

Б.Н. АНТИПЕНКО

ПАРК «ГОРОДСКОЕ НАЧАЛО»

*Дикий берег Оби. Здесь начало, начал.
Бор сосновый шумел в отдаленье...
Говорят, здесь Кучум свою ставку держал,
С самым близким своим окруженьем.*

*А потом на века тишина и покой.
Навсегда установленным кодом
Громыхала река, рокотала река,
Просыпаясь от сна ледоходом.*

Парк «Городское начало». Памятник Александру III. 23.06.2012г. 008



Парк «Городское начало». Указ Александра III. 23.06.2012г. 047



- **«Городское начало».** Так называется парк, занимающий часть городской набережной и примыкающий к насыпи первого железнодорожного моста. Дату начала строительства железнодорожного моста на Транссибирской магистрали через реку Обь.
- В 2015 году город Новосибирск отметит 122 день рождения. За эти годы поселок строителей железнодорожного моста на правом берегу Оби превратился в мегаполис. Поселок быстро рос. Менялся его статус. Через десять лет поселок Александровский, сменивший название после смерти императора Александра III, Кривошековской волости, Колыванского уезда, Томской губернии превратился в безуездный город Ново-Николаевск.
- **Координаты Новосибирска**
- **55° 01′ - северной широты**
- **82° 55′ - восточной долготы**
- После вихря революций и урагана гражданской войны родилась новая страна. Появляется новое административное деление. В декабре 1925 года образован Западно-Сибирский край. Центром края становится город Новосибирск, переименованный из Ново-Николаевска в те же самые декабрьские дни. Безуездный город Томской губернии становится центром обширного региона и некоронованной столицей Сибири.
- В отличие от густозаселенного левого берега правый берег Оби в месте впадения в неё реки Каменка был заселен слабо. За несколько лет до начала строительства железнодорожного моста часть жителей, села Большое Кривошеково, обосновалась на правом берегу. Это поселение называли по-разному, и Кривошековский выселок, и Новая деревня. По-видимому, поселение на Кабинетных землях правого берега не имело статуса. Это дало царю Александру III назвать самовольно возникшие на правом берегу поселки «нахаловками».
- \

- Известно селение Усть – Иня, которое находилось примерно в 6 км от Каменки в месте впадения реки Иня в Обь. После начала строительства железнодорожного моста многие жители селения Усть - Иня переселились ближе к строительству, назвав новую улицу Инская.
- В настоящее время находится много краеведов и историков, которые считают, что возраст Новосибирска необходимо удревить. Считать его возраст чуть ли не от Чертова городища, где скрывался после разгрома хан Кучум. Предложений множество.
- Рассмотрим, например, ситуацию, когда отсчет будем вести от даты основания села Большое Кривощеково.
- Существуют различные версии появления поселения Кривощекова. 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 Кривощек.
- Прозвище Федор Кривощек получил, по-видимому, от названия поселения – Кривощеково, 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.

- Не будем спорить, что село Большое Кривощеково является родителем правобережного поселка. Однако, территория на правом - вотчина сына.
- Почти сорок лет название Новониколаевск - Новосибирск относилось только к правобережной части нынешнего Новосибирска. Левобережная часть входила в Бугринский район Новосибирского округа, центром которого являлось село Бугры.
- Если взять за точку отсчета возраста Новосибирска дату основания поселения Кривощеково, то получится, что сын присвоил себе паспорт отца.
- В связи со спорами о возрасте города вспоминается история новосибирского «долгожителя», который жил на Золотой горке поблизости от летного поля завода Чкалова. Руководители завода помогали материально «долгожителю», пока не выяснилось, что он просто прохиндей, живущий по паспорту умершего отца. Позднее я услышал историю о «долгожителе» от фотокорреспондента газеты «Вечерний Новосибирск» Попова Анатолия Павловича, который случайно сфотографировал и побеседовал с «долгожителем». Фотография была помещена в газете. Вскоре нашлись молодые сослуживцы «долгожителя». Говорят, что после разоблачения «долгожитель» покончил с собой.
- Если углубиться в историю древних городов России, имеющих многовековую историю, то просматривается общая особенность. Города, расположенные на берегах крупных рек, развивались преимущественно на одном берегу. Зачастую города начинались с острога, крепости и водная преграда являлась важным оборонительным рубежом.
- Это относится к городам Поволжья: Кострома, Ярославль, Нижний Новгород, Самара, Саратов, Волгоград. Зачастую на противоположных берегах развивались самостоятельные города. Например, на левом берегу Волги напротив Нижнего Новгорода находится город Бор. Напротив Саратова вырос город Энгельс.
- Правый и левый берега Оби развивались первоначально по разным законам и в разных часовых поясах. В правобережье разница с Москвой составляла 4 часа, а в левобережье 3 часа. Железная дорога в левобережье была Омской, а в правобережье Томской.

- Думаю, что не стоит обострять ситуацию с датой рождения Новосибирска. Примем отсчет возраста от документально подтвержденной даты 1893 год. Споры о возрасте городов идут постоянно. Поверьте, что с датой основания Москвы все надумано и притянута за уши.
- Чтобы примирить спорщиков, следует сказать, что почетное наименование «Город Трудовой Славы» завоевали оба берега Оби.
- В тоже время интересен вопрос: «Почему именно на правом берегу Оби возник поселок строителей железнодорожного моста, а не на обжитом левом берегу? По-видимому, причин несколько. Первая – для постройки поселка на правом берегу рядом со стройкой были свободные земли не подверженные затоплению во время половодья. Вторая – земли, начиная с правого берега Оби, до Тихого океана принадлежали Кабинету, т.е. фактически царствующему дому Романовых, следовательно, налоги за аренду земли шли в царскую казну. Это – экономическая составляющая. Позднее, когда городу требовались земли, он вынужден был выкупать их. В новом поселке усиленно застраивались овраги по берегам рек Каменка и 1-я Ельцовка, т.к. арендная плата за неудобицу была самой низкой.
- При утверждении Кривошековского варианта строительства железнодорожного моста на первый план выходила экономическая сторона – он был значительно дешевле ранее предлагаемых вариантов. Александр III, как рачительный хозяин руководствовался заветами Петра I «...дабы казну зряшно не разорять».
- В этом месте следует обрисовать политическое положение России. В конце XIX века многие европейские страны и США стремятся захватить или получить в аренду территории на Дальнем Востоке. Территориальные притязания соседям предъявляет Япония. Стремясь усилить свое влияние на дальнем Востоке, Россия в 1891 году начинает строительство Великого сибирского пути - Транссибирской железной дороги.
-

- Строится Владивосток и укрепляются восточные окраины Российской империи. В 1891 году цесаревич Николай Александрович из Японии прибывает во Владивосток. Рана, нанесенная мечем японского полицейского, не помешала цесаревичу участвовать в закладке строительства Транссибирской магистрали. От Владивостока до Москвы более 9000 километров, а до Санкт-Петербурга почти 10 000 километров.
- Одновременно прорабатываются варианты строительства железной дороги от Владивостока через Маньчжурию. По Договору 1896 года предусматривалось, что Китайская Чанчуньская железная дорога пройдет через китайские провинции Амурскую и Гиринскую в направлении на Владивосток.
- В 1895 году Китай потерпел поражение в войне с Японией и вынужден был уступить ей часть территорий, в т.ч. Ляодунский полуостров. Однако, под давлением России, Германии и Франции Япония была вынуждена отказаться от аннексии Ляодунского полуострова, получив от Китая дополнительно 30 млн. лян контрибуции.
- В 1898 году Россия получает у Китая в аренду южную часть Ляодунского полуострова, где строится военно-морская база Порт-Артур (Люйшунь) и город Дальний (Далянь), и разрешение на строительство железной дороги, соединяющей юг Ляодунского полуострова с Китайской Чанчуньской железной дорогой.

Владивосток. Железнодорожный вокзал. Ровесник Транссиба.



Владивосток. Железнодорожный вокзал. Ровесник Транссиба.



Конечный «верстовой» столб Транссибирской магистрали.



Владивосток. Морской вокзал.



- Свое начало железные дороги берут от Царскосельской железной дороги, строительство которой началось 3 апреля 1836 года. Это была первая железная дорога в России. В 1837 году было открыто движение по железной дороге, которая соединила Санкт-Петербург с Царским селом. За прошедшие полвека были построены многие железные дороги. В восточном направлении железная дорога едва перевалила через Уральские горы. До Владивостока оставалось менее 8000 километров.
- При Александре III Россия не вела ни одной войны, что и позволило выделить крупные средства на самую великую в мире железнодорожную стройку не только XIX века, но и вообще в истории.
- Предстояло выполнить грандиозный проект по постройке Транссибирской железной дороги, которая должна была соединить скоростным транспортом западные и восточные территории Российской Империи. В последнее десятилетие XIX века одновременно от Тихого океана и от Урала началось осуществление масштабного проекта. На расстоянии семи с половиной тысяч километров необходимо было уложить стальные рельсы, построить мосты, виадуки, станции, депо и создать инфраструктуру. Железная дорога пролегла, зачастую, по малонаселенным и безлюдным местам. Прокладка железной дороги вызвала к жизни и промышленному развитию новые центры и города. Ярким примером такого развития является наш мегаполис, гордо именуемый Новосибирск. Российские инженеры имели огромный опыт прокладки железных дорог в безлюдных местах. Талант российских инженеров восхищал писателя – фантаста Жюль Верна. В своем романе «Клодиус Бомбарнак» описаны не только «путевые заметки репортера», а что, на мой взгляд, самое главное, он описал организацию строительства железных дорог в России и технические решения российских инженеров при прокладке Закаспийской железной дороги. Российскими инженерами-путейцами был разработан, как бы теперь сказали, вахтовый метод строительства железных дорог и строительные поезда.

- Жюль Верн предполагал, что в России начнется строительство Великого Сибирского железнодорожного пути и, что Закаспийская железная дорога соединится с Транссибом. Правда, Жюль Верн прогнозировал стыковку железнодорожных магистралей в Омске. Даже буйная фантазия великого романиста не могла предвидеть, что две Великие железнодорожные магистрали в будущем соединятся в том месте, где во времена Жюль Верна не было и намека на сколь-нибудь значимое поселение. Такого масштабного проекта, как строительство Транссиба, осуществленного за короткий срок, история земной цивилизации не знала. Темпы строительства железных дорог в Российской Империи были в два раза выше, чем в США.
- Жюль Верну, вероятно, не были известны фамилии российских инженеров - изыскателей и путейцев. Мы, жители города Новосибирск, должны знать и помнить имена изыскателей, строителей, стоящих у истоков нашего города. Первым среди них должна стоять фамилия инженера – изыскателя и писателя Николая Михайловича Гарина – Михайловского. В своей работе Н.М. Гарин – Михайловский, как таможенник Верещагин не брал мзды, а руководствовался поисками оптимального инженерного решения с минимальными тратами казны. Именно благодаря его профессионализму и настойчивости была определена трасса будущего участка Транссиба, а рядом с железнодорожным мостом на берегу реки возник поселок, выросший за короткий промежуток времени в мегаполис.
- 5 апреля 1891 года приказом по Министерству путей сообщения Н. Г. Михайловский 2-й был назначен начальником партии по производству изысканий Западно-Сибирской железной дороги на участке Челябинск— Обь. К.Я. Михайловский 1-й назначался начальником всех работ на проектируемой линии.



Гарин-Михайловский Н.Г.



Роецкий В.И.



Будагов Г.М.

- **Гарин-Михайловский Николай Георгиевич (20.02.1852 - 27.11.1906).** Инженер-изыскатель, обосновавший необходимость строительства моста через реку Обь на месте будущего города Ново-Николаевска.
- После окончания в 1878 г. Петербургского института инженеров путей сообщения участвовал в изыскании, проектировании и строительстве железных дорог: Бендеры - Галац, Батум - Самтредиа, Уфа - Златоуст, Кострома - Вятка.
- Николай Георгиевич, замечательный писатель - создатель тетралогии: "Детство Тёмы. Гимназисты. Студенты. Инженеры", первый издатель "Корейских сказок", автор путевых очерков "По Корее, Маньчжурии и Ляодунскому полуострову». Этот талантливый человек в 1891г., возглавляя пятую изыскательскую партию, наметил направление железнодорожной ветки на Томск, место моста через реку Томь, обосновал и отстаивал Кривошековский вариант строительства железнодорожного моста через реку Обь.
- Благодаря его настойчивости мост стали строить у села Кривошеково, сэкономив 3 миллиона рублей на его сооружении и создав условия для возникновения города Ново-Николаевска.
- Его именем названы в Новосибирске привокзальная площадь и станция метрополитена.
- В Дневнике «Карандашом с натуры» Н.Г. Гарин – Михайловский писал: **«Изменение первоначального проекта – моя заслуга, и я с удовлетворением теперь смотрю, что в постройке намеченная мною линия не изменена. Я с удовольствием смотрю, что как разросся на той стороне бывший в 1891 году поселок, называвшийся Новой деревней. Теперь это уже целый городок, и я уже не вижу среди его обитателей прежней кучки смиренных, низкорослых вятичей, год-другой до начала постройки поселившихся было здесь».** 17 июля 1898г., ст. Кривошеково

- Рассказ «Вариант», 1889г.
- «Здесь Ермак нечеловеческими усилиями проложил себе путь к славе. Прошли века, и вот мы пришли докончить великое дело. Проведением дороги мы эти необъятные края сделаем реальным достоянием русской земли. Это будет второе завоевание этого края. И как Ермак некогда с ничтожными силами приобрел его, так и мы должны употребить все силы, чтобы уменьшить стоимость постройки дороги. Нельзя строить дорого, у нас нет средств на такие дороги, а нам они необходимы, как воздух, как вода. Восток гибнет от того, что не имеет дорог. Общество право в своем раздражении на нас инженеров. Именно здесь, когда мы приступаем к этому великому пути, когда всё окружающее здесь, вся история должны напомнить нам, что мы русские, мы инженеры обязаны поставить на совершенно новую почву постройку дороги. И как некогда Ермак, искупил свою и товарищей своих вину, так и мы, инженеры, дешевой постройкой должны искупить нашу невольную вину перед родиной».

