

Паровозы Новосибирска. Октябрь 2019

*Как тревожно трубят старики паровозы,
Будто мамонты, чуя свое вымиранье, -
И ложится на шпалы, сгущается в слезы
Их прерывистое паровое дыханье.*

Вадим Шефнер “Движение”

Про Новосибирск всегда говорили, что он город науки, студентов. Его называли городом большой промышленности. Его всегда считали городом театральным и просто культурным. Я же считаю Новосибирск **железнодорожным городом**. Да, я всю жизнь живу рядом с главным железнодорожным вокзалом Новосибирска. Я живу в Железнодорожном районе Новосибирска, который, к слову сказать, до 1957 года назывался Кагановическим (по имени Наркома путей сообщения Л.М. Кагановича).

Попытаюсь объяснить свою точку зрения.

Новосибирск появился благодаря железной дороге. Не решились бы в России прокладывать Транссиб (<https://transsib.ru/history/history-review.htm>), не появился бы мой родной город. Ведь Московский (он же Сибирский) тракт уже пролегал чуть в стороне. Пароходы по Оби тоже ходили, но большого речного порта в районе нынешнего Новосибирска не наблюдалось. И только строительство железнодорожного моста через Обь определило появление Ново-Николаевска.

Судьба Ново-Николаевска могла бы стать похожей на судьбы других станционных поселков, которые таким же образом появились на пересечении великих рек и Транссибирской магистрали, но вмешался случай. В Санкт-Петербурге было принято решение связать железной дорогой Сибирь с Алтаем. Существовали разные варианты отправного пункта, но Владимир Жернаков, городской голова Ново-Николаевска, в течение трех лет всеми средствами пытался убедить императорскую Комиссию по железным дорогам в том, что прокладывать дорогу на Семипалатинск (конечный пункт алтайской ветки) нужно именно от станционного городка Ново-Николаевска (<https://ru.wikipedia.org/wiki/Новосибирск>).

В июле 1912 года было высочайше утверждено строительство южной железной дороги Ново-Николаевск – Семипалатинск. И Ново-Николаевск в одночасье стал крупнейшим в России транспортным узлом – транснациональным(!). С этого времени в городе начался невиданный по темпам экономический бум. В частности, в 1915 году, когда строительство южной ветки железной дороги еще только подходило к концу, в городе при 70 тысячах населения уже работали 7 банков. Появилась новая железнодорожная станция Новониколаевск II (с 1960 года – Новосибирск Южный), а станция Новониколаевск разделяется на ДВЕ станции Новониколаевск I-Пассажирский и Новониколаевск III-Товарный.

В 1930-е годы на волне индустриализации в стране вновь оживилось развитие железнодорожной инфраструктуры города (теперь уже Новосибирска), связанное с проведением железной дороги “Кузбасс – Новосибирск” (<https://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-zheleznodorozhnogo-kompleksa-g-novosibirska-v-period-stroitelstva-zheleznoy-dorogi-kuzbass-novosibirsk>). В 1930–1931 годах был построен второй железнодорожный мост через Обь – Комсомольский. Появилась новая железнодорожная станция Эйховская (с 1938 г. – “Инская”) и пристанционный жилой микрорайон, превратившийся с годами в крупный городской район. Сначала его название определила река Иня – район был Инским. Но через 9 дней после образования (29 сентября 1933 г.) району присвоили имя Роберта Индриковича Эйхе. А с 1938 года район стал Первомайским. Границы города резко расширились, что не так уж положительно сказалось на его архитектурно-планировочной структуре. Первомайский район оказался удаленным от центральной части города.

Именно по железной дороге в годы Великой Отечественной войны в Новосибирск были

эвакуированы заводы, многие из которых стали основой промышленности города, проектные институты, театры, ценности художественных музеев.

Даже в 1990-е раздирные годы именно благодаря железной дороге Новосибирск стал центром торговли. А точнее, он стал центром сибирской “барахолки”. Сюда свозились основные товары из Китая, Средней Азии и даже Европы, пригоняли автомобили из Японии. И потом все это развозилось по окрестным городам и поселкам. Понятно, что “барахолка” – это не самый удачный путь развития города, но многим из моих знакомых эта организация позволила выжить.

