

Шесть мостов. Новосибирск, июнь, 2023 г.

Развитие Новосибирска было тесно связано со строительством мостов, каждый из которых неповторим как по своей конструкции, так и по способу производства работ. Даже возникновение города стало следствием строительства первого железнодорожного моста через Обь. Новосибирск – единственный из поселков строителей Транссиба, выросший в мегаполис. В черте города через Обь построено шесть мостов.

Шесть мостов Новосибирска

(<https://babiki.ru/blog/turizm/143467.html>)

Начался июнь. И я решила продолжить осмотр городских объектов со странными названиями и улиц с запутанными конфигурациями. Но гулять по улицам города можно и осенью, а вот прокатиться по реке на кораблике лучше летом.

В прошлом году я мечтала совершить экскурсию по Оби “Шесть мостов”. Но я тогда протянула время. Обь обмелела так, что судоходство сошло почти на нет, а экскурсии отменили.

Вот и подумала я, что обстоятельства могут измениться. Не стоит откладывать осуществление мечты. И 15 июня мы с подругой прибыли на причал.

Теплоход “Москва” (с номером, который я не запомнила) отчалил в 18:30. Экскурсантов собралось много. Нам даже не хватило места на открытой палубе – довольствовались закрытым помещением.



Экскурсию проводят “Речфлот” и “Музей Новосибирска”, которые обеспечивают плавание и предоставляют разговорчивого гида.

О мостах Новосибирска я уже рассказывала в октябре 2014 года, когда был сдан в эксплуатацию автомобильный Бугрин-

ский мост. Но тогда все мои взгляды получились “сухопутными”.



Рассматривать мосты с реки оказалось увлекательнее.

Я долго думала, как излагать полученные впечатления. И решила, что буду ориентироваться на порядок поступления этих самых впечатлений.

Стартовав, мы поплыли вниз по течению Оби в сторону Димитровского моста. Первым мостом, под которым мы проплыли был Метромост.



Новосибирский метромост был открыт 7 января 1986 года вместе с первой очередью метрополитена, соединив станции “Студенческая” (Левый берег) и “Речной вокзал” (Правый берег). Наш метромост считается самым длинным крытым метромостом в мире – общая длина моста равна 2 145 метров, что составило четверть общей длины первой введенной в эксплуатацию линии метро (https://dzen.ru/a/Y750jIE8Eg_tXdIn).

Проект моста был разработан специалистами Ленгипротрансмоста (сегодня ООО "Трансмост"), а непосредственное возведение заняло ровно пять лет, с 1980 по 1985 годы. Общий вес постройки составляет 6,2 тыс. тонн, а максимальная высота – 25 метров.

По первоначальным планам прокладки метро в Новосибирске рассматривались варианты тоннеля по дну Оби или под руслом реки. Эти варианты считались удачными в смысле безопасности, но были отвергнуты, как чрезвычайно дорогие. Кроме того, рассматривался вариант надстройки Октябрьского моста. Превращение автомобильного моста в двухъярусный тоже оказалось трудным в реализации (нужно было закрыть Октябрьский мост на ДВА года). Да еще один из авторов проекта Октябрьского моста Константин Якобсон *пригрозил сброситься с него, если кто-то нарушит архитектуру и гармонию переправы*. Так появился отдельный метромост, состоящий из трех частей: две надземные имеют окна, а 896-метровая надводная часть окон не имеет. Но первые 10 лет эта часть имела иллюминаторы, которые потом ликвидировали.

В 2022 году осуществили замену почти 400 окон метромоста. При этом антивандальные стекла из-за дороговизны устанавливать даже не планировалось – метрополитен потратил на остекление около 30 миллионов рублей (<https://ngs.ru/text/transport/2022/10/04/71706686/>).



На верхних картинках вид метромоста в сторону Правого берега (слева) и Левого берега (справа).

Как и любой железобетонный мост, Новосибирский метромост "дышит" из-за перепадов температур. Так, зимой мост становится на полметра короче, а летом, напротив, длиннее. Более того, мост меняет длину даже в солнечный день, когда одна сторона прогревается сильнее другой.

Чтобы компенсировать такие изменения, на V-образных опорах предусмотрены сложные конструкции, напоминающие шестерни, по которым короб моста может "кататься" туда-сюда.

