

---

## ИСТОРИЯ ЖУРНАЛИСТИКИ

---

УДК 070.1 (571.53)  
ББК 76.12



**Лисицин Василий Геннадьевич**

доцент, кафедра архитектурного проектирования НИУ ИргТУ, магистр архитектуры, член Союза дизайнеров России, 664074, Иркутск, ул. Лермонтова, 83

**Lisitsyn Vasily Gennadievich**

Associate Professor, Department of the architectural proektirovaniya NIU ISTU, Master of Architecture, member of Russian Union of Designers, 664074, Irkutsk, Lermontov st., 83

### СТРОИТЕЛЬСТВО АНГАРСКОГО МОСТА (По материалам газеты «Восточно-Сибирская правда». 1931–1936 гг.)

---

В статье раскрываются исторические аспекты строительства Ангарского моста (г. Иркутск) через анализ публикаций в областной газете. Обосновывается роль газеты как исторического хроникера.

*Ключевые слова:* газета «Восточно-Сибирская правда», проблемы строительства, историческая хроника.

---

### BRIDGE CONSTRUCTION ANGARA (According to the newspaper «The East-Siberian Pravda». 1931–1936 years)

---

The article describes the historical aspects of the construction of the bridge Angarsk (Irkutsk) through the analysis of publications in the regional newspaper. Substantiate the role of newspapers as a flattened historical chronicler.

*Keywords:* newspaper «The East-Siberian Pravda», the problems of construction, historical chronicle.

---

**75-летию Ангарского моста  
посвящается!**

«Сегодня в 4 часа 30 мин. дня состоится торжественное открытие пешеходного и легкового автомобильного движения через Ангарский мост. На открытие прибудет в полном составе III краевой Съезд Советов. Трудящиеся г. Иркутска приглашаются принять участие в торжественном открытии моста», — так газета «Восточно-Сибирская правда»

(1936 г.) обозначила новый период в жизни города Иркутска. Берега Ангары связались непрерывной линией стационарного моста, ныне известного в народе как «Старый ангарский мост» и получившего, вследствие работы в 2011 г. комиссии по топонимике, название «Глазковский».

Стоит вспомнить о предшественниках этой иркутской достопримечательности. До открытия стационарного моста единственными средствами

сообщениями между двумя берегами были плашкоут (паром) и понтонный мост. С 1894 по 1919 гг. население Иркутска увеличилось с 51 473 до 90 800 чел. [3, с. 59]. Возможностей парома стало катастрофически не хватать, поэтому встал вопрос о более надежной переправе — понтонном мосте. Большую динамику строительству понтонного моста придавал визит цесаревича Николая. Вот что об этом говорят архивные данные: «В 1890 г. Иркутская городская Дума, узнав о предстоящем визите цесаревича Николая, единогласно признала своею священной обязанностью ознаменовать дни пребывания дорогого Гостя в Иркутске чем-либо полезным и достойным воспоминания в будущем, постановила построить понтонный мост через р. Ангару, шпренгельный мост через р. Иркут и новый тракт от нового моста до Вознесенского монастыря., понтонному мосту присвоить наименование "Цесаревича Николая"» [2, с. 492]. Проект моста поручили выполнить известному иркутскому архитектору В.А. Рассушину.

Понтонный мост был сооружен за шесть месяцев. Торги на постройку понтонов и изготовление прочего оборудования состоялись 15 января 1891 г. За сооружение 18 понтонов взялись четыре подрядчика: Пашковский, Челпанов, Ведерников и Шишелов, которые к договорному сроку — 1 июня 1891 г. выполнили все работы. Понтоны были изготовлены в селе Лиственничном на Байкале. Якоря и цепи исполнены по особым чертежам на Николаевском железоделательном заводе М.Д. Бутина [2, с. 498].

Понтонный мост через Ангару состоял из 15 пролетов, 18 понтонов с фермами и верхними строениями. Каждый их понтонов имел 10,3 сажени (22 м) в длину, 9,5 сажений (20,2 м) в ширину и 20 четвертей

(3,5 м) в высоту. Подводные части понтонов делали из лиственницы, которые потом обивали железом. Днища понтонов крепились ко дну реки кокорами (бревнами) и якорями на цепях. Между собой понтоны соединялись брусьями [2, с. 503].