Гуляя сейчас по Новосибирску я не перестаю удивляться, какое огромное количество зданий и сооружений помечено замысловатым знаком: от зданий управления Западно-Сибирского отделения дороги до прокуратуры и дорожных пунктов полиции. Вагонное и локомотивное депо, управления энергетики, водоснабжения, землепользования, проектирования и... Еще есть два проектно-изыскательских института, работающих для нужд железной дороги, “Сибгипротранс” и “Сибгипротранскарьер”. И, конечно же, учебные заведения СГУПС, НКТТ им. Лунина и учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте.

Объяснив самой себе свой тезис о роли железной дороги для родного Новосибирска, я стала приглядываться к разным декоративным сооружениям и памятникам, связанным с железной дорогой. Насобирала изрядную коллекцию. И решила поделиться с вами.



Начну со стелы в виде паровозика, которая стоит на перекрестке улиц Писарева, Железнодорожной и Советской.

Под машиной странная, на первый взгляд, надпись-посвящение “Центральному округу”. Изначально паровоз установили на границе Железнодорожного района, который он и должен был предвосхищать. Шесть лет назад появился Центральный округ, объединивший (но не упразднивший) Заельцовский, Центральный и Железнодорожный районы. Наверное, это напоминание о том, что Железнодорожный район ВЪЕХАЛ в Центральный округ. Иначе я смысла в этой подмене надписи объяснить не могу.

Раз уж в этой точке начинается *Железнодорожная улица* (точнее, она в этой точке заканчивается), то далее рассказ о ней. Когда улица появилась на карте города, не знаю. Думаю,



что сначала она была застроена частными малыми домами. В 1980–1990-е вдоль железной дороги,

параллельно которой пролегает улица, стали появляться многоэтажные автомобильные гаражные кооперативы (картинки на предыдущей странице). Появлялись на улице панельные 9-этажки, кирпичные офисные замки, а недавно вознеслись наши небоскребы (картинки внизу). Раньше многоэтажное строительство вдоль железной дороги запрещалось – дорога была стратегическим объектом, была зона отчуждения. Теперь это отменили. И, честно говоря, я не знаю, кому от такого соседства хуже – дороге или жилью.



Сохранились на улице и ранние постройки (нижние фотографии). И деревянные дома, и барачные строения, немного облагороженные, и дом 1932 года с адресом Железнодорожная, 11.



Как и другие не самые центральные улицы (хоть и в Центральном округе) Новосибирска, Железнодорожная красотой не отличается. Даже в солнечные дни (а я шла под дождем) тротуары не становятся ровнее, шире или проходимее, а дороги не отличаются гладкостью (фотографии внизу). Пешеходу порой приходится проявлять чудеса изворотливости, чтобы не столкнуться со столбом, увернуться от потока воды, вылетающей из-под колес, обойти ухабы и дырки в асфальте.



Протяженность Железнодорожной всего 1,5 км. Начинаясь в месте слияния улиц Ленина и 1905 года, Железнодорожная практически сразу поворачивается вслед за железной дорогой (левая картинка на следующей странице). Практически в середине Железнодорожной ее пересечение с улицей Нарымской в 2002 году оформили в виде *площади, которой присвоили имя Ивана Ефремовича Трубникова* (в 1973–1983 годы он был начальником Западно-Сибирской железной дороги). В центре на круглой клумбе установили железнодорожный символ – *верстовой столб*.

На столбе указано расстояние от Москвы до Новосибирска – 3336 км (вторая – четвертая картинка слева внизу).



На Железнодорожной нет зданий, которые можно отнести к памятникам архитектуры (https://www.101hotels.ru/recreation/russia/novosibirsk/infrastructure/main_streets/zheleznodorozhnaia_ulitca). Но, как и на других улицах Новосибирска, можно столкнуться с разными чудесами. По улице в данный момент пролегают три маршрута общественного транспорта. Одна из остановок называется, судя по надписи, ... **“РАСПОРТНАЯ МИЛИЦИЯ”**, так как рядом находится Управление на транспорте МВД России по Сибирскому Федеральному округу и Железнодорожный суд. Над тем и другим зданиями висят государственные флаги, которые при дождевом “залипании” выглядят не триколорно-полосатыми, а клетчатыми.



Художественное оформление торговых точек отличается фантазией и разнообразием – судите сами (нижние фотографии). Я не поняла, выражение лица у сОбака удивленное или восторженное? Зверь уже попробовал или еще только “мечтает” посетить кафе?



Мне кажется само собой разумеющимся, что прочие улицы, названия которых ассоциируются с железной дорогой, рядом с ней (дорогой) и расположены.

Следующая улица, о которой пойдет речь, называется *улицей Движенцев*. Правда, от самой улицы остался, как говорится *гулькин нос*.