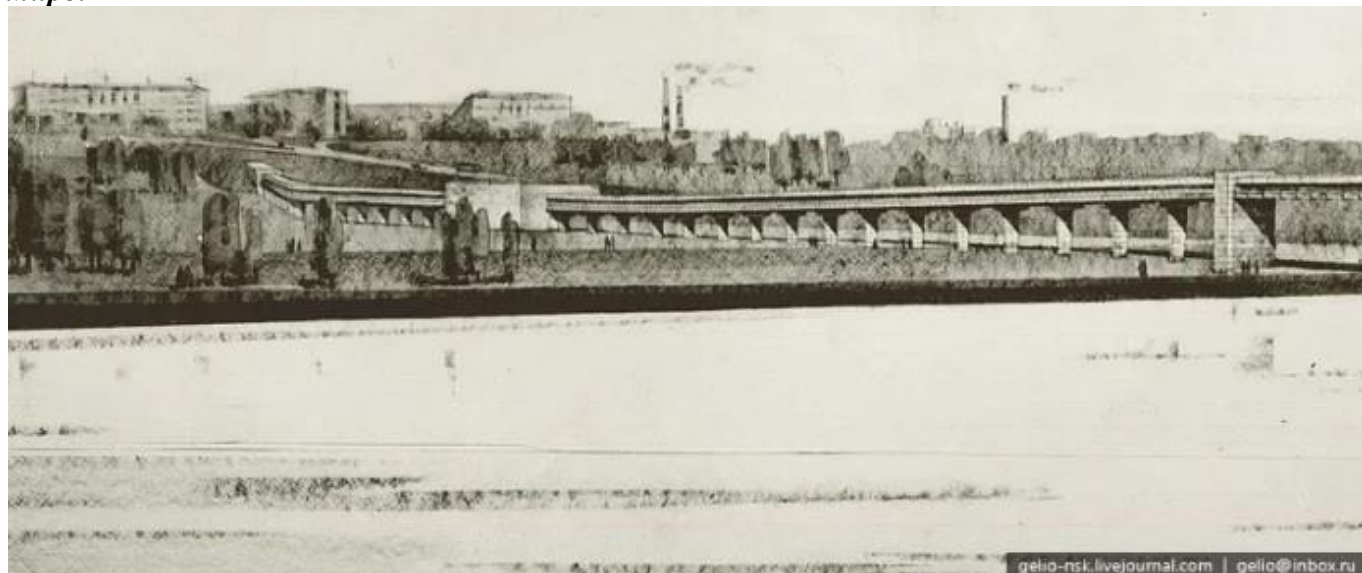
Проверяли надежность Новосибирского метромоста в декабре 1985 года.

Ночью 19 декабря 1985 года метромост был испытан под нагрузкой. Для этого были отправлены четыре груженных состава, в каждом было пять вагонов весом по 32 тонны (в каждый вагон загрузили по 640 мешков с песком весом 50 килограммов). Общий вес нагрузки 1300 тонн.

Два состава прошли до станции "Студенческая", два остановились на "Речном вокзале". К полудню подготовка к испытанию моста была завершена, все четыре состава вошли в его металлическую коробку.

Вывод комиссии: мост построен надежно, работает хорошо, легко справляется с рекордным весом (<https://nsk-history.livejournal.com/31216.html?amp=1>).

Метромост по праву считается уникальным сооружением, не имеющим аналогов в мире.



Уникальность заключается еще и в том, что ВЕСЬ метромост построили за ПЯТЬ лет, а станцию "Спортивная", которую заложили тогда же, в 1980 году, не могут достроить с ноября 2019 года (<https://nsk.rbc.ru/nsk/20/11/2019/5dd4b5f29a79474e0dca6f28>).

В очередной раз о переносе ввода в эксплуатацию этой станции метро мэр Новосибирска объявил накануне нашей экскурсии – 15 июня. Он уверял, что главной причиной переноса является проблема с оформлением документов. При этом **физическое состояние станции "Спортивная" – высокое** (<https://ngs.ru/text/gorod/2023/06/15/72400655/>). Что Анатолий Локоть подразумевал под физическим состоянием, я так и не поняла. Зато комментаторы заметили, что мэр не уточнил, в октябре КАКОГО года можно будет воспользоваться станцией.

А 16 июня строители станции метро "Спортивная" протестировали её доступность для маломобильных граждан. Получить обратную связь помог участник команды регби на колясках Павел Павленко (<https://ngs.ru/text/transport/2023/06/16/72405644/>).

Вот только до какой станции можно будет доехать маломобильным гражданам, чтобы затем спокойно покинуть метрополитен, мне так и не понятно. На других станциях Новосибирского метрополитена аналогичных приспособлений НЕТ.

А мы плывем дальше.

Следующем на нашем пути был Октябрьский (он же Коммунальный) мост. Расстояние



между метромостом и Октябрьским мостом составляет всего 80 метров. Говорят, что ранее мосты



так близко друг к другу нигде не располагали. В 1980-х годах это считалось невозможным по техническим нормам.