- **Разговор с Гариным-Михайловским**

-

- Николай Георгиевич, что Вам
- Видится оттуда в этот день?..
- Вон, за тем — семиэтажным, новым —
- Пролегла сиреневая тень.

-

- А для вас - под тенью, так беспечно
- Протянулся узенький овраг;
- И за речкой Каменной, сквозь вечность,
- Чистый поднимается сосняк...

-

- Сапоги в песке да серой глине,
- На фуражке залоснился кант.
- Полдень...
- Но да здравствует отныне
- Честный инженерный вариант.

-

- Прочих вариантов, не приемля,
- Ход истории теперь таков:
- Ляжет полотно на эту землю!
- Встанет мост меж этих берегов!..
- **Новосибирский поэт Юрий Магалиф**

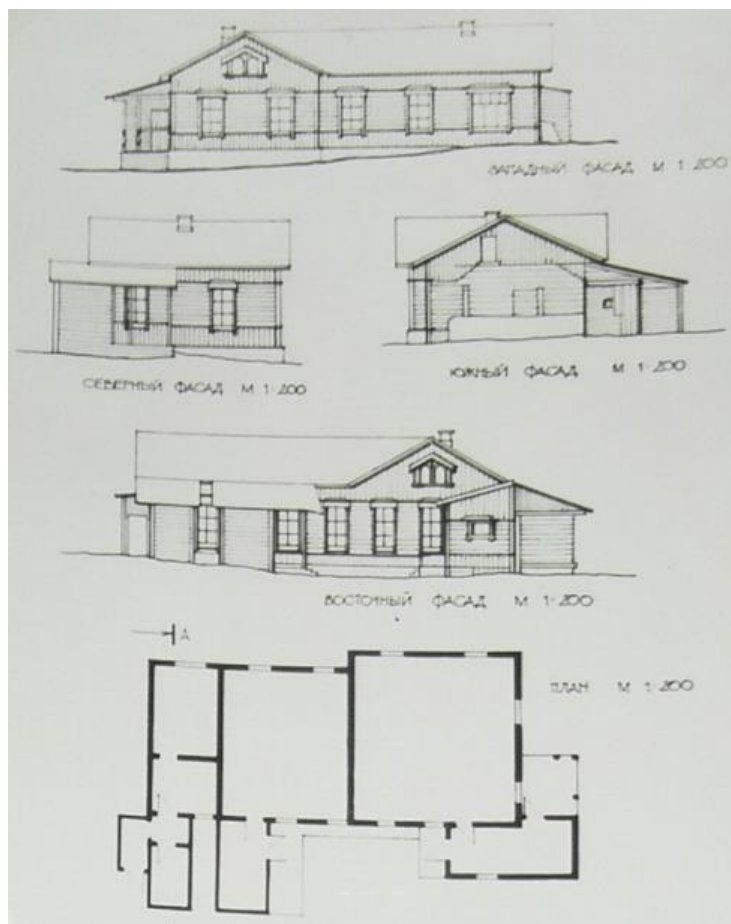
- **Роецкий Викентий Иванович (01.02.1861 - 11.03.1896).** Инженер-изыскатель, выбравший место для строительства железнодорожного моста через реку Обь на месте будущего города Ново-Николаевска.
- По окончании Императорского Санкт-Петербургского университета «по математическому разряду физико-математического факультета со степенью кандидата» и Института инженеров путей сообщения Викентий Иванович работает инженером технического отдела Управления казенных дорог.
- В 1891 году его назначают начальником изыскательского отряда для определения местоположения железнодорожного моста через Обь. В докладе начальника изысканий и строительства Западно-Сибирской железной дороги К. Я. Михайловского указывалось, что «По сведениям, полученным мною от инженера Роецкого, изыскания для линии железной дороги по пересечении Оби у села Кривощекова произведены у нескольких поселений; намеченный изыскателями путь, по мнению инженера Роецкого, удовлетворяет всем техническим требованиям сооружения».
- После окончания изысканий он остался на строительстве Западно-Сибирской железной дороги - работал начальником дистанции 1 разряда близ станции Полуденной Петропавловского уезда Акмолинской области.
- Строительство железнодорожного моста на берегу великой реки – событие неординарное. 20 июля 1894 года состоялась его торжественная закладка. В марте 1897 года мост был открыт для движения.
- Основные работы развернулись на левом берегу реки Каменки. Там обустроивались строители будущего моста, и оформлялась улица, будущая ул. Тракторная (Будаговская, Большевикская).
- Руководство работами по сооружению железнодорожного моста было поручено Будагову Григорию Моисеевичу.

- **Будагов Григорий Моисеевич (02.01.1852 - 1921).** Инженер, руководитель строительства железнодорожного моста через реку Обь, родоначальник благотворительности Новониколаевска.
- Окончил Петербургский институт инженеров путей сообщения и участвовал в строительстве Екатерининской и Самаро-Златоустовской железных дорог.
- С 1893 года руководил строительством железнодорожного моста через реку Обь. В 1899 году его переводят на должность главного инженера Московско-Казанской железной дороги, и только в 1911 году он возвращается в Ново-Николаевск для руководства строительством Алтайской железной дороги. В годы советской власти – член Инженерного совета и Технического комитета Наркомата путей сообщения, участник разработки плана железнодорожного строительства в России в 1917–1924 годы.
- Григорий Моисеевич - основатель первой бесплатной школы для детей строителей железнодорожного моста через Обь с библиотекой, воскресной читальней, театральным кружком в Александровском поселке (город Ново-Николаевск).
- В память о нем одна из первых ул. Ново-Николаевска была названа Будаговской (ныне ул. Большевикская).
- Награжден орденами Святого Владимира 4-й ст., Святого Станислава 2-й ст., Святой Анны 2-й ст.
- Г.М. Будагов является одним из основателей и основоположником народного просвещения жителей растущего поселка, будущего мегаполиса. В октябре 2010 года был открыт памятник «Гимн учителю». В основание вертикали знаний внесена фамилия инженера Г.М. Будагова, построившего первую школу в поселке строителей моста, когда поселок еще не имел названия.
- До настоящего времени на улице Большевикской №7 стоит дом старинной постройки. Это – дом и контора Г.М. Будагова.
- Дом Г.М. Будагова не отмечен памятной доской, как памятник истории и в настоящее время находится в плачевном состоянии.
- Крепить на сохранившиеся стены мемориальную доску не только невозможно, но и неприлично.

Обелиск «Гимн Учителю». 04.10.2010г. 004



Чертежи дома Г.М. Будагова. Обмеры 1992г. 18.02.2015г. 4709



Ул. Большевистская №7. Дом Г.М. Будагова. 1992г. 18.02.2015. 4715



Ул. Большевистская №7. Дом Г.М. Будагова. 19.03.2009г. 003



Ул. Большевистская №7. 23.03.2014г. 011



- Автором проекта моста через Обь стал профессор Н.А Белелюбский. Система конструкции моста, предложенная им, стала известна в мировой практике мостостроения как "русская система". Железнодорожный мост через Обь, наряду с другими мостами Транссибирской магистрали, стал крупнейшим и совершенным сооружением в России в конце XIX века.
- **Белелюбский Николай Аполлонович (март 1845 - 4.8.1922)**. Ученый в области строительной механики и мостостроения. Родился в семье известного инженера путей сообщения. В 1862 году окончил с золотой медалью Таганрогскую гимназию и в том же году поступил в Санкт-Петербургский институт путей сообщения, который окончил в 1867 году.
- Лично Н.А. Белелюбским и под его руководством разработано более 100 проектов больших мостов. Общая длина мостов, построенных по его проектам, превышает 17 км.
- Ученый нашел способ наращивания кессонов при строительстве опор мостов, который впоследствии назван термином «кессон - тувельки». Он высоко оценил железобетон - новый по тому времени строительный материал и предсказал ему большое будущее
- Н.А. Белелюбский участвовал в проектировании мостов и строительстве Транссибирской магистрали. Он - автор проекта моста через Обь.
- В конце столетия Н.А. Белелюбский избран почетным доктором инженерных наук Германии, почетным членом общества гражданских инженеров Франции, почетным членом Института бетона в Англии.



Белелюбский Н.А.



Тихомиров Н.М.



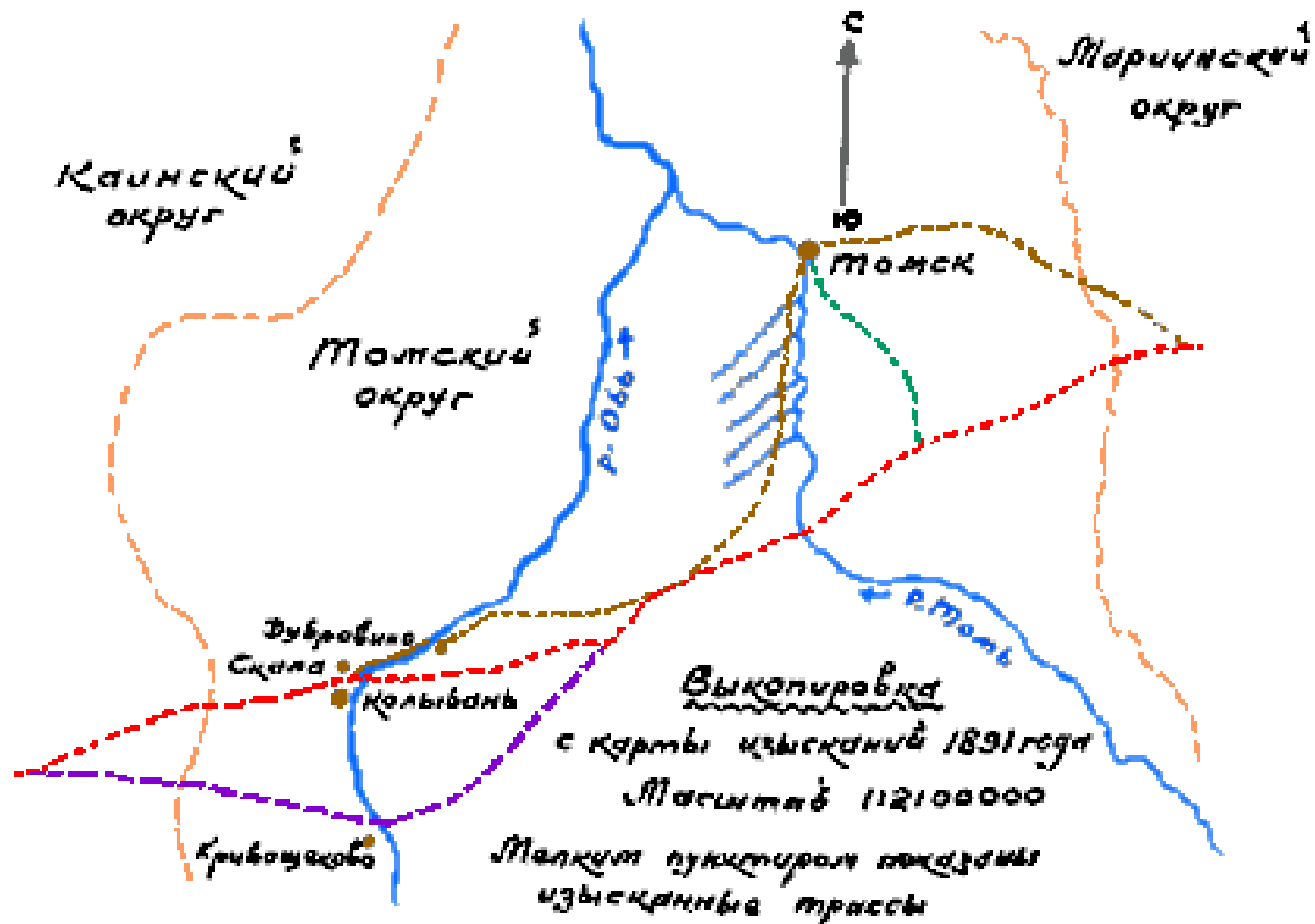
Жандр В.К.

