

## А не покататься ли нам на метро? Новосибирск. Февраль 2017.

*Я катаюсь на метро  
сам настроился хитро,  
буду ездить до упада  
позабыв, куда мне надо  
А. Прохоров*

Удивительная штука память. Я прожила уже очень много лет. Все эти годы я провела в Новосибирске. На моих глазах город преображался: пропадали целые улицы и возникали новые микрорайоны, ликвидировали многокилометровые трамвайные пути, на дорогах появились полчища автомобилей. А еще появилось метро, которому в этом году исполнился 31 год! Значит, я половину своей жизни ездю в родном городе на метро. Но из памяти пропадают не только детали, связанные со строительством и запуском этого вида транспорта, но почти стерся сам процесс закладки и прокладки, появления первых станций и удлинения линий.

На эти мысли меня навели февральские новости Новосибирска, связанные с метро.

В прокуратуру было подано заявление с требованием расследовать фактически пропажу 54 миллионов рублей, выделенных на строительство последней станции метро. Особая роль в этом заявлении отводится *нынешнему руководителю Новосибирского метрополитена Андрею Ксензову* (<http://tayga.info/132458>), который во время строительства станции возглавлял департамент транспорта мэрии. Как-то часто начальственная фамилия возникает в скандальных сводках.

2 февраля власти Новосибирска, области и московская компания “Парк чемпионов” подписали меморандум о взаимодействии по строительству универсальной ледовой арены на берегу Оби и *станции метро “Спортивная”*, которая была запланирована еще при строительстве первой очереди (<http://news.ngs.ru/more/50258621/>). Все бы ничего, но московская компания какая-то мало внушающая доверие – появилась на свет в декабре 2016 года, когда в Новосибирске стали бурно обсуждать строительство ледового стадиона. А чуть раньше, перед



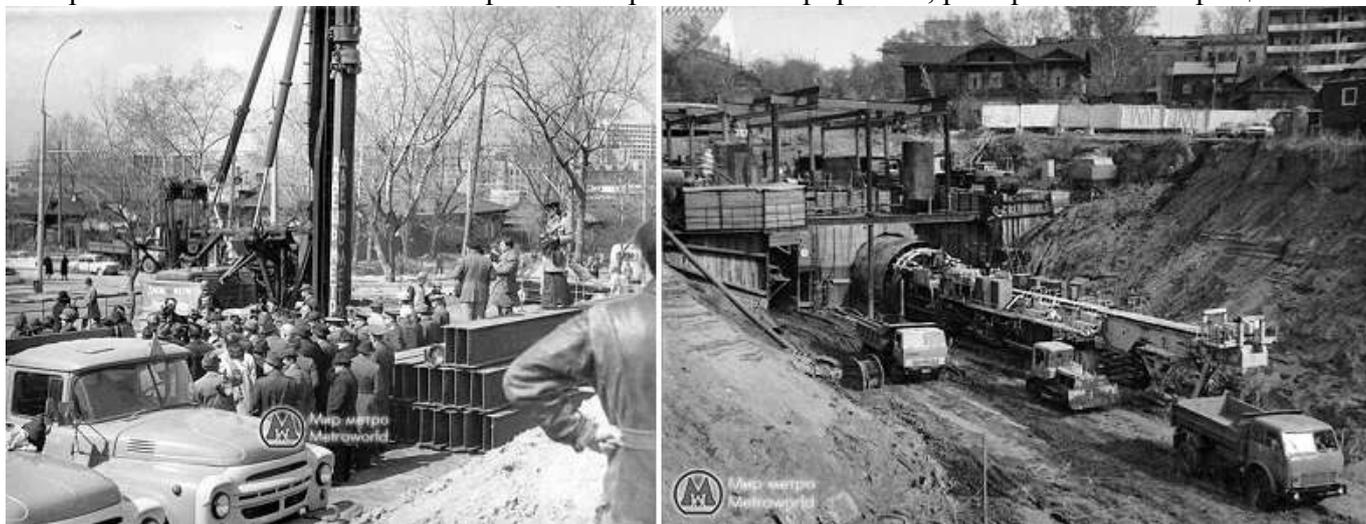
выборами в Государственную Думу, над городом витали призывы голосовать за команду Александра Жукова, тем самым гарантируя строительство нового стадиона. Однако, проголосовали...