На этой некогда протяженной улице (карта на следующей странице) раньше стояли дома, исключительно относящиеся к железнодорожным вокзальным службам, да еще барачного



вида жилые помещения для работников разных железнодорожных подразделений: от обходчиков до проводников. Теперь по одну сторону от станционно-вокзальных сооружений снесли практически все, воздвигнув 7-этажное административное здание с адресом Движенцев, 2.



За вокзалом (относительно моего дома) из-за добротного глухого забора с территории Центра обработки грузов возвышается старая водонапорная башня (как я понимаю, для заправки паровозов). Собственно улицы там уже нет. А дома есть. Есть даже 2 частных жилых дома, у которых даже вывески изрядно состарились. По-моему, дом №10 и построен из какой-то “вагонной доски” (верхние картинки).

В доме №12 живет затейник (или жил), который украсил вход в жилище мозаикой из ярких бутылочных крышечек (две левые картинки внизу). Здание за забором (вторая справа картинка внизу) новое, но обозначено загадочной для меня пометкой НГЧ. Я уже как-то писала, что аббревиатуры на железной дороге, с моей точки зрения, были призваны сбить с толку всех шпионов и сохранить тайну бытия. Так НГЧ – это дистанция (подразделение, то бишь) гражданских сооружений. Оно и правильно, не стоит менять устои в угоду времени (https://wiki.nashtransport.ru/wiki/Список_железнодорожных_сокращений#.D0.9D).



Складское помещение (правая картинка сверху), судя по кирпичной кладке, построено сравнительно недавно (дом №30). Но, видимо, сразу после постройки оно перестало быть необходимым для железной дороги. И от него избавились. Или все было не так – избавились от территории, а новый хозяин построил что-то чрезвычайно хозяйственное. Этого я не узнаю никогда.

Близ вокзала проходят еще две улицы, названия которых ранее точно были из разряда “железнодорожных”. **Во-первых**, это улица, на которой расположен вокзал Новосибирск-Главный,

железнодорожный почтамт и здание первого Дома культуры транспортников. Эти объекты и сейчас стоят на своих местах. Вот только улица с 1977 года называется не **Вокзальной**, а носит имя **Дмитрия Шамшурина** (революционера, партработника и участника Великой Отечественной войны). Надо напомнить, что 10 лет одновременно с улицей Вокзальной существовала открытая в 1967 году улица Вокзальная магистраль, о которой я немного рассказывала в августе. А еще до 1957 года на Левом берегу была своя Вокзальная, ставшая улицей Станиславского (о ней речь вела в мае этого года). На левой и центральной картинках внизу общий вид улицы (https://ru.wikipedia.org/wiki/Улица_Дмитрия_Шамшурина). Несколько лет назад перед спуском в тоннель (1913 года постройки) под железную дорогу построили отель “Park Inn” (<https://d-popovskiy.livejournal.com/102957.html>). Досужие слухи приписывали инициативу постройки отеля сыну главы РЖД Андрею Якунину (<https://tayga.info/121971>). Думаю, что доля правды в этих слухах есть. Вряд ли кому-то другому выдали под стройку такой “лакомый кусок” земли в Новосибирске. Правда, “лакомство” это относительно. По-моему, ночевать в таком отеле – все равно, что ехать в поезде: стук колес обеспечен. И виды из окон номеров тоже исключительно “железнодорожные” (правая картинка внизу).



Чуть раньше отеля построили здание делового центра. А буквально в октябре перед зданием появилась стеклянный ларец с паровозом ADLER (Орел). Есть подозрение, что этот декоративный объект (нижние картинки) официально еще не открыли, так как никаких сообщений я в городских новостях не нашла.



Второй ларчик с паровозиком стоит с 2001 года на платформе 1-го пути вокзала Новосибирск-Главный. Это макет паровоза, который ходил по первой российской железной дороге – Царскосельской. Он был изготовлен в Англии и имел название **“Проворный”**. В 1838 году был сделан первый макет (1/4 натуральной величины). А наш изготовили мастера локомотивных депо к 100-летию Транссибирской магистрали (<http://rusila.su/2017/05/01/novosibirsk-parovoz-provornyj/>). Было время, когда на “Проворного” могли смотреть только пассажиры, поезда которых отправляются с 1-го пути. Но сейчас забор передвинули, и я заглянула в “ангар с аркадами” (картинки на следующей странице).



