

Б.Н. АНТИПЕНКО

**ЛЕНИНСКИЙ РАЙОН
ОТ
ОКТЯБРЬСКОГО МОСТА ДО ЗАТОНА**



2015

85-летию района посвящается

Ленинский район от Октябрьского моста до Затона

Мегаполис с названием Новосибирск раскинулся по берегам великой сибирской реки Обь. В представленном материале рассказано о части Ленинского района Новосибирска.

Ленинский район находится в левобережной части города. Первые упоминания о населенных пунктах в левобережье относятся к XVIII веку. Это деревни – Большое Кривошеково, Бугры, Вертково, Ерестная, Малое Кривошеково, Перово. Однако, несмотря на почтенный возраст населенных пунктов левобережья, административный центр строительства железнодорожного моста разместился на правом берегу. На правом берегу вырос поселок Александровский, переименованный после смерти царя Александра III в Ново-Николаевский. Быстрорастущий поселок вобрал в себя Кривошековский выселок или Новую деревню, основанный за несколько лет до строительства железнодорожного моста.

В 1904 году поселок Ново-Николаевский получил статус безуездного города Томской губернии. После революции и гражданской войны Ново-Николаевск становится центром огромного Сибирского края. На I-м Съезде трудящихся Сибири в декабре 1925 года город Ново-Николаевск был переименован в Новосибирск.

Постановлением Президиума ВЦИК от 20.10.1930 был образован Заобский район. В городскую черту включены населенные пункты: Большое Кривошеково, село Бугры, деревни: Вертково, Ерестная, Перово, Малое Кривошеково, Усть-Иня, сельскохозяйственная опытная станция и внеусадебные земли селений Каменское и сельхозкомунны имени Сырцова. Центром района стало Большое Кривошеково. Район занимал площадь 143 кв. км. Население составляло 45 тысяч человек. С этого времени левобережье и правобережье, слившись в единый город, развиваются по одному закону, раздвигая границы во все стороны.

02.12.1934 Постановлением Президиума Новосибирского городского Совета Заобский район переименован в Кировский. За предвоенные и послевоенные годы Кировский район достиг размеров областного центра средней величины. По этой причине Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 9 декабря 1970 года Кировский район был разделен на два района: Кировский и Ленинский. Площадь территории Ленинского района 72,5 кв. км (7247,92 га). Несмотря на включение в состав Новосибирска территорий левобережья, проходящий по реке Обь часовой пояс сохранился. Новосибирск жил по двум часовым поясам. В правобережье разница с Московским временем была 4 часа, а в левобережье – 3 часа. Только в первой половине 50-х годов прошлого века в Новосибирске ввели единое время с разницей от московского в 4 часа. С 1957 года единое время установили по всей Новосибирской области,

отличающееся от московского на 4 часа. Смещение часового пояса к западу (разница от московского 3 часа) было проведено в конце прошлого века.

Ленинский район расположен в северо-западном секторе городской территории и широким фронтом выходит к реке Обь. Береговая линия Ленинского района более 8 км. Район граничит по суше с Кировским районом города и Новосибирским сельским районом. Граница с Заельцовским, Железнодорожным, Центральным и Октябрьским районами проходит по воде.

Краткая характеристика прибрежной части Ленинского района.

От Октябрьского (Коммунального) моста раскинулся городской пляж. В пойме за пляжем находится котлован, заполненный водой. Котлован образовался при строительстве Коммунального (Октябрьского) моста. Отсюда земснаряд гнал песчаную пульпу на будущую дамбу строящегося моста. Зная размеры дамбы, можно представить, сколько песка было вынута из котлована. До строительства железнодорожного моста через реку Обь в пойме левого берега по обе стороны нынешней дамбы железнодорожного моста находилось село Большое Кривошеково

Севернее железнодорожного моста (ближе к нынешнему Димитровскому мосту) расположены жилые кварталы преимущественно частного домовладения и Лесоперевалка, где разгружали баржи с лесом и мазутом.

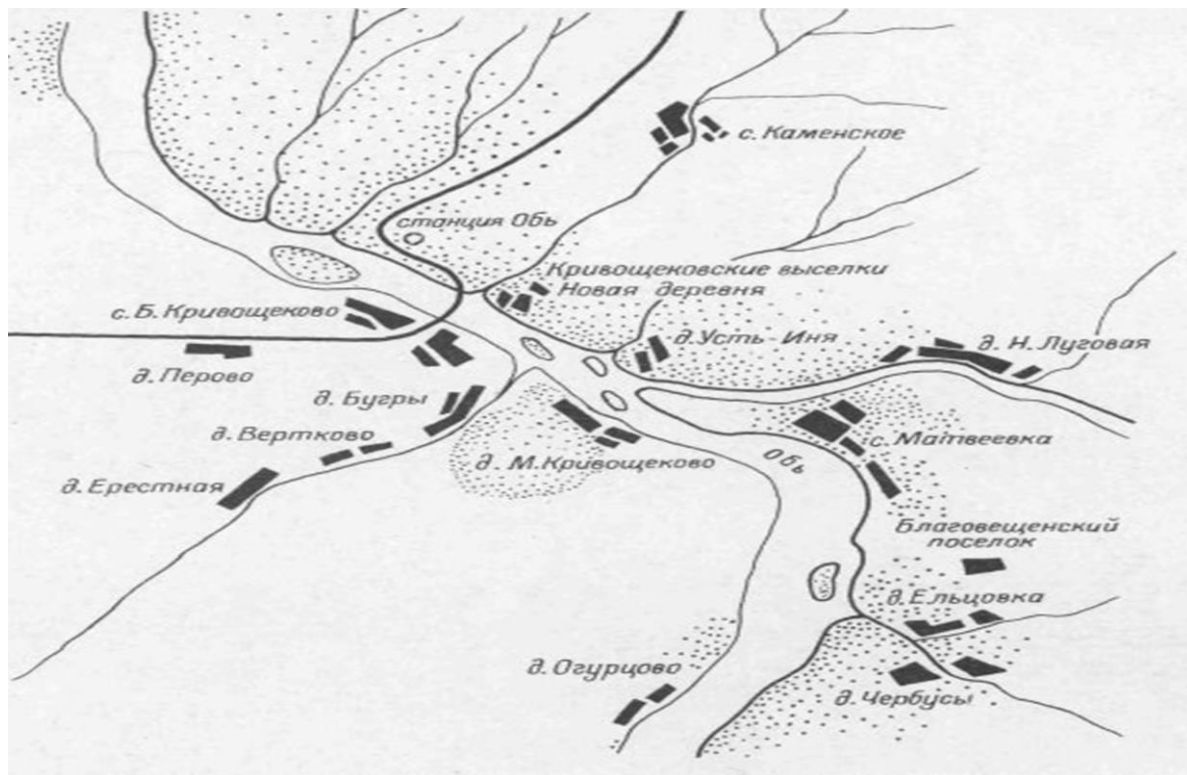
Северную часть береговой линии, ниже Димитровского моста, занимает затон, Ремонтная база Западно-Сибирского Речного пароходства и жилой поселок.

До постройки железнодорожного моста на Транссибирской магистрали в створе села Большое Кривошеково действовала паромная переправа. Если левый берег был заселен и обжит, то правый берег Оби в месте впадения в неё реки Каменка был заселен слабо. Возможно, в последней четверти XIX века на правом берегу реки Обь возник Кривошековский выселок или Новая деревня. К Востоку от правого берега Оби начинались Кабинетные земли, где всякая деятельность осуществлялась только с разрешения Кабинета Его Императорского Величества. По-видимому, новое поселение не имело разрешения и соответственно статуса. Последнее дало царю Александру III повод назвать самовольно возникшие на правом берегу поселки «нахаловками».

Существуют различные версии появления поселения Кривошекова. В конце XVII века старообрядцы основали на берегах Оби несколько поселений. В 1713 году старообрядцы помогли казакам Томской крепости поставить на протоке Оби Чаусский острог, который должен был защищать от набегов кочевников-джунгар хлебоборный район Верхнего Приобья. Новый хлебоборный район должен был обеспечивать служилых людей хлебом. В зону ответственности Чаусского острога входила деревня на берегу Оби, поставленная по заданию воеводы казаком Федором Криницыным, по прозвищу Кривошек.

Прозвище Федор Кривошек получил, по-видимому, от названия поселения – Кривошеково, а не наоборот. Крутые берега рек Сибири называли щеками. Крутой левый берег на траверсе впадения реки Каменка резко поворачивал к

западу. Отсюда – кривая щека. Севернее Горского плато простирается заболоченный низкий левый берег.



Поселения на берегах Оби, существовавшие до начала строительства железнодорожного моста



Большое Кривошеково. Никольская церковь. К.П. Зайцев



Большое Кривощеково. У переправы. К.П. Зайцев

В Музее истории архитектуры Сибири им. С.Н. Баландина (НГАХА) хранятся материалы кандидата архитектуры, члена Всероссийского Общества охраны памятников истории и культуры, независимого историка - Зайцева Кузьмы Петровича.

Из статьи К.П. Зайцева «История Большого Кривощекова».

Село Кривощеково, расположенное на берегу Оби, представляло более всего дозорное и охранное поселение на большом водном пути от Чаусского острога до Бердска при сопровождении грузов Томск-Барнаул. Крестьяне Кривощековой с основания поселения занимались постройкой и ремонтом дощаников и лодок, сопровождением речных судов «обществом по разверстке», перевозили вверх и вниз по Оби зерно, жженый древесный уголь, разный провиант и ремесленные изделия бытового назначения в крестьянском хозяйстве. В период навигаций по Оби и притокам «ходили на веслах и под парусами». Зимой «исправляли извоз и ямщину» на Барнаульском гужевом тракте. В Кривощековой занимались плотницким, кузнечным и веревочным делом, готовили снасти для речного флота, ковали разные бытовые и хозяйственные принадлежности, в том числе «впрок».