Новосибирское *ООО “Метрополис” пытается обанкротить* “Управление заказчика по строительству подземных транспортных сооружений”. “Метрополис” недополучил 93 млн. рублей за строительство мастерских по ремонту метровагонов в депо “Ельцовское” (<http://news.ngs.ru/articles/50270111/>). Вроде бы, одни ребята других ребят “берут на испуг”, но уж больно все мутно в строительстве и НЕ строительстве Новосибирского метро.

Новосибирские власти предложили увеличить стоимость проезда в метро, тем самым стимулируя сбор средств на продолжение строительства метро (<http://news.ngs.ru/more/50278511/>). Конечно, *“метод народной стройки” в Новосибирске* был опробован еще при возведении Дома Ленина. Вот и метро можно попробовать рыть. Но хочется, чтобы государственных денег хватало не только для Московского метрополитена, но и для Новосибирского, а то все новосибирцы переедут жить в столицу, и тогда она может лопнуть...

6.02.2017 Поезд-музей, посвященный 95-летию героя Советского союза Дмитрия Бакурова, появился в новосибирской подземке. На торжественном открытии музея присутствовал и сам юбиляр (<http://sibkray.ru/news/1/896178/>). Наконец-то, *хоть одна духоподъемная новость о Новосибирском метрополитене!*

Все это подтолкнуло меня к тому, чтобы посмотреть на родной метрополитен пристальнее. Ну и вас, дорогие мои друзья, прокатить. Прежде всего, я обратилась к охраннику с вопросом, а можно ли фотографировать. Он в ответ сначала поинтересовался, для чего мне это нужно. А потом сказал: “В Москве запрещено. У нас можно, но я бы тоже запретил”. Московские правила меня не интересовали. А личное мнение охранника я решила игнорировать, раз правила не запрещают.



Пришлось вспоминать историю строительства (<http://www.mirmetro.net/novosibirsk/history>). Впервые идея построить в столице Сибири метро возникла в 1954 году, когда перспективу подземки внесли в Генплан развития Новосибирска. Миллионный житель родился в Новосибирске в 1962 году. Но даже в 1968 году в реальном плане развития города метрополитен так и не появился – не Москва. И тогда сформировали в городе комиссию, которая создала проект. Его в 1971 году отправили в Госплан. Л.И. Брежнев *лично* (будучи в Новосибирске в **1972 году**) пообещал рассмотреть вопрос на заседании правительства. Просьбу, судя по всему, Генсек сдержал. Весной **1975 года** появилось Постановление – проектировать и строить в Новосибирске метро. На левой картинке *торжественное забивание первой сваи на станции “Октябрьской” 12 мая 1979 года*. Даже начало было тернистым. А правую картинку я поместила для того, чтобы показать забор (правый верхний угол). Большие бетонные плиты ставили на бетонные блоки. За время строительства забор обрастал и обрастает поныне густой кленовой щетиной. Особенно хороши были заросли на улице Кошурникова, где строили станцию “Березовая роща”. Подобными крепкими сооружениями обставлены все долгострой нашего города до сей поры.

Я за теми заборами не бывала. Потому и забыла, как сильно был вывернут город наизнанку. Нашла колоритные, с моей точки зрения, фотографии, отражающие процесс. Внизу площади Маркса, Ленина и Гарина-Михайловского во время строительства. Говорят, на Гарина-Михайловского даже что-то очень крепкое взрывали. Строили открытым (станции) и закрытым (перегоны) способом. На Красном проспекте это было хорошо видно. Аллею целиком не убрали. Но бюст Покрышкина перенесли к пл. Свердлова, так как участок аллеи перед Партшколой ликви-

дировали. В конце концов, деревья на Красном проспекте обновили почти все. Трамвай перестали



ходить от Вокзала до Центрального рынка и по Красному проспекту до площади Калинина. Пока строили линию до Березовой рощи, то на Гоголя трамвай в районе Селезнева пустили почти под окнами девятиэтажки, видимо, так как на проезжей части выкопали дыру. На фотографиях внизу стройки на Красном проспекте, проспекте Маркса и возведение метромоста.



