



с монастырем. Неоднократно в нем останавливалась царская семья. Для нужд монастырской братии, а также для бедных странников в монастыре были организованы различные службы. На землях, принадлежащих монастырю, собирались богатые урожаи злаковых и овощей. Вокруг монастыря возникли деревни Жилкино и Боково. Принадлежали монастырю и земли по берегу Ангары и в устье Иркуты, на месте нынешних поселков Жилкино, поселка им С. Кирова, поселка им М. Горького, Военного городка и частично Иркутска II. Территория, на которой ныне находится поселок имени Кирова, из-за переувлажнения использовалась для выпаса скота, здесь были покосы, также принадлежащие Вознесенскому монастырю.

Однако основной толчок к освоению и заселению этого района дало строительство дорог. В середине XVIII века до Иркутска был проложен Московский тракт. Уже в 1749 году из города выезжали по новой сухопутной дороге, то есть по Московскому тракту, хотя официальное открытие дороги Иркутск – Красноярск произошло в 1768 году. Через ангарскую протоку пришлось построить мост, соединяющий Московский тракт с островом Любви. Далее на плашкоуте (от нидерл. *plaatshuut*), несамоходном грузовом судне, с острова Любви (ныне Комсомольского) экипажи и людей переправляли на правый берег Ангары. В черте Иркутска действовало два перевоза на плашкоуте (пароме) через Ангару: Московский (на Московском тракте) и Троицкий, соединяющий центр города с Глазковским предместьем. Плашкоут ходил взад и вперед при помощи одного течения реки. Он состоял из двух судов, соединенных друг с другом общим помостом для людей и экипажей. От обыкновенного судна плашкоут отличался двумя вертикальными рамами, служащими для направления движения между берегами. Ход его осуществлялся благодаря канату, один конец которого крепился к якорям нескольких лодок, другой к рамам паромы. С помощью плашкоута можно было переправиться от одного берега к другому за 4–5 минут. До сих пор из воды торчат останки старой пристани и понтонного моста Московского перевоза. В

1866 году арендатор переправы Либгардт построил на острове Любви увеселительный сад со строениями для отдыха горожан, но простоял он не долго. В августе 1869 года все постройки и сам сад унесло сильным прибитием воды, и вновь его отстраивать не стали. Это еще раз подтвердило непредсказуемость речной долины Иркуты и невозможность возведения на ней каких-либо капитальных строений. Пристань Московского перевоза на правом берегу Ангары в разные годы располагалась в двух пунктах: в створе Ланинской улицы (сейчас Декабрьских Событий) у Московских ворот и в районе городского сада у Спасской церкви. У Московских ворот переправа находилась с начала

^ Вид Вознесенского мужского монастыря с Московского тракта.
Фото 1904 года



< Соборный храм Вознесения Господня Вознесенского мужского монастыря

1860-х годов до 1883-го и с 1898 года до ликвидации переправ. На плане 1907 года хорошо видна переправа к пристани у Спасской церкви.

На плане 1908 года переправа сориентирована на Московские ворота. На Московском перевозе с 1892-го по 1898 год плашкоут не работал, перевоз осуществлялся только на карбасах. Но с 1898 года плашкоутную переправу возобновили. Согласно документам 1721 года, по Московскому тракту от села Жилкино до Иркутска было всего 10 верст (10,7 км).

Всех приезжающих встречали Московские ворота, торжественно заложенные 9 июля 1811 года по случаю празднования десятилетия царствования Александра I. Ворота строились по проекту Я. А. Кругликова. 15 сентября 1813 года их постройка была закончена. Московские триумфальные ворота стояли на одном из четырех главных выездов из города, а именно на Московском направлении, ведущем в Европейскую часть России. Именно поэтому они получили название Московские ворота. В 1912 году несколько легких подземных толчков поставили под угрозу обветшавшее сооружение. Строение, вес которого достигал 75 тысяч пудов, наклонилось в сторону Ангары и в любой момент могло рухнуть. После тщательного анализа комиссией был сделан вывод о невозможности имеющимися тогда способами, исправить положение. Московские ворота были разобраны в 1928 году из-за полной ветхости.