Основными типами жилища были клетские избы в четыре стены, пятистенки и в две клетки на связи. Жилые дома имели холодный прируб-сени или высокий низ, называемый подклетью, которая устраивалась из-за подтопления «близкой водой». Изба с подклетью обеспечивала бытовые нужды семьи при устройстве ремесленных помещений, хранилища припасов, содержания птицы и выхаживания нарождавшихся домашних животных. Переселение села Кривощекова произошло по причине строительства Транссибирской железной дороги, при котором участок берега оказался в полосе отчуждения железной дороги и размещения вспомогательных сооружений при возведении железнодорожного мостового перехода через реку Обь».

В статье К.П. Зайцева «Город начат Закаменской стороной» приведен план выселка Кривощековской и Закаменской части Кривощековской волости. На плане показаны поселения на левом и правом берегах, а также переправы через реку Обь.

О поселке, существовавшем на правом берегу до начала строительства железнодорожного моста, упоминает Н.Г. Гарин – Михайловский. В Дневнике «Карандашом с натуры» он пишет: «Я с удовольствием смотрю, что как разросся на той стороне бывший в 1891 году поселок, называвшийся Новой деревней. Теперь это уже целый городок». 17 июля 1898г., станция Кривошеково.

Несколько слов о первенце Новосибирских мостов. Железнодорожный мост через реку Обь является первым мостом, построенным в Ново-Николаевске. Он был также одним из первых крупных инженерных сооружений Транссиба. Автором моста является проф. Н.А. Белелюбский, крупный ученый в области проектирования мостов, строительной механики, строительных материалов, а его соавтором - инженер Н.Б. Богуславский. Для моста были применены пролетные строения консольно-балочной системы. Руслевая часть моста перекрыта семью пролетами общей длиной 794,77 м. Опоры моста из бутовой кладки в гранитной облицовке.

Руководил работами по сооружению моста Г.М. Будагов. 24 июля 1894 года состоялась торжественная закладка первой опоры. Опоры были построены за два года два месяца и четыре дня. Сварочное железо для пролетных строений было выплавлено на Урале, на Воткинском заводе, а элементы этих строений изготовлены в специально созданных мастерских на берегу Оби вблизи строящегося моста и в мастерских под Уфой. Сборка и клепка производились в пролете на сплошных деревянных подмостях.

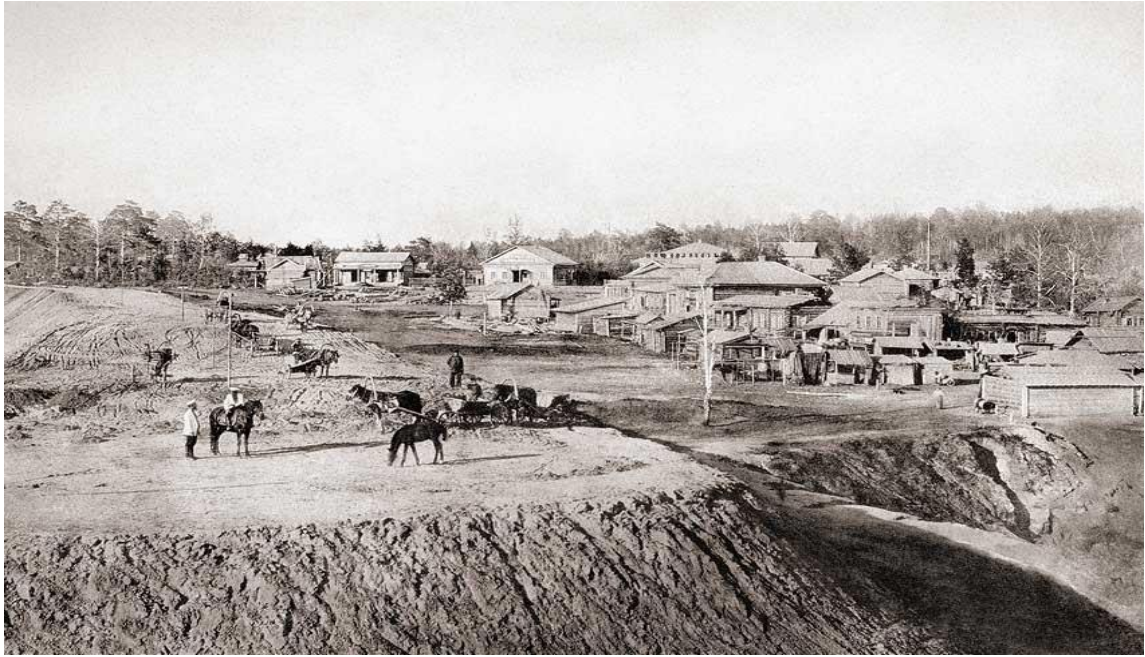
В связи с назначением Г.М. Будагова помощником начальника строительства Средне-Сибирской дороги заканчивал монтаж пролетных строений инженер Н.М. Тихомиров.

К 28 марта 1897 года все строительные работы были выполнены. Комиссией под председательством Н.А. Белелюбского мост был испытан. 31 марта 1897 года движение по мосту было открыто.

Фермы однопутного железнодорожного моста прослужили почти 100 лет. В последнем десятилетии прошлого века была произведена реконструкция моста. Первоначальные опоры были расширены за счет ледорезов и надстроены. На них были смонтированы новые пролетные строения. Некоторое время первенец мостостроения функционировал как двухпутный. Позднее старые пролетные строения были сняты. Одна из ферм первого железнодорожного моста установлена в парке «Городское начало» на набережной Оби, как памятник.

В конце XIX века насыпь железной дороги прошла по территории села Большое Кривошеково. Строительство железнодорожного моста уничтожило старинное село.

В 2012 году краеведы нашли поблизости от насыпи железной дороги предполагаемые развалины фундамента старинной Никольской церкви.



Строительство железной дороги. Отсыпка насыпи.

В 2013 году на месте предполагаемого фундамента Никольской церкви установили Памятный крест. На кресте надпись: «Памятный крест установлен на фундаменте Никольской церкви села Большое Кривощеково в память о жителях основавших его. Село Большое Кривощеково основано примерно в 1710 году. Первая церковь построена в 1881 году и перенесена в село Бугры в 1893 году в связи со строительством железнодорожного моста». Возможно, забор песка для строительства дамбы Октябрьского (Коммунального) моста из пойменной части левобережья окончательно уничтожил следы села Большое Кривощеково.



Предполагаемые развалины Никольской церкви. 2012г.



Памятный крест на развалинах Никольской церкви. 01.06.2013

В настоящее время прорабатывается проект 4-го автодорожного моста. Предполагается построить мост чуть выше железнодорожного моста с выходом на него от Южной площади через парк «Городское начало» – на правом берегу и через пойму, по ископаемым останкам села Большое Кривошеково – на левом.



Пляж на правом берегу.

На левом берегу от Октябрьского (Коммунального) моста начинается городской пляж. Зеленая зона отделяет городской пляж от котлована. Когда-то пустынная территория после постройки Октябрьского (Коммунального) моста простиралась от кромки воды до подножия Горского плато. Первоначально пляж на левом берегу располагался на котловане, т.к.

городской пляж еще сохранялся на прежнем месте (на месте нынешней набережной правого берега). Желтый песок на городском пляже ничуть не хуже песка в окрестностях Варны.

До постройки Октябрьского (Коммунального) моста транспортная связь между левым и правым берегом была слабой.

В предвоенные годы был разработан проект автотранспортного моста через Обь. Однако строительство этого моста было осуществлено после Великой Отечественной войны.

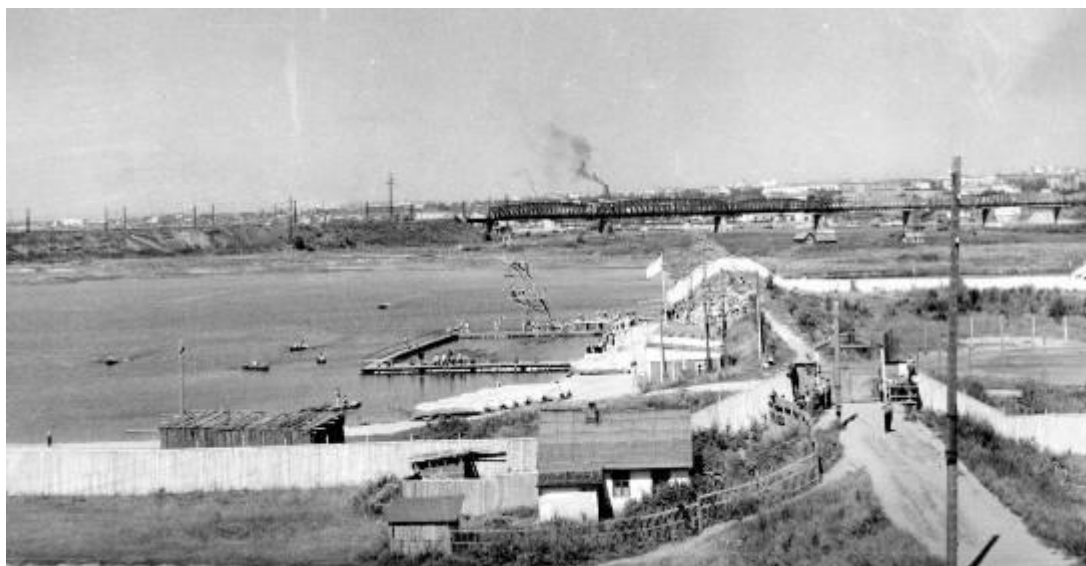
К строительству моста приступили в 1952 году. Мост представлял комбинированную балочно-арочную систему с пролетами, равными 128 м. В октябре 1955 мост был введен в эксплуатацию.