Октябрьский мост стал первым автомобильным мостом Новосибирска через реку Обь. До его появления действовали понтонный мост и ледовая переправа. Кроме того, чтобы попасть с одного берега на другой, жители Новосибирска пользовались поездами. Слышала, что по железнодорожному мосту пробирались и пешие граждане.

О том, что через Обь необходимо строить мост, стали говорить уже в начале 1930-х годов, так как две части города жили и развивались практически независимо. Даже часовые пояса были разными. Проект моста в створе улицы Сузунской, которая теперь называется улицей Восход, был готов в 1938 году. Но начало строительства было отложено, так как началась Великая Отечественная война.

Окончательное решение о строительстве автомобильного “большого моста через Обь” было принято в 1946 году.

9 октября 1948 г. Совет Министров СССР принял постановление “О мерах помощи городскому хозяйству города Новосибирска”, в котором правительство, выделив 30 млн. руб. на благоустройство города в 1949–1950 гг., **обязало группу крупнейших заводов провести значительные работы по коммунально-бытовому строительству, в том числе построить мост через Обь** (<https://nsk.novosibdom.ru/node/306>).

В результате затраты на строительство моста составили 128 миллионов рублей. Похоже, что общественно-коммунальные вложения были значительными. Видимо, поэтому неофициальное название “Коммунальный мост” стало даже более популярным, чем официальное – Октябрьский. Название “Октябрьский” разные люди трактуют на свой манер. Мост соединяет сейчас **Октябрьский район** города с Ленинским, а когда-то соединял с Кировским районом. Окончательное решение о строительстве моста было принято **17 октября 1951 года**, а торжественное открытие состоялось **20 октября 1955 года**. Потому мост – Октябрьский.

Про наш Октябрьский мост тоже принято говорить, как про уникальное строение, так как его пролеты превышают 120 метров, а высота составляет 30 метров. Именно этим воспользовался “воздушный хулиган” военный летчик-ас Валерий Привалов, который в 1965 году пролетел под

мостом всего лишь в метре от поверхности воды. Происшествие приобрело широкую известность, сначала летчика хотели отдать под трибунал. Однако высшее военное руководство страны позволило пилоту продолжить службу (<https://dzen.ru/a/Y5qJlSua6ikJ25Uz>).



Ширина моста составляет 24 метра. Первоначально в каждом направлении движения было сформировано по две полосы для автотранспорта, а в центре располагались трамвайные пути, которые удалили в 1990-е годы, когда сильно увеличился поток автомобилей.

Когда строительство моста завершалось, то вышло указание экономить на всем. Потому дамба Левого берега получила изгиб, а на речных опорах так и не установили торшеры, которые были в первоначальном проекте. Не появились и пилоны на 8-й опоре. Специалисты считают, что эта экономия обеднила общий архитектурно-художественный облик моста (<https://nsk.novosibdom.ru/node/306>).

Нашла удивительную статью в интернете с массой фотографий строительства Октябрьского моста (<https://gelio.livejournal.com/130949.html>).

В марте 2020 года глава Департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса Мэрии Новосибирска Роман Дронов говорил, что в 2021 году начнется первый капитальный ремонт Октябрьского моста. Его планировалось завершить к 2023 году, когда Новосибирск примет Молодежный чемпионат мира по хоккею.

Но жизнь внесла коррективы. Чемпионат отменили. Ремонт затянули. **15 июня появилось сообщение о том, что ремонт Октябрьского завершится не ранее 2024 года** (планировали в начале 2023 года). Мэр Новосибирска объясняет отставание тем, что существуют проблемы с финансированием ремонта. Ко всему прочему ремонт проходил бы быстрее, если бы закрыли движение на мосту (<https://ngs.ru/text/gorod/2023/06/15/72397904/>).

Нашла я и фильм про историю Коммунального моста и его ремонт (<https://www.youtube.com/watch?v=RT09QjTRVQM>).



Октябрьский мост остался за кормой. И мы поплыли дальше, рассматривая с правого борта Михайловскую набережную. Слева на правой картинке вверху просматривается недавно возведен-



ный комплекс апартаментов “Инские холмы”.

Каждый раз, проезжая мимо, я читаю вывеску на крыше одного из зданий и никак не могу сопоставить русскоязычную и англоязычную надписи: “Инские холмы” и “Inskaya city” (<https://inskie.ru/about/>).

На Левом берегу вниз по течению Оби за Октябрьским мостом ранее располагался городской пляж “Наутилус”, который закрыли

в связи со строительством Ледового дворца спорта. В ноябре 2022 года городские начальники обещали, что после трех сезонов простоя “Наутилус” летом 2023 года примет посетителей (<https://ngs.ru/text/gorod/2022/11/10/71804174/>). Но в феврале 2023 года обещание утратило силу. Правда, причиной закрытия “Наутилуса” теперь называют строительство четвертого моста. *Также не будет открыт и пляж у нового ЛДС, потому что вода в реке Тула непригодна для купания. Пока муниципалитет решает вопрос с минприроды о возможном очищении пространства* (<https://dzen.ru/a/Y-7iTi9zBzcLykxL>).