Как часто случается в истории Новосибирска, у открытия метро есть две официальные даты. **28 декабря 1985 года** Госкомиссия подписала акт приемки, и главные лица города первыми проехали в новеньких вагонах. А **7 января 1986 года** в метро хлынули пассажиры. И вот тут моя память сбойнула. **Первых станций на пути в 8,5 км было только 5.** Я же считала, что одновременно с Ленинской линией запустили и ветку к железнодорожному вокзалу. Ан, нет. Ее открыли через два года – 31 декабря 1987 г. А до “Площади Маркса” добрались в июле 1991 года.

Так вот о пуске метро. Он совпал со школьными каникулами. Родственник Виктор Молин рассказывал, как решил после работы 8 января посмотреть на чудо-чудное. Первыми его встретили две барышни класса пятого. Они поинтересовались, который час. И когда узнали, что уже семь часов вечера, то на их лицах отразились удивление и ужас одновременно. Они катались в метро с 10 утра. Делайте выводы. И проверяйте статистику в конце второй части.

Вторую забавную историю рассказывала Наталья Головлева. Ее еще совсем юный сын Митя вместе с бабушкой, мамой Наташи, отправились прокатиться на метро. Войдя в вагон, Дмитрий поинтересовался, будут ли в поезде кормить. Бабушка к такому повороту событий подготовлена не была, потому сказала, что их поездка не будет продолжительной. Наталья же удивлялась, откуда сын знал, что в поездах едят.

Еще одна моя юная знакомая в вагоне метро потребовала у родителей книжку или, на худой конец, журнал. Она точно знала из телевизора, что в метро **ВСЕ ДОЛЖНЫ ЧИТАТЬ.**

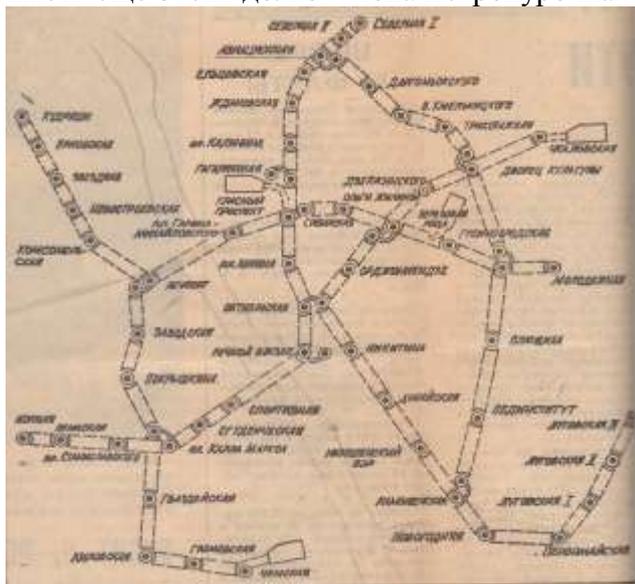
С приходом метрополитена жизнь новосибирцев забурлила иначе.

Открытие метро привело к коренному перекрою схем движения наземного транспорта. Один знакомый ликовал. Он стал очень быстро добираться до работы в центр города с ОбьГЭС. На моих передвижениях отразилась застройка Вокзальной магистрали. Конечную остановку автобуса 8Э с улицы Салтыкова-Щедрина перенесли к Дому офицеров на Гоголя. Существенно позднее она переехала к Речному вокзалу, утратив очередь ожидания.

Я же не полюбила метро. Перегон от “Сибирской” до Вокзала занимал 6 минут. Плюс ожидание поезда. Так что вечером, доехав с работы до “Речного вокзала”, я предпочитала троллейбусом доехать до центра и далее дойти пешком до дома. Получалось быстрее, чем на метро.

Я, описывая мосты (в том числе метромост), нижнюю картинку вставляла. Левый план ока-

зался *утопией*, он датирован 1987 годом. На правой картинке то, что имеем и, кажется, будем иметь еще очень долго – пока метрокурочка по зернышку с каждого билета (если еще примут ре-



шение о повышении тарифов) наклует на новую станцию.



В декабре 2016 года в вестибюлях некоторых станций появились схемы метро и описание окрестных достопримечательностей на русском, английском и китайском языках (<http://news.ngs.ru/more/5018265/>).

Выбор языков понятен. Только найти эти схемы не совсем просто.

Довольно трудно отыскать еще одну метроновинку – туалеты (<http://news.ngs.ru/articles/50164141/>).

