

# *Связь берегов*

Строительство Октябрьского моста  
в г. Новосибирске





*Первый автомобильно-трамвайно-пешеходный мост, который сегодня носит наименование «Октябрьский», начал функционировать в Новосибирске в 1955 году.*

*Свое название мост получил только в 1973 г., спустя много лет после окончания грандиозной стройки, потребовавшей не только проведения тщательной многолетней подготовительной работы, но и поиска революционных по меркам того времени проектных решений, колоссальных трудовых затрат, больших финансовых вложений, использования огромного количества материалов.*

*Появление моста, связавшего две части города, расположенные на разных берегах Оби, ознаменовало новый этап в его жизни: надежная, бесперебойная связь берегов обеспечила еще более стремительное и динамичное развитие Новосибирска.*

*Муниципальное казенное учреждение города Новосибирска «Новосибирский городской архив» благодарит за участие в создании брошюры Департамент транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города Новосибирска и муниципальное унитарное предприятие города Новосибирска «Управление заказчика по строительству подземных транспортных сооружений».*



*Уважаемые читатели! Дорогие новосибирцы!*

Брошюра, которую вы держите в руках, посвящена знаковому для Новосибирска сооружению — первому автомобильно-пешеходному мосту через реку Обь. Сегодня, когда история Октябрьского моста начитывает уже более 65 лет, трудно представить жизнь города без стабильной и постоянной связи левого и правого берегов. Соединивший их Октябрьский мост сыграл решающую роль в развитии города, сформировал Новосибирск как единое целое.

Наш город на протяжении всей своей истории стремительно развивался. Проблема отсутствия моста, а следовательно, возможности беспрепятственного сообщения между правым и левым берегом Оби, остро обозначилась уже в 30-х гг. XX в.

Ситуация усугубилась во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг., когда численность населения города за

короткий период возросла на сотни тысяч человек — при этом Новосибирск оставался разделен на две части рекой Обью. Несмотря на необходимость строительства моста, начать его возведение удалось спустя несколько лет после окончания войны.

О том, какая масштабная работа была для этого проведена, свидетельствуют подлинные архивные документы, а также уникальные фотоматериалы, сохранившиеся в нашем Новосибирском городском архиве и размещенные на страницах брошюры. Глядя на фотографии берегов Оби 50-х гг. XX в., трудно соотнести эти виды с современными городскими пейзажами. Город разительно изменился, ушел далеко вперед, в том числе благодаря колоссальной работе, проделанной мостостроителями, работавшими над возведением грандиозного по меркам того времени сооружения — Октябрьского моста, по сей день исправно несущего службу городу.

Мэр города Новосибирска  
А. Е. Локоть

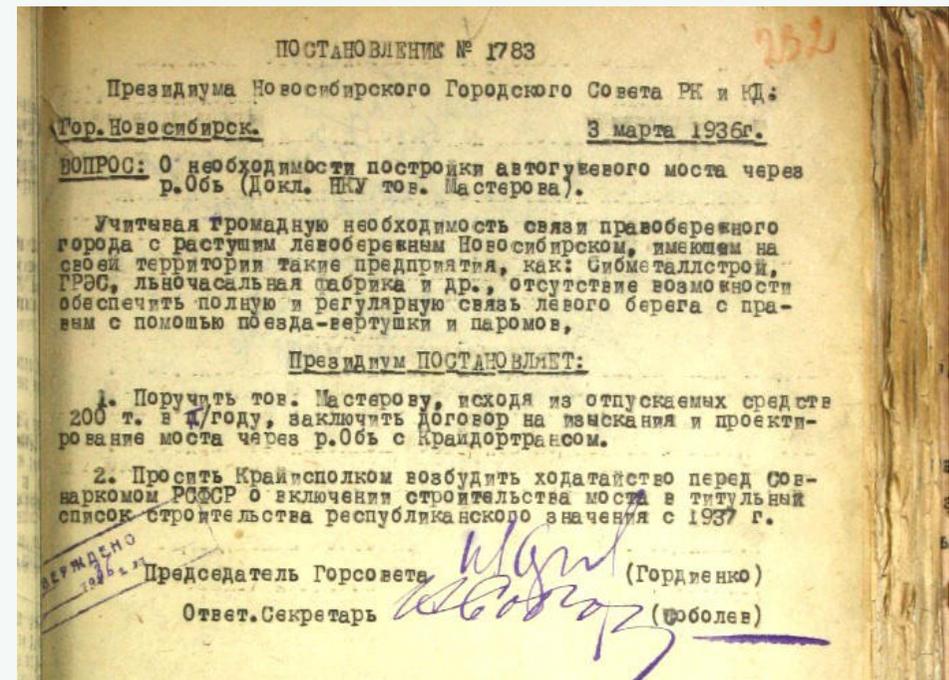
Необходимость строительства моста, который бы связал лево- и правобережные части города, возникла задолго до начала работ по его возведению. Уже в 30-е гг. XX в. В письме Запсибкрайисполкома в Совет народных комиссаров РСФСР отмечалось: «*Вопрос о постройке моста сейчас приобретает громадную остроту и является вполне назревшим и необходимым*».

Один из докладчиков на заседании Объединенного пленума Горсовета и пленума Новосибирского горисполкома, проходившем 8–9 августа 1930 г., высказывался: «*Нам необходимо увязаться с левым берегом и в данном случае никакая переправа нас спасти не может, никакой пароход «Орлик», ни железнодорожная передача. Единственно, как можно выйти из затруднения, — это с постройкой моста!*»

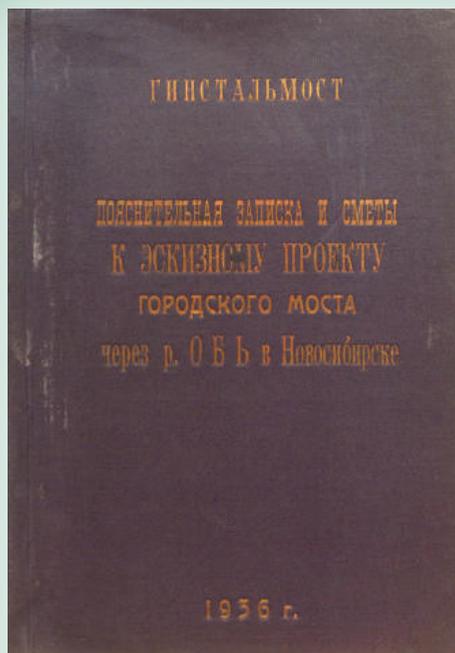
Действительно, отсутствие возможности обеспечить регулярную связь между берегами не только создавало большие сложности в работе таких предприятий как Сибметаллстрой, ГРЭС, льночесальная фабрика, но и в целом сдерживало развитие города.

В 1936 г. была начата работа по проектированию первого городского моста через р. Обь. Новосибирским Горсоветом было рассмотрено 5 вариантов эскизных проектов моста через р. Обь, представленных различными проектными организациями. Наиболее приемлемым был выбран вариант института по стальным конструкциям мостов, подъемно-транспортным сооружениям и механизации внутризаводского комплекса «Гинстальмост». Институтом был подготовлен эскизный проект моста, создана пояснительная записка к нему, включающая экономическое обоснование, выбор трассы, анализ необходимых для строительства материалов с расчетом их стоимости. На основании расчетов перспектив роста населения города предполагалось, что чис-

ленность населения Новосибирска к 1950 г. возрастет более чем в 1,5 раза и составит около 600000 человек, что поставит город в ряд наиболее крупных городов союза. Прогнозировалось также существенное увеличение удельного веса населения левобережья. При расчете подвижных нагрузок, кроме автомобильной, трамвайной и гусеничной, была рассчитана нагрузка толпы, насчитывающая 400–500 кг/м<sup>2</sup>. По предварительным расчётам, проведённым перед строительством моста, годовой объём грузоперевозок между право- и левобережной частями города составлял около 1 млн. тонн.



Постановление Президиума Новосибирского Городского Совета РК и КД от 03 марта 1936 г. № 1783 «О необходимости постройки автожелезнодорожного моста через р. Обь». НГА.Ф.33.Оп.1. Д.353. Л.232.



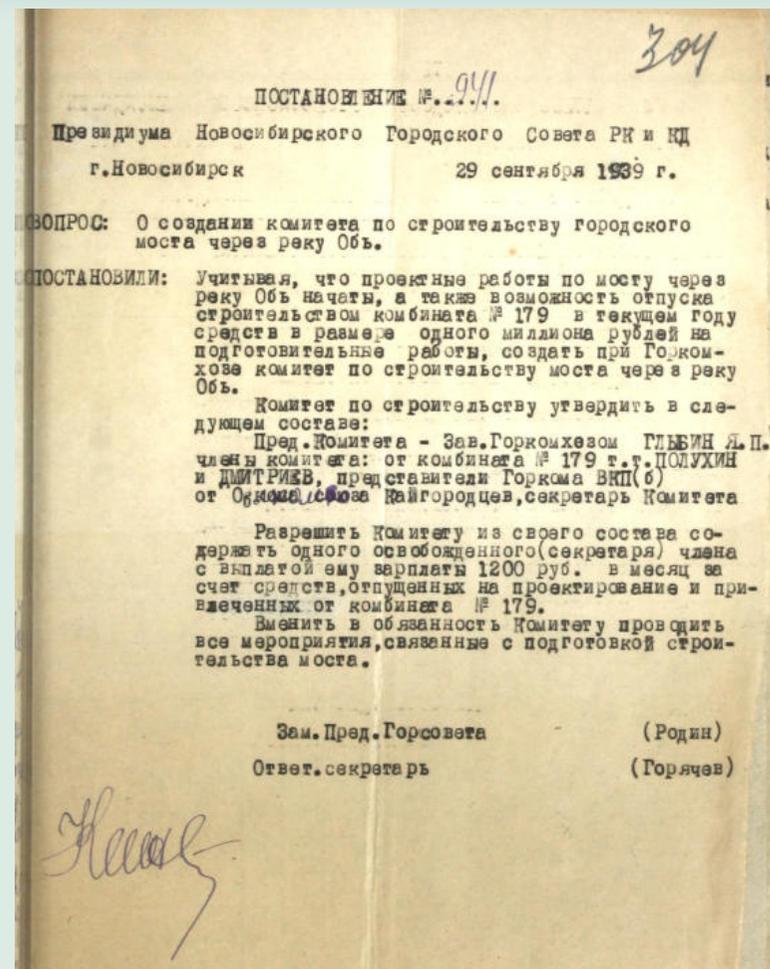
Пояснительная записка и сметы к эскизному проекту городского моста через р. Обь в Новосибирске, 1936 г. НГА.Ф.327. Оп.1. Д.61

та, Гостройконтроля, Горкомхоза и других. В результате первоначально выбранный вариант Гинстальмоста был подтвержден.

