

Расходящиеся берега

В апреле 1893 года Шаляратдин Нижеметдинов, крестьянин, находящийся в услужении у чиновника Голяменского, шёл по Тюремному мосту от приятелей. Был он очень навеселе и качался так сильно, что свалился с моста в Ушаковку.

Его подхватило течением и понесло к Знаменскому мосту. Там замечен он был конным стражником Бутаковым из 2-й полицейской части. Бутаков пришпорил коня и берегом поскакал вниз, потому что «пловца» понесло уже дальше, к Острожному мосту. Городовой Чулков, тоже заметивший Нижеметдинова, бросился прямо в реку, наперерез. Вместе с Бутаковым они вытащили-таки перепуганного, разом протрезвевшего мужичка.

– Как тебя по имени-то? Шаляратдин? А теперь и прозвище будет: «На пловца два ловца», – смеялся квартальный, принимая Нижеметдинова для отогрева. – Видно, в рубашке родился: три моста по апрельской воде «отсчитал», а живой остался! Теперь тебе точно обеспечено место в «Губернских ведомостях».

В самом деле: в следующем номере живописался апрельский «заплыв», и мы, читатели двадцать первого века, теперь можем судить о числе мостов в Иркутске 1893 года. Газетная хроника происшествий вообще неплохо, иногда в деталях, прорисовывает расположение улиц, домов, мостов. Скажем, в апреле 1881 года Ушаковка вышла из берегов, пробила путь через загородные дачи к речке Сарафановке – и «Иркутские губернские ведомости» тотчас сообщили, что «напором воды сломан Сарафановский мост». Спустя двадцать лет та же газета с сожалением констатировала: «Мост через речку Сарафановку, находившийся возле иркутской тюрьмы, утратил свои следы».

Зодчие той поры без труда возводили прекрасные храмы, но мосты были слишком сложным инженерным сооружением, требовавшим не только специальных знаний, но и техники, о которой здесь и понятия не имели. Берега, конечно, соединяли, но всё это были творения недолговременные, плохо защищённые даже от заурядного ледохода.

С одного берега Ангары на другой переправлялись на карбазах и плашкоутах, а в 1857 году с лёгкой руки иностранца Липгарда в Иркутске появился... самолёт.

Первый самолёт появился в Иркутске

8 октября в первом часу пополудни кафедральный протоиерей Фортунат Петухов вместе с певчими взошёл на самолёт и отслужил молебен с водосвятием. Вслед за священно-служителем торжественно (но и с опаской ещё) проследовали музыканты и первые пассажиры. Музыканты грянули марш, самолёт двинулся и в считанные шесть минут домчался до противоположного берега и обратно. Многочисленные зрители, стоявшие на берегу, были в полном восторге. А среди них был и городской голова Баснин, и исполняющий должность гражданского губернатора.

Самолётом иркутяне называли паром, движущийся силой течения. На Ангаре оно было исключительно быстрым, а значит, и скорость парома – исключительно высокой, особенно в сравнении с карбазом, на котором в одну только сторону плыли добрые полчаса. Карбаз, кстати, остался на перевозе у Троицкой церкви и до отказа наполнялся окрестными крестьянами. 7 мая 1872 года, утром, на ветхий уже карбаз погрузились более сорока человек да ещё и четыре доверху наполненных воза. Перевозчик стегнул не так вставшую лошадь – та в испуге забила, пассажиры отпрянули, сместились на один край карбаза, и он перевернулся. Многие погибли.

Сколько, сударь, пива – столько и песен

И Глазковское, и Знаменское предместья очень часто оставались отрезанными от города. Весной 1862-го временные мостки через Ушаковку ушли вместе со льдом, и городской голова Иван Степанович Хаминов, за отсутствием средств в казне, передал полицмейстеру 4 тысячи рублей собственных сбережений, чтобы восстановить сообщение. На какое-то время это помогло.

Летом 1901 года Ушаковка в очередной раз разлилась и снесла мостки, устроенные на время ремонта Знаменского моста. Тут же сыскались добровольцы и набросали доски на высоте трёх сажень над водой. Кто-то из отчаянных пешеходов решился идти, и даже некоторые конные предпочли этот путь как самый короткий – в результате несколько человек погибло.

Знаменский мост ремонтировали почти полтора месяца, но как-то бестолково: материалов заранее не приготовили, покупали из того, что придётся, а нижний настил из экономии сделали из старых, подгнивших досок. Ясно было, что после такого «ремонта» через год вновь потребуется переделка – как с Тюремным мостом, где колёса застревают в щелях!

