



^ Фото Г. В. Коробовой

«"АНГАРА" ПАРЫ ПОДНИМАЕТ!»

История ледокола в миниатюре

Славен тот город, где есть достижения инженерной мысли – сооружения, различная техника. Особое внимание всегда привлекают транспортные памятники – самолеты, паровозы, автомобили... Но корабли – это что-то необыкновенное, завораживающее и очень значимое. Невозможно представить, например, Санкт-Петербург без крейсера «Аврора» (рис. 1), Владивосток – без катера «Рыбацкая слава» и легендарной подводной лодки «С-56» (рис. 2, 3). В Волгограде вам обязательно покажут пароход «Гаситель», прославившийся в Сталинградской битве, в Красноярске – пароход «Святой Николай» (рис. 4), на котором отправился из Красноярска в Шушенское в 1897 году сосланный в Сибирь Ленин.

А Иркутск? Конечно же, это линейный ледокол «Ангара» – старейшее судно ледокольного типа в мире, сохранившееся до наших дней. Этот корабль свидетельствует о приорите-

те России, первой начавшей (1864 год) применять суда ледокольного типа для улучшения условий навигации. «Дело ледоколов зародилось у нас в России», – писал прославленный адмирал С. О. Макаров (рис. 5).

18 апреля 2007 года, в празднование Международного дня охраны памятников, на музее-ледоколе «Ангара» состоялась торжественная презентация художественного маркированного конверта и переводного специального почтового штемпеля, посвященных этому ледоколу (рис. 7). Событие проходило при стечении горожан, гостей города, историков, краеведов, журналистов и, конечно, филателистов.

История ледокола «Ангара» – это и история России в некоем «фокусе» интереснейших, судьбоносных событий.

В конце XIX столетия велось грандиозное строительство Транссибирской магистрали.

Приходилось преодолевать огромные трудности, требовавшие необычных решений. С исключительно сложными топографическими и геологическими условиями столкнулись строители при сооружении Кругобайкальского участка. Необходимо было пробить более 40 туннелей разной длины в твердых породах, установить большое количество мостов, галерей, различных укреплений. Поздний ввод в эксплуатацию Кругобайкальской железной дороги надолго задержал бы открытие сквозного движения по всей магистрали. Это никак не вписывалось в планы правительства. К тому же ухудшались отношения с восточным соседом – Японией, поэтому необходимо было как можно скорее связать Дальний Восток с центральной Россией надежной, стратегически важной транспортной артерией. Это обстоятельство и породило у тогдашнего министра путей сообщения князя М. И. Хилкова (рис. 8) мысль

Почтовые карточки, марки и конверты, памятные знаки – из коллекции автора



^ Рис. 1. Знак «Крейсер "Аврора"»

Рис. 3. Знак «Подводная лодка "С-56"»

Рис. 4. Знак «Пароход "Святитель Николай"»

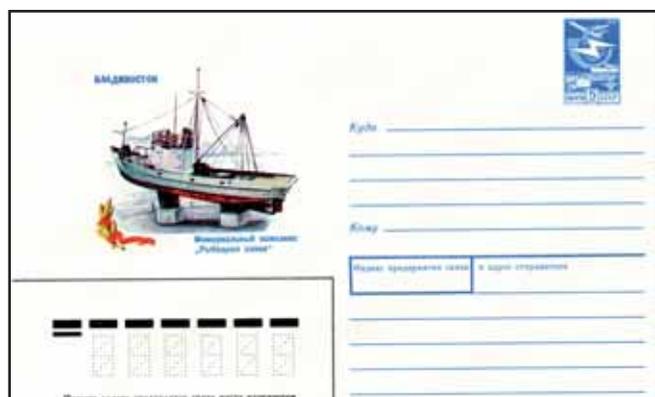
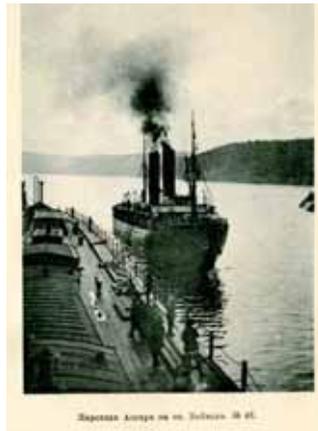


Рис. 2. Художественный маркированный конверт «Катер "Рыбацкая слава"»



Рис. 7. Художественный маркированный конверт, специальный почтовый и административный штемпель «Ледокол "Ангара"», 2007 г. Автор иркутский дизайнер, фотохудожник Галина Коробова



^ Рис. 6. Ледокол "Ангара". Почтовая карточка, изд. М. И. Дорогостайской, нач. XX в.