Для организации и проведения всех необходимых мероприятий, связанных с подготовкой к строительству, в 1939 г. при Горкомхозе Новосибирского Горсовета РК и КД был создан комитет по строительству моста через р. Обь. В 1940 г. будущий председатель Новосибирского горисполкома Я. П. Глыбин, работавший в те годы заведующим Горкомхозом, был командирован в Москву для защиты проектного задания.

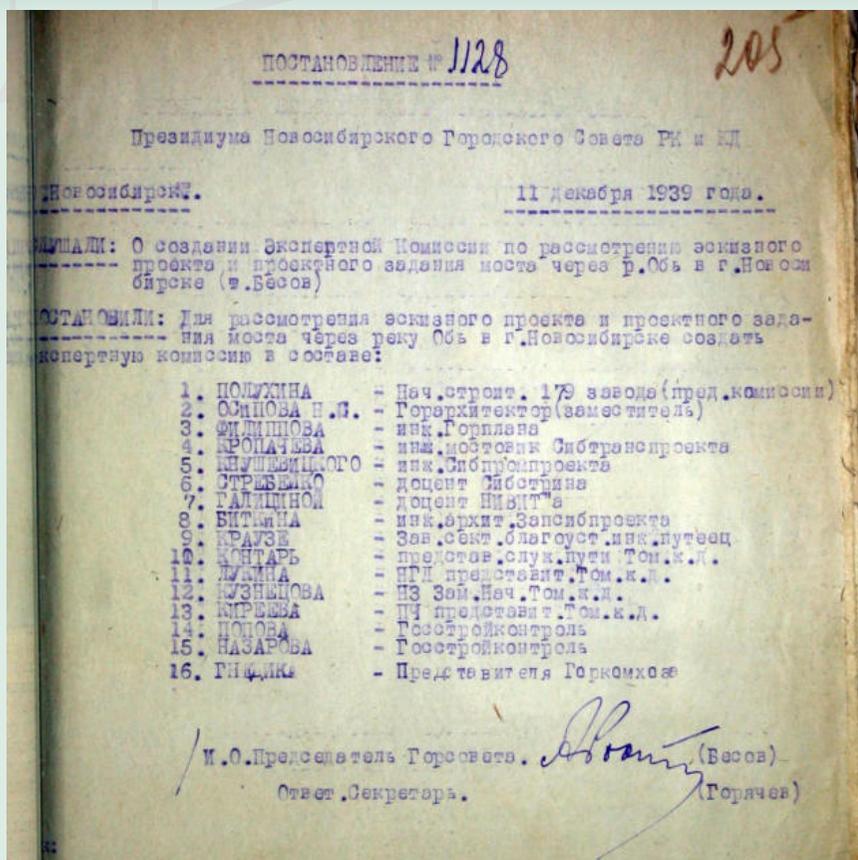
5 октября 1937 г. в дополнение к 5 рассмотренным проектам моста был подготовлен 6-й вариант проекта, предполагавший строительство из железобетона, но желаемого снижения стоимости не давал, в отличие от 5 вариантов стальных мостов.

Все предлагаемые проекты рассматривались экспертной комиссией, которая была специально создана на основании постановления Новосибирского городского Совета РК и КД от 11 июля 1939 г. № 1128. В состав комиссии входили 16 представителей городских организаций и учреждений, в т.ч. Горплана, Сибтранспроекта, Сибстрина (ныне — НГАСУ), НИВИТа (ныне — СГУПС), Запсибпроект-



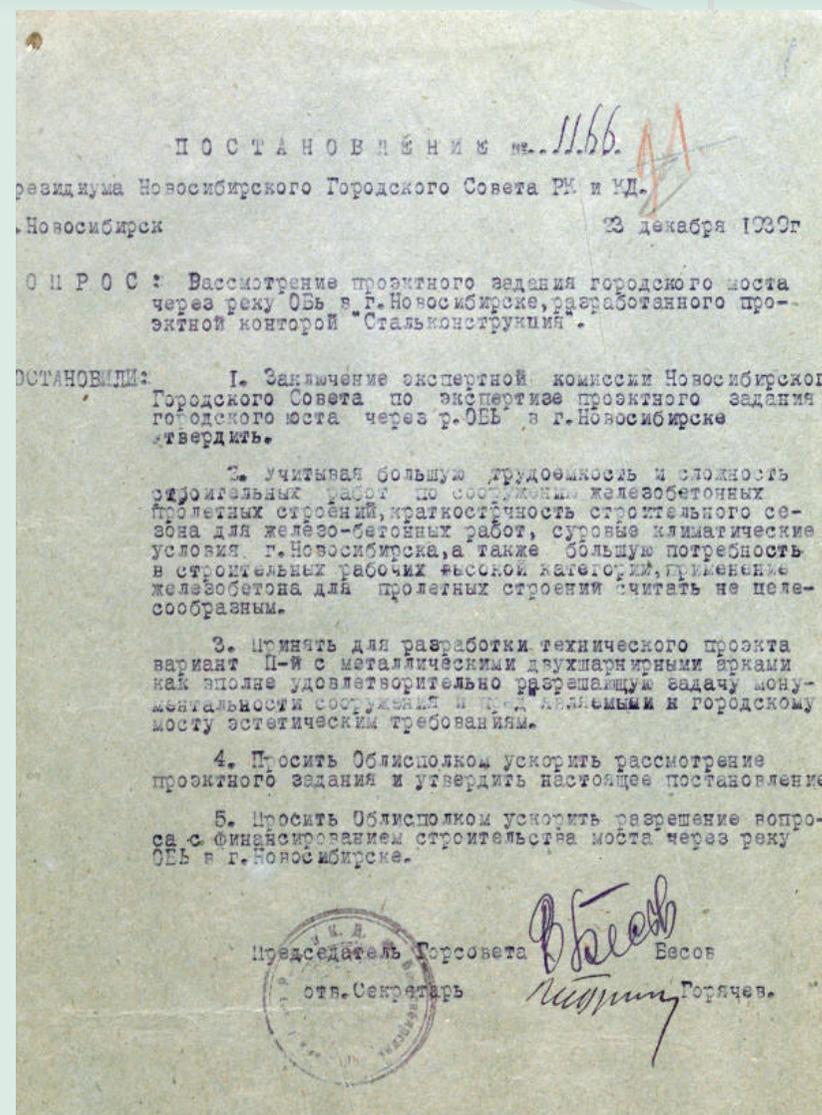
Постановление Президиума Новосибирского городского Совета РК и КД от 29 сентября 1939 г. № 941 О создании комитета по строительству городского моста через реку Обь. НГА.Ф.33.Оп.1. Д.406.Л.307

В 1941 г. проектной конторой «Стальконструкция» было подготовлено «Проектное задание правобережной эстакады Новосибирского коммунального моста». Назначение эстакады заключалось в привязке моста к правобережному району. Необ-



Постановление Президиума Городского совета РК и КД от 11 декабря 1939 г. № 1128 «О создании экспертной Комиссии по рассмотрению эскизного проекта и проектного задания моста через р. Обь в г. Новосибирске. НГА.Ф.33.Оп.1. Д.407 Л.205.

ходимо было добиться соответствия опор с проектным поперечным профилем Большевицской улицы, предложив оптимальный вариант разбивки моста на пролеты. Пролетные строения решено было изготовить из железобетона, в том числе в целях экономии металла, большое количество которого требовалось для изготовления речной части моста.



Постановление Новосибирского Горсовета от 23 декабря 1939 г. № 1166 О рассмотрении проектного задания городского моста через р. Обь, разработанного проектной конторой «Стальконструкция». НГА. Ф.327.Оп.1.Д.122.Л.1.