В разное время Городская дума неоднократно обсуждала вопрос о строительстве постоянных мостов через Ангару и Иркут. В первую очередь городу необходим был мост через Ангару. Поступали предложения продолжить Московский тракт и построить мост напротив кафедрального собора, напрямую в центр города. В этом случае отпадала необходимость в строительстве моста через Иркут. Однако исполняющий обязанности городского головы П. Я. Горяев отверг целесообразность строительства моста через Ангару в этом месте. Он считал, что городу в первую очередь нужна связь с Глазковским предместьем и Кругобайкальским трактом. Стали невыгодны две переправы и старый понтонный мост, которые уже не справлялись со всеми потребностями города. Требовалось сократить расходы на содержание восьми мостов через протоки на старом участке тракта. Регулярные разливы Иркуты, подтопление территорий, большое количество протоков, быстрое течение Ангары ниже впадения в нее Иркуты и сплав леса – все это и другие важные аргументы убедили Городскую думу отказаться от данного варианта. «Если бы понтонный мост через Ангару находился у собора, то связь города с Глазково, с железной дорогой через Иркутный мост была бы невыгодной. В декабре 1890 года Иркутская городская дума приняла решение о строительстве в черте города двух гужевых мостов: деревянного на сваях через Иркут и понтонного через Ангару». В 1891 году новый мост через Иркут был пущен в эксплуатацию, и к нему стал разворачиваться Московский тракт. Так постепенно исчезали и менялись одни направления жизнедеятельности человека, возникали и разрастались новые.

В 1889 году правительством России было принято решение о строительстве Великого Сибирского железнодорожного пути. В Иркутске железную дорогу начали прокладывать в 1894 году, и Вознесенский монастырь уступил железнодорожному ведомству пятьдесят три десятины, т. е. чуть более шестидесяти гектаров земли, находившейся в зоне прокладки железнодорожного пути. В обмен на землю железнодорожное ведомство обязалось присвоить будущей станции имя перво-

святытеля Иркутского Иннокентия I (Кульчицкого), что и было выполнено. В 1898 году станция была названа Иннокентьевской. В настоящее время железнодорожная станция Иннокентьевская называется Иркутск-Сортировочный. В августе 1898 года был сдан в эксплуатацию и успешно прошел испытание новый железнодорожный мост через Иркут.

Строительство и дальнейшее развитие железнодорожных станций в районе Иркутска вызвало большой приток рабочей силы и соответственно рост населения. В первую очередь это коснулось поселка, расположенного вокруг станции Иннокентьевская, а затем и других поселков. Большинство прибывающих людей не имели средств, чтобы построить себе дом, и рyli землянки на противоположной стороне железной дороги, строительство это велось самовольно, без разрешения властей. Русско-японская война 1904–1905 годов добавила к самовольным застройщикам солдат, вернувшихся с войны. Окрестные жители называли самовольные постройки «Порт-Артуром». В 1906 году власти признали законность самовольно построенного поселка вдоль Восточно-Сибирской железной дороги и дали ему название Ново-Иннокентьевский. Надо отметить, что название «Порт-Артур», закрепившееся за самовольными застройками, было популярно и на других территориях города. Так, на карте Иркутска 1924 года этим словом обозначено место в Затоне на правом берегу Иркуты, также рядом со спальной веткой.