- **Тихомиров Николай Михайлович (30.06.1857 – 27.10.1900), титулярный советник.** Инженер-путеец, создатель добровольного пожарного общества в Александровском (Ново-Николаевском) поселке, сокурсник Н. Г. Гарина-Михайловского по Институту путей сообщения
- После окончания Санкт-Петербургского института инженеров путей сообщения работал помощником начальника дистанции на Балтийской железной дороге, на постройке Самаро-Уфимской железной дороги. С весны 1893 года работа Тихомирова связана со строительством Западно-Сибирской железной дороги. Сначала он руководит строительством моста через реку Ишим у Петропавловска, а в августе 1894 года переезжает в поселок при станции «Обь» и работает начальником девятого участка (Каргат–Кривощеково) службы ремонта пути. В 1897 году он руководит завершением строительства последнего пролета моста через Обь. Николай Михайлович активно занимался общественной деятельностью - принимал участие в 1897 году в первой всеобщей переписи населения, за что получил бронзовую медаль; организовывал в Новониколаевском поселке первое добровольное пожарное общество. В 1890–х годах он возглавлял строительство храма во имя Святого князя Александра Невского, у стен которого он был похоронен за заслуги перед жителями Новониколаевского поселка. Награжден орденами Св. Станислава 3 ст., Св. Владимира 3 ст., Св. Анны.
- Его именем назван железнодорожный разъезд недалеко от станции Чулымская.
- После закрытия Собора были снесены памятники на захоронениях. Потерялась могила Н.М. Тихомирова. В конце лета 1971 года при прокладке кабеля у цокольной части собора наткнулись на захоронение. Проведенное расследование подтвердило предположение, что это - могила инженера путей сообщения Н.М. Тихомирова. Останки Н.М. Тихомирова решением Горисполкома от 18.08.71 года были перезахоронены на Заельцовском кладбище.

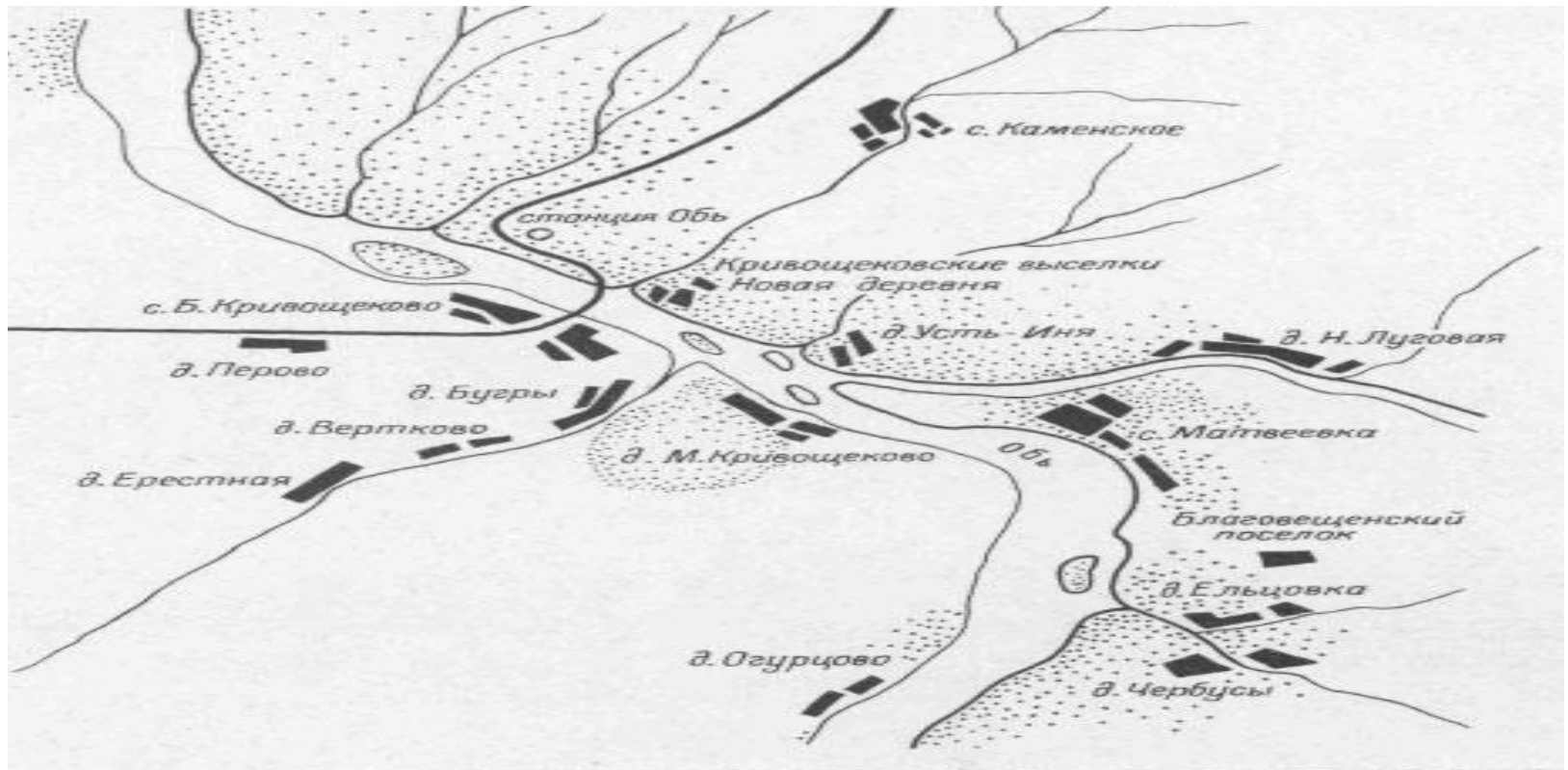
- **Жандр Владимир Константинович (25.04.1863 - 1916), погиб на Западном фронте во время Первой мировой войны.** Инженер, начальник участка строящейся Средне-Сибирской железной дороги и станции Обь.
- По окончании Николаевского инженерного училища был зачислен в инженерные войска, а в 1889 году - окончил Николаевскую инженерную академию. В 1893 году Владимир Константинович работает начальником 1-й дистанции строящейся Средне-Сибирской железной дороги (линии от реки Оби до Красноярска и ветки на Томск), позднее - начальник участка службы пути этой линии.
- Владимир Константинович руководил строительством вокзала и станции Обь, паровозного депо, принимал участие в строительстве железнодорожного моста через реку Обь, возглавлял работу по организации летней водной и зимней ледовой переправы через реку Обь строительных материалов и техники.
- В 1896 по его инициативе для детей рабочих и служащих было построено на станции Обь железнодорожное училище. Являясь председателем школьного комитета училища, ходатайствовал и в 1899 году получил разрешение на проведение в нем народных чтений для взрослых в воскресные дни.
- В 1896 году при станции «Обь» под руководством начальника дистанции 1 разряда Среднесибирского участка железной дороги, инженера Владимира Константиновича Жандра было выстроено каменное паровозное депо на 450 рабочих, малые мастерские (сборочная, вагонная, кузнечно-литейная, слесарно-токарная), строятся лесопилки, начала работать пристань с товарными складами.
- Улица Владимировская в Железнодорожном районе названа именем Владимира Жандра. Краеведы Новосибирска готовят документы и добиваются установки на улице Владимировской памятного знака.

- Выбор трассы Транссибирской железной дороги и отстаивание Кривошековского варианта мостового перехода были непростыми. На Кривошековском варианте столкнулись не только технические вопросы, но и конъюнктурные интересы. Для окончательного решения по прохождению трассы железной дороги была создана Чрезвычайная Императорская Комиссия, которая выехала к началу спорного места. Это место в нескольких десятках километров западнее Новосибирска, где находилась безымянная станция. Именно в этом месте заседала Комиссия. Название станции - аббревиатура **Чрезвычайная Императорская Комиссия**.
- Комиссия рассмотрела два маршрута: на старинное село Колывань, что лежит на Московском почтовом тракте и через волостное село Кривошеково, находящееся на левом берегу Оби напротив впадения в неё реки Каменка. Любопытно, что расстояние от станции Чик примерно одинаковое, что до Колывани, что до Кривошеково.
- При утверждении Кривошековского варианта строительства железнодорожного моста на первый план выходила экономическая сторона – он был значительно дешевле других предлагаемых вариантов. Александр III, как рачительный хозяин руководствовался заветами Петра I «...дабы казну зряшно не разорять» утвердил Кривошековский вариант
- Не будем анализировать прохождение железной дороги от станции Чик, до берега Оби, а рассмотрим примерно его десятую часть восточнее станции Кривошеково (Новосибирск Западный).
- Миновав путепровод между «Площадью Труда» и «Площадью Энергетиков», поезд идет по уступу «горского плато». За последние десятилетия Горское плато интенсивно застраивается. Построено несколько жилых массивов, а на железной дороге обустроена остановочная площадка «Жилмассив».

Варианты трассы железной дороги



Поселения на берегах Оби, существовавшие до начала строительства железнодорожного моста

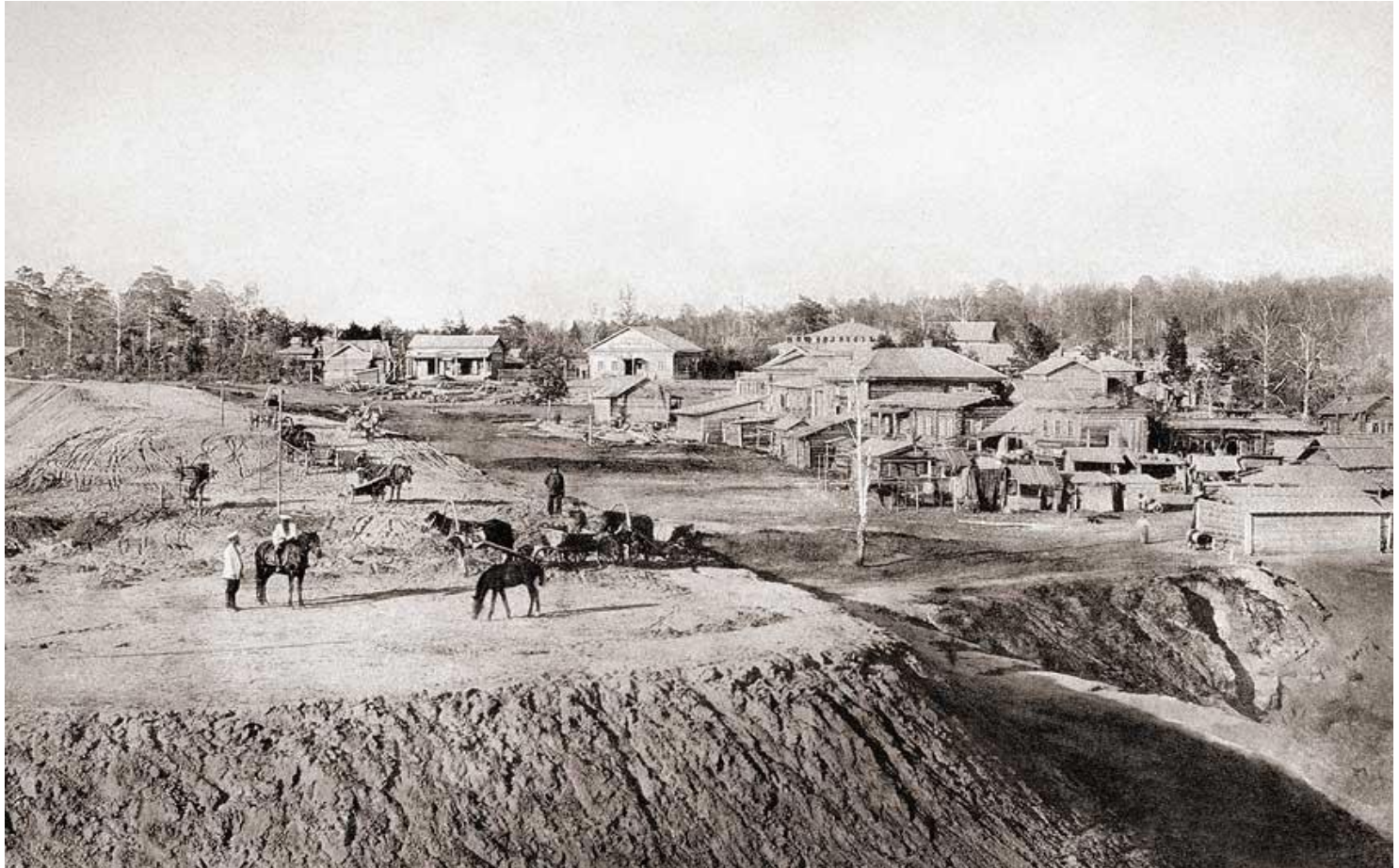


Остановочная площадка «Жилмассив». 23.09.2014г. 3572



- Не будем анализировать прохождение железной дороги от станции Чик, до берега Оби, а рассмотрим примерно его десятую часть восточнее станции Кривошеково (Новосибирск Западный).
- Миновав путепровод между «Площадью Труда» и «Площадью Энергетиков», поезд идет по уступу Горского плато. За последние десятилетия Горское плато интенсивно застраивается. Построено несколько жилых массивов, а на железной дороге обустроена остановочная площадка «Жилмассив».
- Несколько слов о трассе железной дороги на подходе к железнодорожному мосту. Обратите внимание, что железная дорога проходит по уступу возвышенности. Казалось бы, разумнее провести трассу железной дороги по равнине, но при прокладке трассы в пойменной части требовалась земля для насыпи перед железнодорожным мостом. После прорезки уступа «излишки» земли отправлялись в тело железнодорожной насыпи в пойменной части. Аналогичный принцип прокладки трассы железной дороги виден на правом возвышенном берегу как для Транссибирской магистрали от берега реки Каменки до поймы реки 1-я Ельцовка, так и для Алтайской железной дороги.
- Как дуга лука изгибается насыпь железной дороги, готовясь направить стрелу железнодорожного полотна в пролеты железнодорожного моста.
- Справа от железной дороги видны кварталы микрорайона «Горский», вышка релейной связи и ложбина между насыпью железной дороги и откосом «горского плато». Ложбина это – часть поймы левого берега, рассеченная насыпью железной дороги. Поезд минует новые жилые кварталы и перед взором открывается пойма левого берега реки Обь с котлованом, оставшимся со времени строительства Октябрьского моста.