Экскурсия называется “Шесть мостов”, но, как сказал гид в начале путешествия, мы увидим **ШЕСТЬ С ПОЛОВИНОЙ мостов**. Мы не могли миновать строящийся **четвертый автомобильный мост**, который в идеале должен будет выглядеть так, как его представил автор картинки, найденной мной в интернете (слева).

С самого начала говорили, что и этот мост будет “уникальным”, так как он станет ПЕРВЫМ мостом в Новосибирске, за проезд по которому нужно будет вносить плату. Видимо, поэтому автор картинки изобразил так мало транспорта.

Уникальность нового моста состоит также в том, что моста еще нет, а статья о нем в википедии уже есть, где его называют Центральным (https://ru.wikipedia.org/wiki/Центральный_мост).

Я как-то пропустила, действительно ли уже официально объявили о выборе названия соору-

жаемого объекта. Пришлось поискать в сетях. Мост должен соединить площади Труда и Энергетиков на Левом берегу с площадью Будагова на Правом берегу. И в 2020 году, кто-то предложил назвать мост “Царским”, так как на Правом берегу выход нового моста пройдет рядом с установленным на набережной памятником Александру III (<https://dzen.ru/a/X3nASo065VibnKqc>).

Правда, еще до начала строительства шел разговор о переносе императорского памятника, чтобы он не “попал в переплет” сложных мостовых конструкций.

А в мае 2023 года Общественная палата НСО предложила назвать мост Николаевским (<https://infopro54.ru/news/chetvertyj-most-v-novosibirske-predlozhili-nazvat-nikolaevskim/>).

В рамках сохранения исторической памяти и как знак благодарности от жителей Новосибирска царю Николаю II (а ныне святому страстотерцу Николаю) за его

беспрецедентный вклад – передачу в безвозмездную собственность городу своей частной земли, пожертвований на строительство первого храма города – Александро-Невского собора, а также неоднократную помощь при восстановлении города от пожара и других нужд, назвать строящийся автомобильный мост через реку Обь в центре города Новосибирска – “Николаевский”.

Как я поняла, название все-таки будут выбирать позднее (ближе к сдаче), а пока его называют и Центральным, и Кривошековским.

Еще в 2017 году в соцсетях был среди горожан организован неофициальный опрос – предлагались варианты названия для четвертого моста. Среди наиболее популярных были: Откатный, Скандальный, Концессионный, Кабальный, Плачевный, Платный, Распильный, мост Остапа Бендера и т.д.



Так как про новый мост на экскурсии пока не рассказывают (обещают это делать со следующего года), то я решила ограничиться ссылками на википедию (на предыдущей странице) и на статью в интернете полугодовой давности (<https://dzen.ru/a/Y61IYYmTFUwwIr4z>). Там и предполагаемые параметры изложены, и фотографии разных этапов строительства, и скандалы, которые сопровождают строительство, включая выявленное завышение стоимости строительства в 3,5 раза, которое еще в 2019 году обнаружила Контрольно-счетная палата Новосибирской области. Пока же к строительству моста отношение неоднозначное. Мне интересно, как быстро забудут жители города те многолетние неудобства, которые они терпят сейчас – ежедневные пробки и чудовищную разруху, которая особенно заметна на Левом берегу.

На верхних и левой нижней картинках мой взгляд на мост с палубы теплохода. А правая нижняя картинка была сделана случайно с площади Свердлова. Я никак не могла понять, что я ви-



жу между стойками пилона моста – дерево или здание. Попыталась приблизить объект – здание, но какое, я так и не поняла. Зато еще в начале мая я прочитала, что строители вот-вот начнут красить пилон, высота которого 114 метров, в жемчужно-белый цвет (<https://ngs.ru/text/transport/2023/05/10/72291455/>). Езжу мимо – проверяю, пока еще не начинали красить. Или передумали, потому как в Новосибирске ЖЕМЧУЖНО-БЕЛЫЙ долго таковым не останется – почернеет.