В начале XX века неподалеку от поселка Ново-Иннокентьевского находились объекты гражданского и военного ведомств, так как с началом русско-японской войны город готовился принимать раненных в боях воинов. Летом 1905 года за Иркутным мостом на левом берегу Иркуты состоялась закладка двадцати двух сводных госпиталей, рассчитанных на больных и раненных нижних чинов. Вначале эти госпитали были оборудованы в палатках, которые назывались шатрами. Как свидетельствует летопись Н. С. Романова, «двадцать шестого сентября 1905 года в пять часов вечера пронесся ураган с грозой, и уничтожены почти все шатровые госпитали за Иркутом (из трехсот шатров не уцелело и ста)». По свидетельству летописца, в 1906 году вместо шатров для госпиталей были построены бараки. В этом же году, как считают иркутские историки, начинается история возникновения Военного городка. Вокруг Военного городка также стало строиться жилье для рабочих, занятых на железной дороге, обслуживании складов. В летописи Н. Романова имеется запись, датированная декабрем 1907 года: «Дума по предложению генерал-губернатора постановила упорядочить застройку местности вблизи Военного городка, разбив ее на кварталы для сдачи под постройку. Наименование присвоено этому предместью – Вознесенское». Таким образом, именно так почти столет назад возник поселок им. С. Кирова. Поселок Кирова занимает пойменные места между поселком Жилкино и автострадой. В поселке Кирова сохранилась классическая планировка, выстроенная по типу военного лагеря, с взаимно перпендикулярными улицами. Как и прежде, улицы проходят от железной дороги в сторону поселка Жилкино. Ранее они назывались 1-я, 2-я, 3-я и т. д. Вознесенские улицы (сейчас 1-я, 2-я, 3-я и т. д. Кировские улицы). Параллельно железной дороге их пересекают улицы, сохранившие свои названия до сих пор, – 1-я, 2-я, 3-я т. д. линии. Как и другие пристанционные поселки, поселок Кирова застраивался частными домами, в которых заселялись крестьяне из ближних и дальних сел, а также переселенцы из центральных областей России и Украины. Пристанционные поселки, расположенные в

низменных местах, часто заполнялись водой не только в период половодья, но и зимой, о чем неоднократно упоминается в летописях Н. С. Романова. Городские власти часть жителей переселяли в предместье Глазково, а вокруг Военного городка соорудили дренажные каналы шириной в восемь-десять метров. Каналы эти необходимы были для стока наземных и грунтовых вод. В настоящее время каналы забыты, засыпаны мусором, заросли камышом, они потеряли свою прежнюю значимость, и мало кто помнит об их первоначальном предназначении. В годы революции и Гражданской войны поселки, располагавшиеся возле станции Иннокентьевской и Военного городка, неоднократно становились ареной военных действий. Большевики, придя к власти в ноябре 1920 года, в ознаменование третьей годовщины Великой Октябрьской революции постановили прежние наименования предместий, улиц, садов, скверов упразднить и заменить новыми. В соответствии с постановлением исполнительного комитета Иркутского городского Совета рабочих и красноармейских депутатов, поселок Иннокентьевский стал называться поселком имени Ленина, Глазковое предместье – поселком имени Свердлова, а Вознесенское предместье – поселком им. Зиновьева – в честь советских партийных и государственных деятелей.

Свое современное название поселок им. Кирова получил в 1935 году. Как отмечено в «Иркутской летописи 1661–1940 годов», составленной Ю. П. Колмаковым, третьего июня 1935 года «Иркутский городской совет на своем заседании принял постановление об изменении старых названий площадей, улиц и предместий на новые названия». Предместье имени Г. Зиновьева стало предместьем имени С. М. Кирова, а улицы Зиновьевские (прежние Вознесенские) стали называться Кировскими. До 1953 года поселки имени Кирова и Военный городок по территориально-административному делению входили в состав Свердловского района, а с 1953 года – в состав Ленинского. Жители поселка Кирова, как и других близлежащих поселков, работали в основном на предприятиях, которые возникли вокруг станции Военный городок. Они трудились на деревообрабатывающем комбинате, асфальтобетонном заводе (АБЦ), базах «Заготзерно», «Резиносбыт», «Гортоп», на железной дороге, вели подсобное хозяйство.

Современная ситуация

В начале XX века Вознесенский монастырь постигла участь почти всех монастырей Сибири: он не смог в полном объеме сохранить свой архитектурный облик. После Октябрьской революции большинство культовых сооружений монастыря были ликвидированы. В 1919 году в стенах монастыря размещался иркутский сводный госпиталь. В 1928 году в монастыре еще совершались службы, но к началу 1933 года все церковные здания, за исключением Успенской церкви, были снесены. Из монастырских стен в начале становления советской власти построили мясокомбинат и комбинат хлебоуточных изделий. До сих пор мясокомбинат располагается на монастырском кладбище. В его стенах можно увидеть кирпичи монастыря, а в котельной – чугунную винтовую лестницу, которая раньше вела на монастырскую звонницу. На начало XXI века из монастырских строений сохранились Успенская церковь с трапезной, два каменных братских корпуса, школа с братской кухней (бывший дом настоятеля), каменно-деревянные службы, кухня, ризница, гостиница для странников. Сегодня монастырский поселок и

деревня Жилкина превратились в крупный промышленный район Иркутска, получив старинное название деревни – Жилкино. С 1998 года в Успенской церкви была возобновлена духовная служба.