Городской пляж. К сезону готов. 12.05. 2009г.



Городской пляж.



Городской пляж на котловане.

На старой фотографии видна дамба. По словам старожилков дамба существовала ещё до строительства Коммунального моста. Дугообразная дамба длиной около 2 км начиналась от насыпи железнодорожного моста, проходила в южном направлении и заканчивалась у подножия горского откоса. В настоящее время в этом месте есть небольшое озеро. Озеро образовалось на месте карьера, откуда, возможно, брали гранит для облицовки устоев моста. Можно предположить, что дамба это – насыпь узкоколейной дороги для доставки бутового камня. Карьер работал и после постройки железнодорожного моста.

Постепенно котлован карьера наполнился водой. Образовавшееся озеро иногда использовали для показательных выступлений военных. Мне запомнилось одно выступление. В середине 60-х годов прошлого века. В конце лета или в начале осени на Горском откосе провели «День призывника». Военское подразделение демонстрировало атаку со стрельбой холостыми патронами. Поддерживал наступление пехоты плавающий танк ПТ-76. Танк с ходу плюхнулся в воду. Всплыл и, рассекая воду, двинулся к противоположному берегу. При движении по воде из танка велась стрельба из пулемета и было произведено несколько холостых выстрелов из пушки.

Мне известны несколько затопленных котлованов, оставшихся от каменных карьеров. Упомянутый выше карьер в пойме левого берега на территории Кировского района. Карьер на берегу реки Тула у подножия бывшего Издательства «Советская Сибирь», ныне Новосибирский издательский дом ООО, типография. Третий карьер в пойме реки Каменка на стыке трёх районов: Центрального, Дзержинского и Октябрьского. Искусственные водоемы, практически, находятся в заброшенном состоянии. Водоем на Тульской некоторое время использовался зимой для соревнований по ледяному спидвею. В последнее время на водоем перенесли соревнования судомоделисты, а на южном берегу появился «дикий пляж». В карьер на стыке районов автомобилисты сбрасывают хлам.



Котлован в пойме левого берега. 04.06.2013г. 028

На котловане проводятся соревнования по судомодельному спорту.



Склон Горского плато. Место каскада жилого массива «Горский».

Неприглядные в прошлом склоны Горского плато в последние годы меняются, что называется, на глазах. На склонах Горского плато развернулось каскадное строительство жилого массива. Один из жилых комплексов называется «Радужный каскад».



Микрорайон «Горский». 27.06. 2012г. 037



Микрорайон «Горский». 12.05. 2009г. 022



Микрорайон «Горский». 20.05. 2012г. 009

Посмотрим на левый берег Оби севернее насыпи железнодорожного моста. Ровная местность. Озера и протоки. Кривые улицы с малоэтажной застройкой. На заднем плане корпуса и трубы ТЭЦ-2. Ближе к Димитровскому мосту возводится жилой комплекс «Ясный берег».



Севернее насыпи железной дороги. 24.09.2014г. 3675



Севернее насыпи железной дороги. 24.09.2014г. 3665



Вид на левый берег. ТЭЦ -2. 20.05. 2012г. 018



Жилой комплекс «Ясный берег». 14.05.2015г. 5288

Отрезок левого берега по обе стороны насыпи Димитровского моста десятилетиями известен, как Лесоперевалка. Название Лесоперевалка сохраняется до настоящего времени. Свое название территория получила от размещенного здесь Лесокомбината.

Лесокомбинат, ОАО, лесоперевалочный комбинат, лесоперевалочный и деревообрабатывающий комбинат. Предприятие создано в 1932. Оно находилось в ведении Министерства лесной и деревообрабатывающей промышленности РСФСР и выпускало пиломатериалы, тару, комплекты садовых домиков, поставляло круглые лесоматериалы. До 1980 50% от общего объема производства составляли выгрузка, погрузка и разделка древесины. В летнее время здесь же разгружали баржи с мазутом, а для разогрева мазута использовали паровой котел паровоза, который своим ходом подгоняли к берегу.

О разгрузке барж с мазутом в 60-х годах я знаю не понаслышке. После выхода на пенсию мой дедушка Иванов Ф.Г. машинист паровоза состоял на партийном учете в ближайшем территориально учреждении – Речное пароходство. На одном партийном собрании обсуждался вопрос о разгрузке барж с мазутом, т.к. постоянно возникали проблемы. Мазут частенько «застывал», что затрудняло перекачку. Дедушка предложил для разогрева мазута использовать паровоз, точнее паровозный котел.

Через несколько дней дедушке сказали, что с арендой паровоза проблем нет. Только где взять специалистов для обслуживания паровоза? К тому времени численность паровозников резко сократилась. Дедушка обещал быстро решить вопрос с раритетными специалистами. Через несколько дней бригада в составе машинистов Иванова Ф.Г., лауреата Сталинской премии Петрова

В.Г. и Кулебабина была сформирована. Прошу меня извинить, но имя и отчество Кулебабина не помню. Возможно, фамилия звучала несколько иначе. Зато хорошо помню, что он жил на левом берегу Каменки рядом с мостом на Бийском спуске.

Бывая с дедушкой на поставленном в тупик паровозе, видел, с какой ответственностью относилась к своим обязанностям Старая Гвардия.



Лесоперевалка. Ул. Чулымская 1-я. 29.06.2064г. 6158



Лесоперевалка. Ул. Чулымская 1-я. 29.06.2064г. 6159

По ул. Чулымская 1-я и рядом с территорией строительства ЖК «Ясный берег» видны фрагменты железной дороги. Это – остатки железной дороги, которая выходила к берегу Оби поблизости от пристани «Лесоперевалка».

Следует сказать, что в послевоенное время паровозы нередко использовали для обогрева зданий и заводских корпусов в зимнее время. Например, для отопления клуба «Транспортник». Ветераны Новосибирского завода химконцентратов вспоминали, что для обогрева, доставшихся в наследство корпусов недостроенного автомобильного завода, также использовали паровоз.

Левый берег в районе Лесоперевалки низкий и частенько подвержен затоплению. К середине мая 2015 года вода затопила широкую прибрежную зону. Высокий уровень воды в реке Обь оставил скромный запас для нормального существования жителей.

Южнее Димитровского моста в жилой зоне Лесоперевалки с индивидуальной застройкой проходят несколько Чулымских и Шоссейных улиц, а также улицы Попова, Самотечная и множество переулков.



Лесоперевалка. Жилая зона. 21.08.2014г. 035



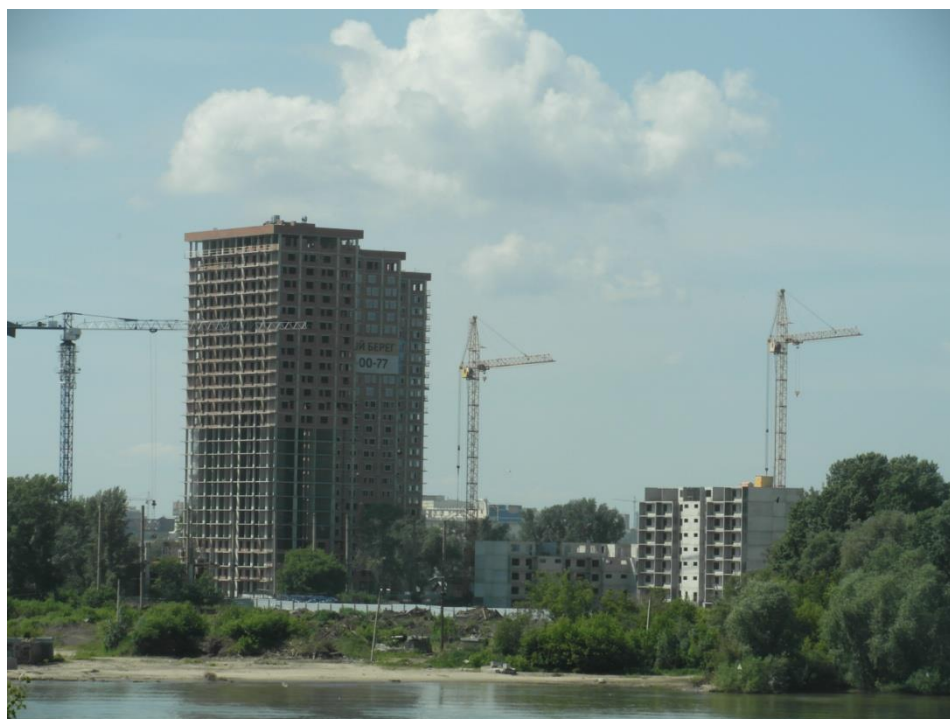
Левый берег. 13. 05. 2015г. 5252



Левый берег. 13. 05. 2015г. 5254



Лесоперевалка. Ул. Шоссейная 2-я. 21.08.2014г. 030



ЖК «Ясный берег». Вид с правого берега. 18.06.2015г. 5945

После постройки Димитровского моста жители Лесоперевалки и Затона стали ближе к центру города. Буквально потребуется не более 15-20 минут, чтобы доехать до вокзала Новосибирск-Главный или до площади Ленина. Димитровский мост связывает городскую магистраль - проспект Димитрова с левобережной частью Новосибирска. Димитровский мост является главным сооружением комплекса мостового перехода, протяженностью 4,5 км. Кроме моста в комплекс входят: левобережная насыпь подхода длиной 1,7 км, 6

путепроводов, 3 транспортные развязки, 3 подземных пешеходных перехода и надземный пешеходный переход в районе остановки городского транспорта «Лесоперевалка».



Димитровский мост. 18.06.2015г. 5948

Подготовительные работы по строительству моста начаты весной 1970 года, а к строительству приступили в 1971 году.