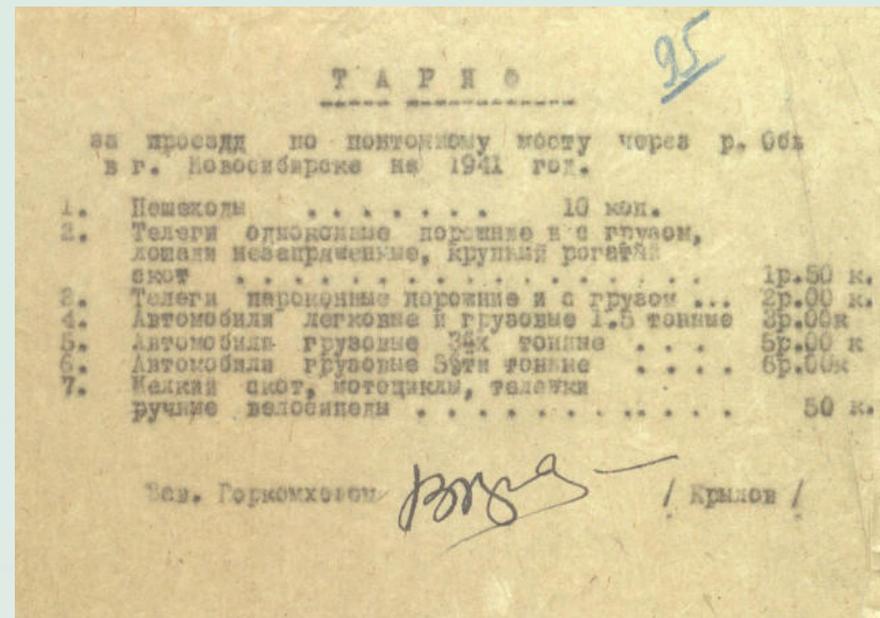


НГА.Ф.327.Оп.1. Д.148.Л. 10



НГА.Ф.327.Оп.1 .Д.148.Л. 11

Начавшаяся в июне 1941 г. Великая Отечественная война вынудила отложить строительство городского моста через р. Обь. В это время связующим звеном между левым и правым берегом являлся понтонный мост, открывшийся 17 сентября 1941 г. Сооружённый в створе Чернышевского спуска, мост имел протяженность около 900 метров и требовал ежегодной сборки и разборки, а также ремонта старых и строительства новых понтонов. Утром и вечером каждого дня в установленное время мост разводили для прохождения речного транспорта. Проезд по понтонному мосту был платным или осуществлялся по пропускам. По окончании навигации понтоны отправлялись на зимний отстой.



Тариф за проезд по понтонному мосту через р. Обь в г. Новосибирске на 1941 г. НГА.Ф.33.Оп.1. Д.478.Л.95

Понтонный мост в перспективе.  
Вид в сторону левого берега, [1942-1955].  
НГА.Ф.Ф-362.Оп.2. Д.4. Л. 28об.



Согласно справке, подготовленной Горпланом в 1944 г., развитие Новосибирска в период военного времени не только подтвердило, но и значительно превысило ожидаемые при планировании строительства моста темпы. Берега Оби просто невозможно было оставлять без связи. Также в справке отмечалось, что все предварительные этапы проектирования пройдены и необходимо приступить к изготовлению окончательного проекта моста.

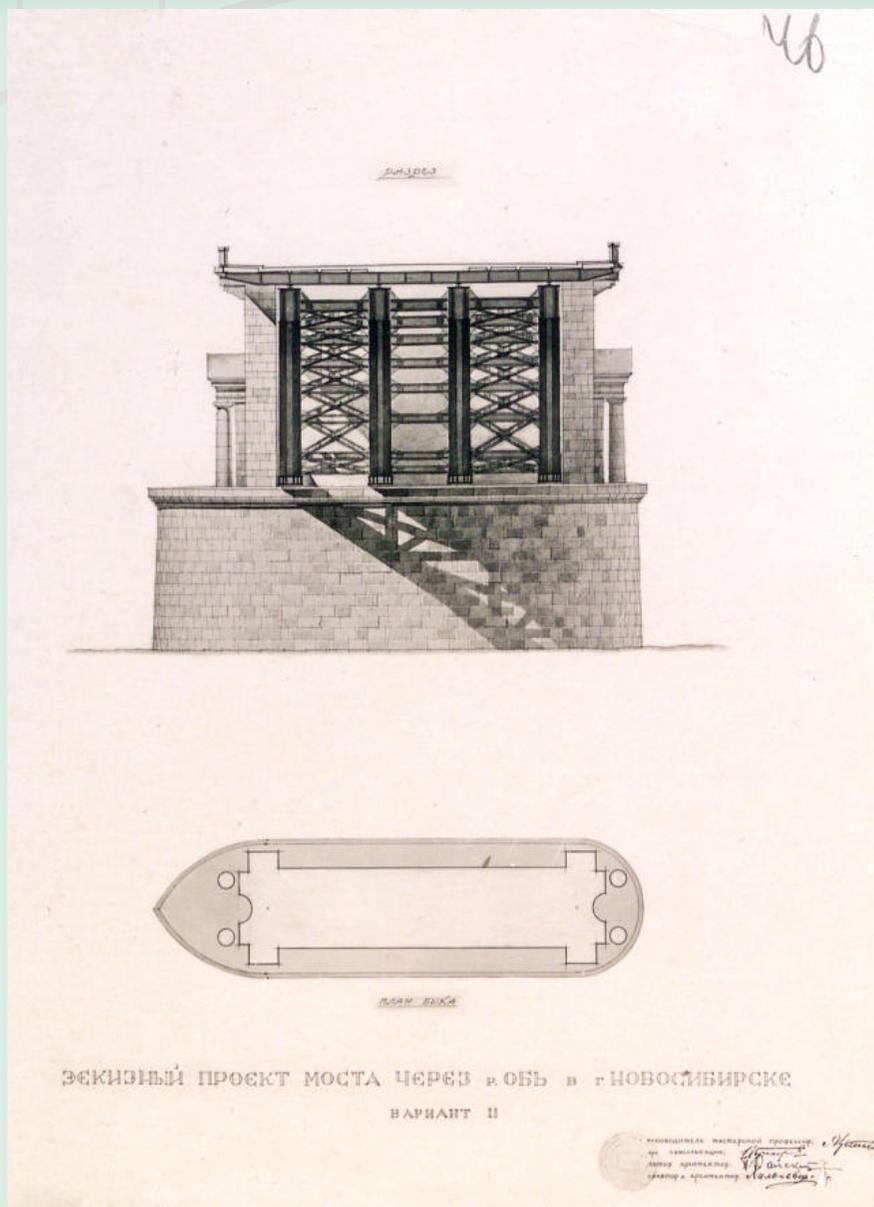
Было принято решение просить Совнарком СССР выделить необходимые для составления технического проекта моста капиталовложения к 1 июля 1945 г. и возложить выполнение этих работ на московскую контору «Стальконструкция».

После войны работа по проектированию моста через р. Обь возобновилась. Тем временем проблема сообщения между левым и правым берегом Новосибирска становилась все более острой. Активно развивался и рос расположенный в левобережье Кировский района — к началу 50-х гг. в нем проживало около 150000 жителей, располагались две крупные ТЭЦ, были сосредоточены металлургический, судоремонтные заводы, завод «Тяжстанкогидропресс» и другие промышленные предприятия. Разрастающийся Кировский район оставался отрезанным от основной части города.

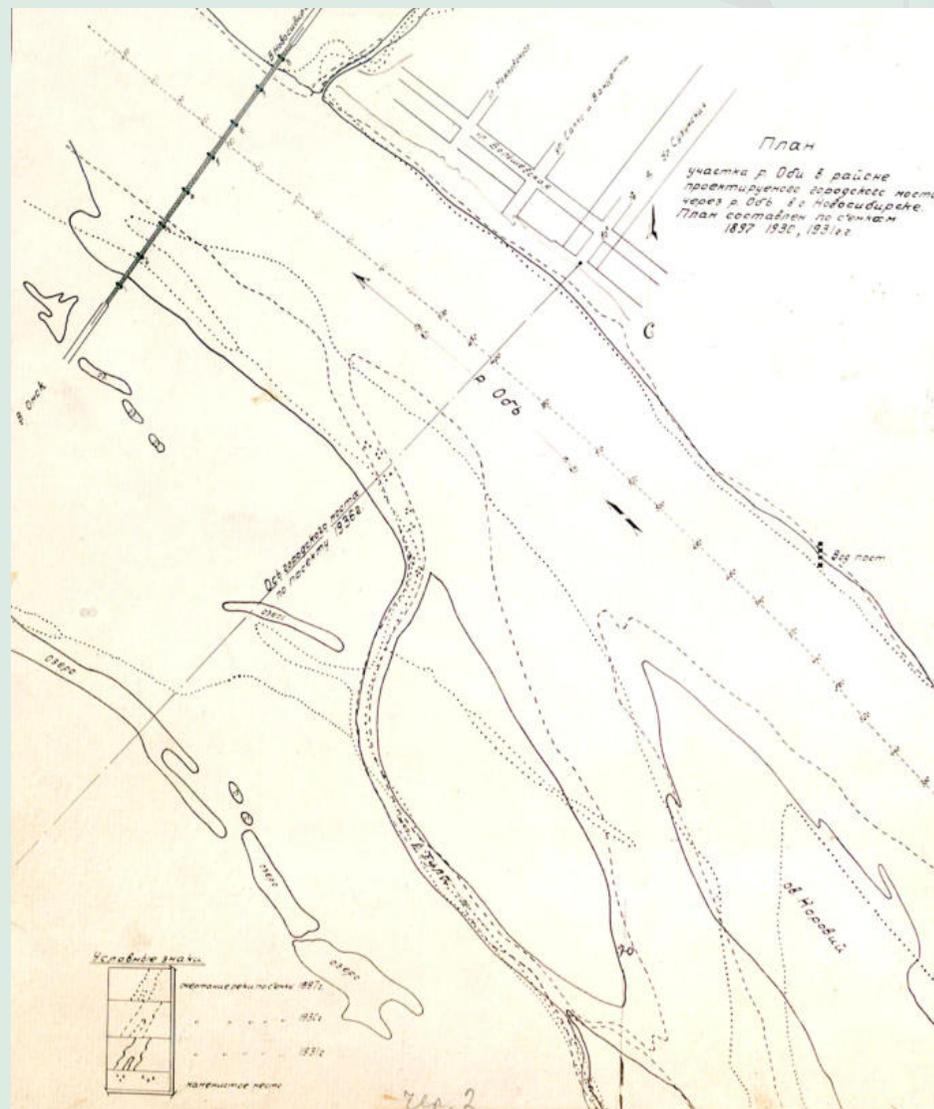
К началу 1950 г. технический проект моста, разрабатываемый трестом «Проектстальконструкция», был готов и одобрен Новосибирским горисполкомом. Его охарактеризовали как «выполненный с учетом современных достижений в проектировании сооружений подобного рода и отвечающий требованиям пропуска грузопотоков». Авторами проекта стали инженер-конструктор Г. Д. Попов и архитектор К. И. Яковлев.