Так же чуть ли не ежегодно исправлялся и выездной мост в Глазково. Корреспондент «Иркутских губернских ведомостей» не удержался, сделал ремонтникам замечание. И услышал в ответ: «Сколько, сударь, пива – столько и песен!» Было это в начале лета, а в конце октября того же 1875 года перегонявшийся по мосту скот провалился.

У дач Бирюля не в бирюльки играть

В декабре 1890 года Иркутская городская дума объявила торги на постройку постоянного, на сваях, моста через реку Иркут, у дач Бирюля. Но весной 1891 года тронувшийся лёд скопился под новым мостом, своротив несколько свай. В сущности, каждый раз, когда река вставала, трогалась или разливалась, требовался серьёзный ремонт. В октябре 1897 года мост и вовсе снесло, а новый решено было ставить уже на быках. Тем более что по нему должны были ходить поезда.

Конечно, это было для Иркутска событием, и сам начальник края А.Д. Горемыкин не только прибыл на открытие, но и собрался проехать на первом, испытательном поезде, гружённом рельсами. Но редактор «Восточного обозрения» отговорил: он видел, как бледный инженер садился в кабину машиниста с пистолетом в руках. К счастью, тогда, 5 августа 1898 года, всё обошлось, и мост исправно служил, пока его не заменили на металлический.

На Ангаре же действовал понтонный мост, наведённый в 1890 году усилиями четырёх подрядчиков и имевший пятнадцать пролётов. Выглядел он массивным, основательным, но лишь на первый взгляд: в половодье понтоны нередко разносило, причем, как и во время ежегодной разборки в декабре и ежегодной же сборки в апреле. В 1901 году гласные Иркутской городской думы дискутировали, не выгоднее ли будет прикупить для переправы через Ангару пароход, чем бесконечно тратиться на запасные понтоны.

Свести-развести!

Для пропуска ходивших по Ангаре судов и плотов понтонный мост разводили – как правило, ранним утром, начиная с 4.30. Но в ноябре, когда над Ангарой стояли густые туманы и светало поздно, мост разводили с 12 до 14 часов дня. С появлением первой шуги понтоны разбирали и запускали плашкоут, а с началом ледохода переходили на карбазы. На них же перемещался и полицейский наряд, дежуривший до того на понтонном мосту, а потом на плашкоуте. По настоятельной просьбе господина полицмейстера наряд усиливался дополнительным городским, отвечавшим за очерёдность переправляющихся экипажей. Вне очереди могли пропускаться только партии новобранцев. Переправа действовала с 8 утра до 7 вечера, очередь двигалась очень медленно, так что многие успевали продрогнуть и грелись у костров, разжигаемых тут же, на берегу. За переправу на плашкоуте брали по 4 коп. с человека и 8 коп. с лошади.

9 декабря 1901 года пошла очень сильная шуга, и плашкоут сняли. Многие вынуждены были остаться в городе, а отчаянные смельчаки стали переправляться на лодках. На другой день людей начал перевозить городской пароход, и всё бы хорошо, но в ночь на 15 декабря вода в Ангаре стала прибывать с такой силой, что большие льдины тронулись и поплыли, а стоявший у берега пароход оторвало, понесло и разбило о льдины.

А с 16 декабря над Ангарой повис такой густой туман, что Иркутское окружное правление Общества спасения на водах вывесило на спасательном посту у рыбных рядов красный фонарь, а на спасательном посту у Московских ворот – зелёный фонарь, приняв во внимание, что переезжающие на лодках в ночное время нередко теряют направление берегов.

Мост от «товарища Крупской»

Берега Ангары прочно соединили лишь к 1936 году. И то волею случая: в 1924 году, когда умер Владимир Ильич Ленин, в Иркутске начался сбор средств на большой, монументальный памятник ему как вождю

мирового пролетариата. По этому поводу город даже вступил в переписку с вдовой Ленина – Надеждой Контантиновной Крупской, и она дала иркутянам неожиданный, может быть, но очень толковый совет – потратить собранные деньги на то, в чём город больше всего нуждается. Это, мягко подчеркнула Крупская, и будет самым лучшим памятником.

Так оно и вышло на самом деле. Жаль только, что возведение моста затянулось и закончилось в самый разгар репрессий. Найти «врагов народа» среди мостостроителей стало делом «чести». Разумеется, и нашли.

Автор благодарит за предоставленный материал сотрудников отделов историко-культурного наследия, краеведческой литературы и библиографии областной библиотеки имени Молчанова-Сибирского.

Автор: Валентина Рекунова © Восточно-Сибирская правда ИСТОРИЯ, ИРКУТСК 👁 2313 25.05.2008, 22:24
🔗 202

URL: <https://babr24.com/?ADE=45784> Bytes: 8690 / 8648 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: 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](#)