Но понтонный мост функционировал сезонно. Когда река Ангара «становилась», т.е. покрывалась ледяным панцирем в декабре-январе, мост убирали на зимнюю стоянку, которая находилась на левом берегу выше дамбы напротив здания городского училища Св. князя Владимира. Весной в апреле мост вновь устанавливали. Иногда большие льдины, оторвавшись от забереги, ударяли в понтонный мост, что неминуемо приводило к его деформации.

После строительства железной дороги, усилившей приток населения, появилась острая необходимость в строительстве постоянного моста через Ангару. Растущий город требовал стабильного и постоянного сообщения между берегами. Большое количество подвод скапливалось на обоих берегах. Понтонный мост не отвечал требованиям пропускной способности: был узок и имел ограничение скоростного режима. Это замедляло темпы хозяйственной и экономической деятельности Иркутска. В 1914 году 21 января на заседании городской Думы был рассмотрен вопрос о строительстве нового постоянного моста через Ангару. Были предложены и обсуждены технические задания по постройке. Также была выбрана специальная комиссия в следующем составе: В.А. Рассушин, М.И. Южаков, В.Б. Шостакович, В.М. Посохин, Н.П. Курбатов, В.В. Жарников, Г.И. Русанов, Д.И. Зверев, А.А. Белоголовый и И.С. Шишелов, кандидаты — А.А. Горбунов, И.М. Бобровский, В.И. Могилев и А.М. Донец.

Председатель комиссии — городской голова К.М. Жбанов [1, с. 269].

И уже 28 февраля Думское заседание рассмотрело эксклюзивные проекты моста через Ангару: консольный вариант в три пролета (стоимость 1 383 960 р.); арочный вариант в три пролета (стоимость 1 587 286 р.) и арочно-консольный вариант (стоимость 1 436 017 р.). Принято решение передать проекты на рассмотрение экспертной комиссии [1, с. 271]. А к 7 марта 1914 г. на экспертной комиссии по эксклюзивным проектам городского постоянного моста через реку Ангару были рассмотрены три варианта, представленные инженером Кривошеиным. Наиболее приемлемым признан третий вариант [1, с. 271]. Но, в связи с военным положением, а потом общей разрухой и гражданской войной, проектно-изыскательские работы по строительству моста прекратились.

После революции, в период индустриализации Восточно-Сибирского края, когда и в Крае и в самом Иркутске велось большое капитальное строительство, возможностей старого понтонного моста стало критически не хватать, поэтому наиболее остро встал вопрос о строительстве нового стационарного моста через р. Ангару. В газете «Восточно-Сибирская правда» за 1930 г. (№ 38) читаем следующее: «...комиссия специалистов признала вполне приемлемым технические условия устройства железного моста, выработанные в Москве. Одобрено также и место постройки моста — от улицы 5 армии (Троицкой) до понтонной улицы (предместье Свердлова). Общая стоимость постройки моста определены в четыре с половиной миллиона рублей». Начать строительство планировалось весной 1931 г. Для ускорения вопроса с выбором схемы и разбивки моста на

пролеты признано целесообразным остановиться на уже разработанном в 1916 г. проекте моста инженера Кривошеина. Кроме этого, рассматривались другие проекты железного моста через Ангару, предложенные инженерами Белелюбским, Соколовым и Верблюнером.

В конечном счете, остановились на проекте инженера И.А. Француза, автора моста через Волгу и, в соавторстве с академиком А.В. Щусевым, создателем мавзолейного комплекса В.И. Ленина в Москве.

«Восточно-Сибирская правда» отмечает: «12 июня 1930 г. для решения вопроса о строительстве постоянного моста через Ангару и определения источника его финансирования в Новосибирск, а затем в Москву был направлен инженер М.Я. Рейхбаум» (ВСП, № 38, 1930). Также ему было поручено через московское представительство оргкомитета ВЦИК окончательно решить вопрос о техническом оформлении проекта моста в Москве. В случае необходимости, решено прикрепить иркутских инженеров-мостовиков к работе по перепроектированию или новому проектированию в Москве.