Эскизный проект моста через р. Обь. Вариант II.  
НГА.Ф.327.Оп.1. Д.531. Л.45



Эскизный проект моста через р. Обь. Вариант II.  
НГА.Ф.327.Оп.1. Д.531. Л.46



План участка р. Обь в районе проектирования моста.  
Из Пояснительной записки к проекту 1936 г.  
НГА.Ф.327.Оп.1.Д.61



Эскизный проект моста через р. Обь. Вариант II. НГА.Ф.327.Оп.1. Д.531. Л.47





Вид на пешеходную дорожку вдоль жилых домов  
по четной стороне ул. Большевистской в районе  
строительства моста, 01 сентября 1952 г.  
НГА.Ф.Ф-362.Оп.2.Д.2.Л.2.

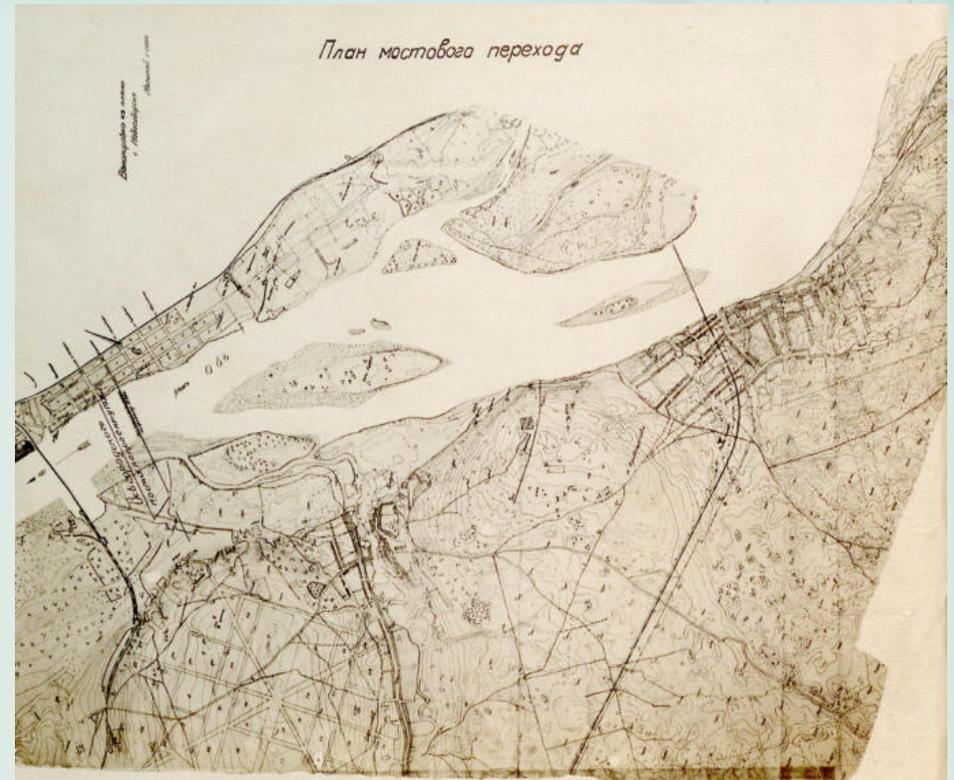
Вид ул. Большевистской в ходе сноса  
и переноса строений, 01 сентября 1952 г.  
НГА.Ф.Ф-362.Оп.2.Д.2.Л.16об.



В конце 1951 г. началась подготовка к строительству. 08 декабря 1951 г. была создана специальная комиссия для оценки строений, подлежащих сносу с территории, где должна развернуться стройка. Около 200 строений, находящихся в 60-метровой полосе относительно оси моста, подлежали сносу. Помимо частных домов, необходимо было убрать размещавшиеся здесь производственные и служебные строения предприятий и учреждений. Некоторые постройки планировалось перенести на новое место. 30 января 1952 г. № 42 Новосибирский горисполком утвердил первый список из 17 строений, расположенных на улицах Большевистской, Обской, Сузунской, Сакко и Ванцетти, которые подлежали переносу с места строительства моста. Ответственными за перенос назначили Ремстройконтору Ипподромского района, артель Ремстрой, Ремконтору Октябрьского района и трест Горжилкоммунстрой. Под переносимые жилые дома гражданам были выделены земельные участки в застроенной части города на улицах Красноармейской, Ленинградской, Артиллерийской, Лескова и других.

Для развёртывания строительства необходимо было не только освободить от жилья и производственных сооружений будущую строительную площадку, но и изменить привычное функционирование прилегающих к строительству территорий. В частности, в феврале 1952 г. было существенно перестроено транспортное движение на улицах Большевистской, Кирова, Добролюбова, Сакко и Ванцетти, Гурьевской, Красногвардейской.

Перенаправление транзитного движения автогужевого транспорта из Первомайского района и по направлению в Бердск потребовало установки необходимых дорожных знаков, светофоров, обустройства новых площадок для разворота автобусов и проведения очистки улиц, задействованных в движении.



План мостового перехода, из пояснительной записки и сметы к эскизному проекту городского моста через р. Обь в Новосибирске. НГА.Ф.327.Оп.1.Д.61.Л.

Кроме того, распоряжением Новосибирского горисполкома от 2 марта 1952 г. № 195 с 24 марта 1952 г. было закрыто трамвайное движение по ул. Большевистской.

Необходимо было организовать движение трамвая по кольцу у Октябрьского райисполкома. Была утверждена соответствующая смета, на основании распоряжения Новосибирского горисполкома от 22 марта 1952 № 195 с трассы трамвайного кольца были снесены располагавшиеся там надворные постройки, деревья.

81 8-20  
ЗАМЕСТИТЕЛЮ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА МИНИСТРОВ СОЮЗА ССР.  
=====

ТОВАРИЩУ БЕРИЯ Л.П.

В связи с быстрым промышленным развитием левобережной части города Новосибирска уже давно назрела необходимость в строительстве коммунального моста через реку Обь.

В левобережной части города размещены десять крупных предприятий Союзного значения. Строятся заводы крупных генераторов, высоковольтной аппаратуры и Гидроэлектростанция на реке Обь.

Имеющийся понтонный мост не обеспечивает грузоперевозок, а осенью и весной транспортная связь между правым и левым берегом прекращается.

Все это наносит серьезный ущерб работе промышленных предприятий и лишает трудящихся левобережной части города, с населением около 200 тысяч человек, возможности пользоваться культурно-бытовыми учреждениями, расположенными, в основном в центральной части города.

Правительством предпринят вопрос о строительстве моста.

По указанию товарища СТАЛИНА И.В. еще в 1950 году закончено составление технического проекта моста.

Совет Министров РСФСР в апреле 1951 г. обратился с ходатайством в Советное Правительство об осуществлении строительства моста в 1952-1954 г.г.

Имеются положительные заключения Госплана СССР, Министерства Финансов СССР, Госнаба СССР, а также некоторых Союзных Министерств, на которые предполагается возложить основные строительные-монтажные работы (Министерство строительства предприятий тяжелой индустрии и Министерство строительства предприятий машиностроения).

и ии

2 9 4  
- 2 -

Учитывая сложность сооружения моста и большой объем работ (сметная стоимость - 76 милл.руб.), Обком ВКП(б) и Госплан СССР считали наиболее целесообразным возложить строительство моста на крупную специализированную организацию - "Мостострой", Министерства Путей Сообщения. Однако, Министр товарищ БЕШЕВ не дает своего согласия и по этой причине вопрос о генеральной подрядной, строительной организации не решается.

В связи с несогласием товарища БЕШЕВА, Госплан СССР вносит предложение возложить обязанности генерального подрядчика на Министерство жилищно-гражданского строительства РСФСР.

Учитывая, что это Министерство не имеет необходимой производственно-технической базы, квалифицированных кадров и опыта работы по строительству крупных мостов Горком ВКП(б) и Горисполком просят Вас, Лаврентий Павлович - возложить обязанности генерального подрядчика по строительству моста через реку Обь на Министерство Путей Сообщения СССР или на Министерство Строительства предприятий Машиностроения СССР, которое имеет в городе Новосибирске два крупных общестроительных и четыре специализированных треста.

СЕКРЕТАРЬ НОВОСИБИРСКОГО  
ГОРКОМА ВКП(б)  
(Б.ДЕРЮГИН)

И.О. ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА НОВОСИБИРСКОГО ГОРОДСКОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ.  
(И.АФАНАСЬЕВ)

*В.Дерюгин*

29 сент. 1951 года.

Письмо секретаря Новосибирского Горкома ВКПб Б. Дерюгина и и.о. председателя исполнительного комитета Новосибирского городского совета депутатов трудящихся И. Афанасьева заместителю председателя Совета министров Союза ССР товарищу Берия Л.П. от 29 сентября 1951 г. о назначении генерального подрядчика по строительству моста через реку Обь в Новосибирске. НГА.Ф.327.Оп.1.Д.490.ЛЛ.20-21

7

N 87

14/III - 517

ЗАМЕСТИТЕЛЮ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР

товарищу БУЛГАНИНУ Н.А.