Строительство железной дороги. Отсыпка насыпи.



Большое Кривощеково. Никольская церковь. К.П. Зайцев



Большое Кривощеково. У переправы. К.П. Зайцев



Предполагаемые развалины Никольской церкви. 2012г.



Администрация НСО и краеведы на развалинах Никольской церкви



**Памятный крест
на фундаменте Никольской церкви в селе Большое Кривощеково
в память о жителях основавших его**



Памятный крест установлен. 01.06.2013



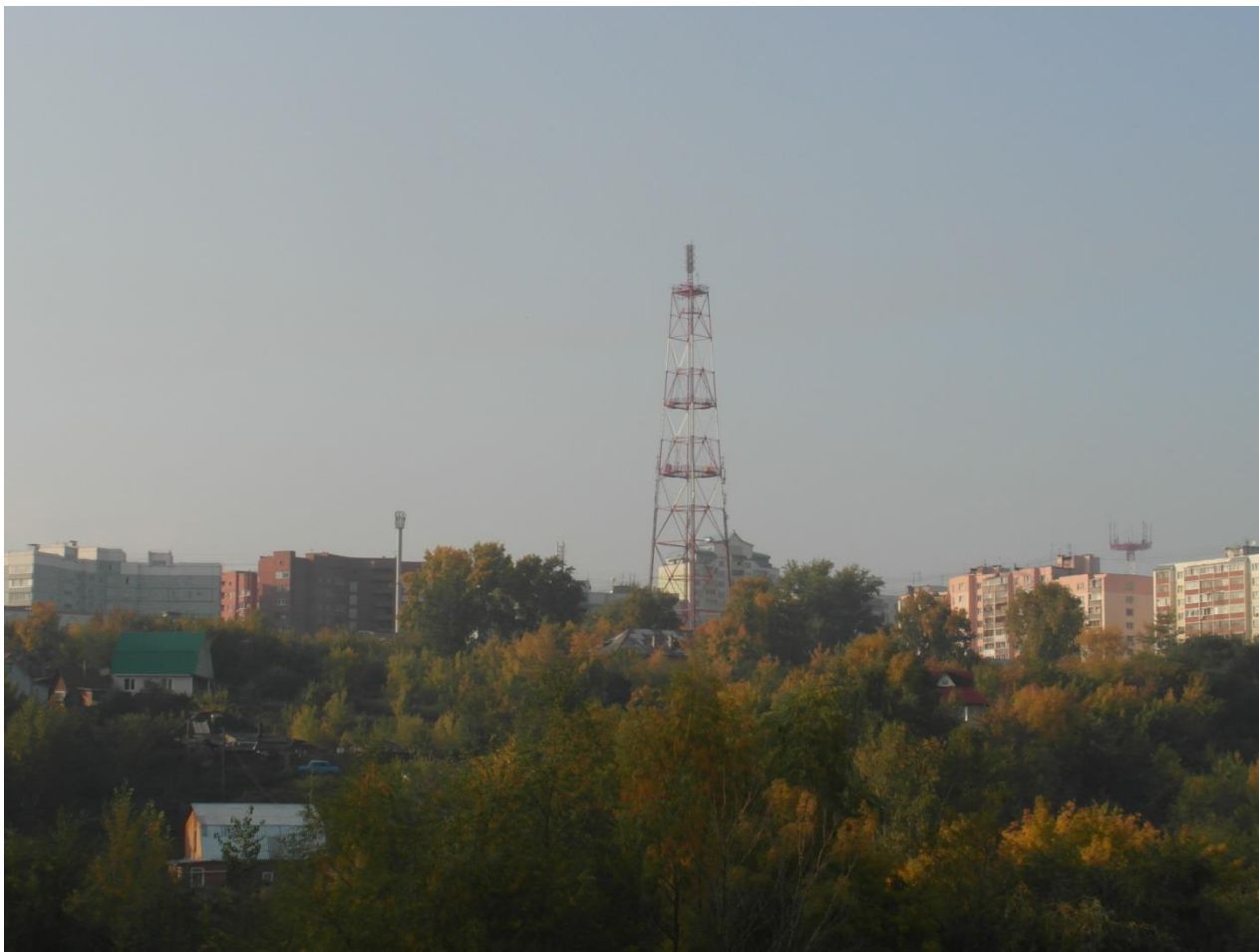
Pilpen_A

Микрорайон «Горский» 23.09. 2014г. 3605



- В конце XIX века насыпь железной дороги прошла по территории села Большое Кривощеково. Строительство железнодорожного моста уничтожило старинное село.
- В 2012 году краеведы нашли поблизости от насыпи железной дороги предполагаемые развалины фундамента старинной Никольской церкви.
- В 2013 году на месте предполагаемого фундамента Никольской церкви и установили на месте развалин 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. Перенесена в село Бугры в 1893 году в связи со строительством железнодорожного моста».
- Возможно, забор песка для строительства дамбы Коммунального (Октябрьского) моста из пойменной части левобережья окончательно уничтожил следы села Большое Кривощеково.
- Севернее от железной дороги простирается пойма реки Обь и вид на правобережье.
- По высокой насыпи поезд минует блокпост «Левая Обь» и втягивается в горловину ферм железнодорожного моста. Мелькают наклонные балки металлических ферм. В просветах стальных конструкций как с правой, так и левой сторон видны автодорожные мосты.
- Возможно, пейзаж с правой стороны изменится в связи со строительством 4-го автодорожного моста.
- Поезд выходит на насыпь правого берега. Справа видна транспортная развязка Южной площади, парк «Городское начало» и здания на Красном проспекте. Слева здание ТЭЦ-1.
- Перед путепроводом железной дороги южного направления (Алтайской) над Красным проспектом воздвигнут пешеходный мост.

Микрорайон «Горский» 24.09. 2014г. 3659



Микрорайон «Горский» 24.09. 2014г. 3660



Микрорайон «Горский» 24.09. 2014г. 3661



Севернее железной дороги. 24.09.2014г. 3665



Севернее железной дороги. 24.09.2014г. 3675



Севернее железной дороги. ЖК «Ясный берег». 23.09.2014г. 3614



Вид на правобережъе. 24.09.2014г. 3609



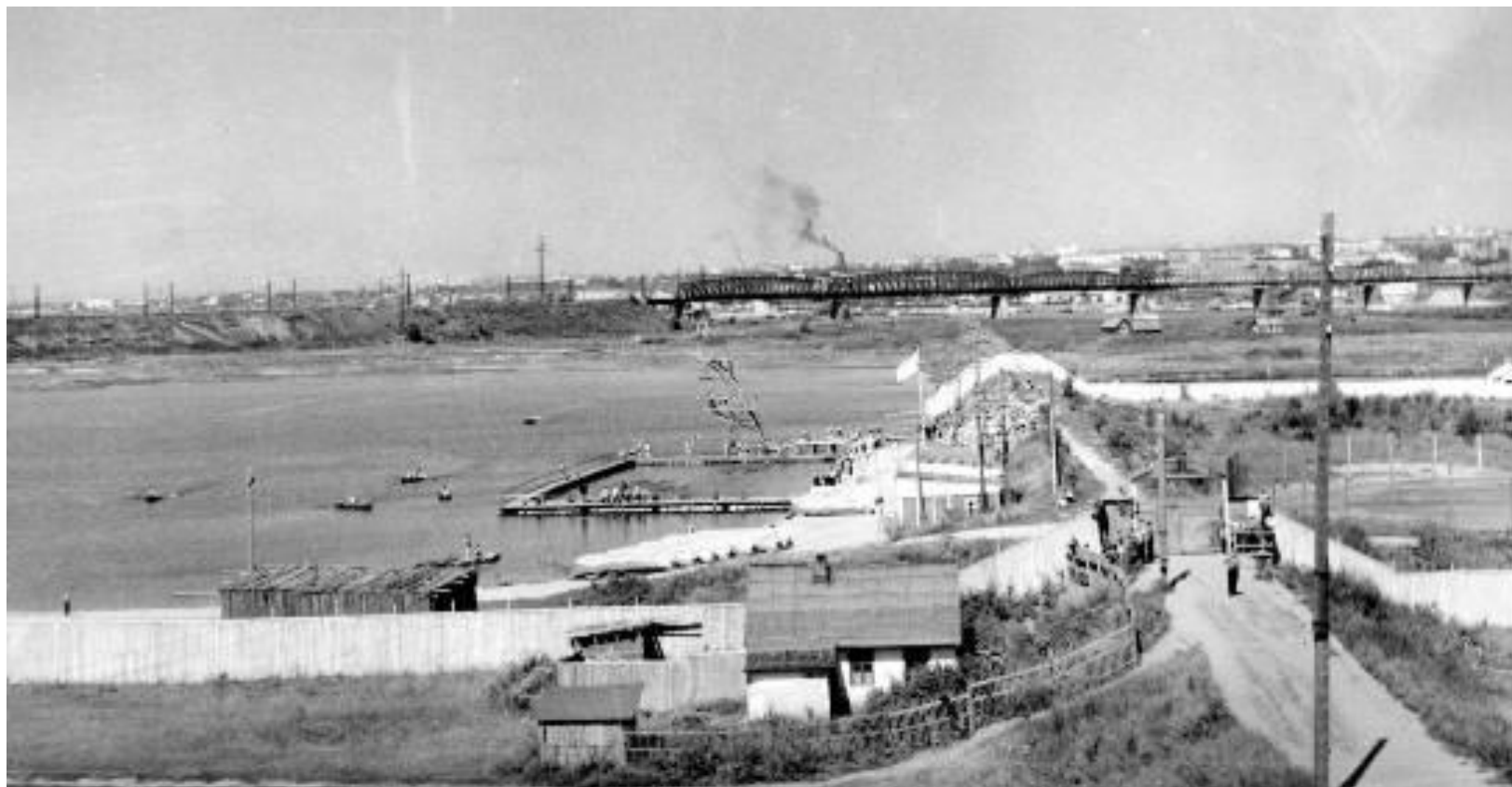
Насыпь перед ж\д мостом. 04.06.2013г. 018



Пойма южнее ж\д насыпи. 04.06.2013г. 025



Южнее ж\д насыпи. Городской пляж на котловане



- Поезд проходит под эстакадой железной дороги южного направления (Алтайской). Справа бульвар и жилые дома на четной стороне Красного проспекта. Над железной дорогой нависают сияющие купола Собора во имя Святого благоверного князя Александра Невского, а на километровом указателе цифры «3333». Это – расстояние от Москвы.
- Поезд ныряет под Спартаковский мост, замедляет ход и металлической змеей извивается, переходя на стрелках с одной колеи на другую. До вокзала Новосибирск - Главный остается 2 км.
- 30 апреля 1893 года к устью реки Каменка подошел караван барж. К приходу каравана река очистилась ото льда. На берегу Оби стоял домик бакенщика. Растекаясь по гранитной плите, в широкую Обь впадала река Каменка. При высоком уровне воды в Оби гранитной плиты не было видно, при низком уровне Каменка низвергалась в Обь маленьким водопадом. На берегу Оби из песка местами выступали острые камни. В настоящее время большинство выступающих камней находятся под слоем грунта и асфальтом набережной. Однако, очень низкий уровень воды весной и летом 2012 года позволил увидеть каменистое дно Оби. По каменной гряде можно было дойти почти до середины реки.

Поселок строителей железнодорожного моста.