Димитровский мост через реку Обь имеет ширину 30 м; 6 полос автодвижения и два тротуара. Длина моста 701 м.

Движение транспорта по Димитровскому мосту открыто 4 ноября 1978 года.

Движение по всему комплексу мостового перехода было открыто в 1982 году.



Димитровский мост. 07.06.2015г. 5749

Пройдем под пролетом Димитровского моста в северном направлении. В 100 метрах от моста на берегу Оби возводится комплекс «Аквапарка».



Строительство «Аквапарка». 02.05.2015г. 5042



Жилые кварталы. 02.05.2015г. 5034

Ул. Моторная, проходящая севернее дамбы Димитровского моста мимо жилых кварталов, находится в удручающем состоянии. Движение автотранспорта по ней интенсивное. Выбоин, пыли и гари предостаточно, но дурманящий запах цветущей в палисадниках сирени заглушает все другие запахи.



Ул. Яринская. 06.06.2015г. 5660



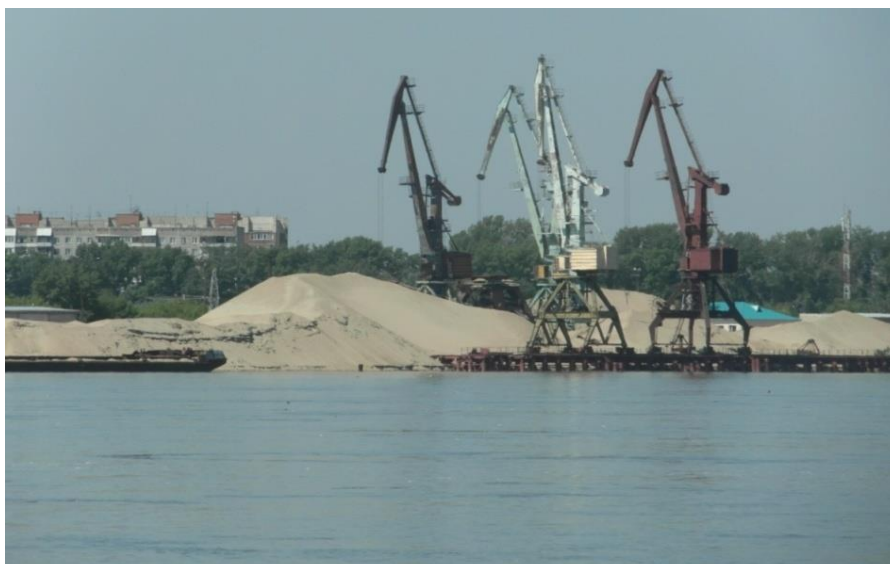
Левый берег. Ниже «Аквапарка». 06.06.2015г. 5675



Левый берег. Ниже «Аквапарка». 07.06.2015г. 5745



Левый берег. Ниже «Аквапарка». 06.06.2015г. 5674



Левый берег. Ниже «Аквапарка». 07.06.2015г. 5746

Севернее насыпи Димитровского моста застройка левобережья преимущественно малоэтажная. На полуострове Яренский проходят улицы: Яринская (обратите внимание, что остров назывался Яренский, а название улицы – Яринская), Моторная, Болотная, Таёжная, Дальняя, Ракитная 1-я и 2-я. На мысу между протоками петляют улицы Шоссейные 1-я, 2-я и 3-я. Жилые кварталы на улицах Шоссейных застроены индивидуальными домами. Севернее к насыпи Димитровского моста на траверсе остановки общественного транспорта «Лесоперевалка» выходит Яренская «протока». В тупиковой части «протоки» находится отстой маломерного флота и его зимовка.



Отстой маломерного флота. 06.06. 2015г. 5688



Зимовка маломерного флота. 08.11. 2009г. 013

Дугообразная Яренская протока имеет тупиковое ответвление (залив), идущее в западном направлении. На южном берегу залива находятся корпуса Ремонтно-эксплуатационной базы флота (РЭБ) и рядом здание Новосибирского речного колледжа.

Автомобильная дорога, огибающая протоку и ведущая к Судоремонтному заводу, от ул. Большая не имеет названия. С обеих сторон дороги пустырь. Севернее дороги на пустыре временами видна какая-то дамба, имеющая направление на северо-запад. Дамба имеет высоту несколько метров и сооружена давно, т.к. у её подножия протянулись многолетние заросли ивняка. Возможно, это – защитная дамба ТЭЦ-3 и конгломерата заводов в случае катастрофического подъема в реке Обь.

На подъезде к остановке автобуса «Поселок» дорогу обрамляют высокие тополя. Обогнув территорию РЭБ флота, извилистая дорога выходит к кварталам поселка «Затон».

Движение общественного транспорта осуществляется по ул. Портовая 2-я. По обеим сторонам улицы в тени высоких тополей спрятаны двухэтажные брусчатые жилые дома. Ул. Портовая 2-я находится на северной стороне залива и идет, практически, параллельно берегу. От северного берега залива ул. Портовая 2-я отделена улицами Портовая и Портовая 1-я, а также гаражами и прибрежной зеленой зоной. Берега залива и Яренской протоки высокие и обрывистые. Лишь кое-где к воде ведут простенькие ступеньки. На южном берегу виден Судоремонтный завод. По берегам залива и протоки приткнулись различные суда и баржи.



Дорога к поселку Затон. 14.06.2015г. 5897



Затон. Ул. Портовая 2-я. 14.06.2015г. 5900



Затон. Ул. Портовая 2-я. 14.06.2015г. 5902

Пройдем по поселку Затон. Жилые кварталы относятся к разным эпохам. Упомянутые брусчатые жилые дома и современная многоэтажная застройка. В сторону реки Обь протянулись улицы с малоэтажной индивидуальной застройкой.

В названия улиц поселка Затон чувствуется привязка к профессиональной деятельности жителей за исключением некоторых. Штурвальная, Заобская, Капитанская, Судоремонтная, Полярная, Портовая, Портовая 1-я и 2-я, Белостокская, Томбусинская, Междуреченская.



Затон. Жилые дома. 14.06.2015г. 5919



Затон. Жилые дома. 06.06.2015г. 5714



Затон. Ул. Портовая 2-я. 06.06.2015г. 5717



Затон. Жилые дома. 06.06.2015г. 5718



Затон. Жилой дом. 06.06.2015г. 5690



Затон. Детский сад. 06.06.2015г. 5694



Затон. Дом культуры. 06.06.2015г. 5712



Супермаркет «Затон». 06.06.2015г. 5720



Затон. Епархиальный центр. 14.06.2015г. 5921

На ул. Полярной находится Епархиальный комплексный центр социального обслуживания граждан, оставшихся без жилья. Это - один из двух Епархиальных центров. Первый находится на территории Восточного поселка.



Затон. Ул. Полярная. 14.06.2015г. 5923



Затон. Вид с правого берега. 11.06. 2015г. 5811



Затон. Жилой дом на берегу. 06.06.2015г. 5711



Затон. Вид с правого берега. 11.06. 2015г. 5812

Сейчас следует рассказать о предприятии, которое положило начало и развитию поселка Затон.

На траверсе лесопильного завода купца А.С. Чернышова, что находился в вокзальной части Ново-Николаевска со стороны левого берега расположен небольшой остров Яренский. Остров отделен от берега узкой глубокой протокой, которую он защищает и делает безопасной стоянку судов во время ледохода. Купец скотопромышленник Яренский обосновал на острове скотную базу. По фамилии купца, и остров, и протока получили название Яренской.

Город Ново-Николаевск рос и развивался. По Оби курсировали пароходы, которые пришли на смену деревянному разборному транспорту. Для пароходов требовалось безопасное место на время весеннего ледохода и для зимнего ремонта. Яренская протока оказалась самой удобной поблизости от Ново-Николаевска для организации отстоя судов и их ремонта. Здесь был основан зимний отстойный пункт речного флота, названный по имени протоки Яренским затоном. Впервые сюда на зимовку пароходы были поставлены в 1909 году.

На планах 1928-1931 г.г. через протоку на остров Яренский показан мост. На плане 1930 года и более поздних планах от станции Кривошеково до берега реки и Яренской протоки показана железнодорожная колея. Это – ответвление от участка железной дороги по доставке угля к ТЭЦ-2. Следует отметить, что на плане 1940 года остров Яренский превратился в полуостров, т.к. была засыпана южная часть Яренской протоки.

Фундаментальных построек в Яренском затоне не было. Для мастерских и жилья - землянки. На берегу вокруг зимующих судов и устраивались речники. В конце 1909 года в Яренском затоне возник рабочий поселок.

В 1931 году на базе Яренского затона строятся новые цеха и жилые здания. В следующем году мастерские затона реорганизовали в судоремонтный завод.

Во время Великой Отечественной войны был построен механический цех (1943 год), который оснастили новыми станками и мостовым краном. В этом же году завершено строительство паросиловой станции, кузнечно-литейного цеха, лесопилки и деревообделочного цеха.

С первых же дней войны на Судоремонтном заводе стали отливать мины и изготавливать минную тару. К началу навигации 1942 года на заводе были дооборудованы понтоны-баржи для наплавного моста. В годы войны строили лодки для рыболовецкого флота.

В 1941-1943 г.г. были построены 3 бронекатера, два из которых были отправлены на Дальний Восток, а один на Днепр. Один из катеров поставлен в Хабаровске на постамент.

В декабре 1948 года в РЭБ флота открыто ФЗО № 21 на 100 учащихся. В последующие десятилетия ФЗО № 21 неоднократно переименовалось: ГПТУ № 3 речного флота, ОПТУ № 3, Технический лицей речного флота № 3, В настоящее время – Новосибирский речной колледж.

