



## БОЕВОЙ ПУТЬ «АНГАРЫ»

Л. СТОРЧЕВАЯ, наш спец. корр., г. Иркутск

<http://www.hobbyport.ru/ships/angara.htm>

Она создавалась не для боя... Рабочее судно, которому предназначалась судьба обычного грузопассажирского транспорта, стало в годы гражданской войны вспомогательным крейсером Байкальской флотилии. Построенная на заре XX века, «Ангара» разделила судьбу своей страны и в бурные революционные дни, и в годы мирного строительства. Под красным флагом восставшего народа, с экипажем, сформированным из коренных байкальцев, она принимала активное участие в установлении Советской власти в Сибири.

Вот почему сегодня, в дни празднования 60-летнего юбилея Великого Октября, мы посвящаем эти страницы истории и боевому пути «Ангары», мирного судна, ставшего кораблем революции.

1917 год. Свершилась Великая Октябрьская социалистическая революция. По решению ЦИК Советов Сибири была проведена национализация Ангарского, Байкальского и Селенгинского пароходств. От прежних хозяев досталось тяжелое наследство. За исключением судов забайкальской переправы, все остальные требовали серьезного капитального ремонта.

И все же к концу зимы удалось подготовить к эксплуатации весь флот. В Лиственичном готовились к первой весенней навигации...

### НА ЗАЩИТУ РЕВОЛЮЦИИ

...И вот пришла весна восемнадцатого года, первого года Советской власти в Иркутске. Еще свежи были воспоминания о победоносных декабрьских боях, а над Сибирью снова сгустились

Ы ▾



ЬНЫЕ  
"М-К"

ВКИ

РЕЯ

МЕ  
НИЯ

на:  
курорты на  
оставят в  
аемый след.

тучи, тучи белого террора.

В Маньчжурии атаман Семенов, провозгласив себя «защитником» учредительного собрания, формировал контрреволюционные банды из белогвардейского отребья и всякого сброда из кулаков и реакционного казачества. В мае выступил чехословацкий корпус. Сосредоточенные на крупных железнодорожных узлах белочехи занимали один за другим крупнейшие сибирские города, чиня зверские расправы над сторонниками Советской власти.

Вражеское кольцо сжималось и вокруг столицы Сибири - Иркутска. 28 мая в городе объявили военное положение. Повсеместно из рабочих-красногвардейцев формировались боевые отряды. Для отпора силам контрреволюции создавалась и флотилия Прибайкальского фронта. На совещании членов иркутского парткома постановили: готовить все боеспособные суда для предстоящих схваток с врагом. В состав красной Байкальской флотилии вошли ледоколы «Ангара» и «Байкал», ставшие боевыми кораблями молодого рабоче-крестьянского флота...

## ПЛАВУЧИЙ МОСТ

...Через тысячи верст тянулись к Тихому океану рельсы великого - сибирского железнодорожного пути. Строилась жизненно важная для страны транспортная артерия, которая должна была соединить Дальний Восток с центральными районами России. Преодолены болота, степи, горы, реки, непроходимая тайга, но вот на пути строительства встал Байкал.

Прокладывать дорогу через твердые горные породы, высокие сопки, окружающие сплошным гребнем озеро, было нелегко. Требовалось прорубить множество тоннелей, пройти десятки трудных участков. Ввод в действие прямого железнодорожного сообщения с востоком мог затянуться надолго. Вот тут-то и пришла инженерам-путейцам мысль организовать на время строительства кругобайкальской железной дороги через «славное море» паромную переправу. Зимой, когда станет лед, предполагалось прокладывать рельсы прямо по замерзшей воде, а в остальное время перевозить поезда, грузы и пассажиров на специальных судах. Вот почему в 1900 году в Великобритании заказали два ледокола (чтобы не прекращать движения поездов в тот период, когда лед еще не окреп, или, наоборот, - при весеннем ледоходе).

Уже в 1902 году оба судна доставили в разобранном виде на Байкал, в поселок Лиственничное (ныне верфь имени Ем. Ярославского). Их назвали «Ангара» и «Байкал». Огромный «Байкал» с высокой деревянной надстройкой и четырьмя трубами, стоящими квадратом, напоминавший формами старинный угольный утюг, перевозил состав, более быстроходная и меньшая по размерам «Ангара» - грузы и пассажиров. Переправа заработала полным ходом и быстро окупала себя. Особенно большую пользу принесла она в русско-японскую войну, перебросив множество войск и оружия. Когда было закончено строительство дороги вокруг Байкала, ледоколы стали использовать для грузопассажирских перевозок...