^ Рис. 20. Ледокол «Ангара». Почтовая карточка, издатель Д. П. Ефимова, 1906 г.

^ Рис. 21. Белочехи на охране КБЖД. Почтовая карточка, Чехословакия, 1918 г.

об организации железнодорожной паромной переправы через озеро Байкал, ставшей первой в Азии и третьей в мире. Здесь трудились паром-ледокол «Байкал» (до наших дней не сохранился) и ледокол «Ангара» (рис. 9).

Прототип «Ангары» (рис. 6) – ледокол «Ермак» (рис. 10) – детище адмирала Макарова. Заказ на постройку первого байкальского ледокола был размещен российским правительством в конце 1898 года в Англии на «Sir VG Armstrong» (г. Ньюкастл), стоимость контракта – 79 890 фунтов стерлингов.

Водоизмещение судна – 1 400 тонн, мощность машины – 1 250 лошадиных сил. Длина судна – 61 метр, ширина – 10,7, высота борта – 7,6, осадка кормой при полной загрузке достигала 4,7 метра. Обшивка корпуса была выполнена из специальной ковanej стали со стороны форштевня и ахтерштевня. В качестве топлива предполагалось использовать каменный черемховский уголь, его запаса в трюмах (на 230 тонн) хватало на 115 часов хода судна. Одна паровая машина тройного расширения вращала гребной винт диаметром 3,5 метра. Для пассажиров были оборудованы каюты 1-го и 2-го классов на 60 мест, помещение 3-го класса на 100 мест располагалось в кормовой части. Ледокол был доставлен в разобранном виде по морю в Ревель (Таллин), затем по железной дороге до Байкала. Сборка корабля велась русскими рабочими в селении Лиственничное (ныне поселок Листвянка), на специально построенном стапеле (рис. 11,12).

Спуск «Ангары» торжественно, с

молебном, состоялся 25 июля 1900 года. С 1 августа он начал совершать по два рейса в день между портами Байкал и Мысовая (рис. 13), а с 1903-го – от станции Байкал до порта Танхой (рис. 14), перевоза, в том числе, и почту, совместно с паромом-ледоколом «Байкал» (который был спущен на воду годом ранее). О каждом рейсе ледоколов капитаны отправляли телеграммы в управление железнодорожной переправы с указанием времени выхода, прибытия, количества грузов, вагонов и пассажиров.

Ледоколы «Вайгач» и «Таймыр» были следующими кораблями ледокольного флота России, построены в 1900 году, причем по аналогии с «Ангарой». Интересно, что первыми капитанами этих ледоколов были лейтенанты А. В. Колчак и Ф. А. Матисен (рис. 15).

Во время Русско-японской войны «Ангара» брала на борт до тысячи человек. Для размещения груза и багажа имелось два трюма емкостью 653 куб. метров для 250 тонн груза. Первым капитаном «Ангары» до 1906 года был Иоганн Фридрих Мазур.

К сожалению для филателистов, на борту байкальских ледоколов почтовых отметок не ставили, но почтовые ящики на кораблях присутствовали. Первый почтовый вагон был переправлен на ледоколе «Байкал» 24 апреля 1900 года. Для достоверного отнесения железнодорожных штемпелей к разряду паромных необходимо учитывать то, что навигация у ледоколов начиналась примерно во второй половине апреля и заканчивалась в середине января следующего

года. Таким образом, оттиски железнодорожных почтовых вагонов с отметкой станции Иркутск того времени (период 24.04.1900–15.01.1901, навигации 1901–1905 с 15 апреля по 15 января) можно отнести к паромным, например штемпели почтовых вагонов № 197 поезда Красноярск – Иркутск (рис. 16), № 241 поезда Иркутск – Чита (рис. 17) и № 242 поезда Чита – Иркутск.