Во второй половине XX века большая территория между поселками Кирова и Жилкино была отведена под садоводческие кооперативы. Сегодня эти поселки почти соединились, они тянутся вдоль улицы Полярной и заканчиваются у нового Ангарского моста. С левой стороны, между поселками Кирова и Жилкино расположился поселок Релка, необычное название которого напоминает о когда-то существовавшей улице Релке, тянувшейся вдоль Ангары. Она была своего рода невысоким береговым увалом, поросшим густыми зарослями боярышника, дикой яблони и низкорослых березок. Само слово «релка» означает «остров или мель, образованные аллювием в русле реки и вытянутые вдоль него». Если удалиться вправо от Иркутного моста и пройти в глубь полуострова, можно наткнуться на одноколейную железную дорогу. Ее протяженность невелика. Эта железнодорожная ветка, начинаясь примерно в районе станции Иркутск-Сортировочный, мимо Вознесенского монастыря, вдоль берега Ангары, уходит на полуостров. Вокруг удивительно живописный пейзаж, идиллия сельской местности с маленькими домиками и коровами на лугу. Кругом много травы и воды, небольшие озерца, речки и ручейки. Глинистые берега заросли деревьями и кустарником. По дороге встречается чудом сохранившийся мостик через речку, многочисленные проселочные дорожки и тропинки разбегаются в стороны, а где-то вдали живет большой город.

Сейчас в районе поселков Кирова и Жилкино проживает более 11 тысяч человек. В настоящее время поселок им. С. Кирова – это рабочий микрорайон города. Здесь сосредоточены такие предприятия, как деревообрабатывающий комбинат, строительномонтажный поезд № 743, материально-технические и торговые базы города (АО «Бакалея», филиал НПО «Облмашинформ»).

Культурных и образовательных учреждений на территории поселка имени Кирова почти нет. Здесь находится школа № 29, история которой началась в 1917 году. Она была открыта как начальная школа в одноэтажном здании по 8-й Вознесенской улице (сейчас 8-й Кировской). В 1967 году школа переехала в новое здание, а еще ранее, в 50-х годах, она стала средним общеобразовательным учреждением. В 50-е годы в



< Успенская церковь монастыря

Литература

1. Адресная книга Иркутска. 1924 год.
2. Атлас города и его окрестностей. Иркутск 340 лет. – Иркутск, 2001.
3. Бухарова Г. А. Северо-западные пригороды Иркутска в конце XVII – начале XX вв.: Ленинский район. – Иркутск : Ред.-издат. отдел Упр. издат., полиграфии и книжн. торговли Иркут. облсполкома, 1990. – 50 с.
4. Гарашенко А. Н. Несостоявшийся триумф // Земля Иркутская. – 1999. – № 11.
5. Иркутск-2020: дороги и транспорт // Байкальский вестник. – 2011. – 13 янв.
6. Калинина И. В. Монастырь Вознесения Господня и Иннокентия, епископа Иркутского // Калинина И. В. Православные храмы Иркутской епархии. XVII – начало XX века. – М., 2000 – С. 83–97.
7. Колмаков Ю. П. Иркутская летопись 1661–1940 гг. – Иркутск : Оттиск, 2003. – 848 с. : ил.
8. Колмаков Ю. П. От станции Иннокентьевская до Ленинского района города Иркутска (1899–1935) // Земля Иркутская. – 2006. – №1. – С. 44–52.
9. Кудрявцев Ф. А., Вендрих Г. А. Иркутск: очерки по истории города. – Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1971.
10. Лебединский Б. И. Московские ворота. – Иркутск, 1929.
11. Медведев С. Иркутский Вознесенский монастырь // Земля Иркутская. – 1994. – № 1. – С. 22.
12. Нефедьева А., Тихонов В. Московский тракт. – Иркутск : Изд. ГУК АЭМ «Тальцы», 2010.
13. Романов Н. С. Летопись города Иркутска за 1902–1924 гг. – Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1994. – 560 с. : ил.
14. Сирин А. Вознесенский монастырь // Сирин А. Необоримая стена. – Иркутск, 2000. – С. 39–81.
15. СМ – Номер один номер. – 2007. – 29 марта.