## ПЕРВЫЕ СРАЖЕНИЯ

...Флотилия готовилась к выходу на Прибайкальский фронт. Корабли были отремонтированы, загружены топливом, запчастями и продовольствием. Но... не вооружены: не удалось достать ни пушек, ни пулеметов.

Прибывающие в Лиственничное красные части грузили на суда для доставки через Байкал к станции Култук.

На прощальном митинге к рабочим и красногвардейцам обратился с речью председатель партийного комитета РСДРП(б) поселка Лиственничного управляющий Байкальским национализированным пароходством Л. М. Власов. Он сказал:

- Товарищи, сегодня мы уходим на фронт с чистой совестью... Мы идем воевать против господ, привыкших вести за счет чужого труда сытую паразитическую жизнь. Мы идем в бой за нашу большевистскую правду, против лжи эксплуататоров и туенядцев, за уничтожение эксплуататорского строя!

И вот флотилия вышла в свой первый поход, Прибыв в Култук, в район боевых действий, наши части стали сгружаться с судов. Неожиданно корабли обстреляли с окружающих сопки. Оказалось, ни станция, ни близлежащие высоты не имели охранения, и белые, подойдя на

близкое расстояние, открыли по прибывшим отрядам ружейный и пулеметный огонь. Красногвардейцы, рассредоточившись, залегли на путях и отстреливались. Стоявший в тупике бронепоезд при выходе на главный путь сошел с рельсов - вражеская рука перевела стрелку. Под градом пуль поистине нечеловеческими усилиями красным бойцам удалось поставить бронепоезд на рельсы, и он вышел на удобную для обстрела позицию. Его орудия тут же открыли огонь по сопкам. Атака белых захлебнулась, и они в беспорядке отступили.

Доставив отряды красногвардейцев, флотилия отошла к своей базе - пристани Танхой. Здесь корабли наконец вооружили. На «Байкал» установили 6-дюймовую мортиру при 11 снарядах, которая уже достаточно постреляла в годы первой мировой войны, а на «Ангару» - две трехдюймовые полевые пушки и четыре станковых пулемета «максим». Взялись и за срочное бронирование кораблей: сооружали защитные блиндажи, мешками с песком обкладывали капитанские рубки.

«Ангаре», как наиболее быстроходному и маневренному судну, поручили основные боевые операции. На остальные возлагались сторожевые и транспортные функции.

## ОГНЕВЫЕ БУДНИ

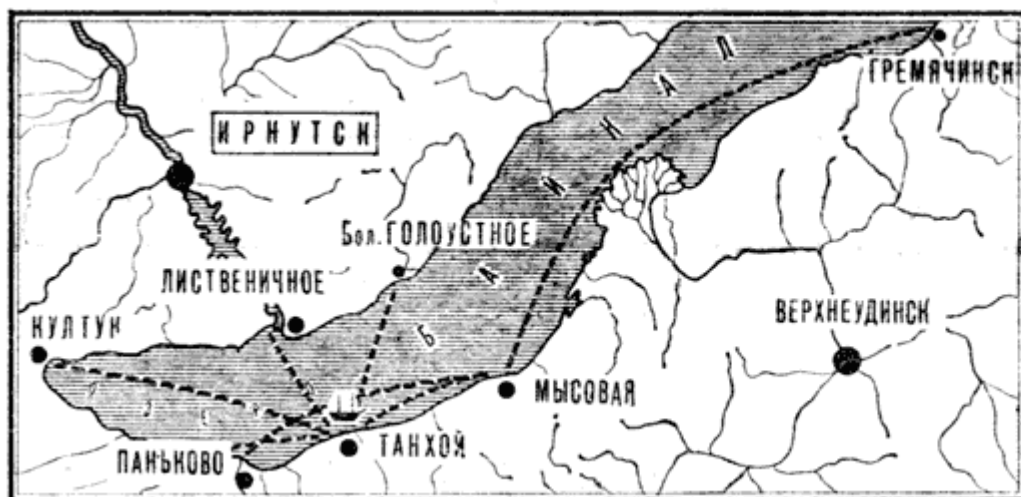
Положение в Прибайкалье все усложнялось. Белочехи теснили наши войска. Флотилия делала все возможное, перебрасывая красные отряды с одного сложного участка фронта на другой.