В 1950 году построен слип. Слип - наклонная береговая площадка для спуска судов на воду или подъёма их из воды (на рельсовых тележках с помощью лебёдок). До настоящего времени слип не сохранился. Его разобрали. В настоящее время Судоремонтный завод производит впечатление умирающего или, по крайней мере, впавшего в кому.

В начале 50-х годов наконец-то обратили внимание на бытовую сторону. Стал расти поселок.

С развитием перевозок на Севере меняется программа выпускаемой продукции. С 1952 году завод приступает к мелкотоннажному судостроению для малых рек Сибири -100- и 400-тонным баржам. Строятся теплоходы мощностью 90 л.с. С увеличением пассажирских перевозок строят теплоходы типа «Москва». С начала 80-х годов освоено производство грузовых теплоходов, барж, велась сборка плавкранов.

В 1970 году построено два 5-этажных общежития. В 1987 году введен в эксплуатацию 9-этажный панельный дом на 216 квартир, в 1995 году - второй 9-этажный кирпичный дом на 114 квартир.

В 1987 году продолжалась реконструкция предприятия - строительство нового пролета котельного цеха и слипа. В 1989 году реконструкция слипа завершена. За 40 лет в Новосибирской РЭБ флота построено 317 единиц флота. Ныне основное направление деятельности НРЭБ флота – эксплуатация.



Затон. Судоремонтный завод. 14.06.2015г. 5904



Затон. Судоремонтный завод. 14.06.2015г 6907



Затон. У Судоремонтного завода. 14.06.2015г 5910



Затон. Залив. 14.06.2015г 5912



Затон. Яренская протока. 14.06.2015г 5915



Затон. Яренская протока. 14.06.2015г 5916



Затон. Узкий вход в залив. 14.06.2015г 5918



Затон. У входа в залив.. 14.06.2015г 5920



Затон. Протока. 06.06.2015г. 5691



Затон. Протока. 06.06.2015г. 5693



Затон. Протока. 06.06.2015г. 5695



Затон. Работяга-буксир. 06.06.2015г. 5697



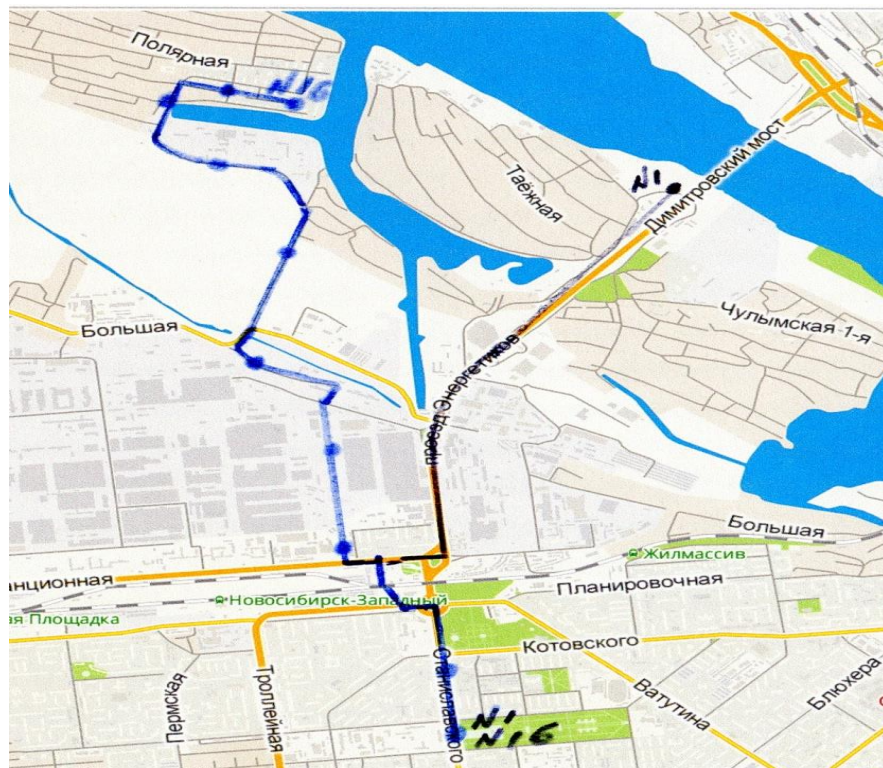
**Затон. Вид на правый берег. 06.06.2015г. 5700
Часовня в честь иконы Божьей матери «Споручница грешных»
на территории Дорожной больницы.**



Затон. Вид с правого берега. 11.06.2015г. 5814

Мы прошли по улицам поселка Затон. Осмотрели берега проток и заливов. Здесь следует рассказать о транспортных связях поселка Затон с районами города.

С давних пор в затон ходил автобус маршрута №16. В течение времени изменялась, и начальная остановка автобуса, и маршрут следования. Неизменным оставалась конечная остановка – «Затон».



Маршрут автобуса №16 Соцгород – Затон

Длительное время начальной точкой маршрута была остановка «Соцгород» (напротив нынешнего сквера «Монумента Славы»). Автобус спускался по ул.

Станиславского и делал остановку перед садом имени С.М. Кирова. Остановка «Сад имени Кирова». Автобус спускался до ул. Демьяновская (ныне ул. Широкая) и левым поворотом выходил на ул. Демьяновскую. Затем по косому отрезку дороги выходил к «путепроводу» под железной дорогой. «Путепровод» находится примерно в 250 метрах от оси ул. Станиславского. Автобус буквально протискивался в проем, который даже с натяжкой трудно назвать путепроводом. Действительно, ширина проема примерно 4 метра, высота около 3 метров. По-видимому, проезд под насыпью железной дороги был построен ещё в XIX веке и успешно обеспечивал проезд конных экипажей.

Частично проем сохранился до наших дней и работает, как пешеходный. Ранее, при сооружении насыпи для дополнительной колеи железной дороги, севернее существующей насыпи рядом с существующим путепроводом был построен деревянный мостик. Позднее деревянный мостик разобрали и заменили его бетонными элементами с двумя проемами.



«Путепровод» в наши дни. 13.06.2015г. 5865



«Путепровод» в наши дни. 13.06.2015г. 5870

Выехав из проема, автобус выходил к ул. Станционной левее памятной арки в честь «XXX-летия Октября». Пересекал ул. Станционную и правым

поворотом въезжал в проезд между территорией Metallургического завода и жилыми домами Восточного поселка. Здесь была остановка «Павильон». Далее автобус двигался в северном направлении, где с правой стороны находились жилые бараки. Следующей остановкой была «Магазин №21» рядом с клубом «Металлург». Здесь, кроме продовольственного магазина и клуба находилась поликлиника и баня. Несколько далее рыбные склады. Автобус выходил к остановке «ТЭЦ-3». Затем пересекал железную дорогу и напрямик выходил на дорогу, ведущую в «Затон». Отрезок маршрута от остановки «ТЭЦ-3» (ул. Большая) до остановки «Затон» не изменился до настоящего времени. Остановка «Поселок». Индивидуальная застройка по улицам Шоссейная 2-я и 3-я. Левым поворотом автобус огибает территорию Судоремонтного завода, делая остановку «Судоремонтный завод» у ворот завода. Огибает территорию завода и залива правым поворотом выезжает на ул. Портовую и делает остановку «Портовая». Правым поворотом въезжает на ул. Портовая 2-я. Двухэтажные брусчатые жилые дома. Остановка «Ателье №6» и далее конечная остановка «Затон». Здесь многоэтажная застройка.

Остановки автобуса №16

Соцгород

Сад имени Кирова

Павильон

Магазин №21

ТЭЦ-3

Поселок

Судоремонтный завод

Портовая

Ателье №6

Затон

От Соцгорода до Лесоперевалки ходил автобус маршрута №1. До выезда на ул. Станционную маршруты автобуса №1 и №16 совпадали. При выезде на ул. Станционную автобус №1 делал поворот направо, и двигался в сторону проезда Энергетиков. Остановка «Лесоперевалка» находилась поблизости от выхода понтонного моста и пристани «Лесоперевалка».

Нередки случаи, когда автобус плыл в проеме «путепровода», т.к.затопления были нередки, и после обильного дождя, и в весеннее половодье.

В конце 50-х годов в связи с необходимостью строительства трубопрокатного цеха жилые бараки и все учреждения до ТЭЦ -3 были снесены, а проезд перекрыт. Автобусный маршрут пустили в обход Восточного поселка в проезд между Восточным поселком и ТЭЦ-2. Затем спрямили маршрут в связи с открытием настоящего путепровода с ул. Станиславского к ул. Станционной. Затем маршрут частично изменили в связи с прокладкой новой автомобильной дороги по проезду Энергетиков к Димитровскому мосту. Как я заметил, что автобус ходит часто и по расписанию.

После постройки микрорайона в районе «Башни» начальная остановка перекочевала туда. В настоящее время начальная остановка находится на ул. Немировича-Данченко поблизости от Областной больницы.



Выезд автобуса к ул. Станционной.



Ул. Станционная. Памятная арка. 1957г.



Проезд Энергетиков. Восточный поселок.



Проезд Энергетиков. Восточный поселок.

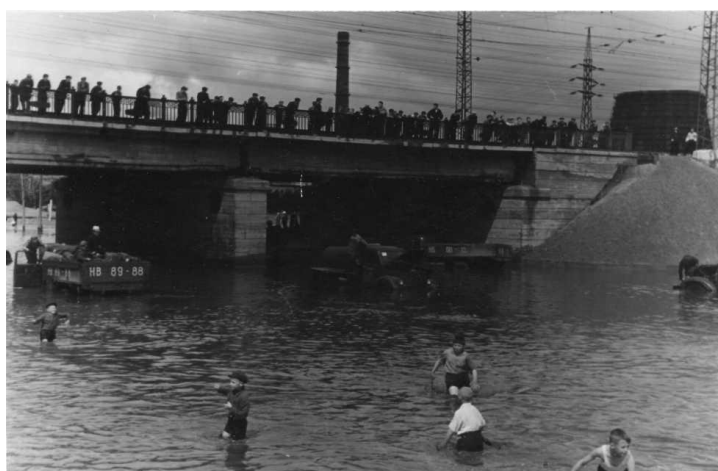
Сейчас, увиденная на старых фотографиях, водная стихия вспоминается старожилками как страшный сон. Наводнения время от времени случаются даже после постройки нового путепровода. Видно, что с ливневой канализацией не всё благополучно.