*по статье  
Земельно-  
инженерного отдела  
Казань*

Новосибирский обком ВКП(б) в 1939 году и после Отечественной войны в 1945-1949 г.г. входил с предложениями в ЦК ВКП(б) и Правительство о строительстве моста через реку Обь в городе Новосибирске.

Эти предложения были поддержаны. В соответствии с распоряжением правительства закончено составление технического проекта и в 1950 году Совет Министров СССР давал указание Государственному Плановому Комитету рассмотреть вопрос о строительстве моста с планом на 1951 год.

Однако в народнохозяйственный план на 1951 год строительство моста не включено.

Между тем, интересы развития промышленности в Новосибирске и особенно его левобережной части (Кировский район) настоятельно требуют соединения в единое целое всего городского хозяйства.

Кировский район имеет 150 тысяч человек населения. На его территории находятся десять крупнейших предприятий министерств: сельскохозяйственного машиностроения, станкостроения, металлургической промышленности, вооружения и Министерства электростанций. Начато строительство заводов турбогенераторного и продольно-строгольных станков и намечены к строительству на ближайшие годы три завода Министерства электропромышленности и ряд других, с общим объемом капиталовложений около трех миллиардов рублей. На границе Кировского района развернуто строительство мощной гидроэлектростанции на реке Обь.

8

- 2 -

Бытовые базы промышленности находятся на правом берегу реки Обь и весь огромный поток грузов в количестве около 600 тыс. тонн в год осуществляется в летнее время на протяжении 5 месяцев через единственный понтонный мост небольшой грузоподъемности, а в остальное время года средствами железнодорожного транспорта с большими перебоями. Все это наносит серьезный ущерб промышленности и городскому хозяйству.

Тысячи трудящихся испытывают большие неудобства, связанные с передвижением к месту работы. Рабочие и инженерно-технические работники Кировского района лишены возможности пользоваться основными культурными учреждениями города, расположенными на правом берегу.

При предварительном согласовании в Совете Министров и Государственном Плановом Комитете возникло затруднение в определении подрядной строительной организации, на которую можно возложить строительство моста через реку Обь.

Строительство такого крупного сооружения наиболее целесообразно возложить на специализированное Главное Управление по строительству мостов Министерства путей сообщения.

Учитывая жизненно важное государственное значение осуществления постоянной связи правобережной части города с Кировским районом, обком ВКП(б) обращается в Правительство с просьбой:

1. Решить вопрос о строительстве моста через реку Обь в городе Новосибирске в 1951-1954 г.г.
2. Установить объем затрат на строительство моста на 1951 год в сумме 10 млн. рублей.
3. Возложить строительство моста на Министерство путей сообщения СССР.
4. Обязать Госнаб СССР выделить в 1951 году необходимые строительные материалы, транспорт и оборудование.

Секретарь обкома ВКП(б) (И.Яковлев)

Письмо секретаря Обкома ВКПб И. Яковлева заместителю председателя Совета министров Союза ССР товарищу Булганину Н.А. о необходимости решения вопроса о строительстве моста через реку Обь в Новосибирске в 1951-1954 гг. НГА.Ф.327.Оп.1.Д.490.ЛЛ.7-8

Намыв левобережного подхода. Вид с возвышенности  
на левом берегу р. Обь в сторону реки. На заднем  
плане — панорама правого берега., август 1953 г.  
НГА.Ф.Ф-362.Оп.2.Д.3.Л.126.





Намыв левобережного подхода.  
Вид с возвышенности на левом берегу р. Обь  
в сторону реки. На заднем плане — панорама  
правого берега., август 1953 г.  
НГА.Ф.Ф-362.Оп.2.Д.3.Л.126.

Одним из важных факторов, снижавшим проектную стоимость моста, являлась возможность вести строительство с использованием собственных расходных материалов, имеющих в городе и области.

В Справке о строительстве коммунального моста через р. Обь, подготовленной Горпланом в 1950 г., отмечалось, что в непосредственной близости от места строительства возможно получать основные материалы, в частности: на карьере Борок — бутовый камень, на Коровьем острове — речной песок, на Кривошековском гравийном карьере — гравий и песок для железобетонных работ, на Мочищенском камнедробильном заводе № 23 — гравий и щебень, на двух карьерах, имеющих в городе — тесаный камень для облицовки устоев моста.

Потребность в лесе обеспечивалась за счет неразрабатываемого лесного массива в Сузунской гослесосадаче треста Новосибирлес. Только в 1953 г. Гортоптресту было предписано обеспечить поставку на строительство моста 10000 кубометров круглого леса первого сорта.

Выбор поставщиков необходимых материалов и конструктивных элементов производился с учетом близости их нахождения. Так, поставки цемента должен был обеспечивать Чернореченский цементный завод, располагавшийся на расстоянии 50 км. от Новосибирска, а арматурную и сортовую сталь разных профилей — Кузнецкий металлургический комбинат. Изготовление металлоконструкций производилось Кузнецким и Челябинским заводами Главстальконструкции.

03 марта 1952 г. были окончательно утверждены проект и сметы расходов на строительство моста.

285  
Приложение к решению Горисполкома № 1447 от 27 ноября 1953 г.

**ЗАДАНИЕ**  
райисполкомам г. Новосибирска на выделение рабочих мостостроителю № 7

Р а й о н ы	Всего выделить рабочих	В том числе			
		Плотников	Резно-рабочих	Крановщиков	Электриков
Октябрьский	35	15	20	-	-
Центральный	28	10	15	-	3
Карагановичский	21	8	10	3	-
Завельцовский	20	10	10	-	-
Дзержинский	20	10	10	-	-
Итого:	124	53	65	3	3

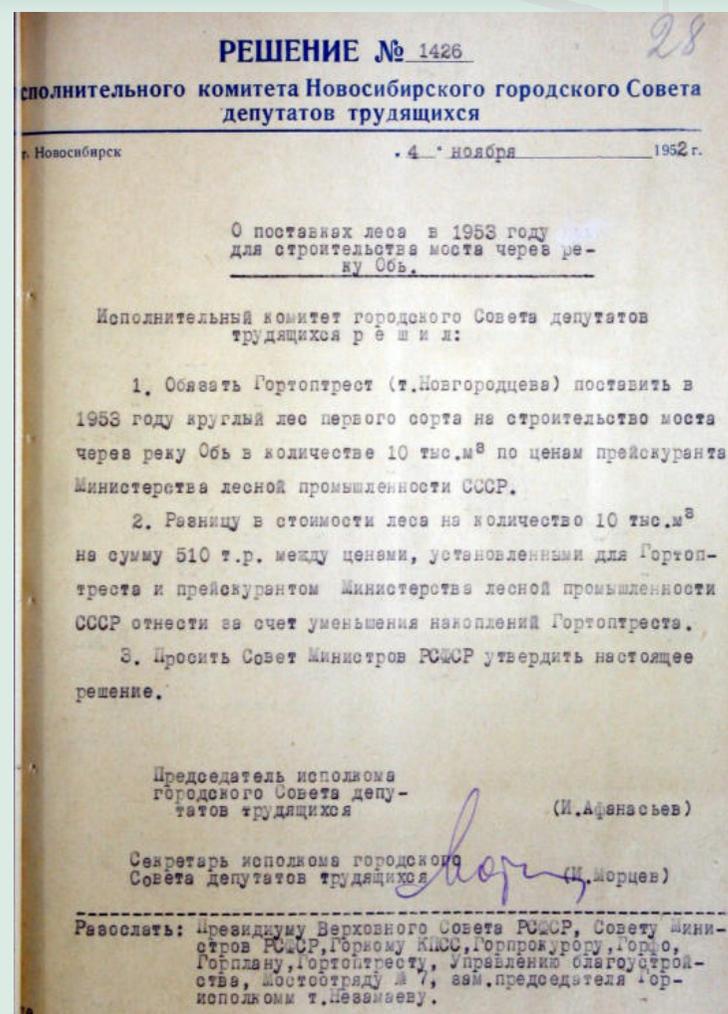
Секретарь Исполнительного Комитета Городского Совета депутатов трудящихся  
*И. Морцев* (И. Морцев)

Приложение к решению Новосибирского горисполкома от 27 ноября 1953 г. № 1447 «О выделении рабочих на строительство моста через р. Обь». НГА .Ф.33.Оп.1.Д. Л 255

Ещё на этапе подготовки технического проекта в 1949 г. была определена потребность в рабочих при условии трехлетнего строительства моста. Предполагалось, что в первый год будет задействовано 840 человек, во второй — 625, в третий — 260. В связи с необходимостью проведения строительных работ в конце 1951 — начале 1952 г. в Новосибирск прибыли строители Мостоотряда-7, состоящего из квалифицированных рабочих, инженеров и техников. Для строительства требовались и специалисты других профессий: плотники, токари, кузнецы, молотобойцы, компрессорщики, шоферы, разнорабочие. В связи с этим, исполкомы районных Советов города регулярно направляли рабочих разных предприятий, владеющие необходимыми профессиями, для помощи мостостроителям. Для расселения мостостроителей были выстроены временные жилищно-бытовые и коммунальные сооружения: жилые деревянные бараки с печным отоплением, дома-общежития, магазин, проложена водопроводная и электрическая сеть, организована телефонная связь, обустроены места санитарно-бытового назначения (вырыты ямы для сбора бытовых отходов, обустроены уборные).

В соответствии с решением Октябрьского райсовета от 10 апреля 1952 г. № 189 было начато строительство помещений детских яслей и детского сада для детей работниц Мостоотряда № 7. Детские учреждения необходимо было построить и укомплектовать необходимым инвентарем к началу июля 1952 г.

