

Иркутск Второй

“Добро пожаловать в поселок авиастроителей!”

Плакат на въезде в Иркутск-II.

Иркутск II своим рождением обязан Транссибу. К этому времени (1898 год) непосредственно на будущей территории «второго Иркутска» были небольшое боковское селение и скит знаменитого Вознесенского монастыря. Благодаря стройке, монастырь потерял значительную часть своих земель, отведенных под железную дорогу.

Из «Порт-Артура» вырос позднее пригород Иркутска, ставший микрорайоном Ново-Ленино. Обычно подобные участки самовольной застройки называют «Нахаловками». Но «Порт-Артур» - название, выбранное самими «нахаловцами» как вызов властям, неоднократно сносившим их неприятельные жилища. Вероятно, это название после поражения в русско-японской войне должно было вызывать неоднозначные ассоциации.

Близость станции к монастырскому скиту определила ее имя – Иннокентьевская (от святителя Иннокентия, с деятельностью которого был связан расцвет Вознесенского монастыря). Застройка Иннокентьевского выселка по ангарской стороне железной дороги велась непланомерно, но очень быстрыми темпами (в среднем - 1 тысяча жителей в год). К 1905 года сформировался тот прилегающий к железной дороге поселок, что и существует сегодня - 7 “линий”, 5 переулков. Еще больший его рост сдерживался болотистыми (пойма Иркуты) местами, ограничительными мерами и - самовольными застройками “Порт-Артура” по другой стороне дороги.

Почти половина домохозяев поселка была занята на станции и в ремонтных мастерских, другие занимались извозом, торговлей и разными промыслами. А сам поселок уже функционировал как самостоятельный организм - с церковно-приходской школой, начальными училищами, кинематографом, больницей, рынком, постоянными дворами и трактирами. И если вначале посельчане ставили вопрос о преобразовании поселка в посад с введением упрощенного городского общественного управления (а городская управа упорно не хотела брать на себя лишнюю обузу), то в 1915 году общим приговором уже потребовали переименования в город. Некоторое подобие противостояния «снялось» в результате движения по сложной цепочке: канцелярия Иркутского генерал-губернатора – министерство внутренних дел – губернское управление – городская управа. Заняла эта история год и 2 с половиной месяца. Решающую роль сыграли перспективы развития крупной промышленности, поскольку здесь имелись обширные и ровные площади (свыше 30% от площади тогдашнего Иркутска), что делало Иннокентьевский поселок вполне способным составить успешную конкуренцию городу. Перспективы были реализованы уже советской властью.

Безусловно, новая страница жизни Иркутска II связана с авиазаводом. Первая комсомольская стройка Восточной Сибири освоила территорию от Иннокентьевского поселка до Боково, от озер до Батарейной. За два года «с нуля» было возведено огромное производство, давшее в 1935 году отличный истребитель И-14 (лучше был только И-15, который в том же году выставлялся в Милане, но еще не пошел в серийное производство).

В данном случае переселенцы были более квалифицированными, чем строители Транссиба. Тогда Иннокентьевский поселок притягивал к себе иркутских бродяг и нищих, бывших ссыльных и каторжан, разорившихся крестьян и горожан. Но и на «ударной стройке» на самых тяжелых работах помимо специального набора, по крайней мере, до конца 40-х годов, был занят отряд заключенных.

Формируется новый центр II Иркутска: он смещается на север, ближе к Ангаре, но поселок по-прежнему застраивается по временному принципу – бараками. Некий водораздел лег по ул. Мира («7 линии» - «на болоте») и утвердился со строительством “каменных” домов (по названию - против деревянных).

Деревянные и каменные бараки представляли собой общежитие с длинным общим коридором, с

отдельными – на семью – комнатами в 10-12 кв.м. Таких комнат по одной с тороне барака могло быть от 8 до 12. В каждой комнате была печь. Туалет размещался на улице. Чтобы скрасить существование, устраивали палисадники. Иногда при бараке были скудные земельные участки и непременно - деревянные кладовки. Такое жизненное “уст-ройство” сохранилось и потом, когда кладовки стали кирпичными гаражами. Каменные бараки, переделанные под квартиры, сохранились там, где была Зона - ул.Крымская и ул.Шпачека.

Для 50-х годов характерен новый приток переселенцев, но уже местного - сибирского - “разлива”. Преимущественно люди ехали из Иркутской области, Красноярского края.

Послевоенное улучшение жизни сказалось прежде всего на изменении жилищных условий - стали переезжать в добротные дома, пусть и в коммунальные квартиры. Мас-штабы строительства были огромны, рабочих рук не хватало, каменщиками работали и женщины. Вновь «выручал» даровой труд заключенных – жилые дома по четной стороне улицы Сибирских Партизан, определившие её облик, построены исключительно зеками. Когда под жилье были “выбраны” все удобные места (в том числе Иннокентьевское клад-бище), под строительство были отданы и участки запретной зоны - в продолжение взлет-ной полосы. И все же жилья не хватало. Последний барак был закрыт в 1971 году.

В Иркутске II хорошо видна поэтапность его строительства. Сталинский период: строгая планировка с продуманными дворами. Заметная стесненность - экономия терри-тории - хрущевской поры, хотя продуманность сохраняется – дворы еще устраивают. И, наконец, бестолковая беспорядочность 80-х. Ради соблюдения показателей плотности за-стройки, дома ставились в непосредственной близости от проезжих улиц, подъезды домов «распадались» на разные стороны и поэтому новые дома оказывались бездворовыми. И хотя транспортные потоки были довольно удачно «разведены», с ростом количества лич-ных машин улицы становились все более опасными для детей, и интенсивное автомо-бильное движение стало «осаждать» жилые дома.