Наводнение на пл.Труда и Энергетиков.



Наводнение на пл.Труда и Энергетиков.



Наводнение на пл.Труда и Энергетиков.



Наводнение на пл.Труда и Энергетиков.



Наводнение на пл.Труда и Энергетиков.



Наводнение на пл.Труда и Энергетиков.

До постройки Димитровского моста жители Лесоперевалки и Затона для сообщения с правобережьем использовали речной транспорт. От пристани Октябрьской регулярно ходили речные трамвайчики, которые за 20-30 минут переправляли пассажиров на левый берег. В зимнее время жители Лесоперевалки и Затона ходили в правобережье по льду. В период ледохода

и ледостава добраться на правый берег можно было только на автобусе до станции Кривощеково и затем на пригородной. Кругом путь дальний, и время на поездку требовалось много.

Долгие годы транспортная связь между левым и правым берегом была слабой. Переправа автомобильного и гужевого транспорта через реку Обь осуществлялась зимой - по ледовой переправе, летом - по понтонному мосту (1942), а в период ледостава и ледохода «вертушкой». «Вертушкой» называли железнодорожный состав, который загружали транспортом на воинской платформе станции Новосибирск – Главный. После загрузки состав отправляли к месту разгрузки в тупике у станции Кривощеково (поблизости от нынешней «Площади Труда»). После новой загрузки состав отправляли в обратную сторону.

Прелести переправы на «вертушке» я узнал в апреле 1948 года, когда упрости взрослых взять меня в поездку на грузовой автомашине в колхоз «Рассвет» Коченевского района. С вечера автомашина была поставлена очередь для погрузки. Очередь начиналась у ворот воинской площадки и заканчивалась у выхода из тоннеля. Утром погрузка на платформы. Переправа на левый берег и разгрузка. Ближе к обеду грузовик отправился в путь по ухабистой дороге. К вечеру доехали до колхоза. Пока взрослые разгружали машину, меня напоили кисловатой пахтой, а кусок хлеба был у меня в запасе. Уставший и довольный совершенной поездкой, вернулся домой.

С открытием движения по Сибирской железной дороге и до пуска в эксплуатацию железнодорожного моста пассажиров со станции Кривощеково (Новосибирск-Западный) до станции Обь (Новосибирск-Главный) перевозили зимой на лошадях. Путешествие длилось меньше часа. Обычно через Обь переправлялись по льду мимо строящегося моста через Сузунский подъем (ныне ул. Восход) и Каменку. Была и другая дорога: через лог в начале улицы Михайловской. По бывшему Михайловскому логу прошел тоннель к Димитровскому мосту.

Летом с одного берега Оби на другой добраться можно лишь по воде. Повседневное сообщение между двумя частями Ново-Николаевска многие годы, кроме лодок, обеспечивала паромная переправа. Строители железнодорожного моста сохранили старую паромную переправу обустроенную жителями села Большое Кривощеково.

До 1910 года переправой ведал Кабинет. Возле переправы скапливался народ. Ждать приходилось иной раз сутками. Многие тут же, на берегу, и ночевали, карауля свою очередь. При посадке случались драки.

Еще в 1908 году уполномоченные города просили губернские власти устроить мост вместо парома, так как последний долго простаивает во время ледохода и при сильных ветрах. Однако из-за больших финансовых затрат власти решили просто модернизировать переправу.

В июле 1910 года город приобрел в собственность стосильный пароход, названный «Новониколаевском», и баржи для организации постоянной переправы с левого берега на правый. В 1919 году «Новониколаевск» был

заменен пароходом «Братья», а переправа — со специально устроенными причалами и расписанием рейсов — просуществовала до наведения понтонного моста.

На планах города до 1940 года нигде не показана паромная или паромные переправы. По некоторым источникам для паромной переправы была оборудована пристань выше железнодорожного моста. Возможно, паромная пристань находилась выше пристани «Октябрьская» в створе ул. Сузунской. Не следует забывать, что одна из ледовых дорог через Обь была в створе ул. Сузунской. Возможно, после модернизации паромной переправы в 1910 году была организована вторая паромная переправа поблизости от Речного вокзала. По словам старожилов Лесоперевалки, паромная переправа была чуть выше нынешнего Димитровского моста в створе Михайловского лога. В этом месте ещё со времени ледовых переправ был выход к ул. Фабричной и через Гудимовский переезд в центральную часть города.

На плане Новосибирска, например, 1940 года, показана, по-видимому, паромная переправа. На плане 1947 года на том же месте, что и на плане 1940 года, показана переправа через реку Обь, но в 1947 году действовал понтонный мост. Вывод делайте сами.

Понтонный мост со стороны правого берега находился в створе Чернышевского спуска. Чернышевский спуск, вероятно, свое название получил от имени купца А.С. Чернышева, у которого в этом месте находился лесопильный завод.



Объявление в справочнике по городу Ново-Николаевску.

С началом Великой Отечественной войны потребовалось более надежное автотранспортное сообщение. В августе 1941 года Государственный комитет обороны поручил Западно-Сибирскому речному пароходству срочно построить в Новосибирске в створе Чернышевского спуска понтонный мост через реку Обь. Во исполнение этого поручения на Батуриной судовой верфи, на реке Чулым изготовили около 100 деревянных понтонов - барж, а дооборудованием их занимался Новосибирский судоремонтный завод. Это

фронтное задание было выполнено в установленные сроки. Понтонный мост работал до постройки Октябрьского (Коммунального) моста.



Понтонный мост.

Чернышевский спуск выходил к понтонному мосту и пристани «Чернышевская». Поблизости от пристани «Чернышевская» находилась стоянка для маломерных судов организаций и частных лиц.



Вид на Чернышевский спуск со стороны левого берега. 06.06.2015г. 5673



Чернышевский спуск. Дом, крыша которого хорошо видна со стороны левого берега. 07.06.2015г. 5736

Рядом с пристанью работали рестораны и летние павильоны, где можно было утолить жажду не только квасом и морсом, но чем-либо покрепче. Вблизи пристани милиции работы хватало.



Пристань у Чернышевского спуска.

В настоящее время берег расчищен и пустынен. На берегу горы песка заготовленного строителями.



Створ понтонного моста. 07.06.2015г. 5737

Несколько выше створа понтонного моста на левом берегу был пришвартован дебаркадер пристани «Лесоперевалка».

Поездки через понтонный мост или по ледовой дороге на автотранспорте были редки, и я никогда не отказывался, если представлялась такая возможность. Запомнилась зимняя поездка по ледовой переправе в створе понтонного моста. По-видимому, это было во второй половине зимы. Ровная, сероватая дорога проходила в огромной траншее. По обеим сторонам отвесные стены из снега, высота которых скрывала легковую автомашину. Над снежной стеной возвышались только кабины грузовиков, едущих навстречу по параллельной траншее.

Вспоминается поездка в Соцгород Кировского района. В конце мая 1953 года на поездку в Соцгород Кировского района я затратил практически половину дня. У моей тети шла экзаменационная сессия. Она попросила меня отвезти конспекты лекций сокурсница, которая жила в Соцгороде. С электричкой связываться не хотелось, и я отправился в Соцгород на велосипеде. Переправился через реку по понтонному мосту, ведя велосипед в руках (таков был порядок). Я не сразу нашел нужный адрес. Разобраться в квартальной системе адресов было непросто. Однако задание было выполнено, и я отправился в обратный путь. Булыжная дорога не лучшее полотно для велосипедиста. Дорога шла под горку, и скорость была немалой. Тряска была невероятная, и необходимо было плотно сжать зубы, чтобы не прикусить язык. Дорога к дому всегда короче и я довольно быстро оказался у понтонного моста. Здесь мне пришлось прочувствовать всю прелесть понтонной переправы. Оказалось, что понтонный мост развели для пропуска судов. Положение даже хуже, чем описанное А. Т. Твардовским: «Будь ты пеший или конный, а с повозкой стой и жди». В нашем случае, и пешему, и конному на другой берег можно было добраться только вплавь. Все стояли в томительном

ожидании. Прошло почти два часа, когда маленький катер, попыхивая черным дымом, поставил понтоны на место в длинной шеренге наплавного моста. До перекрытия Оби в ноябре 1956 года на реке устанавливался прочный ледяной покров. В зимнее время в береговой зоне Новосибирска во многих местах были проложены самочинные лыжни, протоптаны тропинки и даже наезжены гужевые дороги. Частенько во время школьных уроков по физкультуре, мы брали лыжи и во главе с учителем шли через Обь на левый берег. В этом случае уроки физкультуры были сдвоенные. На левом берегу, желающие катались с дамбы строящегося Коммунального (Октябрьского) моста. Поясню, что школа №74 находилась всего в 500 м от дебаркадера пристани «Октябрьская». Ныне в здании бывшей школы №74 разместился Новосибирский институт повышения квалификации и переподготовки работников образования, что рядом с Автовокзалом. От дебаркадера до дамбы Коммунального (Октябрьского) моста на левом берегу немногим более 1 км. Пробежка на лыжах при легком морозце доставляла большее удовольствие, чем занятия в зале.