поселке Кирова был открыт кинотеатр «Комсомолец», закрывшийся в трудные 90-е. Из культурно-досуговых учреждений на территории поселка им. Кирова сохранилась лишь библиотека № 7 центральной библиотечной системы города Иркутска.

В 1978 году был введен в эксплуатацию второй мост через Ангару, соединивший на окраине Иркутска правый берег в створе Пади Топка и левый берег в районе Жилкино. Мост окончательно разделил некогда единое поселение Вознесенского монастыря и деревни Жилкино. Жилкинский мост стрелой выходит на улицу Трактовую, уникальную тем, что она фактически пересекает сама себя. В 1990-е годы улица Трактовая рассматривалась как крупная торговая магистраль с современными большими магазинами. В наше время она полна многочисленными торговыми базами и рынками, среди которых есть автомобильные комплексы, отдельные магазины автозапчастей и автозаправочные станции.

Движение по Трактовой плотное и напряженное, что создает большие трудности для проезда со стороны Ново-Ленино к рынкам «Московский» и «Меридиан». Нормального разворота в окрестностях Трактовой нет. Едущий со стороны Ново-Ленино транспорт вынужден совершать сложные маневры с выездом на улицу Полярную. По всей вероятности, на данном участке дороги совершенно необходима дополнительная транспортная развязка на выезде с нижнего ангарского моста. В течение 2005–2007 годов на улице Трактовой велись большие ремонтные работы. Основной задачей на этом участке было обеспечение водоотвода. Ливневые воды нужно было по-прежнему увести с проезжей части. В результате ремонта построили односкатное дорожное покрытие с наклоном в сторону ливневой канализации в виде водоотводных лотков. Чтобы исправить ситуацию, подрядная организация два года строила водостоки практически по всей длине улицы – это три с половиной километра. В итоге многолетняя проблема с затоплением улицы была решена, а грунтовые воды и обильные дожди теперь не являются здесь стихийным бедствием.

В ходе исторического анализа застройки долины левого берега реки Иркут нами были сделаны определенные выводы. Во-первых, застройка района всегда зависела и возникала вдоль крупных и важных дорог. Если разделить районную планировочную структуру на условные исторические этажи, соответствующие XVIII, XIX, XX векам, то можно выявить, что основные изменения по застройке происходили в конце XIX – начале XX веков, то есть параллельно строительству железной дороги. Во-вторых, ландшафт района, прилегающего к рекам Иркут и Ангара, практически не изменился, что связано с частым подтоплением местности и отсутствием капитальных построек. В перспективах района, по словам бывшего главного архитектора Иркутска Евгения Третьякова (СМ – Номер один. 2007. 29 марта), благоустройство береговой зоны, примыкающей к острову Комсомольскому (острову Любви), организация на полуострове Кировский (предместье Жилкино) пляжей для горожан, мест для купания. Мечта нынешнего главного архитектора Иркутска Андрея Красильникова (Иркутск-2020: дороги и транспорт // Байкальский вестник. 2011. 13 янв.), прокладка в недалеком будущем трамвайной линии по улице Трактовой.

На основе проведенного исследования можно предположить различные концепции развития жизнедеятельности района.

Прежде всего, на наш взгляд, необходимо развивать туристско-развлекательное направление с круглогодичным режимом использования:

Туристический маршрут (пешие маршруты, по железной дороге, по воде).

Коммуникации: дорога-одноколейка, автодорога, проселочные дороги, велодорожки, водный транспорт, лыжные трассы.