Так как новый мост на правом берегу ложился на застроенный участок жилого квартала, то было решено создать планировочное бюро, занятое исключительно вопросом перепланировки территории попавшей в мостовую зону: главного съезда с моста и въездных рукавов. Было необходимо расчистить территорию под новую городскую площадь. Вот что по этому поводу говорит архитектор Б. Головченко: «Ангарский мост, по которому будет совершаться большое движение из одной части города в другую, требует создания площади на правом берегу Ангары. Эта площадь будет своего рода городскими воротами, они должны как

бы приглашать едущего в город, но не задерживать его внимания ярко выраженной архитектурной композицией. Площадь должна дать известную эмоциональную зарядку...» (ВСП, 1935, № 212). Далее, Головченко говорит о восприятии архитектурно-пространственного облика площади с высшей точки моста и о возможности организовать обозрение городского архитектурного пейзажа за счет значительного протяжения моста по горизонтали и вертикали, с двух ракурсах: с наиболее высокой точки моста и при въезде на площадь. В том же газетном материале отмечается: «Новая площадь не должна производить впечатления ограниченного пространства, насыщенного движением. Она должна быть свободной, широкой, не стесняющей всего грузопотока». Также планировалось одеть в гранит весь берег Ангары, примыкающий к мосту, и соорудить дамбу, предохранявшую эту территорию от колебания уровня вод в реке. «Линия жилых кварталов будет отодвинута вглубь города, а иные постройки снесены, и на их месте станут солидные сооружения с красивыми фасадами».

Ангарский мост в 1930-х гг. был одним из крупнейших железобетонных мостов Советского Союза. Сложность его сооружения усугублялась особыми условиями реки Ангары, имеющее скалистое дно, которое не позволяло применить обычные системы свайных подмоостей для сооружений арок. Для сооружения фундаментов опор был применен кессонный метод.

Суть этого метода в следующем: огромный сруб с двойными стенками площадью основания 300 м<sup>2</sup>, наполненный бутовым камнем, опускают в воду, постепенно увеличивая стенки и заполняя камнем. Сами срубы удерживали против течения тросами,

прикрепленными к якорям — бетонным сооружениям, располагавшихся на островах против пристани «Звездочка». Когда сруб ложился на дно, в эти колодцы засыпали гравий, после чего образовывались искусственные гравийные островки, возвышающиеся над поверхностью. На островах установили железобетонные кессоны со шлюзовыми камерами, и начался обратный процесс — выемка засыпанного в рязь гравия. В кессоне под давлением 2,5 атм. работали по два часа добровольцы с крепким здоровьем. По мере выемки гравия из ряжей, кессоны опускались все ниже и ниже, их верхняя часть наращивалась. Так продолжалось до тех пор, пока кессоны не достигали дна Ангары. Постепенно они входили на шесть метров в грунт, достигая твердой скалистой породы. Только после этого были закончены все железобетонные работы и над поверхностью Ангары поднялись монолитные опоры моста — «быки», облицованные специально изготовленными на Байкале по чертежам строителей гранитными плитами.

Для соединения опор арок оснований решили собрать на земле так называемые деревянные кружала — деревянные конструкции полуциркулярной формы, которые и служили опалубкой железобетонных арок. Автором подобного технического приспособления был Ю.С. Знаменский, который исполнял обязанности старшего инженера технического отдела. На правом берегу, выше моста, прямо на земле сделали деревянный настил, на котором в натуральную величину выполнили чертеж 80 на 10 м. По этому шаблону и изготавливали кружала. Опалубку для гладкости с внутренней стороны обивали фанерой, внутри устанавливали арматуру, перевязанную проволокой. Две части кружал с противопо-

ложных опор опускали навстречу друг другу. Сомкнувшись, они образовывали формы будущих арок, после чего заливался бетон.

Эта стройка по размаху строительства и привлечения рабочей силы не знала себе равных в Иркутске, количество рабочих в разные времена колебалась от 800 чел. зимой и до 3000 — летом.