В Кривошеково я бывал часто, т.к. паровоз моего дедушки и дяди (серии БГ^У) после войны, что называется, певоначально был приписан к станции Кривошеково, а затем переведен на станцию ЧИК. Дедушка был старшим машинистом. Дядя работал в бригаде отца, а затем дядя организовал комсомольско-молодежную бригаду, которая получила другой паровоз, а дядя назначен старшим машинистом. Я любил, а дедушка и дядя не отказывали мне и брали с собой на паровоз. Добирались туда традиционно на пригородной. Мне нравилось смотреть в огнедышащую топку паровозного котла, вдыхать запах теплого мазута и слышать шипенье пара.

Паровоз дедушки осуществлял маневровые работы на станции Кривошеково. Самой дальней была поездка в Криводановский карьер. После того, как паровоз дедушки перегнали на станцию ЧИК, поездки стали интереснее. Паровоз дедушки служил толкачом. Это был более мощный паровоз серии Э^М. К этому времени началась электрификация железной дороги. Мой дядя Иванов Федор Федорович прошел обучение и получил право на управление электровозом. Машинистом электровоза он проработал до пенсии.

Станция ЧИК – аббревиатура и расшифровывается как Чрезвычайная Императорская Комиссия. На станции ЧИК проходили съемки некоторых эпизодов фильма «Горячий снег». Между станциями ЧИК в Коченево имеется седловина и подъем в сторону станции Коченево. Преодолеть подъем одним локомотивом с грузовым составом было не всегда возможно, поэтому требовался толкач, который ставили в хвосте или голове грузового состава. Чаще в хвосте грузового поезда. На подходе к станции машинист головного локомотива давал гудками определенным кодом сигнал толкачу продолжать движение или отходить. Иногда толкачи сопровождали грузовой состав до станции Захолустное (Лесная поляна), реже дальше: до станций Дупленская. Грузовые паровозы ходили в западном направлении на одно «плечо», до

станции Чулымская. Пассажирские паровозы ходили на два «плеча», до станции Барабинск.

Обратно на станцию ЧИК толкач возвращался в одиночку. В середине прошлого века, чтобы увеличить пропускную способность и отказаться от толкачей была возведена новая насыпь и уложена новая колея. Таким образом, отрезок железнодорожной магистрали между станциями ЧИК и Коченево стал трехпутным.

Необходимо сказать, что на станции ЧИК бригады готовили паровозы, идущие в западном направлении. Подрезали топку (удаляли шлак). Поэтому на станции ЧИК за десятилетия скопились многометровые пласты шлака. Их растащили в начале 50-х годов прошлого века для строительства шлаколитых и шлакоблочных жилых домов. Кроме того, заполняли водой тендеры, что называется «под завязку». Это объясняется тем, что вода в округе станции Чулымская солончаковая, что отрицательно сказывалось на работе паровозных котлов. Поэтому грузовые паровозы серии ФД – Феликс Дзержинский заправляли водой с расчетом, чтобы её хватило на обратный путь. Пассажирские паровозы серии ИС – Иосиф Сталин брали воду с расчетом, чтобы её хватило до станции Барабинск и обратно. От станции Чулымская составы передвигали паровозами серии С^о – Серго Орджоникидзе, у которых был тендер – конденсатор для подготовки воды перед подачей в котел паровоза.. Зимой паровозы этой серии были окутаны плотным облаком пара и железнодорожники называли их «мокрушами». Некоторое время станция Чулымская была пограничной между Томской и Омской железными дорогами. Позднее эти железные дороги были объединены в одну – Западно-Сибирскую железную дорогу, протянувшуюся с запада на восток более, чем на тысячу километров.

Первоначально граница между Омской и Томской железными дорогами проходила, как и часовой пояс, по реке Обь. Железнодорожный мост был однопутным и поезда зачастую ожидали встречного поезда. Как на левом, так и на правом берегу у железной дороги находились блокпосты «Левая Обь» и «Правая Обь». Блокпост представлял собой двухэтажное здание с открытой площадкой на уровне второго этажа. С блокпоста управляли семафорами и стрелками. При открытии семафора необходимо было вставить специальный ключ в гнездо аппарата. Только после этого поворотом рычага через систему тросов открывали семафор. На однопутном участке, каким являлся проход через мост, семафор можно было открыть только после доставки ключа с противоположного берега. После открытия семафора ключ крепился, к так называемому «жезлу», и паровозной бригадой передавался на соседний участок, где процедура повторялась. «Жезл» представлял проволочное кольцо диаметром не менее 50 см с проволочной ручкой, к которой крепился ключ. При проходе мимо блокпоста «жезл» с ключом сбрасывали под ноги дежурному. Я с дедушкой неоднократно бывал на блокпосту. Память сохранила внутренний вид блокпоста. Скупой свет керосиновых ламп освещал помещение блокпоста, в котором было всегда тепло. Запах сгоревшего на

фитилях фонарей и ламп керосина. Постукивали аппараты управления семафорами. На аппаратах управления семафорами красовались накладные буквы: «Том. ж.д.», т.е. Томская железная дорога. На блокпосту «Левая Обь» на аппаратах были буквы «Ом. ж.д.», т.е. Омская железная дорога. На блокпосту коротали время кондукторы грузовых составов со связкой сигнальных фонарей, ожидавших пропуска по мосту. Время от времени работницы выходили на верхнюю открытую площадку к проходящему поезду с набором сигнальных флажков или фонарей.

Рядом с блокпостом был тупик. В тупике мог поместиться паровоз или не более двух двухосных крытых 18 тонных вагонов, называемых «теплушками». В этом тупике дедушка разгружал сено для кормления коровы. Железнодорожникам разрешали косить траву в отведенных местах зоны отчуждения. Для перевозки сена предоставляли «теплушку» на две персоны. Не буду утомлять читателей рассказом о доставке сена к месту назначения, а расскажу о случае, который произошел в этом тупике.

В конце 40-х годов прошлого века паровоз, который по какой-то причине на значительной скорости попал в аппендицит тупикового отрезка, вылетел за пределы ограждения. Ограждение затормозило, но не удержало маневровый паровоз, который вылетел за пределы колеи и свалился с насыпи в сторону Красного проспекта, встав почти вертикально. При этом тендер паровоза остался наверху, так что паровоз и тендер представляли собой гигантскую букву «Г». По-видимому, в тупик была ошибочно переведена стрелка. В таком положении паровоз находился несколько дней. Затем паровоз подняли и тупик восстановили.

Продолжим рассказ о паровозах. Если позволяла погода, то можно было стоять на передней площадке, ощущая себя стоящим на капитанском мостике. За спиной была мощь паровой машины, которая толкала паровоз с десятком вагонов вперед. Из золотника с шипением ритмично выбрасывало пар. Локомотив пожирал расстояние, заглатывая рельсы и шпалы. Проносились километровые столбы и мелькали пикетные столбики.

Мне были известны рукоятки управления: как перебросить реверс, как инжектором закачать воду в котёл и многое другое. Топить котёл было искусством. На старых моделях паровозов уголь в топку забрасывали вручную. На новых моделях мощных паровозов уголь в топку подавали с помощью стокера. Время от времени машинист или помощник машиниста открывали створки топки и на глаз определяли необходимость добавки угля. Уголь в топке должен был лежать ровным слоем. Уголь в топку забрасывали в нужное место, чтобы не прогорели колосники или разбрасывали веером. Изредка мне разрешали забросить несколько лопат угля в топку, а потом открывали топку, чтобы я мог полюбоваться творением своих неокрепших рук. На ровной светло-желтой поверхности возвышались черные бугорки с малиновой окантовкой, горящей снизу новой порции топлива. Бугорки являлись исправимым, но всё же браком в работе и назывались «козлами».

Интересно было наблюдать, как проходила передача паровоза от одной смены к другой. Это был десятилетиями отработанная процедура больше похожая на ритуал. Поднявшись в будку и пожав руки ставили на полку металлический сундучок (своеобразный кейс), называемый «шарманкой». Под крышкой «шарманки» паровозники носили документы (маршрутные листы). В специальном отделении спички и махорку. Остальное пространство использовали для продуктов питания (работали сутками) и прочего, чего и не перечтешь. На «шарманке» можно было сидеть в ожидании пригородной. Обычно, сменившись, паровозники садились в кружок на «шарманки», курили и травили. Назначение «шарманки» было многофункциональным. Помещение, где паровозные бригады получали маршрутные листы, называлось «брехаловкой». Продолжим передачу смены. Обменивались фразами о прошедшей смене, о состоянии паровой машины и ходовой части. Открывали дверцу топки и осматривали под топку, на отсутствие прогара колосников, состояние арки на предмет искривления. Проверяли уровень воды в котле и работу инжектора для подкачки воды. Давление пара по манометру. Количество угля и его марку. Следующий этап осмотр ходовой части. Проверка износа наружного диаметра колес. Машинист вставал сзади крайнего к будке колеса и смотрел по наружной поверхности ободов. Проверял плоскостность. Колесные пары паровоза устанавливаются в раме жестко, и повышенный износ одного из колес снижает коэффициент сцепления. Молотком на длинной рукоятке простукивали ободы колес, кривошип и дышла на отсутствие трещин. Проверяли буксы колес тендера. Мальчишки узнавали многие паровозы по гудкам. Особенно хорошо знали низкий бас (типа пароходного) гудка паровоза ФД 21-3000. Это – паровоз легендарного Н.А. Лунина.

В мае 2015 года отметили 100 лет со дня рождения Героя Социалистического труда, Лауреата Сталинской премии Николая Александровича Лунина. На зеленом откосе у подножия памятника легендарному паровозу и машинисту живыми цветами оформлена надпись: «**100 лет Н.А. Лунину**». Два или три раза, будучи с дедушкой в депо, я видел Н.А. Лунина. Особенно запомнился случай летом 1943 года, когда Н.А. Лунин давал разгон членам своей бригады.