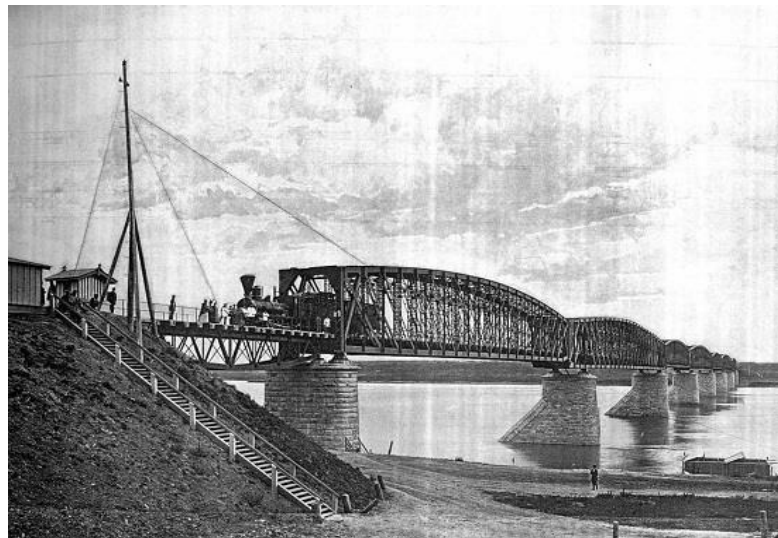
Из июньских новостей я узнала, что из 70 вант, которые будут поддерживать 380-метровый пролет, смонтировали 26 штук (13 пар). Продолжается асфальтирование покрытия над Обью и переправы со стороны улицы Зыряновской. Асфальтобетон поставляют с модульного автоматизированного завода производительностью 240 тонн в час (<https://nsknews.info/materials/26-stalnykh-vant-smontirovali-u-chetvyertogo-mosta-v-novosibirske/>).

Кроме того, Министерство транспорта Новосибирской области объявило о тарифах, которые будут установлены за проезд по новому мосту. Стоимость проезда будет колебаться от 100 до 300 рублей, в зависимости от вида транспорта (<https://ksonline.ru/498735/mintrans-novosibirskoj-oblasti-rasskazal-kak-gde-i-skolko-pridetsya-platit-za-proezd-po-novomu-mostu/>). Для оплаты должны будут построить терминалы, рассчитанные на 22 полосы (по 11 в каждом направлении).

И все-таки остается открытым вопрос, когда же откроют мост? Неужели в этот раз успеют уложиться в очередной запланированный срок – конец 2023 года?

Правда, ранее областные власти пообещали чиновнику из Москвы, что **крупный транспортный объект будет готов к Молодежному чемпионату мира по хоккею**, который должен был пройти в Новосибирске и Омске с 26 декабря 2022 года по 5 января 2023 (<https://remnabor.net/proekt-chetvertogo-mosta-v-novosibirske-shema>).

Строительство четвертого автомобильного моста Новосибирска продолжается, а мы своим курсом поплыли в сторону самого легендарного – **Железнодорожного моста**, которому город обязан своим появлением.



Когда мы проплывали под мостом, экскурсовод рассказал нам примету, по которой мечта обязательно сбудется, если по мосту идет поезд в момент загадывания желания. Мол, сам он когда-то пожелал кататься по Оби бесплатно. И вот уже пятый год рассказывает экскурсантам о шести мостах Новосибирска, построенных через реку Обь.

Конечно, доверчивые граждане тут же стали загадывать желания: найти денежную работу, купить автомобиль, чтобы здоровье не подводило, чтобы волосы загустели, чтобы дети были по-

слушными... Вот только я эту примету слышала в несколько иной интерпретации – по мосту должны проходить два поезда навстречу друг другу. А так как наш мост однопутный, то желание может исполниться только тогда, когда человек сам приложит усилия к реализации, а железнодорожный транспорт тут ни при чем.

Правда, около 10 или 15 лет своего существования наш мост мог способствовать облегчению жизни. В 1980-х годах на фундаментах ставших ненужными после строительства ОбьГЭС ледоломов были возведены опоры второго пути и построены новые пролеты (<https://piterobserver.ru/nekotoryye-interesnyye-fakty-o-mostakh-novosibirska>). Приблизительно в 2000-м году начался демонтаж старого моста. Но он не исчез бесследно. Для сохранения памяти о

первостроителях и о сооружении, давшем жизнь городу Новосибирску, одна из ферм первоначальной конструкции (автором проекта моста был профессор Н.А. Белелюбский) установлена на набережной

30 апреля 1893 года когда к месту впадения в Обь реки Каменки подошли суда “Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли”, высадились на берег первые строители, участвовавшие ранее в сооружении Самаро-Златоустовской железной дороги, и начались подготовительные работы к возведению опор моста, принято считать датой рождения города.

27 июля 1894 года состоялась торжественная закладка первой опоры железнодорожного моста. Несмотря на трудности, опоры были построены за два года два месяца и четыре дня. Железо для пролетных строений выплавлялось на Урале на Воткинском заводе, а элементы изготавливались в специально созданных на берегу Оби мастерских. После назначения Г.М.Будагова помощником начальника строительства Средне-Сибирской железной дороги заканчивал монтаж пролетных строений инженер Н.М.Тихомиров.