Наряду с фронтовыми операциями решили совершать нападения на вражеские тылы, выбрасывая десанты. Кроме того, необходимо было знать обстановку в других районах - вести постоянную разведку.

Однажды поступил приказ: проверить положение в Панькове и узнать, каким образом оно связано с Мысовой. На выполнение задания послали «Байкал» и «Ангару». Прибыв в указанный район, корабли притаились за мысом, а к берегу на шлюпках двинулась команда разведчиков. Красногвардейцы, добыв нужные сведения, возвращались на корабль, когда вдруг из-за леса показался вражеский бронепоезд. Выпуская густой сизый дым, он приближался к мосту через речку Паньковку.

Его заметили, и с «Ангары» загремели трехдюймовки. Бронепоезд остановился, пытаясь прикрыться фермами моста, но это была плохая защита. Пущенные снаряды ложились точно в цель. Подбитый бронепоезд спешно ретировался.

Задание было выполнено. Разведчики сообщили, что белочехи готовят наступление на базу флотилии - Танхой. Взвесив создавшееся положение, наше командование решило предпринять встречные меры. «Ангару» и вспомогательное судно «Кругобайкалец» направили в ночной рейд для ликвидации вражеских заслонов, расположенных на Кадильном мысу и в Голоустном, - здесь находились значительные силы белочехов. Глубокой ночью, без огней подошли корабли к расположению врага. Завязался упорный бой. Красногвардейцы сражались героически, многие из них погибли, но заслоны были уничтожены.



## ТРУДНЫЕ ДНИ

...С каждым днем положение наших войск становилось все тяжелее. Сказывалось численное превосходство сил противника, к тому же белые получали активную помощь оружием, боеприпасами и снаряжением от английских, французских, японских и американских империалистов.

Красные части Байкальского фронта, а с ними и флотилия, отступая, двигались на Мысовую. Там «Байкал» встал в «вилку» (специальное место, оборудованное для стоянки ледокола), а «Ангара» осталась в зоне боевых действий.

Ночь на Мысовой прошла спокойно. И ничего, казалось, не предвещало появления на Байкале хорошо вооруженного вражеского судна.

Утром в легкой предрассветной дымке вахтенный «Байкала» увидел в бинокль далеко идущий колесный пароход с двумя баржами. Сначала думали, что возвращаются свои. Но с расстояния в десять километров с баржи открыли артиллерийский огонь. Снаряды перелетали за стационарные постройки - дальнобойность орудий была очень высокой. Машина «Байкала» с огромной палубной надстройкой представляла собой отличную мишень, а его мортира на такой дистанции не могла оказать противнику никакого сопротивления.

Решили выйти наперерез врагу и принять бой. Краснофлотцы надеялись приблизиться к пароходу на дальность выстрела мортиры и потопить его.

Настроение было боевое. Капитан ледокола Алексеев занял командное место в рубке. Артиллеристы готовили орудие. «Байкал», развернувшись носом вперед, взял курс на вражеское судно. А обстрел тем временем не утихал... Один снаряд ударил в носовую часть, другой разворотил рулевое управление. В любую минуту «Байкал» мог взлететь на воздух, как бочка с порохом, - его трюмы были забиты горючими материалами. Алексеев отдал приказание возвращаться обратно.

Противник понял намерения «Байкала» и перешел на шрапнельную стрельбу. Но осколки лишь рвали палубные надстройки да со звоном бились о металлические части. Потерявший управление корабль, работая попеременно то левой, то правой машинами, добрался до Мысовой.

Белые усилили стрельбу. Огромной силы взрыв потряс могучий корпус «Байкала» - прямое попадание. Мгновенно полыхнуло горючее, масло, уголь. Пламя охватило палубные надстройки. А рядом с паровозным депо запылали хранилища с нефтью. На расстоянии десятков метров от ужасного костра обжигало кожу на лице и руках. Потушить пожар было невозможно, команда сошла на берег. Мысовую обстреливали до самого вечера. Наши части спешно грузились в эшелоны и отходили на Верхнеудинск. Вместе с ними отступила и команда сгоревшего «Байкала».