Вид на реку Обь с набережной. 10.04.2012г. О10



Вид на реку Обь с набережной. 14.05.2015г. 5282



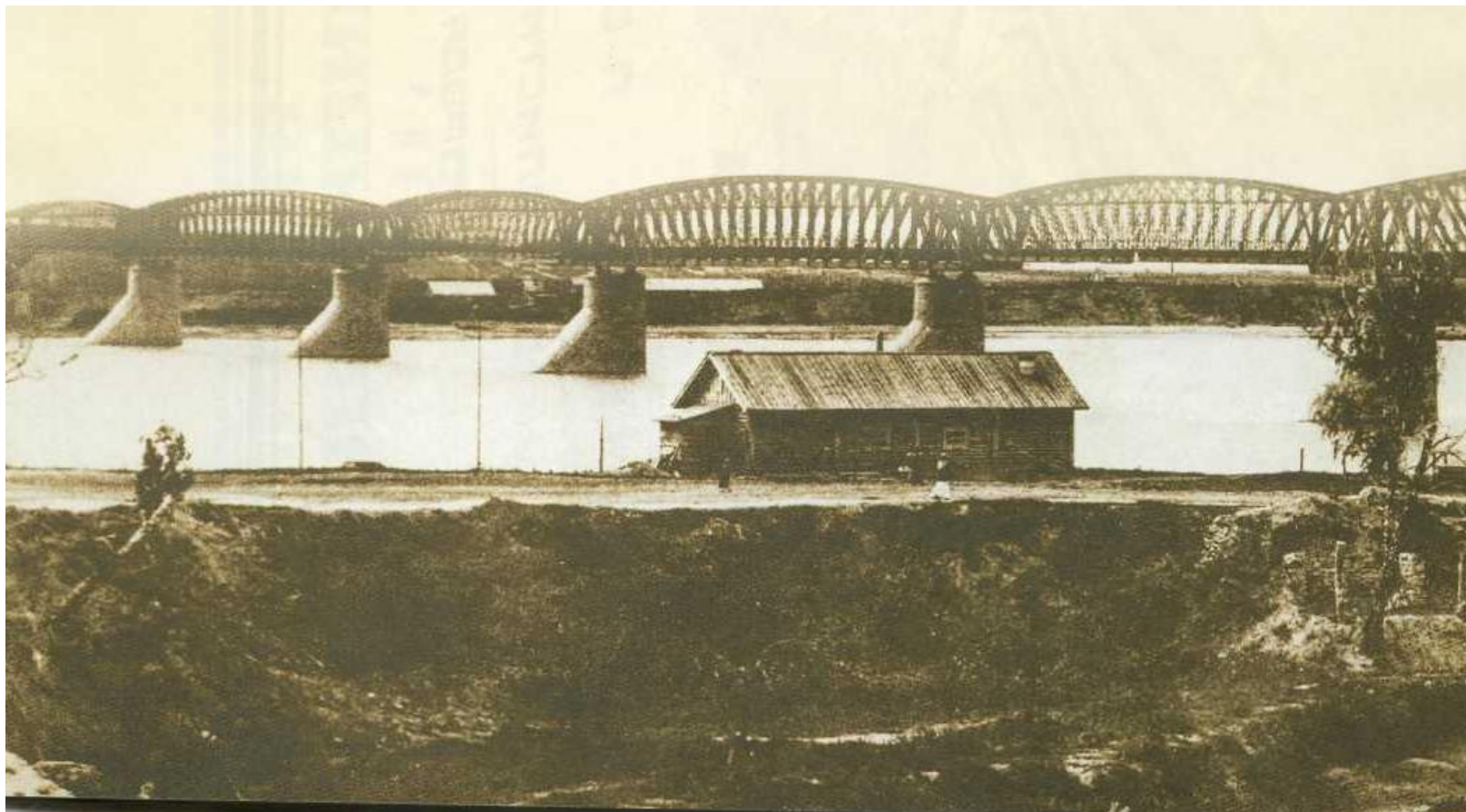
Начало строительства железнодорожного моста через реку Обь



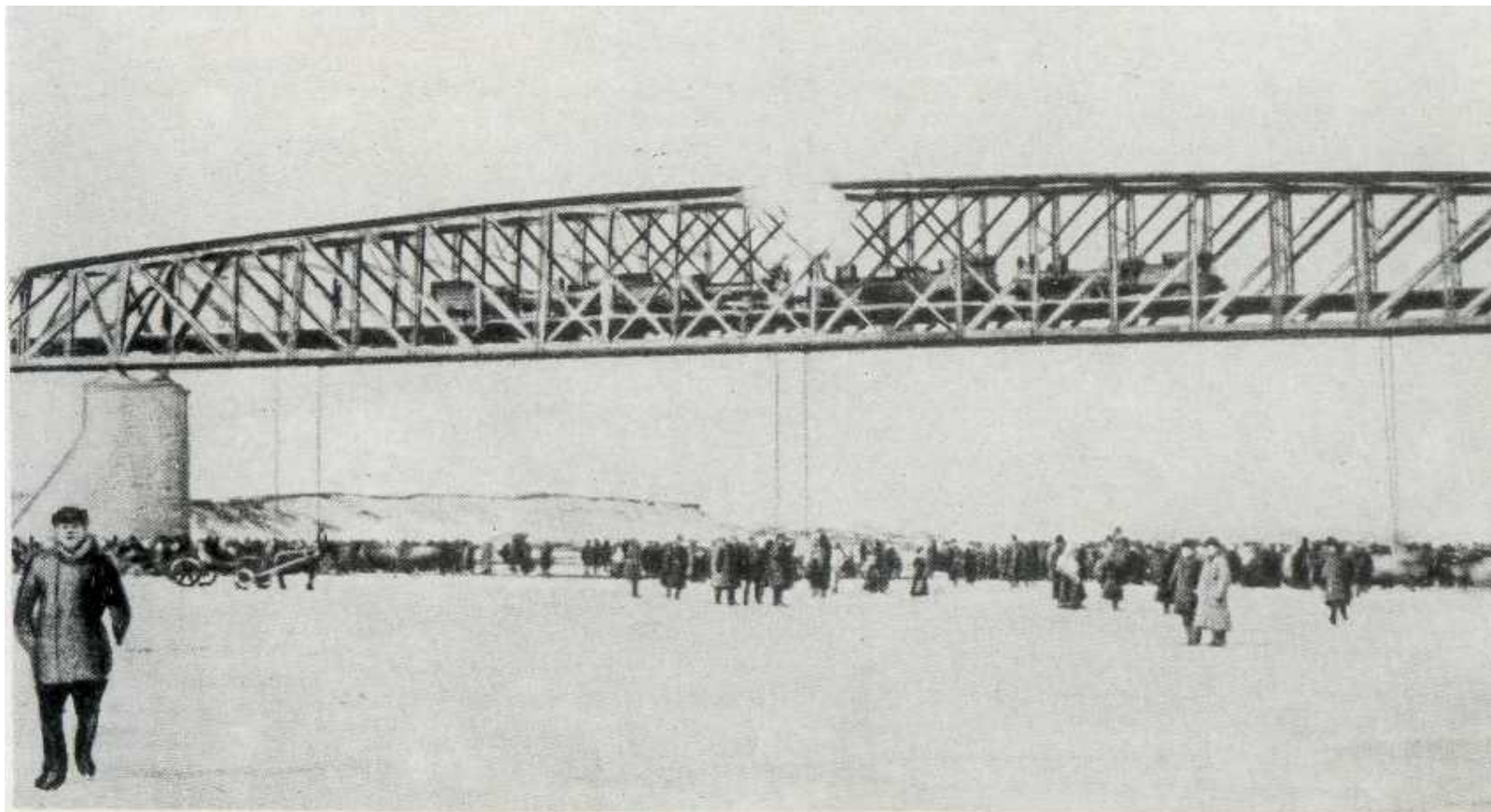
Строительство железнодорожного моста через реку Обь



Железнодорожный мост через реку Обь

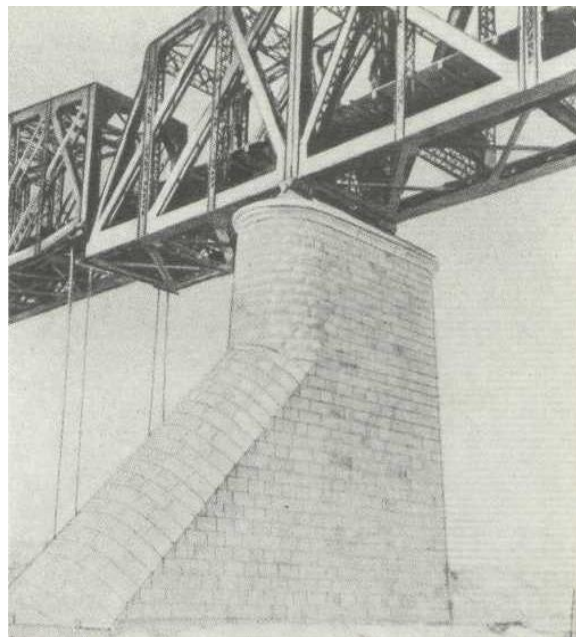


Испытание железнодорожного моста в 1896 г.



- Первый железнодорожный мост простоял почти сто лет. За эти годы «металл устал» и дальнейшая эксплуатация ферм становилась небезопасной. Было принято решение о замене ферм моста.
- Решение технически было оригинальным. Ледорезы действующих быков нарастили. На них к середине 80-х годов были возведены новые пролетные строения. Некоторое время мост действовал как двухколейный.
- Первый мост имел 3 консольные фермы моста (2-я, 4-я и 6-я). Они покоились на быках, а на консоли были установлены промежуточные фермы, что хорошо видно фотографии опоры моста.
- Именно короткая ферма первого установлена на набережной. Она имеет параболическую форму и по внешнему виду заметно отличается от новых ферм. Старинная ферма на набережной - это память о сооружении первого железнодорожного моста через Обь и рождении нашего города.
- Вертикальная поверхность опор (быков) железнодорожного моста делится на три зоны: верхняя самая темная и закопченная, нижний уровень которой показывает границу самой высокой воды в Оби. Средняя более светлая зона – уровень воды после перекрытия Оби. Нижняя светлая – уровень воды в последние маловодные годы.

Опора железнодорожного моста через реку Обь



Первоначальная



Доработанная

Новый железнодорожный мост через реку Обь. 22.06.2012г. 029



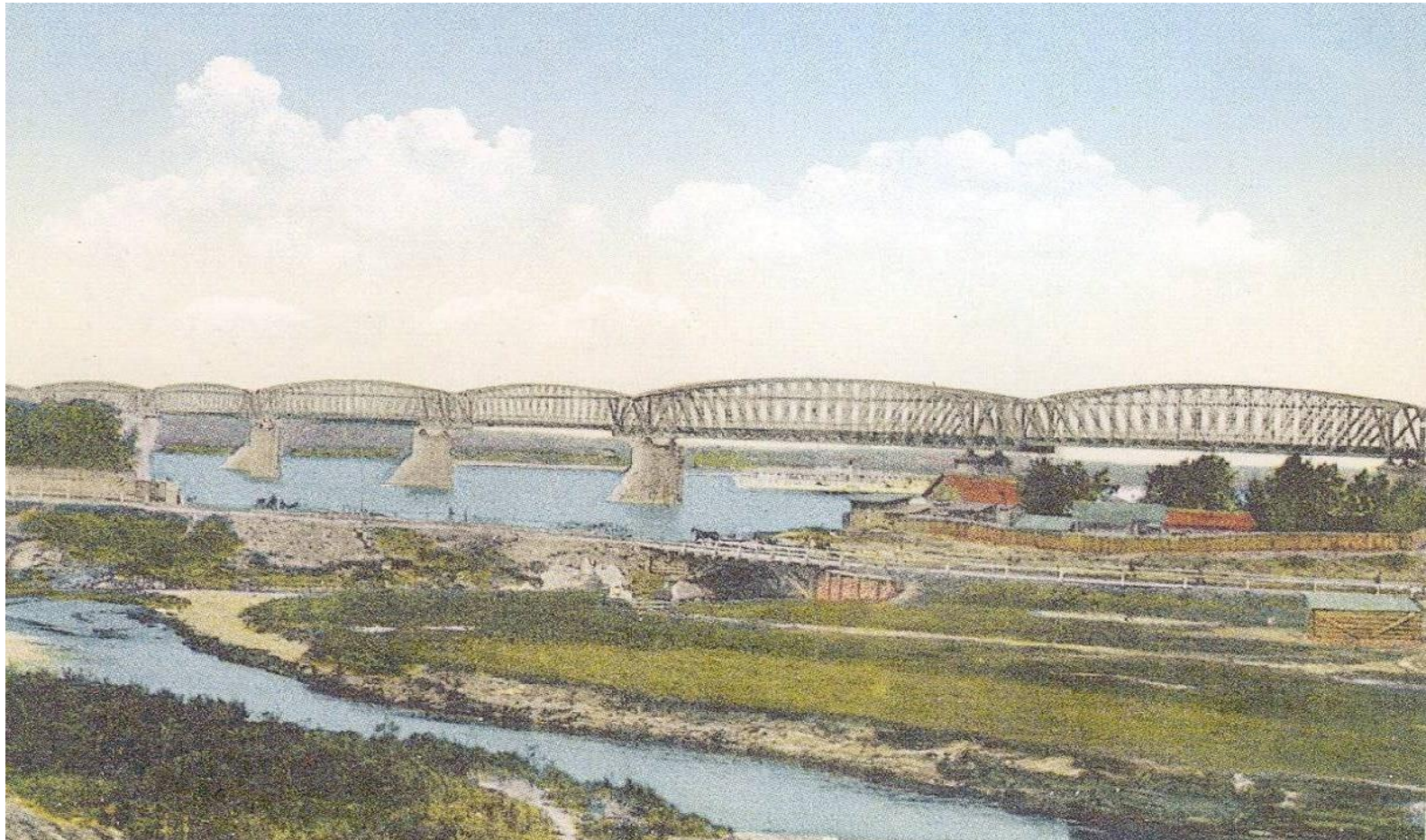
Памятный знак в честь строителей нового железнодорожного моста. 14.05.2015г. 5287



Вид с набережной. Жилой комплекс «Ясный берег». 14.05. 2015г. 5290



Устье реки Каменка. Будущая Южная площадь



Мост через реку Каменка и устье.

Единственный мост, соединяющий Красный проспект с улицей Большевистской.