Интересные места для посещений (существующие, отреставрированные, новые): Вознесенский монастырь, поселок Кирова, Военный городок, Московский тракт, Московские ворота, переправа, связь с правым берегом, красивые видовые точки, достопримечательности ландшафта, этнографический музей, музей природы.

Точки общественного питания и магазины (новые): кафе; сувенирные лавки; картинные галереи.

2. Развлечения, активный отдых (новые объекты).

Игровые предприятия: аквапарк (открытый вариант, закрытый вариант), пейнтбол, «Зарница», «Сталкер», парк аттракционов, пляж, места для купания, спортивные площадки (открытый вариант, закрытый вариант), Диснейленд.

Точки общественного питания и магазины: кафе, рестораны, бары, сувенирные магазины, прокат оборудования.

3. Дендропарк, тихий отдых на природе.

Коммуникации: дорога-одноколейка, пешие маршруты, велодорожки, водный транспорт.

Интересные места и развлечения (вновь организованные и построенные): гнездовья птиц, редкие растения, посадки деревьев, кустарников, красивые виды, катание на лодках по искусственным каналам, зоопарк, океанариум, фермы (знакомство с сельским хозяйством и животноводством), выставки, этнографический музей, музей природы.

Выгода: 1) благоустройство территории в непосредственной близости от центра города; 2) создание зоны отдыха горожан; 3) создание рабочих мест для населения прилегающих поселков и города в целом (Кирова, Жилкино, Военный городок и т. д.); 4) повышение общего уровня культуры населения.

Аналогов подобного использования городских и прилегающих территорий в мире достаточно. Самый близкий пример – это парки Китая, в частности курортного города Бэйдайдэ, на побережье Желтого моря: парк «Гнездо голубки», парк развлечений «Нандайхе», парк «Билота», Парк фонарей, парк «Ляфуншин», зоопарк, Парк флоры и фауны и другие. В парках организован прекрасный отдых для горожан и туристов, однако вход в них не бесплатный. За комфорт, чистоту, красоту и охрану необходимо заплатить от 20 до 160 юаней, детям скидки.

Очень продуктивно использует свои природные богатства Эстония. Национальный парк Соомаа в Эстонии был образован в 1993 году для защиты нетронутых болот, богатых на растительные виды заливных лугов, лесолугов и разноликих лесов. Разнообразная природа Соомаа, своеобразная культура висячих мостов и челноков-добленок, а также пять времен года сделали это место крайне популярным. Для туристов – учебные тропы, места для проведения пикников, смотровые башни, хижины для путешественников и др. Самыми популярными из них являются дюны Руунарайпе, Бобровая тропа, тропа Рийза раба, покос Мульги, комплекс Окса, Латышская смотровая башня, учебная тропа и лагерная площадка Мейекозе, тропа и смотровая башня Ингатси, висячие мосты, медвежий пост.

