (еще не были известны окончательные результаты изысканий Кругобайкальской железной дороги), прошла по кромке левого берега р. Ангары. Инженер Григорий Адрианов вообще предлагал отказаться от строительства ветви, организовать паровое судоходство по Ангаре (и даже зарегулировать реку) от Иркутска до Байкала и по Байкалу, так как был убежден в том, что проложить Кругобайкальскую линию по западному берегу озера будет невозможно. Но ситуация разрешилась по-иному. С принятием решения о строительстве Кругобайкальской железной дороги по берегу озера железнодорожная ветвь стала частью транзитной магистрали. На протяжении почти 70 км путешественники могли любоваться красавицей-рекой, ее берегами и множеством островов, заросших древесной растительностью и кустарниками.

Вопрос о строительстве железнодорожного моста вновь возник в начале XX в. в период обсуждения планов строительства от Иркутска так называемой Ленской железной дороги – линии от Транссибирской магистрали до р. Лены и далее до Бодайбо. Бурные дискуссии в правительстве с участием местных властей привели к заключению, что начальной точкой будет не Иркутск, а станция на участке Канск – Тайшет.

Уже в 1930-е гг. такой точкой была выбрана ст. Тайшет, и дорога получила название «Байкало-Амурская магистраль». Вопрос о строительстве моста через Ангару перешел из области канцелярских переписок в практическую сферу. Железнодорожный мост был построен в 1948–1951 гг. в районе Старого Братска и существовал до начала строительства Братской гидроэлектростанции [9, л. 18].

Иркутск, остро нуждавшийся в наличии постоянного моста через Ангару, подошел к решению этого вопроса в 1930-е гг. Капитальное сооружение должно было стать памятником В. И. Ленину. Начавшее в 1931 г. работы местное строительное управление не справилось с задачей, и в 1934 г. строительство моста предали железнодорожникам. Мостотрест НКПС, преодолевая все невзгоды, блестяще справился с задачей, и в 1936 г. город получил уникальный по своим техническим характеристикам объект, которым пользуется до сих пор. По своей конструкции Ангарский мост в то время являлся единственным в Советском Союзе и Европе мостом подобного типа. Особенность его заключалась в том, что его арки очень пологие. Такие арки с огромной силой давят на опоры, требующие большой устойчивости. Значительная пологость арок потребовалась для того, чтобы сократить до минимума земляные работы и длину эстакад на берегах [10; 11].

Ангара всегда играла важную роль в жизни горожан – поила и кормила их. В начале XX в. жители предместья Глазково, которые первоначально составляли основную часть работников железной дороги, возили на лошадях воду из Ангары. Для этого в нескольких местах были устроены специальные съезды для наполнения бочек. К тому же хотя Ангара в то время и не изобиловала рыбными богатствами, но рыболовство среди жителей города было развито, помогая удовлетворить их семейные запросы на продукты питания.

Утилизировать ангарский водный путь, бесспорно, один из самых важных путей в экономической жизни Восточной Сибири, инженерам-путейцам не удалось, но после многолетнего существования вопроса о переходе реки капитальными сооружениями его удалось решить в утвердительном смысле.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Баландин С. Н.* Декабрист Г. С. Батеньков – инженер-строитель / С. Н. Баландин // Известия Сибирского отделения АН СССР. Серия общественных наук. 1975. № 11, вып. 3. С. 92–97.
2. *Летопись города Иркутска XVII–XIX вв.* / сост. и ред. Н. В. Куликаускене. Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1996. 317 с.
3. Краткое описание исследования реки Ангары, произведенного Ангарской описной партией в 1887–1889 гг. под начальством инж. М. Чернцова. СПб. : Тип. братьев Пантелеевых, 1894. 72 с.
4. *Чернцов М. В.* К проекту Ангарского пути: пояснительная записка, составленная инженером Чернцовым / М. В. Чернцов. СПб. : Тип. М-ва путей сообщения (Т-ва И. Н. Кушнерев и К^о), 1894. 42 с.
5. Комиссия для исследования на месте дела сооружения Сибирской железной дороги. СПб., 1895–1896.

6. *Романов Н. С.* Летопись города Иркутска за 1881–1901 гг. / Н. С. Романов. Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1993. 542 с.
7. Российский государственный исторический архив. Ф. 364. Оп. 6. Д. 45.
8. *Чернцов М. В.* Отчет по работам по улучшению судоходных условий реки Ангары, 1894–1899 / М. В. Чернцов. СПб. : Упр. по сооружению Сиб. ж. д. : М-во путей сообщения, 1901.
9. Государственный архив Российской Федерации. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 1399.
10. Восточно-Сибирская правда. 1936. 16 нояб. (№ 269).
11. Восточно-Сибирский путь. 1936. 14 нояб.