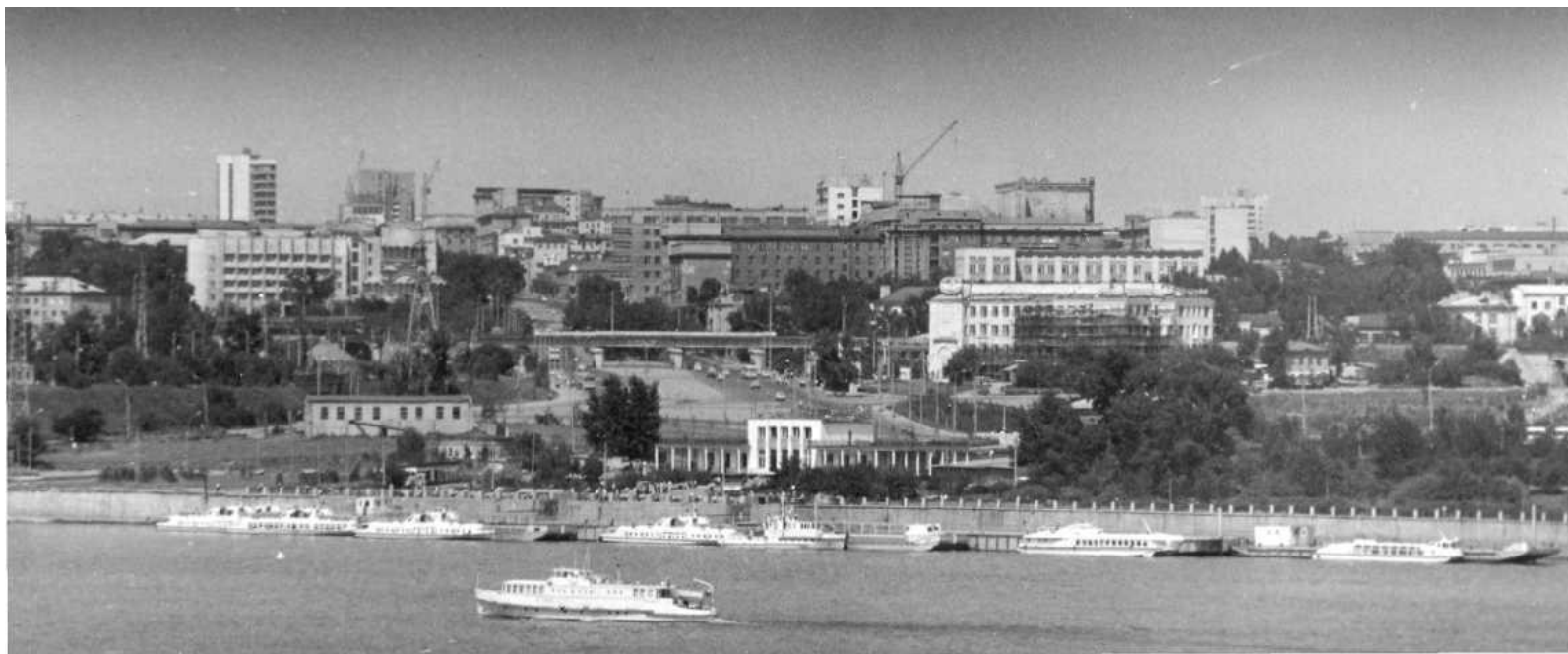
Работал до открытия нового моста в середине октября 1957 года



Будущая Южная площадь



Вид на набережную правого берега



Эстакада Южной площади. 03.05.2015г. 5078



Выход улицы Фабричной к Южной площади. 03.05.2015г. 5074



ТЭЦ-1 им. М.И. Калинина. 1926г.



**Транссиб в районе блокпоста «Правая Обь».
Алтайская железная дорога ещё не построена**



Транссиб в районе бывшего блокпоста «Правая Обь». 19.04.2010г. 015



Пешеходный мост у автовокзала. 02.07.2014г. 011



- Ажурная мостовая ферма над Транссибом, короткая насыпь, бетонная эстакада над Красным проспектом, насыпь с проездной аркой над ул. Мостовой и, наконец, мост через речку Каменка, отсекали начальную часть Красного проспекта от жилых кварталов Центрального района.
- От блокпоста «Правая Обь» начиналась посадочная платформа пригородных поездов, которая заканчивалась под фермой железной дороги Алтайского направления. Павильон с залами ожидания состоял из двух строений, т.к. в этом месте был переезд через железную дорогу с Красного проспекта на ул. Фабричную и к речному порту (на траверсе нынешнего автовокзала).
- Из-за насыпи, рядом с железнодорожным мостом, виднелись трубы и здание ТЭЦ-1, которая несколько раз в сутки оглашала окрестности гудком, возвещавшим начало и конец рабочего дня, а также дважды в обеденное время.
- Влево ул. Фабричная упиралась в железнодорожную насыпь. Ныне, переезд на ул. Фабричную закрыт. Насыпь железной дороги заменили путепроводом и ул. Фабричная получила хороший выход к началу Красного проспекта и ул. Большевистской.
- Справа от переезда по ул. Фабричной стоял (он и сейчас стоит) огромный жилой дом, называемый «Дом Грузчика» по проекту К.Е. Осипова.
- На первом этаже размещались магазины. Нас, мальчишек всегда манил к себе промтоварный магазин, где можно было купить тельняшку и ремень с медной пряжкой и якорем.

Выход Транссиба на правый берег реки Оби. Начало будущего проспекта



Выход Транссиба на правый берег реки Оби



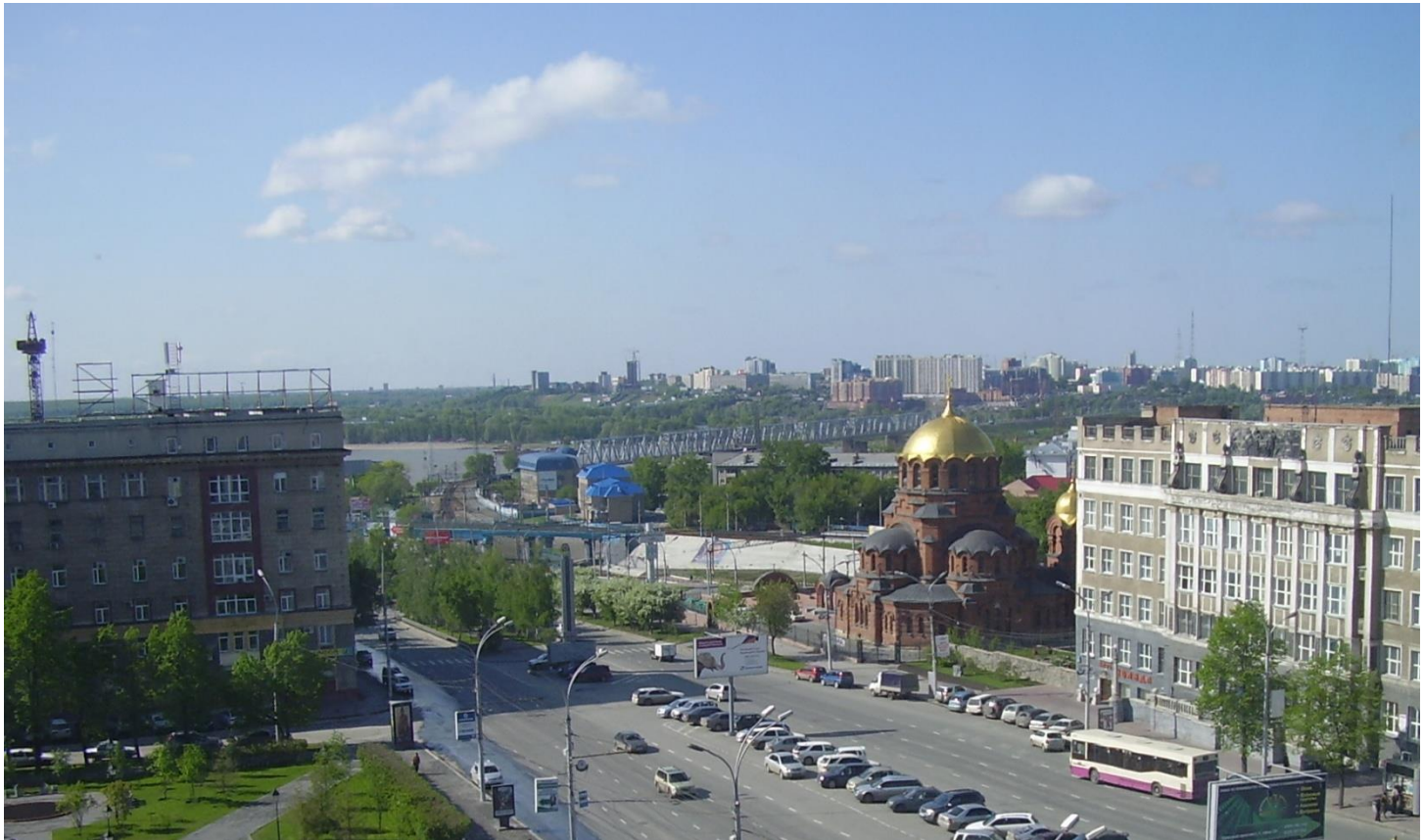
Начало Николаевского (Красного) проспекта



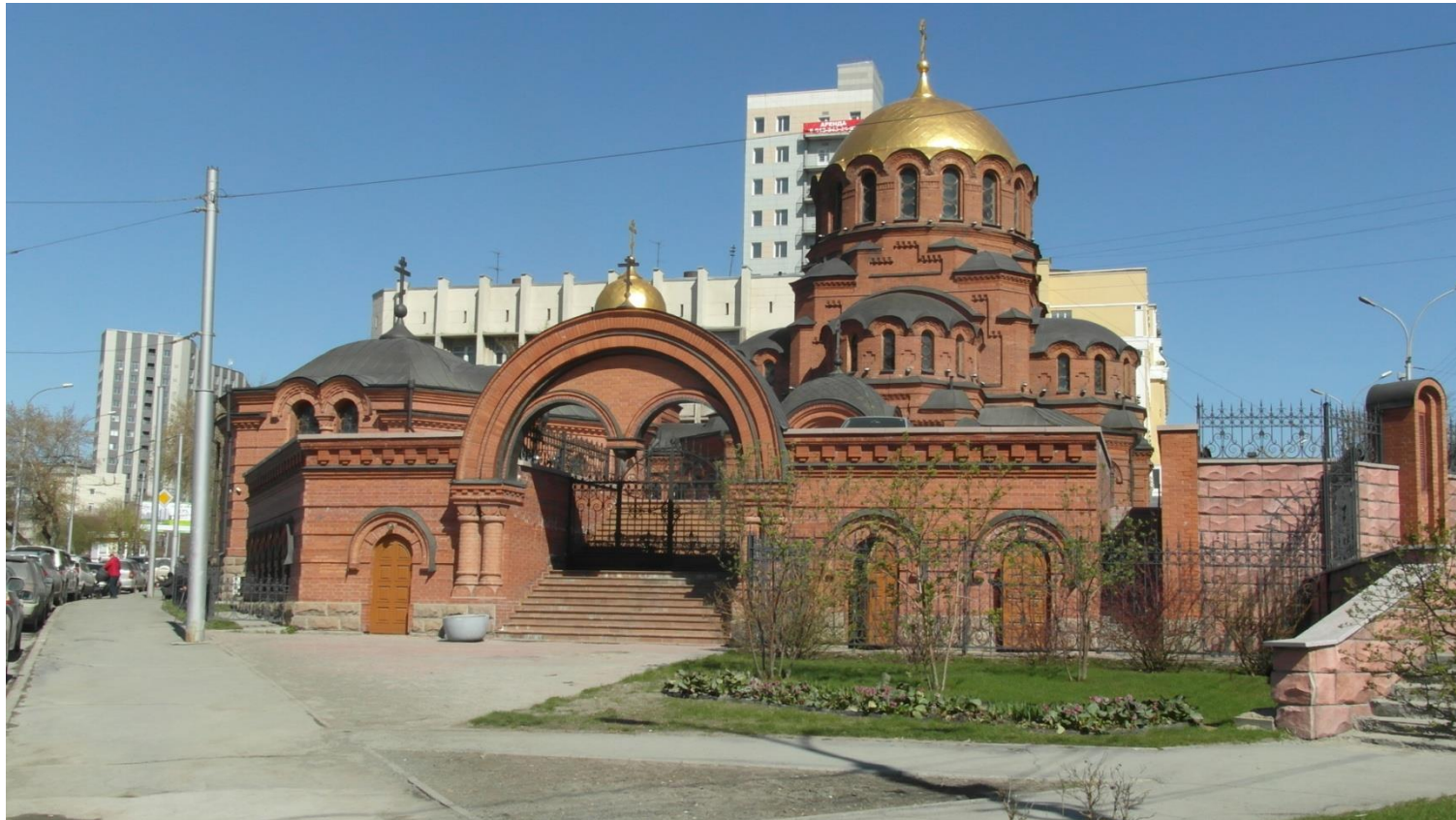
Красный проспект. Автовокзал. 03.05.2015г. 5066



Красный проспект. 25.05.2009г. 011



Красный проспект. Собор Александра Невского. 03.05.2015г. 5054



Красный проспект. Собор Александра Невского. 15.05.2015г. 5312



Алтайская железная дорога. Ферма над Транссибом.