В полночь к Мысовой прибыла «Ангара»... и вскоре командир ледокола приказал взять курс на Гремячинск, откуда пролегал тракт на Татаурово. Оно, по последним разведанным, находилось еще в руках красных частей. Сюда-то и подтягивались уцелевшие корабли флотилии.

После обсуждения создавшегося положения командам отдали приказ оставить суда и присоединиться к отряду, выходящему на Верхнеудинск...

...Отремела гражданская война. «Ангара» вернулась к мирному труду. Еще многие годы слышался над Байкалом и Ангарой ее ровный, знакомый всем гудок. Возила она пассажиров, различные грузы, а когда беспощадное время совсем подточило ее «здоровье», ледокол-ветеран отдал иркутской морской школе ДОСААФ.

Несколько лет простояла старушка «Ангара» в заливе Иркутского водохранилища, в городской зоне отдыха.

Судьба заслуженного ледокола волновала иркутян, молодежь города. Комсомольцы Иркутска выступили с предложением возродить корабль-ветеран и открыть в нем филиал краеведческого

музея. Весной этого года было принято постановление о восстановлении заслуженного судна.

Пройдет совсем немного времени - и «Ангара» займет место на своей последней, почетной стоянке, пополнив ряды кораблей-мемориалов, хранителей славных революционных и боевых традиций нашей великой Родины.

## РЕКОМЕНДАЦИИ К ПОСТРОЙКЕ МОДЕЛИ

Пользуясь чертежами, можно построить модель ледокола «Ангара» - миниатюрную, длиной не более 254 мм, класса IX-A, настольную класса IX-B или самоходную класса II, H-A, II-B. Чертежи модели даны в масштабе 1:200 к прототипу. Рекомендуемые масштабы модели приведены в таблице.

### РАЗМЕРЕНИЯ, МАСШТАБЫ И КЛАССЫ МОДЕЛЕЙ

Главные размерения	Масштабы						
	II класс					IX класс	
	1:25	1:50	1:75	1:100	1:150	1:200	1:250
Наибольшая длина (Lнб), мм	2438	1219	813	609,6	406	305	244
Длина по КВ Л (L), мм	2380	1190	793	595	396	297,5	238
Ширина наибольшая (Внб), мм	426	213	142	106,6	71	53	42,6
Ширина по КВЛ (В), мм	392	196	131	98	65,5	49	39
Высота борта (Н), мм	292	146	97	73	48,5	36,5	29
Осадка (Т), мм	172	86	57	43	28,5	21,5	17
Допустимая осадка (Тдоп), мм	189	94	62	47	30,5	-	-
Масштабный коэффициент	8	4	2,665	2	1,33	-	0,8

Для небольшой настольной модели корпус лучше сделать из целого бруска прямослойных пород дерева: липы, осины, ольхи. На хорошо обструганный брусок с теоретического чертежа наносятся контуры корпуса: линии диаметральной плоскости, линия палубы. Перпендикулярно диаметральной плоскости размечаются линии шпангоутов. Шаблоны последних изготавливают из плотного картона или фанеры в соответствии с проекцией «корпус». Брусок сначала обрабатывается по линии диаметральной плоскости, после чего на поверхность наносятся линии шпангоутов и палубы. Готовый корпус тщательно зачищается наждачной бумагой, шпаклюется и окрашивается.

Для ходовых моделей корпус можно сделать из стеклопластика, наборным или долбленным. Лучший способ и наиболее распространенный, сейчас - первый. Начинают с изготовления монолитного корпуса - болванки. Она может быть склеена из выдержанных сухих досок, предварительно опилённых по ватерлинии, или выстругана из целого бруска по технологии, описанной выше. После шпаклевки и тщательной обработки наждачной бумагой болванка покрывается восковой мастикой или расплавленным парафином, которые служат разделительным слоем.

