

Ангарские мосты

С момента своего возникновения Иркутск, разделенный Ангарой на две части, 275 лет не имел через реку постоянной переправы. Правобережная часть города — жилой и торгово-промышленный центр — фактически была оторвана от левого берега, откуда шли дороги на Запад и Восток, Московский и Култукский тракты.

Этот отрыв длился неделю и больше, когда шло замерзание или вскрытие реки ото льда. Строительство постоянного моста стало для Иркутска жизненно необходимым, но установить такое сооружение через своенравную Ангару было непростым делом.

Через Ангару летали "самолетом"

Многие годы переправлялись на лодках, потом — на карбазах. Лишь в 1857 году стараниями предпринимателя А. М. Либгарта на Ангаре появился "самолет". Это плавсредство внешне напоминало паром, который передвигался при помощи каната. Он был привязан к носу парома и к якорю, заброшенному по течению на середину реки. Давлением воды на повернутый руль "самолет" переносило от одного берега к другому в четыре минуты.

Большим событием для того времени была постройка в 1891 году понтонного моста. Его открытие совпало с проездом через Иркутск наследника русского престола цесаревича Николая. Понтонный мост с небольшими перестройками просуществовал около 45 лет. Он был узок, движение в каждую сторону шло в одну нитку, не позволяя обгона. На периоды рекостава и ледохода сообщение между берегами по-прежнему прерывалось. К тому же после постройки Транссибирской железной дороги он перестал справляться с возросшим грузопотоком.

"Если бы мост не выдержал, я бы застрелился"

Мысль о необходимости постройки ангарского моста витала в воздухе еще до революции. Но прежде чем рассказать о его возведении, хочется привести малоизвестные факты о железнодорожном мосте через реку Иркут. Когда в 1898 году его открывали и пускали пробный локомотив, генерал-губернатор Восточной Сибири А.Д.Горемыкин предложил сопровождавшим лицам проехать по мосту первыми. Все без исключения отклонили предложение и посоветовали Горемыкину отказаться от опасной затеи. Губернатор не стал рисковать и со стороны наблюдал за испытанием моста.

Инженер-строитель моста В.Е.Попов сел на локомотив с револьвером в руке. После его спросили, зачем ему понадобилось оружие. "Если бы мост не выдержал, я бы застрелился", — заявил Попов.

Сооружение оседало, трещало, но испытание прошло благополучно, и мост простоял 10 лет. Вначале через него не пускали составы, но вскоре стали проходить любые поезда. Еще до 1917 года мост перестроили по современным для того времени меркам. После Гражданской войны он превратился в усиленно охраняемый объект, информация о котором была засекречена. Известно лишь, что в двадцатых годах прошлого столетия на его восстановлении трудился будущий Герой Советского Союза генерал-лейтенант инженерных войск Дмитрий Карбышев.

Первый ангарский мост побил все рекорды

Старый мост через Ангару, построенный в 1931—1936 годах, — памятник истории техники. Авторы проекта моста — инженер П.Н.Поликарпов и архитектор И.А.Француз. Сооружение его было продиктовано необходимостью прочно связать центр города с железнодорожным вокзалом, быстро развивавшейся левобережной частью Иркутска.

Условия строительства моста оказались трудными: быстрое течение реки, большая глубина, зимние морозы и частые порывистые ветры по руслу. В первое время строительство моста шло медленно, не хватало материальных ресурсов, квалифицированной рабочей силы, сказывались недостатки в разработке проектной документации.

Лишь в 1935 году улучшилось финансовое и материальное снабжение стройки и как результат — ускорились темпы работ. Начальником строительства был назначен Н.А.Холин, главным инженером — Э.И.Краснопольский. Численность рабочих временами превышала 1300.

На ул. 2-й Железнодорожной возник целый городок строителей, с клубом, магазинами, жилыми домами. Гранит, которым облицовывали опоры моста, привозили из окрестностей поселка Маритуй, гравий и песок — с берега Иркутта. В постоянную эксплуатацию мост сдали в декабре 1936 года.

Общая длина сооружения со съездами составляет 1245 метров, ширина — 18 метров. Возвышения средних пролетов над водой — по 80 метров, что дает возможность свободного прохода под мостом речных судов. Надо заметить, что моста с такими пролетами во время его постройки еще не было, так что наш побил все рекорды.

Строители работали под водой в железобетонных стаканах

Пролетные строения моста покоятся на 5 речных и 32 береговых опорах. По типу устройства оснований было 18 кессонов. Кессон представлял собой железобетонную конструкцию в виде огромного стакана, который опускался в реку вверх дном. Вода лишь немного заходила в него, а выше оставался воздух. Потом к нему подводился сжатый воздух, и в кессоне можно было работать под водой.

В камере кессона рабочие находились не более 4 часов и подкапывали грунт по всему периметру. Все сооружение опускалось в дно реки до нужной глубины, заданной по проекту. Одновременно над потолком кессона производилось бетонирование тела опоры моста. После окончания опускания камера и шахта заполнялись бетоном. Получились две прочные опоры, на которые впоследствии легли арочные пролеты моста.