Путепровод над Транссибом. 22.06.2008г. 290



Расстояние от Москвы – 3333км. 16.07.2008г. 894



- Ферма над Транссибом закрывала Собор. В 60-х годах прошлого века металлическую ферму сняли. Разобрали земляную насыпь от Транссиба до Красного проспекта и построили эстакаду железной дороги южного направления (Алтайской). Над эстакадой сияет на солнце купол Собора Святого Александра Невского.
- Застроенная разномастными домишками непонятной архитектуры полоса земли между железной дорогой и Красным проспектом при реконструкции остановочной платформы и строительства путепровода была очищена от построек и превращена в зеленую зону.
- До середины 50-х годов рядом с нынешней остановочной площадкой находился двухэтажный барак и множество ларьков. Чуть далее стоял такой же барак. Шумная жизнь в бараках протекала круглосуточно.
- Прежде чем прервать прогулку по Красному проспекту и вернуться к набережной Оби, следовало бы прослушать песню «Мой Новосибирск». Автор В. Ленский. Ноты этой песни нанесены на стелу, установленную на площади Ленина в ноябре 2008 года. Непонятны метаморфозы со стелой? В 2011 году стелу убрали. Вскоре вновь установили. В настоящее время стелы на площади Ленина нет. В полдень в центре города по-прежнему с 2008 года звучит мелодия этой песни.

Собор во имя святого благоверного князя Александра Невского.



Остановочная площадка «Центр». 10.05.2013г. 001



Красный проспект №01. Жилой барак.



Бульвар на Красном проспекте. 05.07.2008г. 595



Николаевский (Красный) проспект



Красный проспект. 10.05.2013г. 008



Мой Новосибирск

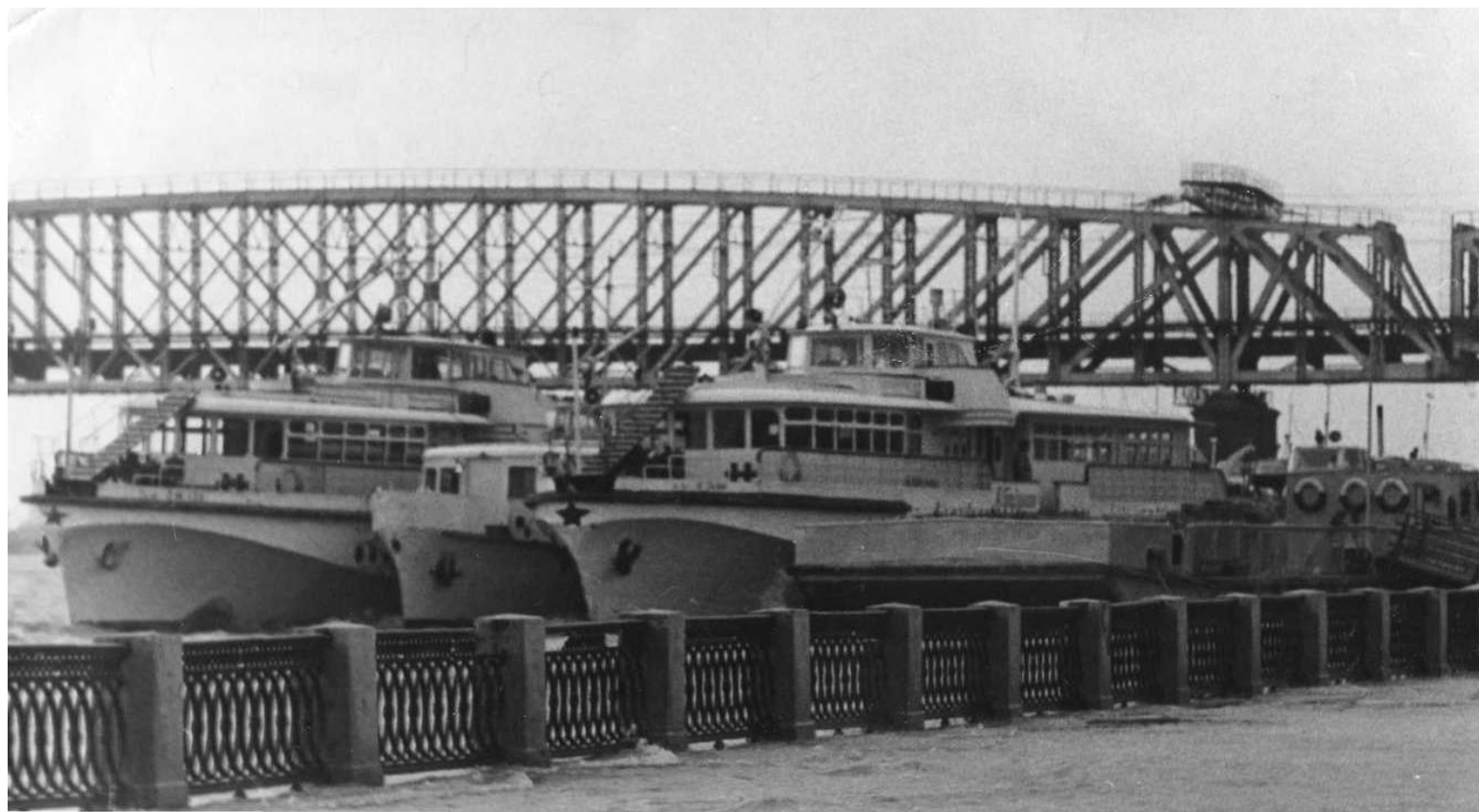
-
- Есть на свете много песен разных
- О больших и малых городах.
- Я пою о городе прекрасном
- Тот, что дорог мне всегда.
-
- Пусть зимой здесь снег и лютый холод,
- А за то в июле только зной....
- Я люблю тебя мой милый город,
- Мой Новосибирск родной.
-
- Вечер в небе звезды зажигает.
- Фонари качают головой,
- И все люди радостно встречают,
- Приглашая в город мой.
-
- Высока волна Обского моря.
- Хороши рассветы над рекой....
- Я люблю тебя мой милый город,
- Мой Новосибирск родной.
-
- Мы идем по Красному проспекту,
- Где аллеи шумною листвою.
- Мне поют березы песню эту
- Солнцу, радуясь со мной.
-
- Здесь нам каждый камень сердцу дорог
- И мосты над быстрою рекой....
- Я люблю тебя мой милый город,
- Мой Новосибирск родной.
-

Стела на площади Ленина. 25.07.2010г. 005



- Шли десятилетия. На берегу Оби построена набережная. Река Каменка упрятана в коллектор. От набережной Оби до насыпи железной дороги южного направления (Алтайской) на замытой части реки Каменки раскинулась эстакада Южной площади.
- Набережная строилась в два этапа. На первом этапе набережная была построена от устья реки Каменка до Коммунального (Октябрьского) моста в середине 60-х годов (авторы проекта Р.М. Окунева и А.Г. Скоробогатько). На втором этапе закончено строительство набережной от Коммунального (Октябрьского) моста до Речного вокзала. До постройки набережной на этом участке несколько лет был пляж. Горы намывтого песка располагали здесь купаться и загорать. Уровень воды в реки Обь за последние десятилетия понизился, поэтому набережную и кромку воды разделяет песчаная отмель. Были случаи, когда вода затапливала набережную.
- Это случилось в 1969 году. Уровень воды над ординаром достигал отметки 690 см. Через 45 лет пришла высокая вода. На 12 мая 2015 уровень воды над ординаром достиг 530 см.
- Что же представлял собой берег Оби до сооружения набережной? Влево от устья реки Каменки на берегу, по-прежнему, стоял домик бакенщика. Левее дома бакенщика находилась пристань «Октябрьская». Первоначально в качестве пристани после ледохода к берегу швартовали дебаркадер. От наплавной пристани ходили маленькие теплоходы, насколько помню, они имели номера Т-12 и Т-13. Пунктами назначения теплоходов Малое Кривошеково и Огурцово Теплоходы имели газогенераторные двигатели. В герметичную емкость загружали деревянные «бакулки» где они сгорали без доступа воздуха, в результате чего образовывался газ, который после специальной подготовки в другой емкости поступал в камеру сгорания двигателя. В холодное время самое теплое место на корме было у емкостей газогенератора. В годы войны подобными газогенераторными двигателями были оборудованы многие автомобили.

Набережная. Пристань «Октябрьская». 1966г.





Набережная. 1969г.



Начало набережной. Пристань «Октябрьская»

Вид с набережной. Высокая вода. 14.05.2015г. 5279



Вид с набережной. Высокая вода. 14.05.2015г. 5284



Вид с набережной. Низкая вода. 10.04.2012г. 012



- В 60-х годах была сооружена стационарная пристань. От пристани вверх и вниз по реке сновали небольшие теплоходики или, как их называли, речные трамвайчики. Пожалуй, самым популярным маршрутом рабочего дня был маршрут на Лесоперевалку и Затон, находящихся на левом берегу. В отсутствие Димитровского моста, это был кратчайший путь.
- Выше по течению Оби находился высокий забор, огораживающий территорию Воднолыжной станции. Забор высотой более 2,5 м отделял платную территорию Воднолыжной станции от бесплатного мира. При высокой воде окончание забора уходило в воду. Когда вода спадала, забор удлиняли при помощи колючей проволоки на козлах. (благо, что специалистов по установке проволочных заграждений после кровопролитных войн было достаточно). Если лимиты на колючую проволоку заканчивались, то заграждения дополнялись толстым слоем битого стекла.
- Воднолыжная станция занимала значительную территорию, примерно до створа ул. Сакко и Ванцетти. Выше по течению (примерно на месте опор нынешнего Октябрьского моста) к берегу подгоняли плоты из бревен. Если пройти до плотов и нырнуть с них, то одну – две сотни метров течением реки пловца вынесет к нижнему забору Воднолыжной станции. На верхней окраине Воднолыжной станции находился домик Спасательной станции с башней. Рисунок художника В.А. Касаткина сохранил вид Спасательной станции.
- На фотографии в среднем пролете Коммунального моста видна башня Спасательной станции. В правом нижнем углу почти до спасательной станции раскинулось футбольное поле.
- Акватория Воднолыжной базы была означена поплавками, за которые запрещалось заплывать. У буйков дежурила лодка спасателей, которые предупреждали купающихся о недопустимости заплыва за буйки. На траверсе плотов сравнительно недалеко от зоны поплавков находился бакен. Большим подвигом было нырнуть с плотов выше спасателей, доплыть до бакена, отдохнуть, держась за треугольник плавучего каркаса, и вернуться на берег. Нарушения были постоянными. Безбилетный проход. Ныряние с плотов, что довольно опасно, т. к. сильное течение тащило под бревна плотов, и заплыв за буйки. Мальчишки соревновались в храбрости один перед другим. Так было всегда и ничего с этим не поделаешь.
- Ворота Воднолыжной находились напротив остановки трамвая в створе ул. Маковского. К решетчатой арке и решетчатым воротам от трамвайной остановки вела деревянная лестница. Вход на Воднолыжную станцию был платным. От ворот в сторону берега вела широкая аллея. Слева находилось административное здание, за которым раскинулось футбольное поле общества «Пищевик». Зимой поле заливали для игры в русский хоккей и катания на коньках. Край футбольного поля находился выше деревянных трибун - лежаков, уступами спускающихся к песчано-каменистой полоске пляжа.

- По правую сторону аллеи за полосой кустарника находились волейбольная, баскетбольная площадки, теннисные корты и городошная площадка. С обеих сторон аллеи располагались портреты чемпионов и рекордсменов мира и СССР. Кроме портретной галереи вдоль аллеи размещались политические плакаты художников Кукрыниксы и Бориса Ефимова.
- С правой стороны аллея заканчивалась двухэтажным деревянным зданием. На втором этаже была открытая веранда со столиками и камера хранения личных вещей. На первом этаже находилась служба по прокату лодок. Это можно было сделать только по паспорту, который имели взрослые. Поэтому мы часто просили кого-нибудь из взрослых взять нам напрокат лодку. Сколько было счастья, когда, получив весла, бежали к пришвартованным плоскодонкам. Наконец, все позади и мы (два – три пацана) садимся в лодку и по жребью начинаем грести. Маршрут один – Коровий остров (позднее его называли остров «Отдыха»). Это ближе к левому берегу и немного выше нынешнего Речного вокзала. Конечно, грести против быстрого течения реки трудно, но такое путешествие воспринималось, как подарок судьбы. Огромные волдыри свежих мозолей, и даже содранная до крови кожа никого не волновали. Мы гордились такими мозолями. Отмечу, что скорость течения реки Обь в этих местах примерно 5 км/час. В половодье до 7 км/час. Но в половодье не купаются!
- Итак, добравшись до Коровьего острова, начинали спуск по течению. Сплавляться по течению легче, но без дела сидеть не приходилось: то ветер нагонит встречную волну, то можно попасть в момент прохода пароходов вверх по реке Обь. В 18 часов через день от Речного вокзала (в те времена Речной вокзал находился ниже железнодорожного моста, рядом с грузовым портом) отчаливал пассажирский пароход «Киров», который ходил до города Камень-на-Оби. Чадя черным дымом и шлепая по воде плицами, пароход проходил мимо городского пляжа. Пароход басовито гудел, напоминая о своем приближении отчаянным купальщикам. Однотрубный пароход поднимал большую волну. Еще большую волну поднимал буксир «Калинин», который частенько проходил мимо пляжа в вечернее время. Было большим удовольствием покачаться на волнах. Пароходов было немного. Названия некоторых помню до сих пор: двухтрубные «Александр Невский», «Кузьма Минин», «Дмитрий Пожарский».