В соответствии с решением Октябрьского райсовета от 10 апреля 1952 г. № 189 было начато строительство помещений детских яслей и детского сада для детей работниц Мостоотряда № 7. Детские учреждения необходимо было построить и укомплектовать необходимым инвентарем к началу июля 1952 г. Обслуживание рабочих Мостоотряда № 7 питанием было возло-



Решение Новосибирского горисполкома от 04 ноября 1952 г. № 1426 О поставках леса в 1953 г. для строительства моста через реку Обь  
НГА.Ф.33.Оп.1. Д.1021

жено на Столовую № 12 отдела рабочего снабжения начальника отделения дороги. Для быстрого обслуживания был установлен график посещаемости столовой по цехам мостоотряда.

Рабочие в помещении  
компрессорной, 01 сентября 1952 г.  
НГА.Ф.Ф-362.Оп.2. Д.2.Л.8.



Рабочие в процессе двойного мощения  
наружного откоса струнаправляющей  
дамбы., 01 сентября 1952 г.  
НГА.Ф.Ф-362.Оп.2.Д.2.Л.12об.



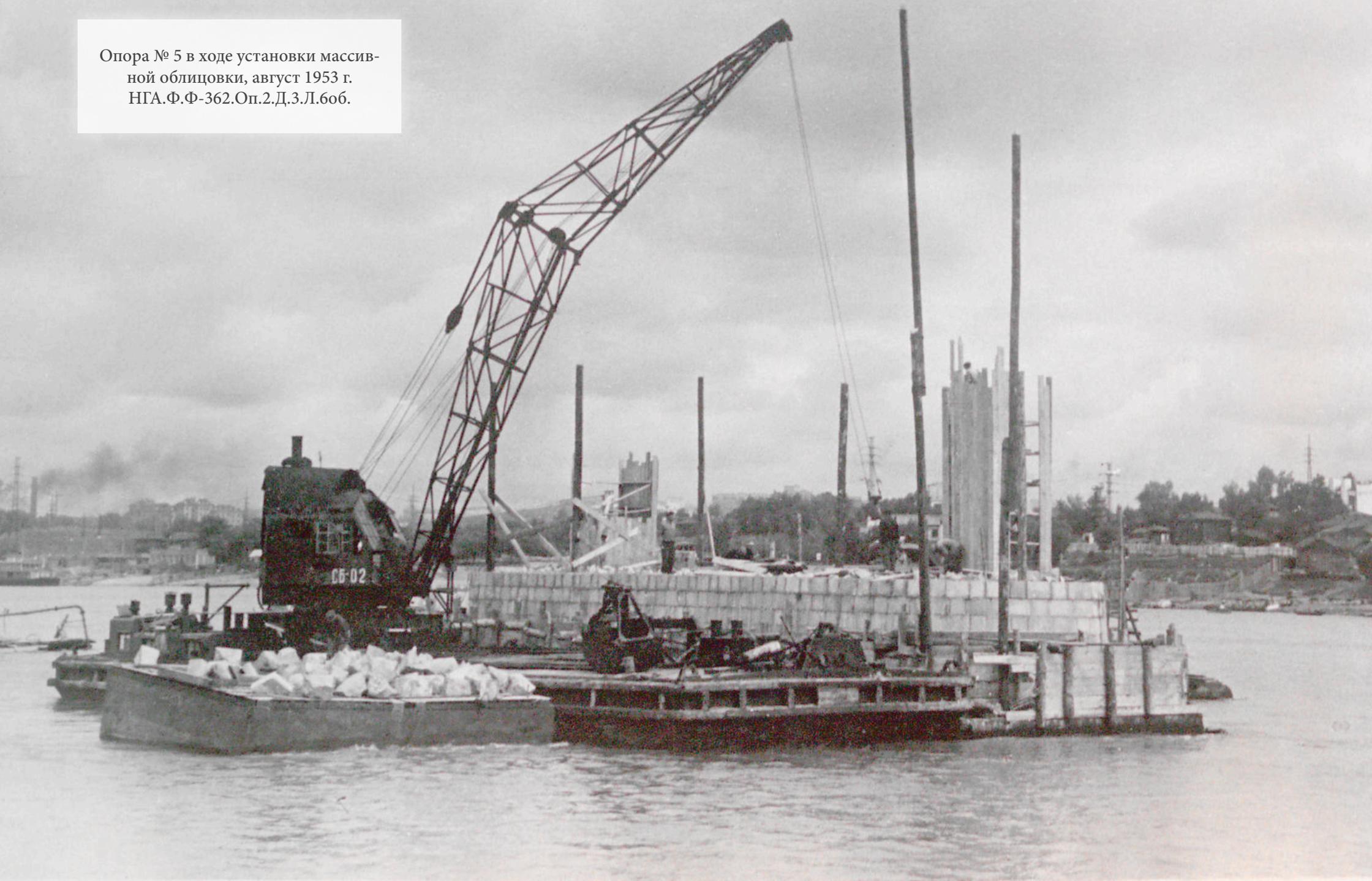
Панорама левого берега в районе  
намыва насыпи первой очереди,  
01 сентября 1952 г., НГА.Ф. Ф-362.  
Оп.2.Д.2.Л.13 об.

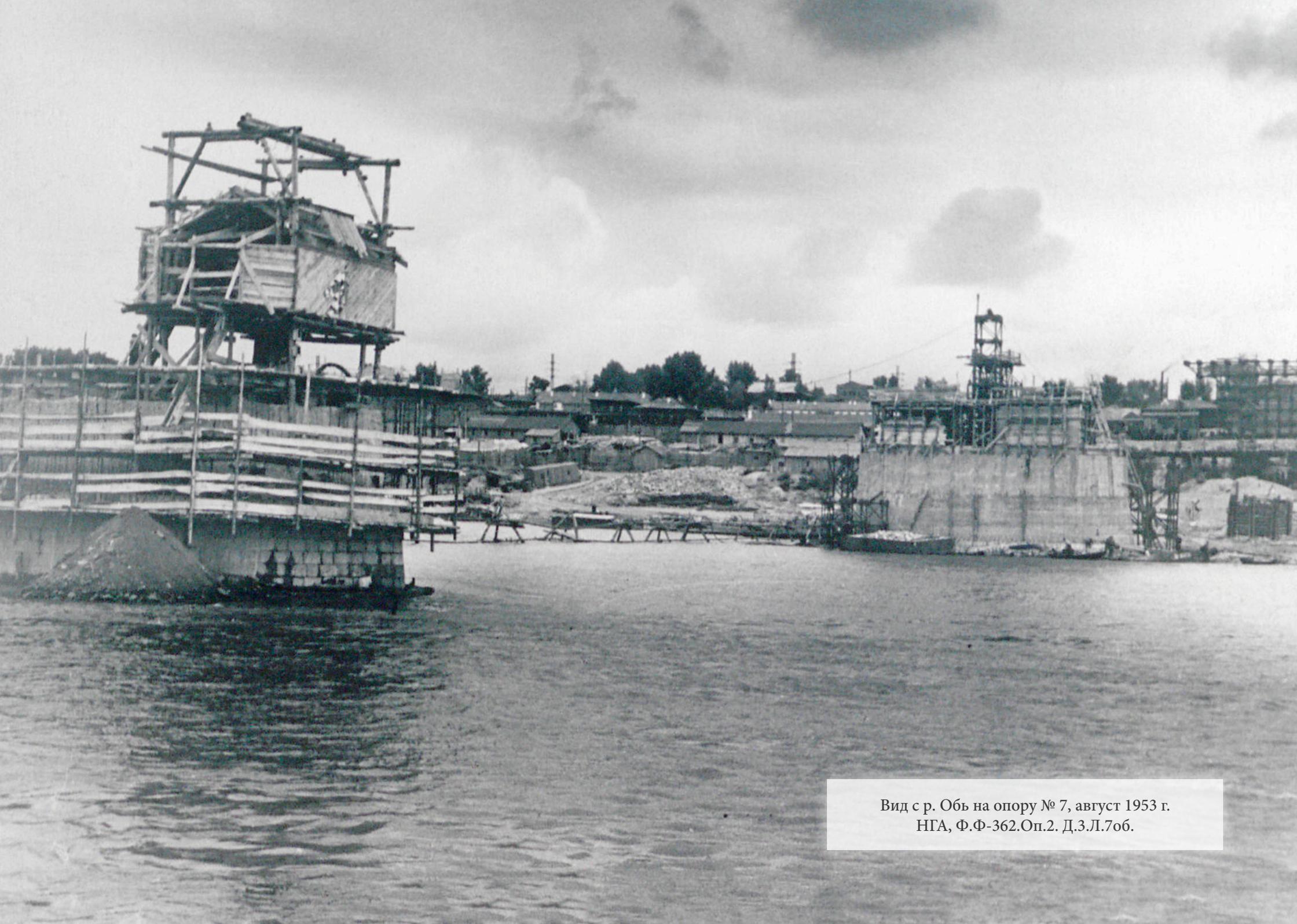


Кессон опоры № 5, 01 сентября 1952 г.  
НГА.Ф.Ф-362.Оп.2. Д.2. Л.9об.