Выклеивать корпус необходимо в хорошо проветриваемом помещении, в резиновых перчатках, так как смола токсична. Покрыв болванку смолой, накладывают первый слой тонкой стеклоткани, разравнивают ее, еще раз намазывают смолой и накладывают новый слой - и так четыре раза. Спустя 16 - 18 часов (время полимеризации смолы) корпус, не снимая с болванки, обрабатывают напильником и наждачной бумагой. Затем на снятом корпусе излишки ткани аккуратно обрезают и вклеивают в него бобышки из пенопласта, вырезанные по форме носа и кормы. Если модель большая, можно также вставить несколько шпангоутов-переборок.

В готовом корпусе устанавливается дейдвуд и гелмпорт из медной или латунной трубки, редуктор и двигатель. Для гребного вала используется серебрянка или проволока ОВС, на которой нарезается резьба для насадки гребного винта. Винт и руль паяют из латуни.

Установив внутреннее оборудование, настилают палубу, отделанную шпоном; в ней



предусмотрены вырезы под съемными надстройками для доступа к механизмам.

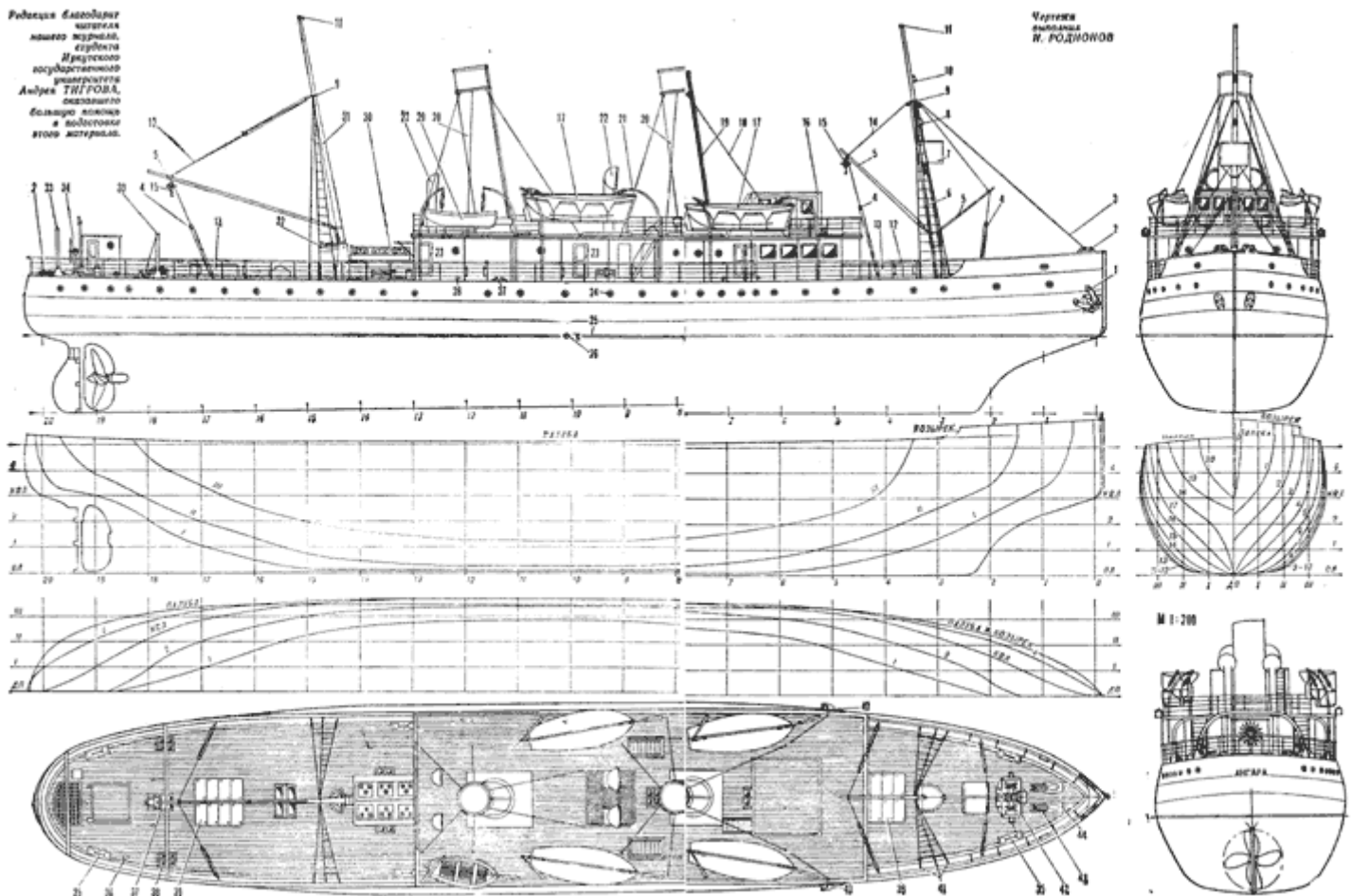
Надстройки и рубки изготавливаются из тонкой пластмассы или миллиметровой фанеры, шпаклюются и окрашиваются. Для труб можно использовать тонкостенную металлическую трубку подходящего диаметра.