- Продолжим осмотр Воднолыжной станции. Предыдущий рассказ относился к верхней части станции. Футбольное поле было выше пляжа примерно на 3 метра. Этот уступ был оборудован дощатыми настилами, которые служили, и трибунами во время летних спортивных праздников, и лежаками для загорания. Ниже трибун песчаный пляж полого спускался к воде и также полого уходил в воду. Правда, в некоторых местах из песка торчали выходы гранитной плиты, что и определило строительство железнодорожного моста. Мальчишки прекрасно ориентировались на воднолыжной станции и на пляже. Когда договаривались о встрече, то обязательной координатой служили выходы камней. Царапины и ссадины на камнях были постоянными, особенно при высокой воде, которая скрывала колючие и острые кромки камня.
- Недалеко от берега находился небольшой бассейн с вышкой для ныряния. От берега к бассейну вел деревянный мост на понтонах. Проход по мосту платный. По воде бесплатно, если не увидит дежурный.
- До постройки набережной осенью 1958 года у Коммунального (Октябрьского) моста недалеко от берега на якоре остался зимовать буксир. Весной 1959 года во время ледохода (ледоход был на реке Иня) с буксира снесло надстройки, а летом он утонул. Только высокая труба торчала из воды. Перед приездом вице – президента США Р. Никсона и брата президента Д. Эйзенхауэра к трубе погнали шлюпку и срезали трубу. Только воронка, хорошо видимая с Коммунального моста, выдавала присутствие на дне реки некогда мощного буксира.
- В промежутке между берегом и ул. Большевистской за территорией Воднолыжной станции проходила ул. Обская. Она существует и в настоящее время только в укороченном виде, начинаясь по другую сторону ул. Добролюбова. Там набережной пока нет, но идет застройка прибрежной зоны жилыми домами.
- Полюбуйтесь ажурными фермами железнодорожного моста. Окинем взглядом левобережную часть, где на противоположном берегу находится в настоящее время городской пляж. Ухоженная территория перед железнодорожным мостом. Газоны на верхней части набережной. Над головой поперек набережной возвышается громада старинной фермы, которая была изготовлена в конце XIX века. Ныне это – музейный экспонат. В летние дни у подножия фермы фотографируются молодожены. Ни дома бакенщика, ни пристани «Октябрьская» на этом месте нет. Только набережная. На металлической ограде набережной множество больших и малых замков и замочков. Такая традиция появилась и прижилась здесь в последние годы

В.А. Касаткин. Спасательная станция. 1949г.



Коммунальный мост открыт. Набережной нет



Бассейн с вышкой на водной станции



Водная станция



- Совершив экскурс в прошлое, вернемся в настоящее время и совершим прогулку по набережной.
- Полюбуемся ажурными фермами железнодорожного моста. Окинем взглядом левобережную часть, где на противоположном берегу находится в настоящее время городской пляж. Ухоженная территория перед железнодорожным мостом. Газоны на верхней части набережной. Над головой поперек набережной возвышается громада старинной фермы, которая была изготовлена в конце XIX века. Ныне это – музейный экспонат. В летние дни у подножия фермы фотографируются молодожены. Ни дома бакенщика, ни пристани «Октябрьская» на привычном месте нет. Только набережная. На металлической ограде набережной множество больших и малых замков и замочков. Такая традиция появилась и прижилась здесь в последние годы.
- 27 июня 2009 года в День Города на набережной был заложен камень будущей «Площади Молодежи».
- Набережная заканчивается у Речного вокзала. Авторами проекта Речного вокзала являются А.А. Воловик, Ю.А. Захаров и М.М. Пирогов.
- Традиционно к Новому году на набережной сооружают ледяные скульптуры и русские ледяные горки.

Набережная. 12.05.2009г. 007



Фонтаны на Оби. 18.07.2009г. 011



Вид с набережной. 09.06.2008г. 022



Вид с набережной. 22.06.2012г. 003



Вид с набережной. 23.06.2012г. 038



Вид с набережной. Жилой массив «Горский».22.06. 2012г. 011



Коммунальный (Октябрьский) мост. 10.04.2012г. 020



Фестиваль цветников на набережной. 10.08.2012г. 019



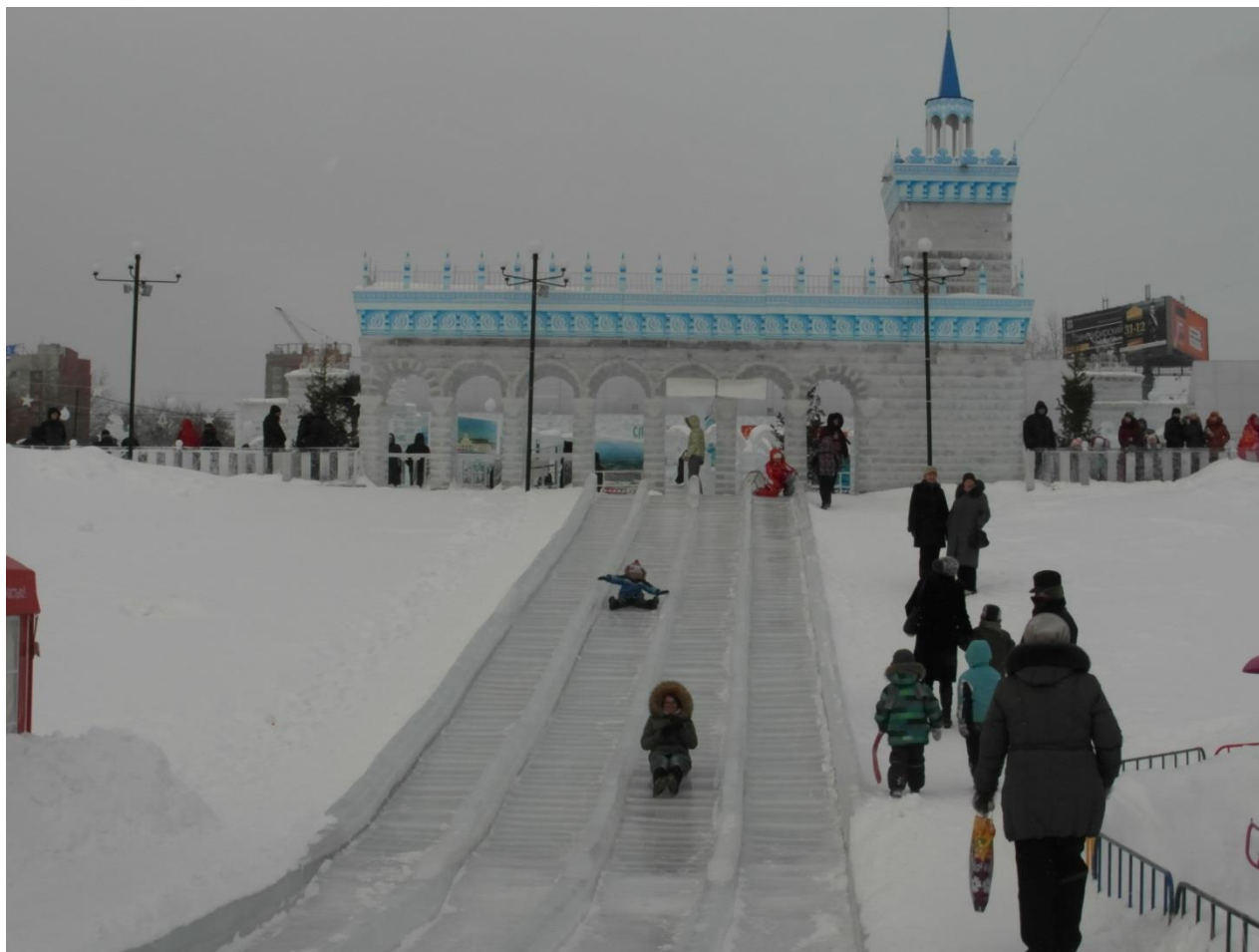
Фестиваль цветников на набережной. 10.08.2012г. 012



Ледовый городок на набережной. 06.01.2013г. 018



Ледовый городок на набережной. 27.02.2014г. 004



Набережная. Встреча Паралимпийского огня. 27.02. 2014г. 022



Вид с набережной на будущий Бугринский мост. 22.03.2014г. 016



Морякам и речникам, отдавшим жизнь за отечество. 17.05.2014г. 019



Вид с набережной на Бугринский мост. 05.09.2014г. 003



- Канун 119 годовщины дня рождения города. Самый продолжительный день в году. Вечереет. На набережной в парке «Городское начало» царит оживление. Идут последние приготовления к открытию памятника. Музей города развернул на одной из аллей уличную выставку исторических фотографий. Играет симфонический оркестр. На большом экране оживают страницы истории Новосибирска. На постаменте укрытая покрывалом возвышается скульптура. Уходящее за горизонт солнце заменило праздничное освещение.
- В полночь 22 июня 2012 года открыт памятник Александру III. Автор памятника – Скульптор - народный художник С. А.Щербаков.
- Под грохот салюта и звуки Торжественной увертюры «1812 год» П.И. Чайковского спадает покрывало. Взорам публики предстает бронзовый царь на гранитном постаменте. Его взор устремлен на восток. Высота постамента - восемь метров, а фигуры царя - пять.
- Праздничный фейерверк. Огненные фонтаны. Листочки «золотой» фольги осыпают памятник и прилегающее пространство.
- На открытии памятника присутствовал праправнук Александра III, гражданин Дании Павел Эдуардович Куликовский с супругой.
- Площадь около памятника вымощена тротуарной плиткой. Установлены фонари в стиле конца XIX века. На аллеях установлены скамейки. От памятника проложена аллея с цветниками, идущая в сторону Красного проспекта, и лестница к дуге Южной площади.

Набережная. Приготовления к торжеству. 22.06. 2012г. 025



Набережная. Приготовления к торжеству. 22.06. 2012г. 028



Парк «Городское начало». Памятник Александру III. 23.06.2012г. 013



Парк «Городское начало». Музейная ферма железнодорожного моста. 23.06.2012г. 045



Фото на память. 24.06.2012г. 062



Заключение

- Мы совершили короткую прогулку по парку «Городское начало» и его окрестностям. Прошли по набережной.
- Вспомнили историю прокладки и выбор трассы будущей Транссибирской железной магистрали.
- Вспомнили кому обязан город своим появлением и становлением.
- Вспомнили с чего начинался город.
- Возможно, Музею города Новосибирска передадут многострадальный дом Г.М. Будагова,
- Новый Губернатор выполнит решение предыдущего о передаче Музею города Новосибирска старинного здания в зеленой зоне набережной, которое в настоящее время занимает филиал Российской Академии предпринимательства.
- Возможно, пройдет несколько лет и от парка «Городское начало» не останется следа, т.к. он будет изуродован строителями 4-го автодорожного моста. Также как немногие помнят, что под парком «Городское начало», Южной площадью и Каменской магистралью протекает в коллекторе река Каменка, которая сто лет назад крутила мельничные колеса и доставляла немало хлопот во время ледохода.
- Хорошо, что хотя бы маленькие крупицы прошлого сохраняются на фотографиях, в рисунках и в воспоминаниях. Только описанное становится историей, а устные предания становятся мифами и легендами.

Заключение

- Увидеть «старый» Новосибирск можно, посмотрев рисунки В.А. Касаткина, ставших достоянием истории. Они сохранили для потомков облик недавнего прошлого города Новосибирска. Альбом-каталог «Новосибирск в рисунках Касаткина». 2010.
- Нередко Н.Г. Гарина-Михайловского называют основателем города Новосибирска. Николай Георгиевич не является основателем города Новосибирска. Однако, в появлении города есть его немалая заслуга. Если в будущем соорудят памятник - стелу в честь основания города Новосибирска, то в основании памятника несомненно должны быть имена Н.Г. Гарина – Михайловского, В.И. Роецкого, Г.М. Будагова, Н.М. Тихомирова, В.К. Жандра, как на памятнике Тысячелетия Российского государства, установленного в Великом Новгороде или на памятнике Екатерине II в Санкт-Петербурге.
- Имя инженера – путейца Г.М. Будагова увековечили на обелиске «Гимн учителю», как основателю первой школы в поселке Новониколаевском.
- Автор выражает благодарность Г.В. Жаннину – Перро, Н.В. Касаткиной, В.Ф. Киласевой, сотрудникам «Музея города Новосибирска», «Музея истории архитектуры Сибири им. С.Н. Баландина НГАХА», «Центра истории развития Ленинского района» и всем предоставившим иллюстративные материалы.

• Март 2015

Список использованных источников

- 1. Альбом-каталог «Новосибирск в рисунках Касаткина», 2010.
- 2. Баландин С.Н. Новосибирск, история градостроительства 1893-1945гг. - Новосибирск, 1978.
- 3. Горюшкин Л.М., Бочанова Г.А. Так начинался Новосибирск. - Новосибирск, 1983.
- 4. Материалы К.П. Зайцева из фондов «Музея истории архитектуры Сибири им. С.Н. Баландина», НГАХА
- 5. Материалы из фондов «Центра истории развития Ленинского района»
- 6. Новониколаевск-Новосибирск, история города, в 2-х томах, - Новосибирск, 2005.
- 7. Новониколаевск - Новосибирск, историко-литературный фотоальбом. - Новосибирск: Издательский Дом «Историческое наследие Сибири», 2005.
- 8. Новосибирск, фотоальбом. - Новосибирск: Издательский Центр «СВЕТ», 2002.
- 9. Открытки с видами Новосибирска разных лет.
- 10. Фотоальбом Новосибирск 1891-1934
- 11. Щукин М.Н. Белый фартук, белый бант. – Новосибирск, 2013.
- 12. Энциклопедия Новосибирск. - Новосибирск, 2003.
-