Принято считать датой открытия Кругобайкальской железной дороги 12 сентября 1904 года, с этого дня по первому и единственному тогда пути было начато движение преимущественно военных поездов, вплоть до 9 октября 1915 года (до ввода в эксплуатацию второго пути).

Следовательно, железнодорожная переправа существовала до конца 1915 года, но с сентября 1905 по декабрь 1915 почта могла перевозиться и на кораблях по морю и по КБЖД (рис. 18). С января 1916 надобность в железнодорожной паромной переправе отпала, и она была закрыта.

В конце 1916 года ледокол «Ангара» совершил рейс на север Байкала до Нижнеангарска. Командовал судном Вячеслав Григорьевич Базилевский (рис. 19). Он прибыл на Байкал в 1914-м (сначала был агентом пристани Байкал) с Черного моря, где служил помощником капитана. Базилевский ходил на «Ангаре» до 1923 года, ему пришлось стать участником и свидетелем важнейших событий в истории ледокола: он вел ее в морские сражения и на высадку десантов, встречал на борту и красных, и белых.



^ Рис. 10. Марка «Ледокол "Ермак"»



^ Рис. 15. Марка «Ледоколы "Вайгач" и "Таймыр"»



La Guerre Russo-Japonaise. — Le prince Khalkoff sur le lac Baikal examinant les travaux du chemin de fer.



Баика Завьялова. — Les vues au-delà du Baikal, N° 2.
 Ст. Байкал в степи, на approaches Байкал в Ангаре. — La station Baikal et le port des blocs-glaces.

Адмирал А. В. Колчак, генерал В. О. Каппель, атаман Г. М. Семенов, комиссары М. А. Трилиссер и И. Шевцов – все они побывали на ледоколе. Капитану Базилевскому поэт И. И. Молчанов-Сибирский посвятил строки поэмы «Тридцать один»: **По дороге скрип, шум. Капитан, арестованных в трюм! Капитану приказ – разводите пары. Колет волны сталь «Ангары»...**

В 1918 году первый байкальский ледокольный корабль национализировали и провели его модернизацию, вооружив двумя трехдюймовыми пушками и четырьмя пулеметами (рис. 20). Фронт стремительно приближался к Иркутску. В Лиственничное прибыл член Центросибирского штаба Прибайкальского фронта М. А. Трилиссер. По его указанию стали готовить флот к предстоящим боевым действиям. После начала восстания чехословацкого корпуса (рис. 21) и белогвардейцев в середине июня 1918 года, была создана Байкальская военная флотилия, и «Ангара» стала флагманским кораблем. 8 августа 1918 у станции Танхой произошла первая в мире артиллерийская дуэль корабля с бронепоездом противника (белочехов). Бронепоезд с существенными повреждениями отступил. Чехи этот бронепоезд увечковечили на марке (рис. 22). В «перерывах» между боями ледокол осуществлял мирные рейсы. В Иркутском областном архиве сохранилось «Расписание почтово-пассажирских рейсов по Байкальскому озеру парохода «Ангара» на навигацию 1919 года». Ледокол должен был отходить от

порта Байкал раз в две недели по вторникам утром и следовать до Нижнеангарска с заходом в Голоустное, бухты Песчаная, Крестовая, в Малое море, Горячинск, Курбулик, посещать остров Ушканий, Котельниковский маяк, Горемыку.

В апреле 1920 была создана Дальневосточная республика, и по озеру Байкал прошла государственная граница между РСФСР и ДВР. В результате организовали отдельную Сибирскую военную флотилию на Байкале (переименованную затем в Байкальскую озерную). «Ангара» превращается в канонерскую лодку и становится лидером флотилии, оборудуется радиостанцией. 30 мая флотилию расформировали, и с этого времени «Ангара» в качестве ледокольного судна совершала рейсы по Байкалу, перевоза грузы и пассажиры, буксируя баржи и лес.