К **28 марта 1897 года** все строительные работы были закончены, и комиссия под председательством Н.А.Белелюбского приняла его в эксплуатацию. Только вес металлических ферм составил более 4000 тонн. Мост строился четыре года, на это было потрачено около двух миллионов рублей. Испытывали прочность моста паровозами – по нему пустили сразу четыре пытящие машины. **31 марта 1897 движение по мосту было открыто** (https://novosibirsk-history.ru/projects/obekty/pervyy_zheleznodorozhnyy_most_cherez_ob/).

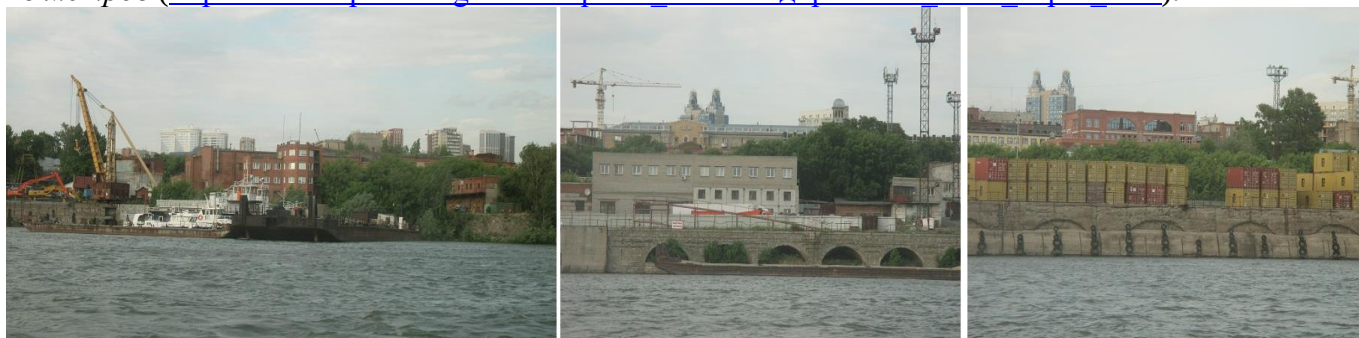
Внизу мой взгляд на мост с экскурсионного теплохода.



О строительстве нашего первого моста написано много (<https://nsk.novosibdom.ru/node/262> <http://bsk.nios.ru/content/most-v-budushchee-1> и <https://hellonsk.ru/about-city/istoriya-novosibirska/stroitelstvo-zh-d-mosta-cherez-ob-1893-1903-gg/>). О дискуссиях по поводу авторства выбора места для его строительства я уже писала в своих заметках. Не все историки придерживаются официальной версии, по которой главная роль отводится инженеру и писателю Н.Г. Гарину-Михайловскому.

Решила перечислить основные параметры, вычитанные в интернете.

Стальные конструкции мостовых ферм общим весом в 270 тысяч пудов (4423 тонны) были изготовлены на Урале, на Воткинском заводе, под руководством подрядчика инженера В. И. Березина. Длина моста составляла 372,50 сажень (около 795 метров). Мост состоял из 9 пролетов. Длина I и VII пролетов – 98,84 м; II, IV и VI – 114,48 м; III и V – 113,40 м, между крайними опорами и подпорными стенками насыпи – по 21,34 м. Опоры моста каменные, установлены на гранитный скальный грунт, при этом все быки, кроме I (на правом берегу), установлены на кессонах, опущенных на глубину 1,73–7,25 м от меженного (нижнего) уровня воды. Высота сооруженной насыпи на левом берегу – около 15 метров, на правом берегу – около 10 метров (https://ru.wikipedia.org/wiki/Первый_железнодорожный_мост_через_Обь).



На Правом берегу за Железнодорожным мостом я рассмотрела то, что раньше никогда даже



не предполагала увидеть. Это речной порт. Правда, читая разные новости, вглядываясь в просторы Оби, на которых с каждым годом можно увидеть все меньше и меньше теплоходов, барж и прочих плавсредств, я думала, что речной порт Новосибирска практически перестал существовать (<https://nsknews.info/materials/kak-provozhaliparokhody-pochemu-gorod-na-reke-stal-gorodom-bez-flota/>). В январе 2023 года на продажу выставили грузовой причал (<https://nsk.rbc.ru/nsk/27/01/2023/63d2a5979a79474c8c5789ad>). Но оказывается, жизнь еще теплится. Какие-то грузы все-таки прибывают в Новосибирск речным путем (верхние картинка). На левой картинке восстановленный корабль, который

имеет какую-то историческую ценность. Оказывается, более 150-ти барж, катеров, теплоходов и пароходов мертвым грузом лежат на дне и по берегам на огромном участке Обской акватории от Алтая до Салехарда (<https://kinobaza24.ru/biography/sudohodstvo-na-obi-istoriya.html>).