Какие еще новинки можно обнаружить в Новосибирском метро? Уже упомянутый музей. Иногда тематически оформляют один вагон, порой целый состав. Так в декабре 2016 г.

появился вагон, оформление которого посвящено 140-летию А.Д. Крячкова. Мне в этом вагоне проехать не довелось, только читала (<http://news.ngs.ru/more/50186731/>). На картинках внизу обычный вагон без прикрас слева и музейный – справа. Я сфотографировала безлюдный поезд после того, как девочка, войдя в вагон, воскликнула: “Мама, а почему никто не хочет ехать на вок-



зал?”. Да, пассажиропоток в нашем метро бывает разным. В часы пик – толкучка.

В 1990-е годы по вагонам ходили люди, взывающие о помощи. Запомнилась одна женщина, которая сообщала, что ей нужна офтальмологическая операция. Она ходила в метро, как на работу. Однажды я взглядела в ее лицо. Возможно, операция ей была необходима – я не специалист. Но у нее были дорожные очки, о которых я и мечтать в то время не могла. Так что сердобольностью пассажиров метро некоторые граждане умело пользовались.

Несколько лет назад в вагонах метрополитена появились телевизоры. Они показывали рекламу, рассказывали о предстоящих концертах и выставках, развлекали разными загадками, ответы на которые выдавали через одну-две минуты. А потом телевизоры пропали. То ли у спонсоров истек срок благотворительности, то ли телевизоры износились. Так что сейчас на станциях реклама звучит по радио. Телевизоры над платформами висят. Но они все больше транслируют наставления и страшилки от МЧС. Правда, я ухватила абсолютно бесполезный для метро совет (левая картинка внизу). Оказалось, что он все-таки относился к автобусам и троллейбусам. Запрет на центральной картинке, высветившийся на экране телевизора на “Площади Маркса” странный. Я не встречала людей, пытавшихся скатиться на мопеде к поездам метро. Не видела и тех, кто тащил бы велосипед на горбу. А вот информацию на правой картинке



я считаю весьма полезной.

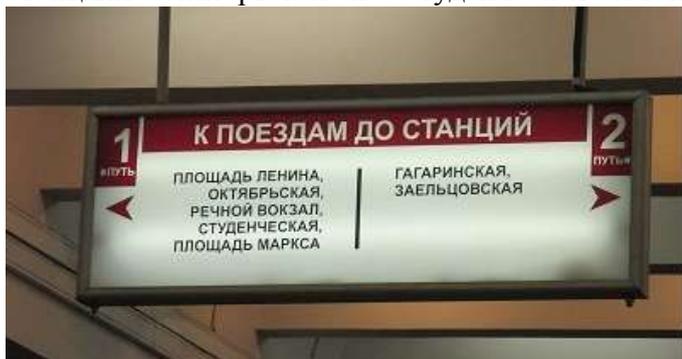


Это сейчас я езу в метро по пенсионному удостоверению. Как правило, турникеты для таких проездных стоят слева, поближе к будке дежурного. Однажды на станции “Гагаринской” я долго и безрезультатно прикладывала свое удостоверение к автомату, а он все не “давал зеленый свет”. Оказалось, что я терзала не тот турникет. А еще я видела, как цыганка пыталась “обмануть” турникет. Она пыталась с разбегу с криком прорваться сквозь железную засаду. Почему-то дежурные не препятствовали этим экспериментам. И только после третьей попытки

отправили ее за жетоном. Так вот о жетонах. С момента открытия для пассажиров Новосибирска проезд, как и во всех метрополитенах СССР, оплачивался *пятакми*. Для того, чтобы пройти на станцию, пассажиру необходимо было опустить в щель турникета 5 копеек. Кассиры осуществляли размен купюр, а установленные в вестибюлях автоматы – разменивали монеты. Этот тариф просуществовал почти пять лет, до 2 апреля 1991 года, когда стоимость проезда выросла сразу в три раза и часть турникетов была переделана на прием 15-ти копеечной монеты, а часть – на прием трех пятаков. В конце того же 1991 года турникеты перестали принимать монеты. В качестве нового средства оплаты в обращение ввели металлические жетоны из *медно-никелевого сплава* (белого цвета). С этого момента отпала необходимость кардинально перестраивать турникеты при смене тарифа, просто жетоны продавали по новой цене. Не знаю, почему, но в 1992 году белые жетоны поменяли на *стальные*, желтого цвета, действующие и сейчас. Слышала, что предприимчивые граждане перед повышением стоимости проезда скупали жетоны метро. Почему-то я думаю, что когда в 1996 году появились разные пластиковые