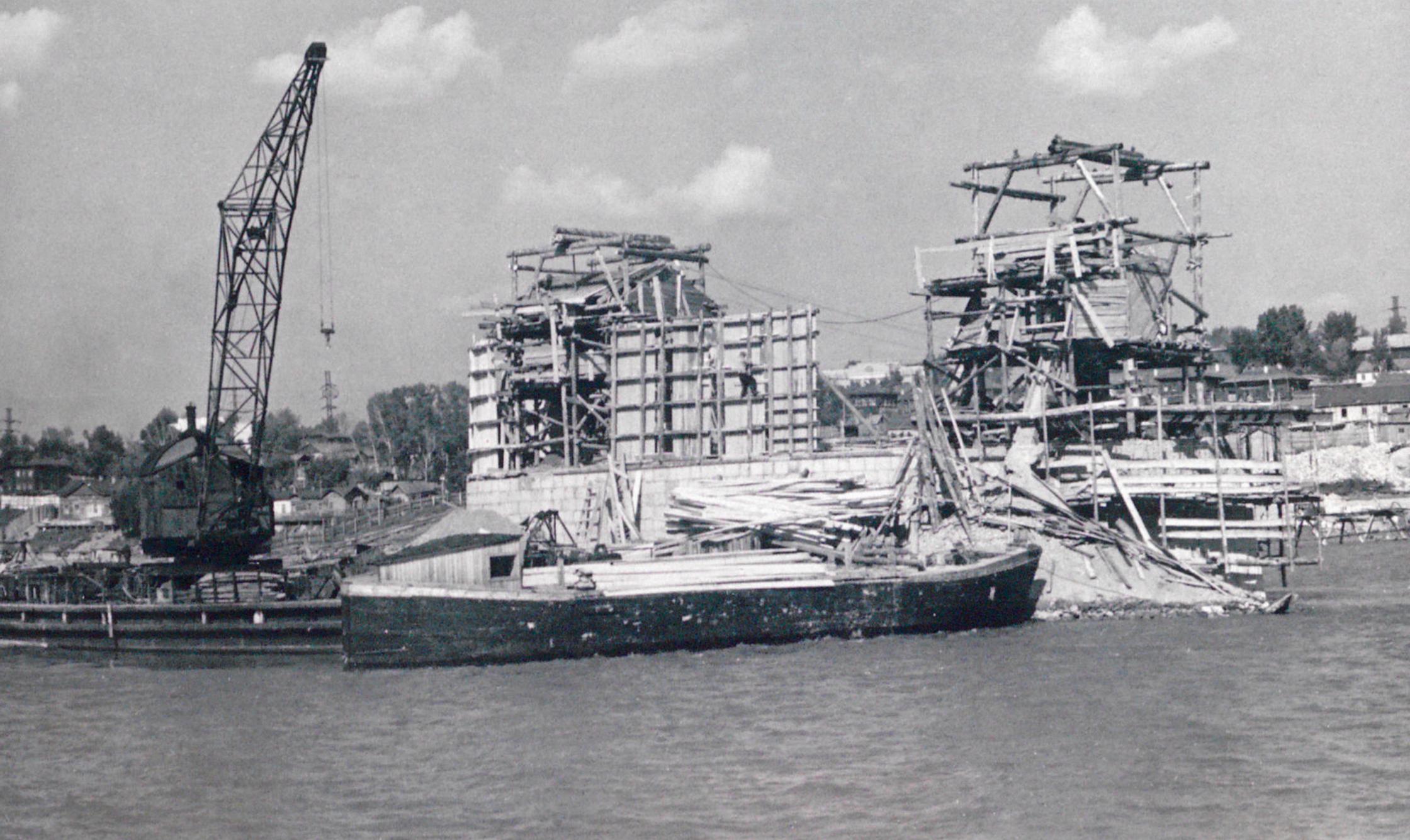
Опора № 5 в ходе установки массив-  
ной облицовки, август 1953 г.  
НГА.Ф.Ф-362.Оп.2.Д.3.Л.6об.

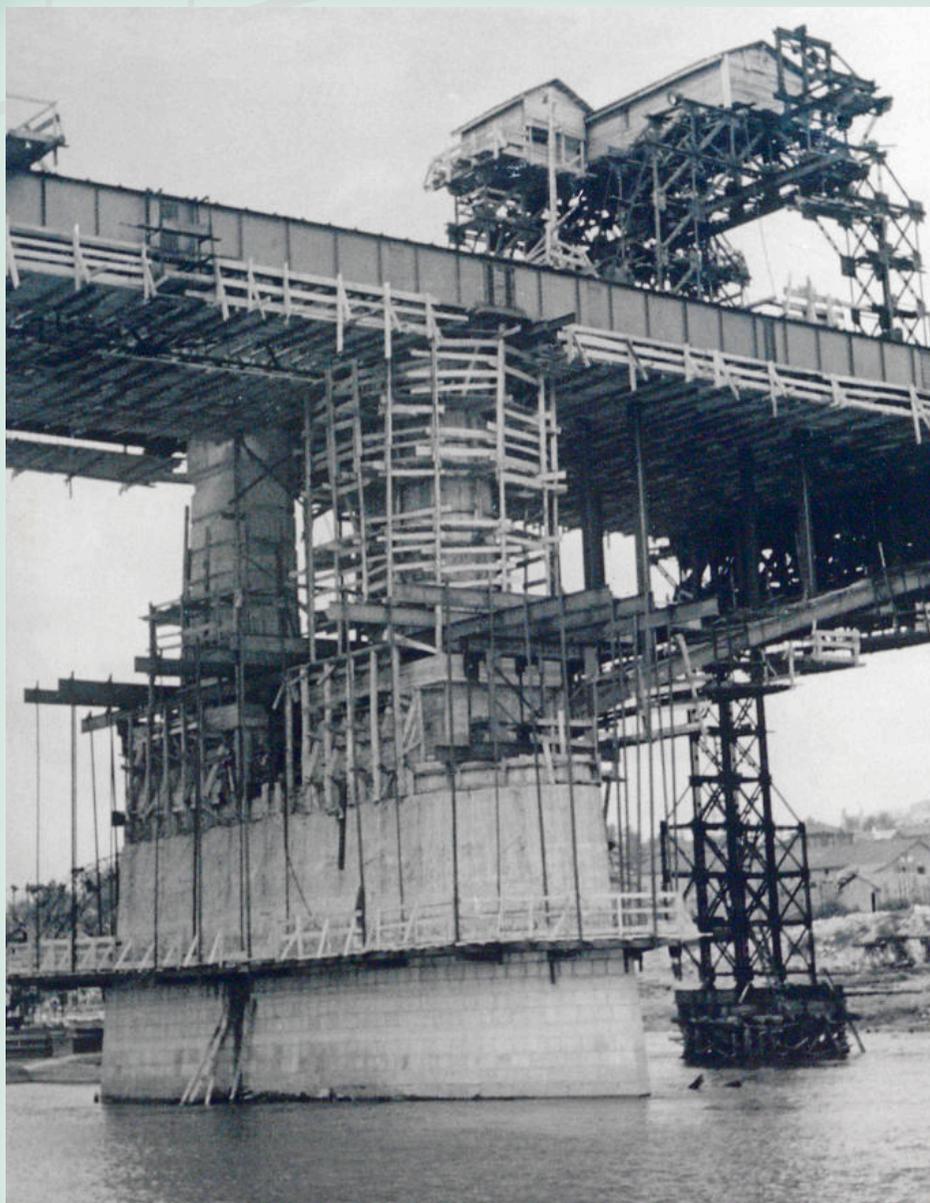




Вид с р. Обь на опору № 7, август 1953 г.  
НГА, Ф.Ф-362.Оп.2. Д.3.Л.7об.

Опора № 6 в процессе кессонирования, август 1953 г.  
НГА.Ф.Ф-362.Оп.2.Д.3.Л.7об.





Опора моста в строительных лесах, 1954 г.  
НГА,Ф.Ф-362.Оп.2.Д.4. Л.14



Опора № 8 в ходе разборки аппаратов по завершении кессонирования,  
август 1953 г. НГА.Ф.Ф-362.Оп.2.Д.3.Л.9



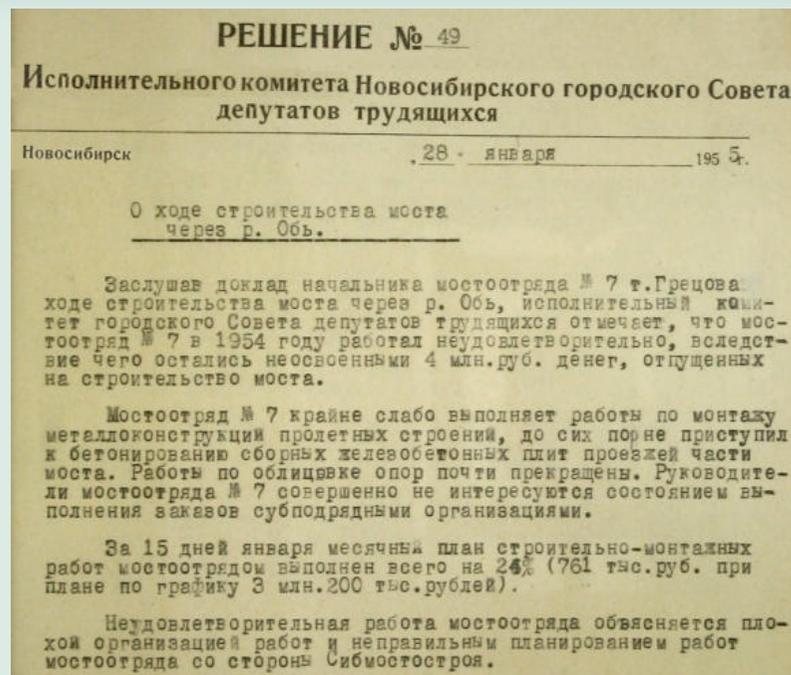
Рабочие на мосту в ходе заполнения раствором стыков  
бетонных перекрытий, [1954-1955] НГА.Ф.Ф-362.Оп.2.Д.4.Л.8



Рабочие в процессе бетонирования дорожного полотна моста, 1955 г. НГА.Ф.Ф-362.Оп.2.Д.4.Л.7

Строительство моста планировалось произвести за 3 года и завершить его в 1954 г. Основным подрядчиком в проведении работ был определен Мостоотряд № 7 треста «Мостострой № 2» Министерства путей сообщения, в качестве субподрядных организаций были привлечены строительные тресты №№ 30, 43, а также несколько предприятий «Главстальконструкции».