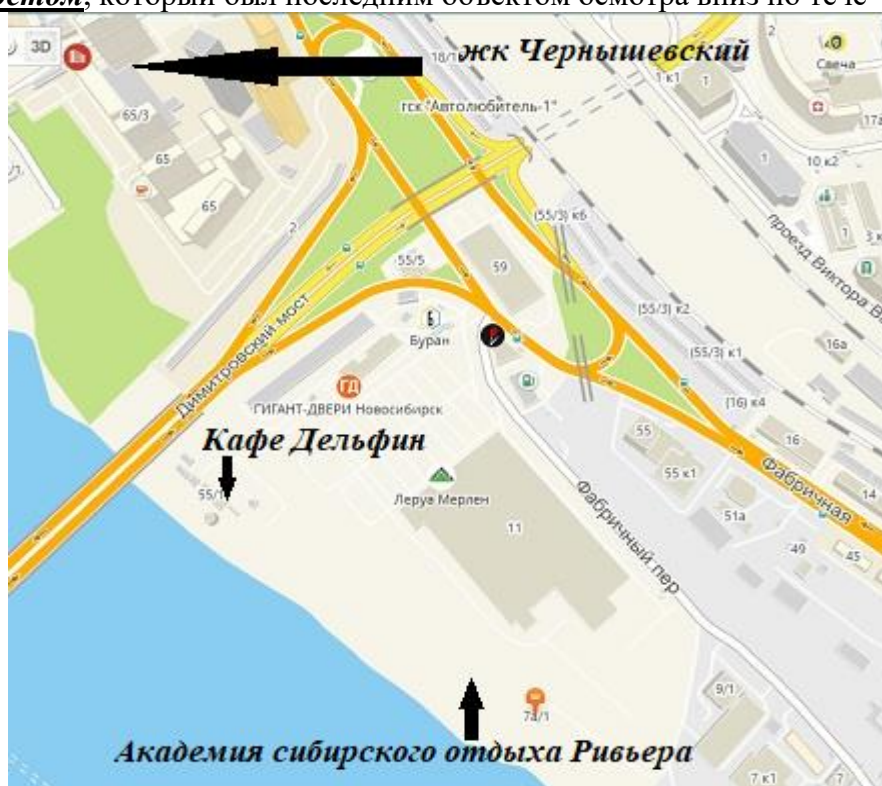
В районе речного порта в прошлом веке находился хлебокомбинат, а еще раньше мукомольный завод, который выдавал муку такого отличного качества, что ее смело отправляли за границу. Говорят, что ту муку даже пытались подделывать.

У видов Левого берега у промышленной направленности нет. Там преобладают городские

жилые комплексы (левая нижняя картинка) и прибрежные постройки, предназначенные для отдыха, которые не отмечены на карте 2ГИС (правая картинка внизу). Складывается впечатление, что все эти малоэтажные сооружения появились самозахватом береговой линии. Вот и встает вопрос, контролирует ли хоть кто-нибудь Обь от вандалов?



Рядом с Димитровским мостом, который был последним объектом осмотра вниз по течению Оби, на Правом берегу находится пляжное пространство со странным названием “Академия сибирского отдыха Ривьера”, за которым разместился огромный торговый центр Леруа Мерлен (левая нижняя картинка). А на самом берегу работает кафе “Дельфин” (правая картинка внизу).



Димитровский мост был открыт в ноябре 1978 года (говорят, что долгожители Новосибирска до сей поры называют мост Новым).

Когда в 1971 году составили проект, в котором оценили стоимость строительства, то она показалась Госплану СССР большой – 50 миллионов рублей.

Потому строительство могло и не начаться вовсе. Мост в результате возвели – в измененном виде.



Вместо восьми полос движения (по четыре в каждую сторону) ограничились шестью, так как



решили, что такого количества транспорта, чтобы заполнить мост, в Новосибирске не будет никогда (<https://dzen.ru/a/X52g-x-fc3mSiVUc>). Мост получился длиной 701 метр и шириной 30 метров. Пешеходные дорожки на мосту есть, но ходить по нему очень трудно. Правда, приблизительно в 1980 или 1982 году мы с младшим двоюродным братом совершили “кругосветное пешеходное путешествие” – стартовав из нашего дома, мы ушли на Левый берег по Димитровскому мосту, дошли до площади Станиславского, затем до площади Маркса, далее вышли на Коммунальный мост, с него спустились на Речной вокзал. Вернулись домой на автобусе.