Шлюпки выдавливают из целлулоида. Для этого делают пуансон в форме шлюпки и в фанере толщиной 3-4 мм выпиливают отверстие-матрицу по размерам шире шлюпки на толщину материала. Целлулоид нагревают в горячей воде, накладывают на матрицу и пуансоном выдавливают шлюпку.

Леерные ограждения делают из тонкой медной проволоки, а стойки - из более толстой. Все мелкие детали модели лучше сделать из оргстекла. Такелаж - из стальных тросов или ниток. Мачты и стрелы изготавливают из дерева и покрывают бесцветным лаком.

Окраска следующая: надводная часть, палубное оборудование, трубы - черный цвет; подводная часть - красная (свинцовый сурик); надстройки, люки, леерное ограждение - белые; палубный деревянный настил, мачты, грузовые стрелы и ходовая рубка - цвет дерева, покрытого лаком.

## И. РОДИОНОВ



**МОДЕЛЬ ЛЕДОКОЛА «АНГАРА»:** 1 - якорь Холла, 2 - киповая планка с рульсом, 3 - форштаг, 4 - блок, 5 - грузовая стрела, в - фок-мачта, 7 - наблюдательный мостик, 8 - буксирный огонь, 9 - бугель для крепления такелажа, 10 - топовый огонь, 11 - клотик, 12 - леерное ограждение, 13 - грузовой люк, 14 - топенант, 15 - блок с вертлюжным гаком, (6 - ходовая рубка, 17 - спасательная шлюпка (шестивесельный ял), 18 - труб-штаг, 19 - атмосферная труба, 20 - дымовая труба, 21 - шлюпбалка, 22 - вентиляционный раструб машинного отделения, 23 - дверь, 24 - иллюминатор, 25 - конструктивная ватерлиния, 26 - грузовая марка, 27 - киповая планка, 28 - клинкет, 29 - рабочая шлюпка, 30 - машинный световой люк, 31 - грот-мачта, 32 - буксирный гак, 33 - буксирные дуги, 34 - аварийный штурвал, 35 - кнехты, 36 - грибовидные дефлекторы,

37 - паровая лебедка, 38 - световой люк, 39 - люковые крышки, 40 - бортовой отличительный огонь, 41 - винтовые талрепы, 42 - паровой брашпиль, 43 - стопор Легофа, 44 - палубный клюз.

[Чертежи для печати](#)

Источник: "Моделист-Конструктор" 1977, №11  
OCR: mkmagazin.almanacwhf.ru

## Байкал и Прибайкалье. Природа Байкала. 2007.

<http://nature.baikal.ru/obj.shtml?obj=another&id=icebreaker>

Район:

[Иркутск](#)

"Ангара" - один из первых ледоколов в мире. Ледокол долгое время служил на Байкале. До ввода в действие Кругобайкальской железной дороги ледокол "Ангара" вместе с ледоколом "Байкал" служил паромом между пристанями Байкал и Мысовая.

"Байкал" был первым байкальским ледоколом (построен в 1899 году), "Ангара" — вторым. Она была спущена на воду 25 июля 1900 года. "Ангара" работала на Байкале до 1962 года.

5 ноября 1990 года отреставрированный ледокол "Ангара" стал музеем и занял постоянное место у пирса в микрорайоне Солнечный.



[Музей и паром](#)



[Зимой](#)



[Вид сверху в октябре 1978 года](#) [Ледокол Ангара](#)





[Ледокол Ангара](#)



[Ледокол "Ангара"](#)