«100 лет Н.А. Лунину». 18.06.2015г. 5928

Я до сих пор помню модели советских паровозов. Знаю их колесную формулу, а также типы тендеров. Знаком с американским паровозом серии Ea, поставляемым из США в годы Великой Отечественной войны по «ленд-лизу». У дедушки было много различных книг по конструкции и эксплуатации (именно через «О» писали в то время это слово, когда шла речь о технике, и через «У», когда говорили о человеке) паровозов. Машинисты регулярно сдавали экзамены на право управления паровозом, или как сейчас выражаются, проходили аттестацию. Из технических книг я узнал не только конструкцию отечественных паровозов, но и диковинных американских. Например, паровоз компаунд имел две одновременно работающие паровые машины или паровозы, у которых была двухосная ведущая тележка. Много узнал я из дедушкиных учебников и руководств.

Паровозы и железная дорога были не единственными объектами познания техники. Рядом с домом дедушки на ул. Байдукова во время Великой Отечественной войны в складском сарае была организована «Никелировочная мастерская», где выполняли работы по гальваническому покрытию. Основным заказом мастерской в военные годы было нанесение защитного покрытия на каркасы танковых раций. Выполнялись и другие заказы для бытовых нужд. К концу войны к мастерской пристроили засыпное помещение. Установили печь и стальной тигель. В новом помещении организовали литейное отделение. Продукция линейки – алюминиевые «чугунки и сковороды. Сырьем служил алюминиевый металлолом с завода им. В.П. Чкалова. В 1945 году в мастерской установили токарный станок с приводом от трансмиссии. На токарном станке из дюралевого диска выдавливали кастрюли и крышки. Ещё одним объектом познания техники был

«Весоремонтный завод» на ул. Щетинкина. Мальчишки наблюдали за работой станков через окно. Иногда кто-нибудь из взрослых брал нас с собой в цех, где мы не только видели, но могли прикоснуться к станку. Немало узнали мы мальчишки о кузнечном деле. На ул. Байдукова находилась кузница. Наблюдая за работой кузнецов, мы узнали как одевали обод на тележное колесо. Как готовили к установке подковы и как ковали лошадей.

Безусловно, мы видели простые, или точнее сказать примитивные, технологические процессы. Однако, диалектическое развитие - от простого к сложному. Увиденное подталкивало к углубленному изучению техники и технологических процессов. Первые послевоенные годы. Инструмент использовали самый разнообразный, точнее, что могли найти с довоенного времени. Мальчишки постоянно что-то строили, точнее переоборудовали чердаки и сараи по образцу Гайдаровского Тимура, и мастерили. Это были «поджиги», «спичечники», «пистоночники», т.е. то, что громко стреляло или пугало. Конструировали устройства для стрельбы «пульками» (полупетелька из проволоки), которое с помощью резинки выстреливало «пульку» на значительное расстояние. Совершенствовали фильмоскоп (устройство для индивидуального просмотра изображения на киноплёнке) с целью показа изображения на стене. Делали отливки из свинца. К концу 40-х годов стали заниматься в кружках авиа или судомоделирования. Некоторые мои друзья детства приобщились к радиотехнике, начиная от сборки детекторного радиоприемника. В начале 50-х годов участвовали в выставках Детского технического творчества. Роботы в наше время были героями фантастических фильмов, а потому поделки нашего времени были менее сложными. Большинство моих друзей увлекались фантастикой (я не исключение). Читали фантастику Жюль Верна и А. Беляева, приключения Фенимора Купера. Настольными книгами были: «Занимательная астрономия», «Занимательная физика», «Занимательная механика» Я. Перельмана. Телевидение было фантастикой, описанное в романе А. Беляева «Чудесное око». Радиотрансляционная сеть работала ограниченное количество часов, Радиоприемники были редкостью. По этим причинам, как бы это пафосно не звучало, книга была источником знаний. Читали много.

Меня интерес и тяга к технике привели на Машиностроительный факультет НЭТИ, где я получил квалификацию инженера-механика и проработал 45 лет на предприятиях Новосибирска.

Я много уделил внимания паровозам. Встает вопрос: «Почему»? Вероятно, потому, что через паровозы шло мое приобщение к технике, и объем накопленной информации достаточно велик. Середина прошлого века была лебединой песней огнедышащих локомотивов. Сейчас немногие могут сказать, что видели «живой» паровоз. Воспоминания выплеснули на поверхность массу информации о далеких годах. У Л.Соболева есть рассказ «Индивидуальный подход», в котором комиссар, дабы отучить старого боцмана ругаться, сам вывалил на него столько нелитературной лексики, что восхищенный боцман произнес потрясающую фразу: «И этакую прорву в себе

держать»! Вот я и вывалил прорву информации и о паровозах, и о береговой линии Ленинского района.

Данная статья является отрывком из рукописи «Прогулка по Ленинскому району Новосибирска». Автором подготовлен материал «Прогулок» (14 рукописей объемом 450-500 страниц каждая) по всем районам города и большинству пригородов. Из печати вышли книги «Прогулка по Красному проспекту города Новосибирска», 2010, «Прогулка по Октябрьскому району Новосибирска», 2011, «Прогулка по Центральному району Новосибирска» в 2-х книгах, 2013.

Автор выражает благодарность Г.В. Жаннину – Перро, В.Ф. Киласевой, К.А. Голодяеву, М.Л. Мерзахковой, сотрудникам «Музея истории архитектуры Сибири им. С.Н. Баландина НГАХА» и всем предоставившим информацию.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Антипенко Б.Н. Кривошековский вариант, - Городской центр информатизации «ЭГИДА», egida@nios.ru, 2013.
2. Голодяев К.А. Кулагин Михаил Васильевич, Новосибирск, 2015.
3. История промышленности Новосибирска в 5-ти томах, Новосибирск 2004.
4. Материалы К.П. Зайцева из фонда «Музея истории архитектуры Сибири им. С.Н. Баландина», НГАХА
5. Материалы из фонда «Музея города Новосибирска»
6. Материалы из фонда «Центра истории развития Ленинского района»
7. Новониколаевск-Новосибирск, История города», в 2-х томах, Новосибирск, 2005.
8. Энциклопедия Новосибирск. - Новосибирск, 2003.

РЕЗЮМЕ

Антипенко Борис Николаевич. Пенсионер. Родился в Новосибирске, 1938г. Образование высшее. Окончил Новосибирский электротехнический институт в 1961 году. После окончания института 45 лет работал на предприятиях Новосибирска: завод «Коминтерна» (1961-1964), Научно-исследовательский институт технологии и организации производства (НИАТ, 1964-1978), Новосибирский завод химконцентратов (НЗХК, 1978-2006). Ветеран труда, ветеран Атомной промышленности. Имею более 50 научных трудов. До 1991 года член общества «Знание». Читал лекции на предприятии.

В 2006 году ветры реформ перестали надувать мои паруса. Меня отправили на швартовку к дальнему причалу, на предкрематорийный отдых перед вечным путешествием души по бескрайним просторам космоса.

По производственной необходимости побывал во многих городах и республиках Советского Союза, а также в странах дальнего зарубежья (Китай, Южная Корея, Чехия, Болгария).

Свободное время в служебных командировках посвящал знакомству с достопримечательностями городов, музеями или просто бродил по знакомым и незнакомым улицам. Всегда помню слова замечательного русского писателя С.С. Смирнова, что «мир познается крыльями, государство колесами, а город ногами».

Выступал с докладами на международных конференциях за рубежом (Пекин, Сеул, Варна, Киев). Читал лекции и организовывал учебу китайских специалистов как в Китае (город Ибинь, провинция Сычуань), так и на НЗХК.

О своих зарубежных поездках и впечатлениях о поездках по СССР, а также о «прогулках» по нашему замечательному городу, рассказывал на страницах заводской многотиражной газеты. О поездках по Китаю и работе с китайскими специалистами изданы книги «Наш сосед – Китай» (2009, 2010) и «Мосты Дружбы» (2010). Дружеские связи с китайскими специалистами сохранились до настоящего времени. Издана книга стихов «Листая страницы ушедших годов..», 2010.

Закончен трудовой путь. Неярко горит пламя на фитиле огарка свечи жизни. Достаточно несильного ветра, чтобы задуть этот огонек. Мне уже 77, а можно сказать, что еще 77. Силы есть, «крыша» не съехала, память не подводит. В мире много интересного. Мне хотелось бы увидеть своими глазами сказочные уголки природы. Запечатлеть на диске творения человеческого ума и его рук. Рассказать о своих впечатлениях. Мечтать в любом возрасте не вредно. Однако, реалии таковы, что мир могу познавать ногами и общественным транспортом.

Делаю то, что мне доступно: открываю для себя, для жителей и гостей города прекрасный мегаполис, «Город Воинской и Трудовой Славы», город с красивым названием Новосибирск.

«Прогулки по городу Новосибирску» - иллюстрированный рассказ о городе, охватывающий по времени период от зарождения до наших дней. В «Прогулках» приведены современные и старые фотографии города Новосибирска. Сравнивая картины ушедшего времени с настоящим, видишь, как сильно изменился и меняется наш город. Рукописи «Прогулок» подготовлены по всем районам Новосибирска, включая пригороды.

По результатам «прогулок» по городу изданы книги: «Прогулка по Красному проспекту Новосибирска», 2010, «Прогулка по Октябрьскому району Новосибирска», 2011, «Прогулка по Центральному району Новосибирска» в 2-х книгах, 2013.

С рассказами о нашем городе выступаю перед студентами и школьниками, на различных каналах Новосибирского телевидения и радио. Самая высокая мечта увидеть изданными подготовленные рукописи «Прогулок по Новосибирску». Задача живущих сохранить крупицы истории нашего города в воспоминаниях и фотографиях. Только описанные события станут историей, а устные предания превратятся в мифы и легенды.

Б.Н. Антипенко, сентябрь 2015