В мае 1932 года обновленный ледокол «Ангара» открыл навигацию на Байкале, выйдя в море под командованием Михаила Петровича Русанова, человека интересной и трагической судьбы. Он прибыл на Байкал, вернее, был сослан, с Черного моря. Вся жизнь его была связана с флотом: еще будучи мальчишкой, он ходил матросом под парусами иностранных судов, обойдя три океана. После Гражданской войны Русанов занимал капитанские должности на Балтике и Черном море. В 1928 году Михаил Петрович принял командование пассажирским пароходом «Ильич», совершал на нем рейсы по Черному и Средиземному морям. В 1929-м в Одессе на борт того парохода в качестве пассажира поднялся Л.

Д. Троцкий, высланный из страны. Не предполагал тогда капитан Русанов, что тот рейс круто изменит его жизнь: в 1930 году он был арестован, его обвинили в «пристрастном отношении к необычному пассажиру». Заключение удалось избежать, но на прежнее место службы Михаил Петрович не вернулся, его на «всякий случай» откомандировали на Байкал. С 1942 года капитаном становится Г. В. Лазо, с этого времени на «Ангаре» появились женщины-матросы, одна из них – Евдокия Гончарова – впоследствии даже стала штурманом. 26 июля 1960 газета Восточно-Сибирского речного пароходства «Ударная вахта» торжественно объявила: «25 июля в 2 часа дня ледокол «Ангара» покинул порт Байкал. После капитального ремонта он получил первый рейсовый план-приказ. «Ангара» взяла курс на Усть-Баргузин. Во вторник утром мощный байкальский пароход взял на буксир первый плот, состоящий из 15

^ Рис. 8. Министр путей сообщения князь М. И. Хилков на пирсе порта Байкал. Почтовая карточка, Франция, 1905 г. Публикуется впервые

^ Рис. 9. Ледоколы «Байкал» и «Ангара» в порту Байкал. Почтовая карточка, фото А. К. Кузнецова, 1904 г.

в Рис. 26. Знак «Ледокол "Ангара"», 2000 г.





^ Рис. 14. Станция Танхой. Почтовая карточка, издатель С. Суворин, 1915 г.

^ Рис. 11. Селение Лиственничное, здесь осуществлялась сборка ледокола. Почтовая карточка, изд. М. И. Дорогостайской, 1903 г.

«сигар» древесины...» В последнюю навигацию 1962 года «Ангара» повел капитан Николай Федорович Зубков. Отработав ее, «Ангара» стала на отстой и использовалась как плавучий склад у порта Байкал.

В мае 1987 года Иркутский облисполком принял решение «О мерах по дальнейшему улучшению охраны, реставрации и использованию памятников истории и культуры в свете решений XXVII съезда КПСС». В принятом документе был пункт: «Иркутскому горисполкому в срок до 01.11.1987 года совместно с Восточно-Сибирским речным пароходством рассмотреть возможность реставрации и использования ледокола "Ангара"». Областное отделение ВООПИК за счет добровольных взносов от граждан и трудовых коллективов обеспечило финансирование и организовало ремонтно-восстанови-

тельные работы на легендарном пароходе-ледоколе. Это достойная история о том, как общественная организация восстановила уникальный корабль в непростое для страны время.

5 ноября 1990 отреставрированная «Ангара» заняла свое место у специально сооруженного для нее пирса на берегу Иркутского водохранилища, вписавшись в архитектурный ландшафт микрорайона Солнечный, в районе верхнего бьефа (рис. 23). На ледоколе все тем же Иркутским областным отделением ВООПИК создан культурно-экологический центр, здесь развернуты музейные экспозиции, в уютной кают-компании проводятся творческие встречи, беседы, презентации, конференции, различные, в том числе филателистические, выставки, концерты.