Я совершенно не помню, как мы попали на Димитровский мост. Дело в том, что тоннель под железной дорогой от проспекта Димитрова (правая картинка внизу) с выходом на мост был сооружен в 1982 году (<https://www.nsk.kp.ru/daily/24194/400678/>).



О названии моста, которое появилось “само собой”. Почему за основу выбрали именно правобережный проспект Димитрова, а не левобережные проезд Энергетиков, площадь Труда или проспект Станиславского, я не знаю – интернет на этот счет молчит.

По своему конструктивному решению мост являлся выдающимся, но не уникальным. Его элементы не имели болтовых соединений, он был цельносварной. Такие мосты уже были

построены в стране (в Москве и Киеве). Уникальность новосибирского была в сварке монтажных стыков в "северном исполнении". Почти 25 километров сварных швов наложили строители на стальные конструкции моста (<https://nsk.novosibdom.ru/node/300>).

Новый мост проверяли на прочность классическим способом – на него загнали самосвалы, доверху груженные щебнем. Колонна из, как минимум, полусотни тяжелых машин доказала, что расчеты мостостроителей оказались абсолютно верны (центральная картинка на предыдущей странице). По воспоминаниям очевидцев, как только грузовики освободили дорогу, на нее с обоих берегов навстречу друг другу хлынули потоки довольных горожан: у города появилась еще одна долгожданная переправа. Она связала центр Железнодорожного района с левобережьем (<https://dzen.ru/a/X52g-x-fc3mSiVUc>).

Чугунные ограждения моста украсили изображениями герба Новосибирска, утвержденного в 1970 году (левая картинка на предыдущей странице), на котором были размещены факел, колос и орбиты электронов. Ограждение моста с тех пор не меняли.

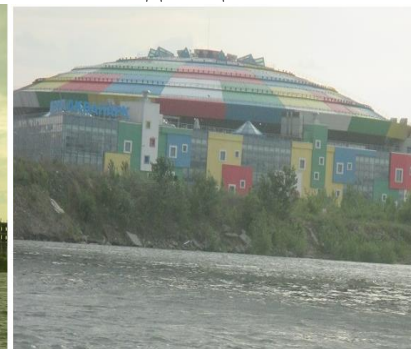


На краеведческом форуме нашла картинку, которая иллюстрирует неудобства, которые преодолевает пешеход, чтобы с Димитровского моста попасть в правобережную часть (<https://nsk-kraeved.ru/viewtopic.php?id=2692>).

Добросовестный пешеход, чтобы миновать съезд на улицу Фабричную, по правилам должен спуститься с моста вниз, почти до парковки гипермаркета "Леруа Мерлен", перейти дорогу на светофоре, затем снова подняться по лестнице наверх.

Далее его ожидает препятствие в виде выезда с Фабричной: там был предусмотрен подземный переход, но он уже много лет не функционирует. Наконец, пройдя под путепроводом с железнодорожными путями пешеход попадает на проспект Димитрова. Подземный переход не просто не функционирует – его засыпали (картинка сверху).

Сразу за Димитровским мостом наш экскурсионный теплоход развернулся в обратную сторону, оставив на Правом берегу строящийся ЖК "Чернышевский" (левая картинка внизу), названный так "в честь Чернышевского спуска". В свою очередь, как я уже рассказывала в июне 2020 года, спуск назван НЕ в честь писателя Н.Г. Чернышевского, а в честь владельца лесопильно-



го завода А.С. Чернышева. На уровне разворота на Левом берегу мы видим цветастое здание Аквапарка и недостроенную гостиницу, в которую инвесторы в 2017 году были готовы вложить один миллиард рублей – похоже, деньги утекли, как вода в реке Оби.



Почти у самой береговой линии на левом берегу Оби уже несколько лет строятся два жилых комплекса – “Венеция”, с яркими цветными многоэтажками (верхние картинка) и “Ясный берег”, с более темными зданиями, часть которого тоже приблизилась к воде (левая и центральная картинка внизу). Если смотреть с воды, то очень трудно разделить эти конгломераты, тем более,



что они по большей части имеют адреса на улице Ясный берег (правая верхняя картинка).

Тем, кому стало скучно плавать со мной по Оби между мостами Новосибирска, предлагаю прочесть описание подобного путешествия с фотографиями из Музея Новосибирска, составленное в 2016 году (<https://info.sibnet.ru/article/477598/>).

Или почитайте отзыв человека, совершившего поездку по Оби год назад (<https://piterobserver.ru/nekotoryye-interesnyye-fakty-o-mostakh-novosibirska>).

А мой отчет не закончен – *продолжение во второй части.*