карточки, жетоны мешками покупать перестали. В последнее время то ли из экономии фонда зарплаты, то ли по какой-то другой причине стали закрывать кассы, меняющие рубли на жетоны. Потому появляются объявления, как на верхней картинке. Надо сказать, что я в свое время с первого раза запуталась в инструкции по обмену рублей на жетоны, которая написана на автоматной будке. По-моему, там вместо “числа жетонов”, которые я хочу получить, говорилось о “числе поездок”, на которые я рассчитываю эти жетоны потратить. Надо перечитать документ.

Не знаю, *нумерация путей (1-й и 2-й)* – это *ноу-хау* Новосибирского метро, или подобное есть в других городах. Первое время я не понимала, как пассажиры должны реагировать на сообщение: “Будьте осторожны, поезд прибывает на ПЕРВЫЙ путь”. Это в каком направлении? Потом появились табло со стрелочками (на левой картинке внизу). Но... не на всех станциях. На станциях “Октябрьская” и “Студенческая” я таких табло не нашла, как ни старалась. Только ин-



формация о наземном транспорте. Убедитесь сами. Внизу фотографии платформ на станциях “Студенческая” (слева) и “Октябрьская” (справа). Работники метро удивлялись, когда я им сообщала об этом своем открытии. Глаз у них замылился, не иначе.



Музыканты играют в метро по всему миру. Но проводят ли акции, подобные новосибирским концертам музыкантов-профессионалов “Метромьюзик”, не знаю. Артисты



Новосибирской филармонии то и дело посвящают концерты юбилейным датам, Дню города или иным событиям (три верхние фотографии, слева направо, дернула в интернете). Но играют и энтузиасты-одиночки, желающие, чтобы их мастерство было оценено рублем. Такие мне встретились в переходе между “Сибирской” и “Красным проспектом” (правая картинка сверху). Причем в

каждом коридоре громко играли разные дуэты, состоящие из гитариста и скрипача.

Если бы меня спросили, **на скольких станциях НЕТ РЕКЛАМНЫХ ПЛАКАТОВ**, я бы назвала только “Сибирскую”, стены которой украшены мраморными панно. Но это не так. Абсолютно нет рекламы на станциях “Сибирская”, “Маршала Покрышкина” и “Березовая роща”. А на “Золотой ниве” (правая картинка внизу) реклама есть только на стене вдоль пути, на который приходит поезд. Это конечная станция, на которую поезд приходит, отстает и стартует в обратный путь. Самая украшенная рекламой станция “Заельцовская” (левая картинка). На “Площади Ленина” реклама наклеена на стены компактно (вторая слева картинка). Но особенно меня удивила “Гагаринская” (вторая справа картинка). Прямо под портретом Юрия Алексеевича висят пальмы турецкого курорта.



Раз уж я упомянула панно на “Сибирской”, то нужно рассказать о картинах на станциях Новосибирского метро. Самой красивой я считаю именно эту самую глубокую (15 метров от проезжей части улицы Гоголя) станцию. Ее сдали 31 декабря 1987 года, когда пустили поезд к железнодорожному вокзалу. До 2000 года между двумя станциями челноком ходил один состав по одному пути. Другой путь (тоже челночно) стал использоваться при сдаче станции “Маршала Покрышкина”. Так продолжалось аж до 2007 года. Путевые стены “Сибирской” украшают 8 оригинальных художественных панно, в которых нашли отражение сибирские мотивы. Мрамор для отделки добывали в Иркутской области.



Моя мама очень любила картину с оленями “Сибирский Север” (левая сверху), а мне, пожалуй, больше всего нравится картина “Цветы Сибири” (правая верхняя фотография). На картине “История Сибири” (левая и центральная фотографии внизу) мне симпатичны суровые камни, напоминающие идолов с острова Пасхи и мелкие “наскальные” изображения животных. Люди, изображенные на правой нижней картине “Люди и горы” мне напоминают геологов.



Потому я в ней усматриваю нечто родственное.