И сегодня интерес к музею-ледо-

колу проявляют коллекционеры разных направлений, разных стран. В 2008 году, к 110-летию закладки корабля, на английской судовой верфи в Ньюкастле, Международным клубом «Фалеристика» при содействии и финансовой поддержке участников форума Международного клуба коллекционеров и любителей истории «Фалеристика», ограниченным тиражом изготовлен знак «Ледокол "Ангара"» (рис. 24). Знак выполнен из медного сплава с применением холодных эмалей, представляет собой прорисованный силуэт ледокола на фоне спасательного круга, на котором размещен текст, озеро Байкал; в верхней части вписана эмблема Министерства путей сообщения России «топор и якорь» (введенного царским указом от 28.09.1870). Внутри круга – «1898» – год закладки корабля. Знак изготовлен фирмой



Рис. 12. Почтовая карточка, прошедшая почту из Лиственничного (29.12.1912) в Иркутск (30.12.1912)



Рис. 13. Почтовая карточка, прошедшая почту из Троицкосавска (12.04.1905) в Мысовск (19.04.1905), коменданту станции



Рис. 5. Марка «Адмирал С. О. Макаров»



Рис. 22. Марка чехословацкой армии в Сибири «Бронепоезд чехословацкого корпуса»



Рис. 16. Штемпель почтового вагона № 197 (Красноярск – Иркутск, 19.08.1913)



Рис. 17. Штемпель почтового вагона № 242 (Чита – Иркутск, 17.12.1913)



«TICK Werbeagentur» в Пфорцхайме (Германия), что примечательно – это город-побратим Иркутска. Этот уже четвертый по счету знак, посвященный памятнику-ледоколу. Предыдущие были выпущены на иркутских заводах и приурочены к 90-летию, 100-летию и 105-летию спуска корабля в воды Байкала (рис. 25, 26, 27).

P.S. Как-то недавно услышал восклицание бывалого моряка: «Смотрите, "Ангара" пары поднимает!» Теплеет на душе от таких слов, ибо так говорят о живом судне. Интерес к музею-ледоколу с каждым годом растет. Жизнь, история легендарного корабля продолжается, события последних лет тому подтверждение.

Сергей Коробов

Литература

Весь Иркутск. – Иркутск, 1909.
 Восточное обозрение. – 1896–1903. ГАИО. Ф. 268. Оп. 1. Д. 3, 46, 58, 63, 69, 70, 78, 88, 110, 140, 165, 166, 176, 312.
 Michel : каталог почтовых марок. Т. Западная Европа. – 1997.
 Michel : каталог почтовых марок. Т. Восточная Европа. – 1997.
 Каталог почтовых марок СССР. 1918–1980 гг. – М. : Минсвязи СССР, 1984.
 Коробов С. А. (в соавторстве). История почты Иркутской губернии. – Иркутск, 2003.
 Лапкин А. А. Художественные маркированные конверты. Ч. I–III. – Зеленоград, 2003–2006.
 Петров М. К. Наша страна – родина ледокола // Летопись Севера. – 1949. – № 1.
 Сайт иркутских коллекционеров: <http://stamps.lgg.ru>
 Ударная вахта. – 1960. – 26 июля.
 Филателия. – 2007. – № 10. – С. 18–21.
 Форум Международного клуба коллекционеров и любителей истории «Фалеристика»: <http://forum.faleristika.info>

Веретянкин В. В. История ледокола "Ангара". – Иркутск: Упрполиграфиздат, 1991.
 Третьяков В. Г. и др. Байкальская железнодорожная переправа. – Иркутск : Изд-во ИГУ, 2000.
 Хобта А. В. : Михаил Иванович Хилков в Иркутске и на Байкале: к 100-летию сдачи в постоянную эксплуатацию Кругобайкальской железной дороги. – Иркутск, 2005.

- > Рис. 23. Ледокол «Ангара» в Иркутске. Эскиз художественного маркированного конверта, автор Галина Коробова
- > Рис. 25. Знак «Ледокол "Ангара"», 1990 г.
- > Рис. 27. Знак «Ледокол "Ангара"», 2005 г.
- Рис. 24. Знак «Ледокол "Ангара"», 2008 г. Авторы Сергей и Галина Коробовы
- > Рис. 28. Знак «Ледокол-паром "Байкал"», 2009 г.
- > Рис. 29. Знак «Ледокол "Ермак"», 2009 г.



Рис. 18. Почтовая карточка, прошедшая почту из Верхнеудинска (14.04.1905) в Казань (25.04.1905)



Рис. 19. Почтовая карточка, адресованная капитану В. Г. Базилевскому на станцию Байкал из Ливавы (с фронта – об этом свидетельствует немой штемпель)