| Наименование строения | Другие названия | Год постройки | Год разрушения |
|---|--|-----------------------------------|---|
| Вознесенский монастырь | | 1673 – год закладки | |
| Соборный храм Вознесения господня | 1-й Деревянный | 1672 | 1679 – сгорел |
| | 2-й Деревянный | 1680 | 1760 – разобрали |
| Соборный храм Вознесения господня | 1-й Каменный | 1738–1767 | 1863 – разобрали |
| | 2-й Каменный | 1863–1873 | 1930 – снесли |
| Тихвинская церковь | Деревянная | 1692 | 1930 – снесли |
| Успенская церковь | Каменная | 1780–1783 | Существует |
| Смоленская церковь | Каменная | 1795–1809 | 1932 – снесли |
| Часовня над прахом старца Герасима | Двухъярусная каменная | 1802 | Не сохранилась |
| Часовня над могилой архимандрита Синесия | Каменная | | |
| | Восьмигранная | 1865 | Не сохранилась |
| Церковь Сретения господня | Над Святыми Воротами | 1816–1823 | 1878 – разобрали |
| Колокольня | Каменная | 1878–1881 | 1930 – разобрали |
| Ризница монастыря | Каменная | 1901 | Существует |
| Братский корпус | Монастырская церковно-приходская школа и ученическое общежитие | нач. XIX в. | Существует |
| Братский корпус | | 1898 | Существует |
| Старый настоятельный корпус | | 1835 | Существует |
| Баня | | | Существует |
| Ограда монастыря | | нач. XIX в. | Не сохранилась |
| Странноприимный дом и помещения для богомольцев | | 1903 | Существует |
| Надвратная звонница | | Новострой | Существует |
| Московский тракт | | 1749–1768 | Существует |
| Переправа через Ангару у Московских ворот | | 1860–1883 | Не сохранилась |
| Мост на острове Любви | Паромная переправа (плашкоут) | 1897–1898 | Ликвидация переправ |
| | Остров Комсомольский, Генеральский (1829), остров Любавы | Конец XIX века | Существует (?) |
| Увеселительный сад и строения для отдыха горожан на острове Любви | Построил арендатор переправ Либгардт | 1866 | 1869 – все унесло водой. Не существует |
| Бревенчатая башня для плашкоута | Построил арендатор переправ Шмотин | 1878 | Течение Ангары срывало канат. Не существует |
| Московские ворота | Пристань Московского перевоза | 1811–1813 (?) | 1928 – снесли |
| Поселок Жилкино | Деревня Жилкина Деревня Монастырская Село Подгорно-Жилкинское Поселок Иннокентьевский (1898) поселок им. Ленина (1920) | XVII век | Существует |
| Дача Кароля | Детский дом | | |
| Восточно-Сибирская железная дорога | Великий Сибирский железнодорожный путь | В Иркутске 1894 | Существует |
| Станция Иркутск-Сортировочный | Станция Иннокентьевская (1898) Поселок Ново-Иннокентьевский (1906) | 1898 | Существует |
| Гужевой мост через Иркут | Заиркутский, деревянный мост «для экипажной езды» | 1891 | Перестраивался несколько раз |
| Железнодорожный мост через Иркут | Деревянный Иркутский мост, приспособлен под гужевой транспорт (инженер А. Н. Пушечников) | 1898 | Не существует |
| Железнодорожный мост через Иркут | Металлический Иркутский мост, приспособлен под гужевой транспорт (инженер А. Н. Пушечников) | 1907 – реконструкция 1913–1914 | Простоял до 2002 года Существует |
| Военный городок Предместье Вознесенское (1907) | Шатровый госпиталь (1905), сгорел | 1906 | Поселок им. С. Кирова |
| | Поселок им. Зиновьева (1920) Поселок им. С. Кирова (1935) | 1907 | Существует |
| Релка | Улица вдоль Ангары | | Существует небольшой квартал |
| Школа № 29 | | 1917 | 1967 – переехала в новое здание, существует |
| Мясокомбинат | | 1930 (?) | Существует |
| Кинотеатр «Комсомолец» | | 1950-е | 1990-е – закрыт |
| Мост через Ангару | Жилкинский, переходит в улицу Трактовую | 1978 | Существует |

16. Струк Н. Организация помощи больным и раненым в Иркутске в период Русско-японской войны в 1904–1905 гг. // Земля Иркутская. – 2004. – № 2. – С. 38–44.
17. Схема историко-культурного зонирования территории исторического населенного места – города Иркутска : научно-исследовательская документация. Т. 2. Кн. 2. Архитектурно градостроительное зонирование. – Иркутск, 1999.
18. Хобта А. Мост через Иркут // Земля Иркутская. – 2006. – № 1(29).
19. Шинкарева А. Средняя школа № 29 // Шинкарева А. Дорога в будущее: путеводитель по школам Иркутска прошлого и настоящего, от века XVII к веку XXI. – Иркутск, 2002. – С. 143–44.
20. <http://automarket.ru/art/view/avtorynki-i-magaziny-ul-traktovaja>
21. <http://automarket.ru/art/view/avtorynki-i-magaziny-ul-traktovaja>
22. rezekenka.livejournal.com
23. www.tripadvisor.ru/Attraction_Review...nia.html
24. jesenija.livejournal.com/tag/

Улица в деревне Жилкино



Деревянный мост через р. Иркут 1898