*Все картины, описание истории строительства станции “Сибирской” и других станций можно найти тут <http://www.mirmetro.net/novosibirsk/lines/>.*



Северный (левая верхняя картинка) и южный (правая) торцы станции “Площадь Ленина” оформлены *флорентийской мозаикой* – она *состоится из крупных кусков цветного камня, которые вырезаются по контурам изображения, при этом мастер использует не только цвет, но обыгрывает природную текстуру камня.* Прочитала, что художественное решение станции разрабатывали ленинградские художники, оно должно было отражать величие страны и революционное прошлое города. Конкурс на архитектурное оформление станции “Площадь Ленина”, выиграл институт “Ленметрогипротранс” (архитектор А.С. Гецкин), а художественное оформление выполнял московский художник А.Н. Кузнецов. Говорят, его фамилия, имя и отчество запечатаны на одном из мраморных панно. Надо будет поискать “автограф” художника.

Приведу несколько интересных, с моей точки зрения, фактов об истории станции “Площадь Ленина”. Саму площадь (над станцией) заасфальтировали в октябре 1985 года. 2 ноября 1985 года было завершено благоустройство площади, и уже 7 ноября она была открыта для транспорта. Открыли станцию 7 января 1986 года. Первые дни после открытия разменные автоматы наполнялись к исходу каждого часа.

На торцевых стенах кассовых залов станции “Студенческая” расположены мозаичные панно на темы образования и науки. К своему стыду, я раньше этих картин не видела. И только, катаясь на метро перед написанием этих записок, рассмотрела. Век живи, век катайся... Старалась,



но так и не нашла фамилию автора этих птичек, книжек, астролыбий и “древ науки”.

Барельеф на торцевой стене кассового вестибюля станции “Пл. Гарина-Михайловского” я знаю хорошо. Я даже картинку этого барельефа помещала в свой отчет о выставке Юрия Катаева “След на воде”. Художник был автором монументальной работы. В центре барельефа (фотография ниже) расположен герб Новосибирска 1970–1993 годов. На барельефе расположены все основные

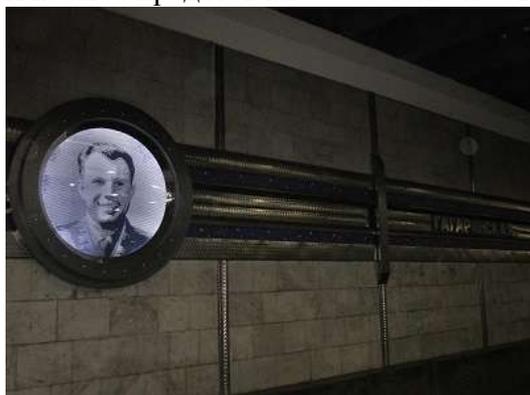
достопримечательности города. Кто-то даже пытается эти достопримечательности отгадывать – играют. Я же после “открытия” мозаичных панно на “Студенческой” пошла осматривать второй



выход станции “Гарина-Михайловского”, вдруг что-то проглядела. Ничего не нашла. Аскетично и скучно.

Зато прочитала занимательную статистику. Станция, находясь рядом с железнодорожным вокзалом, имеет **САМЫЙ НИЗКИЙ** пассажиропоток в Новосибирском метрополитене. **Всего 8,5 тысяч пассажиров в сутки.**

Станцию “Гагаринскую” планировали сразу оформить космически. Но, говорят, и в проектирование вмешивались разные силы, и при отделке материалы поставляли не те. Загубили, одним словом. В апреле 2011 года, к 50-летию полета Юрия Гагарина, был реализован проект по оформлению станции в стиле космической тематики (автор Игорь Яковлевич Ельченко). На платформе и над входами установлены конструкции, стилизованные под иллюминаторы, с портретами Гагарина. На стенах лестничных маршей, ведущих из кассовых залов, размещены силуэты устремленных в небо самолетов, а поручни выполнены в виде элементов космических кораблей. На путевые стены и колонны нанесены изображения звездного неба, установлены синие неоновые светильники. Цветовая гамма станции стала серебрино-голубой. Как выглядит станция, можно увидеть на нижних фотографиях. Она, на мой взгляд, несколько мрачновата. Но, я и космос представляю себе тоже не сверкающим. А знакомых, которые могли бы подтвердить или