Во-вторых, параллельно улице Шамшурина проходит коротенькая (около 300 метров) улица **Федора Ивачева** (первого в Сибири мастера спорта СССР по лыжам, героя Великой Отечественной войны). Улица получила имя героя в 1965 году. А до тех пор она называлась просто **Транспортной** (<https://vn.ru/news-znamenitye-ulitsy-novosibirska-ekho-pobedy-pod-moskvoy-v-1941-m/>). На любимом краеведческом форуме (<http://nsk-kraeved.ru/viewtopic.php?id=5574>) прочитала, что в Новосибирске все “двоится”:

Вторая [Транспортная] *была на другом берегу, в 1955 г. ее переименовали в ул. Луначарского, она куда-то исчезла.*

Есть вероятность, что эта улица находилась в Кировском районе, там, где сейчас на улице Петухова находится остановка общественного транспорта “Транспортная”.



Но вернусь на “Транспортную” улицу Ивачева, общий вид которой попал на верхние картинки. Не такой уж парадный вид, не так ли? А дом на нижних фотографиях уже попадал в мой репортаж. Он стоит на перекрестке Комсомольского проспекта (о нем речь шла год назад) и Ивачева. Дом интересный. Но еще интереснее ограждение газона рядом с ним. Рукотворно!



Более красочные фотографии улиц Шамшурина и Ивачева я нашла в статье (<https://russiantowns.livejournal.com/5710134.html>), в которой почему-то сказано, что Транспортную переименовали в Ивачева в 1941 году. Автор ошибся. В декабре 1941 года Федор Ивачев погиб.

Пройдя улицу Ивачева от конца к началу, каждый может обнаружить *Мемориал Славы труженикам тыла 1941–1945 гг.* (Ивачева, 1а), который был открыт в 1985 году (или в 1980?). Для создания мемориала (нижние картинки) на постамент водрузили *паровоз серии ФД (Феликс Дзержинский) 21-3000 бригады машиниста-стахановца Николая Александровича Лунина* (<http://nsk.novosibdom.ru/node/2621>).



Возможно, паровоз бригады Лунина сделали памятником не только потому, что это был 3000-й экземпляр (<https://zen.yandex.ru/media/cheslav/fd213000-v-novosibirskeluchshii-parovoz-sssr-5cb89674f1852c00b3646861>) Ворошиловградского (Луганского) завода, но и потому, что за время войны бригадой Лунина было перевезено 585 тысяч тонн оборонных и народно-хозяйственных грузов (<http://bsk.nios.ru/content/ih-podvig-raven-frontovomu>). Имена самого Лунина и членов его бригады прогремели на всю страну почином – “Лунинским движением”, в основу которого было положено стремление экономить средства и уменьшать межремонтный пробег паровозов (1940 г.). Потому в состав бригады, обслуживающей паровоз, принимали людей, которые своими силами выполняли профилактические работы и текущий ремонт железнодорожных машин (http://irkipedia.ru/content/luninskoe_dvizhenie_istoricheskaya_enciklopediya_sibiri_2009).

Чтобы завершить рассказ о Н.А. Луине, вернусь на улицу Шамшурина. За зданием вокзала в доме №54 находится *Новосибирский колледж транспортных технологий им. Н.А. Лунина* (картинки внизу). Сначала, в 1922 году, была создана школа ФЗУ, затем школу преобразовали в железнодорожное училище, которое в 1962 году переименовали в ГПТУ-10, с 2014 года – колледж (<http://nkt.ru/page/история-колледжа>). История богатая. Самые крупные учебные пособия, используемые в колледже, расположены прямо во дворе (картинки внизу).



На памятной табличке, прикрепленной к стене здания, сообщается: “Здесь учился...”



Николай Александрович Лунин”. Здесь – это в ФЗУ при локомотивном депо (<http://kraeved.ngonb.ru/node/4952>), а не в здании. Потому в 2006 году имя одного из самых прославленных выпускников было присвоено учебному заведению. Символические железнодорожные локомотивы установлены у входа в колледж.

Самый последний штришок по поводу Лунинского движения. Лет 10 назад пересечение улиц Нарымской и Челюскинцев назвали **ПЛОЩАДЬЮ ЛУНИНЦЕВ**. А 2ГИС называет это место “*улицей Площадь Луинцев*”, на которой нет ни одного дома. Слышала, что жители Новосибирска считают, что название связано с Луной и полетами на Луну (<https://news.ngs.ru/more/54391/>). Усомнившись в своих способностях сфотографировать площадь целиком, освоила интернет. На форуме <http://nsk-kraeved.ru/viewtopic.php?id=5574> нашла левые нижние фотографии одного и того же места, сделанные в 1978 и 2004 годах. Горизонт на правой фотографии (автор Слава Степанов) искривлен, но зато площадь попала в объектив вся, включая цирк и клумбу, вокруг которой колесит транспорт.