Длина моста — около 830 м, со съездами — 1 245 м, ширина проезжей части — 18,3 м, что в три раза шире существующего понтона. Ширина тротуара — 2,25 м. По своим техническим особенностям и, главным образом, по форме четырех арок, мост являлся единственным в Советском союзе арочным железобетонным мостом. Кроме того, величина пролетов (80 м) определили значительные размеры основных железобетонных арок. На весь мост с эстакадами по обе стороны планировалось уложить 46 тыс. м<sup>3</sup> бетона и железобетона. Кроме этого, для стройки требовалось доставить и переработать 46 тыс. м<sup>3</sup> камня, 23 тыс. м<sup>3</sup> песка, около 18 тыс. м<sup>3</sup> леса, около 3 тыс. т металла, 16 тыс. т цемента. Только для перевозки этих материалов было необходимо около 9 тыс. вагонов или 225 поездов по 40 вагонов, и это без учета перевозки оборудования и прочих материалов! Полная стоимость сооружения моста по утвержденной смете составляла около 44 млн р. Мост планировалось соорудить за три года, но постройка затянулась еще на два года по ряду причин.

Благодаря материалам газеты «Восточно-Сибирская правда» мы знаем причины затянувшегося строительства (например, статья «Ангарскому мосту нужна помощь», ВСП, 1935, № 176). Отсутствие четкого плана строительства, неравномерно распределение рабочих бригад раз-

ных бригад по участкам моста, например, на левом берегу людей не хватало, но на правом их было в переизбытке, что даже друг другу мешают. Постоянные перебои с доставкой материалов — камня, щебня и песка, из-за проблем с транспортом задерживали бетонирования, и это, в свою очередь, тормозило другие виды работ. Востсиблес постоянно затягивал отгрузку круглого леса для опалубки. Метзавод им. Куйбышева не предоставлял вовремя арматуру, постоянно оттягивал сроки поставки, ссылаясь на дефицит качественной стали. При большей энергоемкости строительных работ требовалось до 400 киловатт электроэнергии, но центральная электростанция предупредила, что с 16 августа 1934 г. мост отключается от электроснабжения, и, как результат, возникли перебои с электроэнергией. Наряду с этим, основной причиной долгостроя являлся ручной труд, так как большинство работ, в том числе бетонирование и выемка грунта, производилось вручную. Вопреки всем сложностям, строительство ни на минуту не останавливалось.

Для ускорения строительства рядом с мостом на правом берегу были выстроены бетонный, камнедробильный и лесопильные заводы. Энтузиасты-мостостроители перевыполняли план на 200–300%, так как понимали важность скорейшей сдачи в эксплуатацию моста. За кратчайший срок, к зиме 1935 г., были забетонированы все проемы моста, и осуществилась связь двух берегов. Обрисовался общий силуэт арочного моста, величина и размах которого приводило в изумление и трепет горожан. Некоторые горячие головы, не дожидаясь окончания строительства, переходили по деревянным отмокам с одного берега на другой.

Дело осталось за малым — архитектурным оформлением, ко-

торое должно было стать достойным памятником своего времени. Проект перил и трамвайных мачт с осветительной арматурой прошел экспертизу архитекторов Москвы, которая требовала сложной разработки проекта для увязки рисунка перил и мачт, с конструкцией и в целом с архитектурой моста. Этот вопрос курировали представители крайМБИТа, в частности, инженер-архитектор К.В. Миталь.

К 7 ноября 1936 г. мост был готов. Первыми по нему прошли иркутяне с праздничными транспарантами в честь празднования Великой октябрьской социалистической революции. Помимо большого экономического значения не только для города, но и для области в целом,

Ангарский мост позволил усилить связи между районами и центром, в котором была сосредоточена основная культурная жизнь: театры, музеи и пр. Благодаря мосту была изменена планировка прилегающих улиц. Мост пересек улицу 5-й Армии, которая ранее шла от понтона, а на его съезде образовалась площадь. Была отсыпана и укреплена береговая линия с двух сторон. Ангарский мост стал первой постоянной переправой через Ангару, связавшей левый и правый берега и обеспечившей постоянную связь города с железнодорожным вокзалом, с Кругобайкальской железной дорогой, что, в свою очередь, способствовало максимально быстрому экономическому развитию города.

#### ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Колмаков Ю.П. Иркутская летопись 1661–1940 гг. Иркутск, 2004.
2. Медведев С.И. Иркутск на почтовых открытках. М., 1996.
3. Оглы Б.И. Иркутск. О планировке и архитектуре города. Иркутск, 1982.