Расцвет благоустройства поселка связан с 50-летием завода, когда значительные суммы денег были получены из городского бюджета и от союзного министерства.

Новое жилье, новые детские сады, обновленные Дворец культуры и спортивный комплекс, фасады зданий, новая проходная, памятные стела и знаки, асфальтовые дорож-ки и различные насаждения по-настоящему украсили II Иркутск. Нынешний облик стал уже настолько привычен, что не всякий вспомнит: раньше перед основной территорией завода был совершенно одичавший “сквер” с затерявшимся где-то посередине памятни-ком Ленину (в «брежневскую эпоху»- !).

Второй Иркутск всегда был относительно обособлен от Иркутска как такового. Еще в начале 60-х годов молодежь пешком ходила на танцы - около 10 км - в Парк Па-рижской Коммуны. Транспортное сообщение с “городом” (так называют в поселке центр Иркутска), было проблемой, за решением которой непременно обращались к первым ли-цами государства, посетившим авиазавод, но так и оставалось проблемой, пока в 90-х го-дах не появились маршрутки. Сам завод долгое время был номерным, затем засекречен-ным Иркутским машиностроительным заводом и это определяло относительную закры-тость поселка (архив Ленинского района, в котором расположен завод, до 1956 года во-обще не велся). Если Иркутск был не просто открытым городом, но одним из туристиче-ских центров, то Иркутск II был для иностранцев недоступен. Эти обособленность и за-крытость сформировали гордость за поселок у большинства его жителей. Гордость была больше морального плана. Материальных преимуществ не было – кажется, все ездили в Ангарск, «где все было», за покупками.

Это чувство усиливали и братское единение в День Воздушного Флота, что не уви-дишь в ИВВАИ (военно-авиационный вуз в Иркутске), и объединяюще-спланивающие со-бытия: гибель экипажа при исполнении полетного задания, поимка шпиона, рассекречи-вание завода, футбольный матч “Звезды”, гибель летчика на улице в столкновении с хули-ганами, непременно посещение завода генсеками и президентами, фигуры высшего пи-лотажа прямо над жилыми кварталами - к приезду нынешних покупателей из Китая, Ин-дии, Вьетнама...

В обиходе употребляли и употребляют понятные «своим» и непонятные «чужим» слова и выражения. Происхождение одних уже забыто или почти забыто: “переезд”, “пятьдесят трех”, “совхозка”, “на болоте”, “Парашютка”, “поперечный”, тридцать первый”, «ждановка». Этимологию других объяснит любой малец: “объект”, “четыре угла”, “Боковка”. Третьи фиксируют «прошлое»: Иннокентьевский рынок, магазин Инно-кентьевский.

Кризисные 90-е не обошли ни завод, ни поселок. В особенно тяжелые периоды за-водчане избавлялись от акций завода (Иркутского авиационно-производственного объедине-ния), уходили - на Ново-иркутскую ТЭЦ, на "Радян", на завод нерудных материалов, на железную дорогу, в "Агродорспецстрой", в Лисиху... Те, кто оставался, фактически пе-режили скрытую безработицу. Долгое время висела угроза значительного сокращения кадров. Даже не было керосина на испытательные полеты. Зарплату выдавали китайским ширпотребом и консервами.

В результате произошло два заметных изменения в составе населения.

При благоприятной социальной инфраструктуре, при значительном количестве квартир-сталинок, улучшении транспортной ситуации И Иркутск стал весьма привлекате-лен для средних и "новых" слоев населения. Появление до 10 крупных автостоянок при достаточно разветвленной (и даже растущей системе гаражей) - наглядное тому подтвер-ждение.

Значительное влияние обрели здесь выходцы из стран СНГ, прежде всего из Азер-байджана, которые нашли в тихом И Иркутске благоприятные условия для проживания и активной торговой деятельности. Выходцы из Таджикистана находят жилье и занятия по-скромнее, занимаясь строительными и погрузочными работами.

Уже с середины 70-х Авиазавод не был привлекательным (и уж во всяком случае - единственным) местом для работы. Сами работники завода зачастую не желали видеть своих детей продолжателями семейных традиций. Иное дело, что всё равно существовала некая предопределенность, которая приводила на авиазавод того, кто вырос во И Иркут-ске: жизненный уклад, профильные классы, профориентационная работа завода, трудовое обучение и обязательная практика, авиатехникум и авиастроительный факультет, имев-шие высокую репутацию. Наконец: родные, друзья, знакомые...

Сейчас, когда положение значительно выправилось, когда на руки выдается при-личная зарплата и вместо неясных надежд появились вполне ясные перспективы, завод опять будет определять положение дел в поселке. И заверченный в рыночной стихии И Иркутск еще «поживёт» со своим именем собственным. А люди, впервые попадающие сюда, всё также будут отмечать его уединенность.

Автор: Юрий Романов © Центр независимых социальных исследований ИРКУТСК , ИРКУТСК 👁 15764
25.08.2005, 14:49 📄 1661

URL: <https://babr24.com/?ADE=23888> Bytes: 10523 / 10502 Версия для печати Скачать PDF

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

ДРУГИЕ СТАТЬИ В СЮЖЕТЕ: ["БАЙКАЛЬСКАЯ СИБИРЬ: ФРАГМЕНТЫ СОЦИОКУЛЬТУРНОЙ КАРТЫ"](#)

Также читай те эксклюзивную информацию в соцсе т я х:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКон так те](#)
- [Однокласники](#)

Связа ться с редакцией Бабра в Иркут ской обла сти:
irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Юрий Романов**.

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/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](https://t.me/bur24_link_bot)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](https://t.me/irk24_link_bot)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/kras24_link_bot)

эл.почта: kraasyar.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](#)