За пять с лишним лет строительства не было ни одного несчастного случая со смертельным исходом. Это в определенной мере гордость строителей, что буйной Ангаре не было отдано ни одной человеческой жизни. Хотя часто от аварий с человеческими жертвами спасала только случайность.

Основные объемы работ, выполненных при сооружении моста, по масштабам сегодняшнего дня не являются впечатляющими. Но для того времени они были грандиозны. Например, при постройке в тело моста уложен такой объем бетона, железобетона, цемента, песка, гравия и щебня, что если бы этими материалами засыпать площадь сквера имени Кирова, то получился бы слой толщиной почти в четырехэтажный дом.

Успели вовремя — политех отправил двухсот парней

В 1978 году был введен в эксплуатацию второй уникальный мост через Ангару, соединивший на окраине города правый берег в створе Пади Топка и левый берег в районе Жилкино. Его строительство, а значит вывод грузового транзитного транспорта из центра, для развития Иркутска имело чрезвычайно важное значение. Уже во второй половине 60-х годов старый мост оказался не в состоянии пропустить огромный поток автотранспорта — он превышал допустимые нормативы в несколько раз. Очень часто создавались огромные пробки на старом мосту и на подъездах к нему, часами автомобили простаивали, парализуя производственную деятельность, нарушая нормальный ритм жизни города.

В 1965 году после утверждения места строительства нового моста примерно в течение года разрабатывалось проектное задание. Стоимость строительства вместе с подходами без стоимости жилых домов, необходимых для переселения граждан, определялась в 32 миллиона рублей. Длина мостового перехода — 1100 метров, ширина — 28 метров, шестиполосное движение и тротуары. Предусматривалось применение большого количества металла, сварных металлоконструкций главных пролетов.

В 1969 году строительство моста началось. Генеральной подрядной организацией выступил Мостоотряд-31 Минтрансстроя СССР, начальник Я. Е. Кофман. Якова Ефимовича уже хорошо знали в нашем городе. Под его руководством был построен железобетонный мост через Иркутт, мосты через Ушаковку и ряд других важных объектов. Это был толковый инженер, опытный организатор строительства мостовых переходов.

Однако ни с чем нельзя было сравнить строительство нового грандиозного моста через Ангару. С первых дней дела на стройке шли с большими сбоями, не хватало знающих кадров и опыта возведения по сути уникальных мостов в суровых климатических условиях на такой глубокой, быстрой и студеной реке, как Ангара. Первоначальный срок ввода моста в эксплуатацию определили 1975 годом, но он был сорван. Кофман заболел, а затем его отозвали на работу в аппарат треста. Вместо него из Новокузнецка прибыл новый начальник — В.И.Шатилов. Дела пошли более энергично.

Мост строил город: завод "Сварщик" варил оградительные решетки, завод имени Куйбышева отливал поручни. Поставку металлоконструкций осуществляли Воронежский и Улан-Удэнский заводы. Работали очень напряженно, и все равно сил не хватало, надвигались холода. Тогда политехнический институт отправил на строительство мощный студенческий отряд — 200 парней. И это решило все проблемы. Еще при плюсовых температурах строители успели заасфальтировать мост.

Мост испытывали 48 КраЗов, до отказа груженых гравием

Все было закончено к 10 ноября 1978 года. Испытание моста назначили на воскресенье, 18 ноября. Для динамической проверки сооружения надо было одновременно ввести 48 КраЗов, груженных гравием, и на тихом ходу плотной колонной, по шесть автомобилей в ряд, провести через весь мост.

День был морозный. К 10 часам 48 нагруженных до отказа машин выстроились в колонну у правого подхода к мосту и ждали сигнала. К этому времени мостоиспытатели расставили приборы и разместились по местам. Последовал сигнал. Колонна КраЗов зашла на середину самого большого мостового пролета. Он постепенно, но заметно стал покачиваться и садиться вниз. Шоферы остановились, выскочили из кабин и кричали кто в шутку, а кто всерьез: "Мы дальше не поедem, пока Салацкий (тогдашний председатель горисполкома. — Авт.) не спустится под мост!" Здесь подоспели мостоиспытатели и успокоили: "Товарищи, не опасайтесь, это так должно и быть, все наши приборы фиксируют, что мост построен добротнo и его испытание идет успешно, можно вперед". И действительно, закончилось все хорошо. 22 ноября 1978 года состоялся большой митинг. Председатель облисполкома А.Е.Соколов разрезал красную ленточку, и началось движение по новому Ангарскому мосту.

Автор: Павел Мигалев © Копейка ИСТОРИЯ , ИРКУТСК 👁 3566 16.08.2004, 00:08 📌 200

URL: <https://babr24.com/?ADE=14105> Bytes: 9669 / 9627 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:

irkbabr24@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: [@bur24_link_bot](#)
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: [@irk24_link_bot](#)
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krsyap.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/@nsk24_link_bot)
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/@tomsk24_link_bot)
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/@babrobot_bot)
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)