опровергнуть мои предположения о “цвете и свете” космоса, у меня нет. И вот еще один вычитанный факт, который проверить я не смогу, так как дежурные по станции меня осудят. Отличительной особенностью станции “Гагаринская” является и то, что с ее платформы можно разглядеть огни станции “Заельцовской”, поскольку тоннели, соединяющие две станции, имеют прямой профиль в вертикальном разрезе, а расстояние самого короткого перегона составляет всего 927 метров. **Но кто же мне позволит заглядывать в тоннель!**

Картины можно найти еще на одной станции Новосибирского метрополитена – на “Речном вокзале”. Один из проектировщиков станции архитектор В. Соколов вспоминал, что решение представить станцию в виде большого плывущего по Оби корабля, пришло вдруг. И корабль поплыл, а через расположенные на его “бортах” иллюминаторы видны берега, преобразованные

трудом советских людей, древние сибирские города, новостройки. Десять окон-иллюминаторов. Десять сибирских городов встречаются на пути корабля: Новосибирск, Омск, Бийск, Барнаул, Томск, Новокузнецк, Сургут, Тюмень, Тобольск, легендарная Мангазея. Города в иллюминаторах – это яркие цветные витражи. Ниже четыре из них. Новосибирск, узнаваемый по Оперному театру и “Глобусу”, Торговому корпусу и памятнику-факелу из сквера “Героев революции”. Далее Омск, который, по мнению создателей витража, второй по величине город Сибири, давно пытающийся "перетянуть" столичность у Новосибирска. Затем Барнаул, как я понимаю, представленный зданиями со шпилями и колоннами из административной части города. И, наконец, мифическая



Мангазея – первый русский город за Полярным кругом, покинутый город, история которого окутана множеством легенд.

Станция “Речной вокзал”, как меня уверяет интернет, – это станция уникальная по своей конструкции – подземно-наземная. Ну, это может заметить каждый, кто хоть раз входил в метро на “Речном вокзале” со стороны улицы Большевикской. Главное же то, что **аналогичных станций на территории бывшего Советского Союза нет.**

Открытая в 2000 году через 8 лет после предыдущих “Гагаринской” и “Заельцовской” (рекордный по срокам перерыв) станция “Маршала Покрышкина” к 100-летию со дня рождения маршала авиации и трижды Героя Советского Союза подверглась реконструкции. К 6 марта 2013 года под потолком станции появился макет самолета “Аэрокобра”, на котором воевал прославленный летчик. К юбилейной дате на западном входе станции установлен бронзовый бюст маршала авиации, одобренный семьей А.И. Покрышкина и выполненный народным художником РФ М. Переяславцем. В распределительном зале станции был смонтирован художественный



витраж на тему авиации и неба. Монтировали витраж по ночам. Его проект также одобрили родственники А.И. Покрышкина. Правда, проектом были предусмотрены два витража. Скорее всего, до второго пока руки еще не дошли.

Еще немного о памяти и внимательности.

Уже завершая февральские заметки, поехала по делам. На переходе с “Красного проспекта” на “Сибирскую” обнаружила барельеф на военную тематику. Неужели я ни разу не поднимала

глаза к потолку? Поднимала. Но не видела. Это панно (левая картинка внизу) расположено на входе на “Красный проспект” из общего с “Сибирской” вестибюля.

Не видела (или забыла) я и панно с серпом, молотом и трубами, которое можно обнаружить при входе на “Красный проспект” со стороны улицы Крылова (правая картинка). Интересно, это моя рассеянность или другие тоже не замечают эти картины? Если второй вариант, то, может быть, не стоило так стараться? Заштукатурили бы просто и гладко. И все.



На станции “Октябрьской”, как выяснилось, тоже есть панно. Причем авторская работа новосибирского художника-монументалиста Александра Чернобровцева. Как уверяет сайт Новосибирского метро, такие бронзовые барельефы на тему Октябрьской Революции украшают торцевые стены обоих кассовых вестибюлей, ведущих на станцию. Я нашла один. Спросила дежурную, есть на противоположной стороне аналогичный. Получила утвердительный ответ. И пошла проверять. Второго бронзового барельефа НЕТ – никаких развивающихся знамен, ни арки



Генерального штаба, ни колонны. Только рифленое железо. Но встает вопрос, неужели дежурные смотрят только на входящих пассажиров, а на стены и потолок не глядят вовсе...

***Если Вам еще не надоело кататься на Новосибирском метро, то продолжение следует.***