

Ледокол «Ангара» - второе рождение».

30 августа на ледоколе «Ангара» состоялось празднование 109-й годовщины со дня сборки корабля. Так же этот день является 19-ой годовщиной со дня второго рождения ледокола. С самого утра вблизи «Ангары» можно было слышать голоса посетителей, детский смех и даже имитацию пушечного выстрела каждые два часа. В программе праздника принимали участие как эстрадные, вокально-инструментальные коллективы Иркутска, так и представители властных структур города. Подробнее об истории праздника нам поведал председатель ИРО ВООПИиК Китаев В. А.

В. А.: «Ледокол «Ангара» был заказан правительством Российской Империи для того, чтобы, в свою очередь, обеспечить бесперебойную работу другого судна – парома-ледокола «Байкал». «Байкал», по предложению 16-го министра путей сообщения Российской Империи князя Михаила Ивановича Хилкова, в 1894 г. был заказан и изготовлен на верфях Соединенного Королевства Великобритании в Ньюкасле, Шотландия. На верфях была заложена и реализована самая лучшая ледокольная серия на тот момент, серия по обустройству портов и причалов арктического бассейна.

Князь М. И. Хилков всегда был государственно мыслящим человеком. Он понял, расстановку политических сил и то, что Японию подтолкнул к войне с Россией. Соответственно, тогда существовала острая необходимость поддержки российского населения, живущего на территории североамериканского континента и Аляски, которая в то время еще не была территорией США.

Здесь стоит немного сказать о строительстве Кругобайкальской железной дороги (КБЖД). По тендеру, в строительстве КБЖД участвовали еще пять государств, кроме России. Учитывая геологические условия, возникла необходимость прокладки тоннелей. В итоге, их образовалось тридцать, в том числе – одиннадцать радиусных тоннелей, что редкость даже в наше время. А из одиннадцати радиусных – два двухрадиусных, которые и вовсе уникальны. Но строительство затягивалось. В 1891 г., согласно указу императора, начала прокладываться железная дорога в Сибирь из Владивостока. А в европейской части России и на Урале железные дороги уже были и простирались до реки Обь. Мост через Обь – самый широкий на пути Транссибирской магистрали. И когда он был построен в 1893 г., началась прокладка железной дороги до Иркутска. Она пришла в столицу Восточной Сибири в 1900 г. К этому времени был доставлен паром «Байкал». Он начал навигацию, перекрывая участок пути до станции «Мысовая».

В 1899 г. «Ангара» была заказана, после чего доставлена в Ревель (нынешний Таллин, в то время – территория Российской Империи). 15 июля - доставлена в порт «Байкал». Там были оставлены временные верфи, на которых собирался паром-ледокол «Байкал», на них же собиралась и часть «Ангары». 25 июля «Ангара» была спущена на воду. По нашим данным, к навигации она приступила примерно 15 августа. Но, поскольку это старый стиль, то к дате следует прибавить еще 14 дней, получим 29 августа. Поэтому, праздник «Ангары» мы стараемся приурочить к этим числам (29-30 августа).

Таким образом, ледокол «Ангара» работал, обеспечивая строящийся участок железнодорожных путей. Благодаря этому кораблю, парому-ледоколу «Байкал» и предприимчивости князя Хилкова, мы не потеряли Дальний Восток. Во время войны на эту территорию перебрасывались солдаты, в том числе и сибирских дивизий. «Ангара» располагает каютами первого и второго класса (60 мест) и каютами третьего класса (100). А когда возникала необходимость перевезти солдат, то на борт могло помещаться 1000 солдат.

Как только закончилось строительство КБЖД в 1906 г., «Ангару» поставили на прикол. Из-за нерентабельности она стояла 10 лет, а команда судна состояла из боцмана и двоих вахтенных. К тому времени сибирские купцы развернули довольно большую флотилию и тяжелый ледокол просто не мог с ними конкурировать. Военная опасность существовала хоть и незримо, но постоянно, поскольку при взрыве всего одного из тоннелей «Транссиба», всё сообщение с другими регионами страны могло сойти на нет. В итоге, работу «Ангары» возобновили. Была набрана полная команда, которая находилась на ледоколе всю гражданскую войну. В годы Первой Мировой Войны «Ангара» активно занималась перевозками. Но по окончании гражданской войны, на первый план вновь вышли экономические факторы, из-за которых корабль вновь оказался на приколе. Иногда ледокол брали для коммерческих нужд, но постоянной работы у него не было.

Во время гражданской войны паром-ледокол «Байкал» был сожжен и брошен. Как только возникла опасность в Великой Отечественной Войне, команду «Ангары» вновь вернули в полном объеме, она снова активно занялась перевозками. Паровые машины кораблей флотилии на Байкале были переделаны, адаптированы к мазутному топливу, в то время были запаяны люки для угля и у «Ангары». Но корабль не мог конкурировать с более современными и легкими судами и стал обузой Восточносибирскому речному пароходству, на баланс которого был передан. Пароходство решило списать убыточный для себя корабль и в 1963 году передало его ДОСААФ (Добровольному обществу Содействия Aviации, Армии и Флоту; сейчас – РОСТО – Российская Оборонная Спортивно-Техническая Организация), а в 1975 г. отделение ДОСААФ решило от неё отказаться. Поскольку судно стояло на Байкале, его перевезли в Иркутск, чтобы уберечь от штормов в водохранилище Иркутской ГЭС.

Корабль мотался, пока не затонул у плотины. Так он пролежал немой укором 1,5 года. Моряки, которые на нем работали, просили, чтобы нашлись средства, чтобы хотя бы разрезать «Ангару», но не издеваться над

достойным судном. В последствие, Восточно-Сибирское речное пароходство подготовило справку о том, что ремонт и реставрация абсолютно нецелесообразны. Тем самым, отказавшись принимать какое-либо участие в судьбе «затонувшего».

Именно тогда Иркутское областное отделение Общества охраны памятников приняло решение о сборе средств. Средства были собраны, после чего оказалось, что корабль отреставрировать можно, несмотря на все заверения специалистов. Реставрация была закончена летом 1990 г., корабль установлен на вечную стоянку и на этом месте стоит до сих пор. Следовательно, 30 августа, с точностью до двух-трех дней, можно определить как второй день рождения «Ангара», в этом году – девятнадцатый. А так же 109 лет со дня сборки корабля. Этот памятник внесен в реестр охраняемых объектов истории, культуры и техники областного значения.

Весной 2009 года мы восстановили деятельность фонда «Культурно-досуговый центр «Ледокол «Ангара», запустили ряд программ, с помощью которых можно собрать средства на содержание корабля. Осенью 2008 года нам очень помог начальник Восточно-Сибирской железной дороги А. А. Краснощёк. Анатолий Анисимович выделил средства на покрытие долга по электроэнергии за 2007 и 2008 года. Эти деньги кончатся примерно в ноябре текущего года, но мы не опасаемся нехватки средств, поскольку фонд во главе с исполнительным директором Кинозёровым Д.Е. в состоянии оплачивать текущие расходы».

Исполнительный директор ФКДЦ «Ледокол «Ангара» Дмитрий Кинозёров дал нам однозначный ответ, что привлечение внимания жителей к деятельности «Ангара» - это главная задача и на сегодняшний момент, и на будущее.

Из чего следует вывод, что, фактически, «Ангара» в наших с вами руках. Так, не дадим же ей остаться без посетителей и помощников.