

Улан-Удэ на перепутье: как генплан и мост через Селенгу меняли судьбу города

Девяносто лет назад столица Бурятии делала шаг в будущее. Город обзаводился новым планом развития, а вместо паромной переправы через Селенгу появился автомобильный мост. За этими событиями стояла большая перемена города – старый Верхнеудинск все больше превращался в промышленный и административный центр республики.

Город, которому стало тесно в собственных границах

В середине 1930-х годов Улан-Удэ стремительно менялся. Ещё недавно он назывался Верхнеудинском, а теперь становился столицей Бурят-Монгольской АССР и должен был соответствовать новому статусу. Старые улицы, сложившаяся застройка и привычный уклад уже не вполне отвечали задачам растущего города.

Переименование Верхнеудинска в Улан-Удэ состоялось 27 июля 1934 года. Это было не просто изменение знака на въезде в город, вокруг формировался новый административный и промышленный центр. Строились предприятия, развивалась энергетика, появлялись новые учреждения. В 1934 году началось строительство ТЭЦ-1, а в следующем году заработали, в частности, мелькомбинат, мясокомбинат, стекольный завод и другие производства.

Городу требовалось не только строить отдельные заводы и дома, но и понимать, каким он должен стать через годы. Иначе рост мог превратиться в хаотичное нагромождение улиц, промышленных площадок и жилых кварталов.



Верхнеудинск –
столица Бурят-
Монгольской АССР

Генплан: каким видели город будущего

Первую схему распределения территорий Улан-Удэ разработал ленинградский проектный институт «Гипрогор». В исторических материалах её относят к 1934 году. Вместе с тем градостроительные исследования рассматривают разработку первого генерального проекта планировки и застройки в более широких хронологических рамках: в 1932–1936 годах, а утверждение проекта связывают уже с 1939 годом. Но так сложилось, что и 1936-й принято считать важным этапом формирования нового градостроительного облика города, а не бесспорной датой единовременного появления готового и окончательно утверждённого документа.

В основе планировочных решений лежала вполне практическая задача: объединить разрозненные части города в более цельную систему. Историческое ядро сохраняло сложившуюся структуру, но развитие должно было идти дальше – в том числе в западную сторону, к низменной части берега Селенги. В нагорной части менялась организация улиц, предусматривались новые площади и крупные общественные ансамбли.

Показательно, что речь шла не просто о расширении застройки. Планировщики пытались связать разные части Улан-Удэ в единый городской организм, учитывая рельеф, транспорт и перспективы роста. В этом заключалась одна из главных особенностей проекта: город должен был не только увеличиваться, но и приобретать более продуманную структуру.

Разумеется, чертёж на бумаге ещё не означал, что все задуманные преобразования будут осуществлены. Между планом и реальной жизнью всегда оставалось расстояние – иногда гораздо большее, чем между двумя берегами реки.



Верхнеудинск. Вид на
центр города с
самолета

Мост вместо парома

Строительство автомобильного моста через Селенгу началось 1 мая 1935 года. Его планировали завершить к 1 ноября 1936-го, однако весеннее наводнение задержало работы на несколько месяцев. Точной даты открытия моста обнаружить пока не удалось. Поэтому привычное упоминание 1936 года как года его постройки не обязательно означает, что именно тогда по нему уже пошло движение.

Впрочем, для истории города важнее не календарная точность до дня, а то, что означало появление этого сооружения. До строительства моста переправляться через Селенгу приходилось на пароме. Для растущего города, развивавшейся промышленности и хозяйственных связей с другими районами республики такая зависимость от переправы становилась серьёзным ограничением. Постоянный мост должен был сделать сообщение между берегами надёжнее и удобнее.

Мост создавал инфраструктуру на будущее – для автомобилей, грузовых перевозок, промышленного развития и связи Улан-Удэ с южными и западными районами республики. В этом и заключался его колоссальный эффект: сооружение опережало привычки своего времени, готовя город к новой транспортной реальности.

Старый Селенгинский мост стал одним из символов масштабных преобразований тех лет. Генеральный план определял, каким должен стать город, а мост помогал воплощать это будущее в жизнь. Один задавал направление развития на карте, другой физически соединял берега.



Новый и Старый мосты.

Кадр из видео:

«Россия. Улан-Удэ.

Гостеприимная

Бурятия»

Когда мост становится памятью

Прошли десятилетия. Улан-Удэ вырос, автомобильный поток увеличился, и старый мост перестал справляться с ролью главной транспортной артерии. С появлением нового сооружения основная автомобильная нагрузка перешла к нему. Старый мост постепенно утратил своё прежнее значение, а из важнейшего элемента городской инфраструктуры превратился в свидетельство другой эпохи.

У таких сооружений непростая судьба. Пока они необходимы, их ценят за практическую пользу. Когда появляются более современные решения, старые конструкции рискуют оказаться никому не нужными – словно вместе с транспортной нагрузкой утрачивают и право на существование.

Но историческая ценность не измеряется количеством автомобилей, которые ежедневно проезжают по мосту. Старый Селенгинский мост напоминает о времени, когда республика строила предприятия, осваивала новые технологии и пыталась вырваться за пределы прежнего масштаба жизни. Он сохранил память о людях, которые проектировали, возводили и использовали его задолго до появления нынешних транспортных развязок.



Старый Селенгинский
мост в Улан-Удэ, 2020
год

Время покажет, доживёт ли старый Селенгинский мост до своего столетия и в каком состоянии встретит эту дату. Но хотелось бы, чтобы к своему вековому юбилею он подошёл не как забытый металлический остов, а как достойно сохранённый символ истории Улан-Удэ и развития Бурятии.

Ведь мосты нужны не только для того, чтобы соединять берега. Иногда они соединяют настоящее с прошлым и помогают понять, какой ценой строилось будущее города.

Автор: Николай Солянко © Babr24.com ИСТОРИЯ, ЭКОНОМИКА, ТРАНСПОРТ, БУРЯТИЯ 👁 33
22.10.2026, 20:31

URL: <https://babr24.com/?IDE=298655> Bytes: 6665 / 6051 [Версия для печати](#)

Поделиться в соцсетях:

[ВКонтакте](#) [Одноклассники](#) [Telegram](#) [WhatsApp](#) [Viber](#) [Почта](#)

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

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

Связаться с редакцией Бабра в Бурятии:
bur.babr@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: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@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](#)