Есть в Ленинском районе Новосибирска еще одна улица с ярко выраженной железнодорожной направленностью – **Путевая** (в самом деле, не Путёвая же она). В марте 2017 г. я частично заглядывала на нее, когда петляла по замысловатым изгибам Планировочной. С тех пор, судя по описаниям, на этой улице ничего (или совсем мало что) изменилось. Дома по-прежнему образуют подобие эллипса, вытянутого по одну сторону от проезжей части. С другой стороны от дороги проходит железнодорожная ветка западного направления (карта внизу). Потому рассматривать еще раз эту улицу я не поехала.



Вместо этого я поехала в Первомайский район, чтобы рассмотреть **ВТОРОЙ памятник-паровоз** (считают, что наличие двух паровозов в качестве памятников подтверждает мое определение Новосибирска как города железнодорожного).

На улице Первомайской между железнодорожными станциями Первомайская и Инская в

1984 году в честь 50-летия Инского железнодорожного узла установили **Памятник – паровоз ФД20-2610 [Феликс Дзержинский]** 1939 года постройки (картинки внизу). На паровозе трудилась бригада старшего машиниста **Павла Дмитриевича Шолкина**, которая во время войны водил грузовые поезда до Москвы. За ударную работу Шолкин после войны был удостоен звания Героя Социалистического труда. Имена членов бригады – последователей лунинского движения запечатлены в надписи на паровозе (<http://sibka.ru/page/pamjatniki-pervomajского-rajona>).

Ранее на этом месте был установлен маневровый паровоз 9П (<https://узжд.рф/9п>), последний потушенный на новосибирском узле после его электрификации. Но фотографий с изображением улицы Первомайской с тем маневровым паровозом нет.



Возможно, тот последний паровоз 9П обрел пристанище в **Музее паровозов (Выставочный центр железнодорожной техники им. Н.А. Акулинина)**, вывеска которого попала на левую фотографию внизу. По крайней мере, среди фотографий, сделанных из-за забора Музея, я обнаружила НЕЧТО, подписанное “9П-2” (правая нижняя картинка).



Собирая свою железнодорожную коллекцию, я в Музей (<https://l-boris.livejournal.com/1548331.html>), открытый в августе 2000 года на станции Сеятель, не пошла. Большую часть этого огромного “стада” железнодорожных машин я когда-то уже видела. Но понимаю, что надо посмотреть еще раз. Схожу – рапортую. Пока же потопталась только у забора (нижние картинки).





И сосредоточила свое внимание на “декоративных малышах”, стоящих по бокам от входа в Музей. На левой верхней картинке *“Макет паровозного дилижанса Черепановых”*. Этот макет первого русского паровоза изготовили к 100-летию Транссиба в 2002 году в Барнауле. А сам паровоз был сконструирован и построен крепостными механиками отцом и сыном Черепановыми в 1834 году. Возил состав весом 3,5 тонны со скоростью 13–16 км/час. Еще мог и 40 человек подвезти.

На правой картинке *“Танк-паровоз фирмы “Борзиг”*. Германский узкоколейный паровоз поступил в Музей в 2003 году из локомотивного депо станции “Инская”. Изготовлен этот паровоз в конце 19 – начале 20 в. Все запасы воды и угля паровоз возил в особых отсеках, называемых “танками”, расположенными по бокам от парового котла.

И хоть в Музее железнодорожной техники скопище этой техники самое большое (в момент открытия было 63 экспоната, но их число давно перевалило за 100 <https://www.tourister.ru/world/europe/russia/city/novosibirsk/museum/21679>), есть в Новосибирске и другие “географические” пункты, где можно отыскать тоже много всего железнодорожного.

Потому, продолжение следует...

Но закончить эту часть хочу замечанием о том, что Николай Архипович Акулинин, чье имя носит Музей, не был ни Министром путей сообщения, ни начальником Западно-Сибирской железной дороги. Он был идейным основателем Музея. Проработав всю жизнь на железной дороге, он решил и на пенсии продолжить заниматься любимым делом. Акулинин принимал участие в выборе экспонатов и стал первым директором музея (1996 год).