Весной 1952 г. силами Мостоотряда № 7 треста «Мостострой № 2» начались работы по строительству моста, эстакады и теппровода. Строительство подходов, съездов, струнаправляю-



Фрагмент решения Новосибирского горисполкома от 28.01.1955 г. № 49 О ходе строительства моста через р. Обь, НГА. Ф.33.Оп.1.Д.1206.Л.138

щей дамбы на левом берегу проводилось силами трестов № 43 и «Востокспецтрансстрой».

В первый год проведения строительства набранные темпы работ по кессонированию не позволяли завершить сооружения всех опор к 1 января 1954 г. Ситуацию обостряли случившийся разрыв надкессонной кладки 8 опоры и нерешенный вопрос с обеспечением строительства металлоконструкциями для пролетных строений... К концу 1953 г. дополнительные сложности возникли и в связи с суровыми условиями сибирской зимы, т.к. строительство не было в достаточном количестве обеспечено

пиломатериалами для устройства тепляков. Кроме того, из-за незавершенного строительства щебеночного цеха на карьере Борок, не хватало щебня. Тем не менее, в феврале 1954 г. кесонные работы были завершены, и в начале сентября началось бетонирование последней 8 опоры. В это же время были начаты монтаж пролетного строения, облицовка гранитом береговых опор и намывка грунта в дамбу моста.

Параллельно с работами по сооружению элементов моста для обеспечения движения потока городского автотранспорта проводилось расширение улицы Сузунской (ныне — ул. Восход), а для строительства набережной и нового речного вокзала реконструировалась улица Большевикская. В это же время очищался от строений и сооружений берег реки Оби от устья реки Каменки до улицы Добролюбова.

Строительство моста предполагало монтаж огромного количества металлоконструкций, изготовление которых было включено в план Кузнецкого металлургического завода на 1952 г. Однако, как сообщается в докладе в Президиума Совета Министров СССР от 05 марта 1952 г., ассигнования, выделенные Советом Министров РСФСР, не обеспечивали даже проведения подготовительных работ, чем создавали «...угрозу простоя строительной организации и срыва срока строительства моста...». Решение было найдено путем привлечения к финансированию строительства всех заинтересованных министерств: сельхозмашиностроения, электропромышленности, черной металлургии, цветной металлургии, станкостроения, промышленности средств связи, авиапромышленности, вооружения, электростанций.

В декабре 1954 г. началась прокладка транзитного водовода по мосту, а стационарное электрическое освещение появилось в ноябре 1955 года.



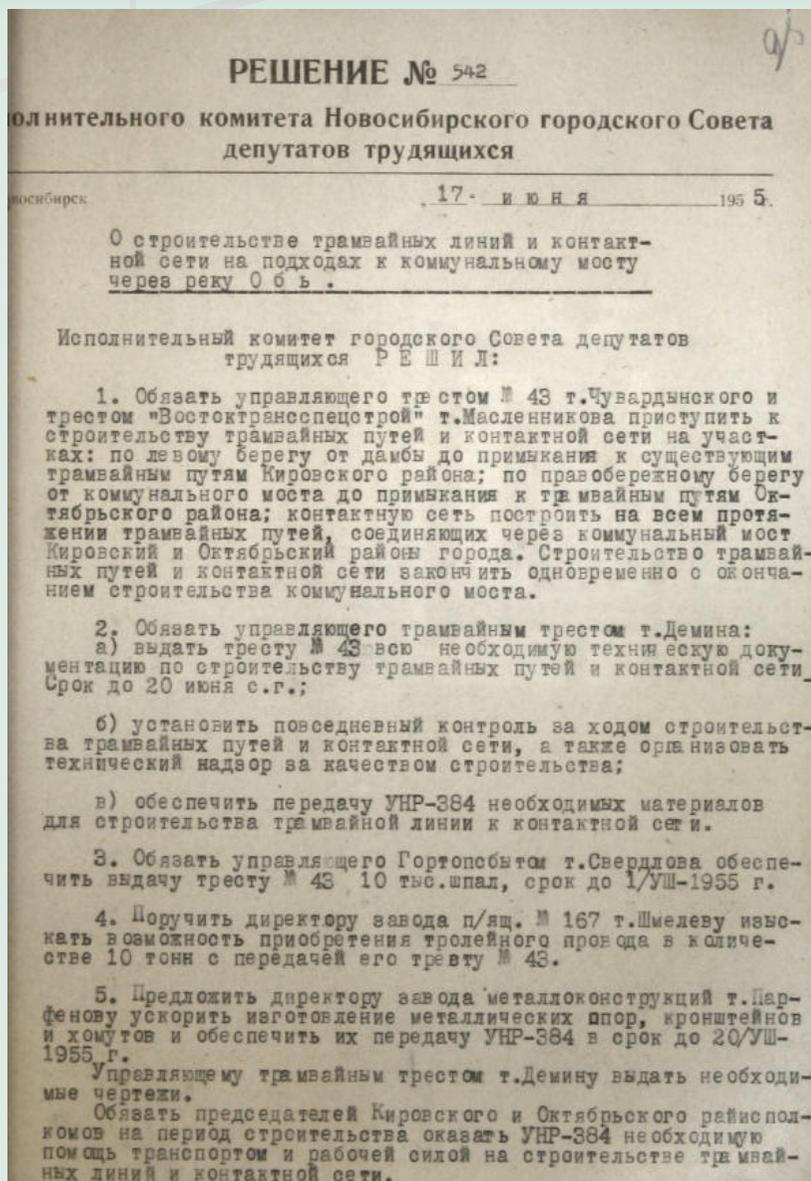
Движение трамвая по коммунальному мосту через р. Обь, 1955 г. Вид НГА. Ф.Ф-362.Оп.2.Д.4.Л.2



Монтаж бетонных ограждений в эстакадной части моста, 1955 г. НГА.Ф.Ф-362.Оп.2. Д.4. Л.6об.

Трамвайные пути по ул. Сузунской (ныне – ул. Восход) в зоне правобережного подъезда к мосту через р. Обь, 1955 г.  
НГА.Ф.Ф-362.Оп.2.Д.4.Л.4об.





Решение Новосибирского горисполкома от 02 декабря 1955 г. № 1071 «Об утверждении смет на строительство трамвайного пути и монтаж контактной сети по 1-му маршруту» НГА.Ф.33.Оп.1.Д.1217.Л.49



Трамвай № 4 на мосту в день открытия движения, 21 октября 1955 г. НГА.Ф.Ф-362.Оп.2.Д.4. Л.4.jpg

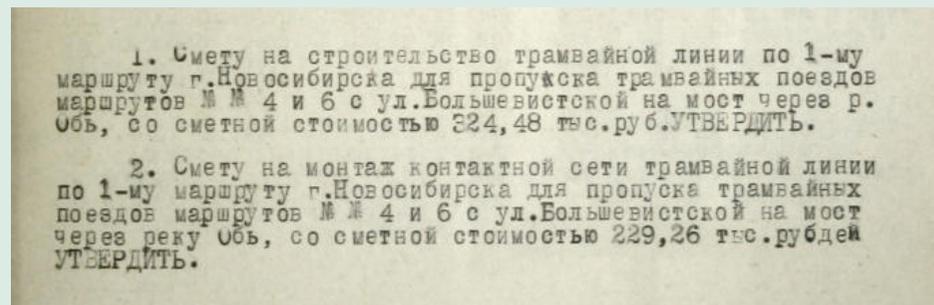


Рис. . Фрагмент решения Новосибирского горисполкома от 02 декабря 1955 г. № 1071 «Об утверждении смет на строительство трамвайного пути и монтаж контактной сети по 1-му маршруту» НГА.Ф.33.Оп.1.Д.1217.Л.49



Частные жилые дома на берегу р. Обь в районе строительства моста. НГА. Ф.Ф-362.Оп.2.Д.4.Л.28

В июне 1955 г. было начато строительство трамвайных линий и контактной сети на подходах к коммунальному мосту через р. Обь.

Зона строительства левобережных трамвайных путей затрагивала огороды и участки с посадками, которые не могли быть сохранены из-за проведения работ.

13 июля 1955 года комиссией под председательством заведующего райкомхозом Кировского района был произведен осмотр посевов, расположенных в зоне строительства трамвайных линий.



Правительственная комиссия по приемке в эксплуатацию моста через р. Обь, 1955 г. НГА.Ф.Ф-362.Оп.2. Д.4.Л.1 об.

Комиссией был составлен акт, зафиксировавший площадь посадок, урожай с 1 кв.м., сумму средств, которую необходимо возместить. На основании решения Новосибирского горисполкома от 04 ноября 1955 г. № 965, владельцам огородов была возмещена стоимость не успевшего вызреть картофеля, капусты, лука, чеснока, огурцов, помидоров, свеклы, малины.

С 13 по 15 октября 1955 г. специалистами НИИЖТа были проведены статические и динамические испытания моста. В качестве нагрузки использовались 113 груженых песком автомобилей ЗИС-150, ЗИС-585, МАЗ-205.

17 октября 1955 г. успешно проведенные испытания были зафиксированы в актах рабочей приемочной комиссии и Мостоиспытательной станции НИИЖТа.

21 октября 1955 г. в 17 часов вечера состоялся торжественный митинг, посвященный этому событию. В 17 ч.45 мин. одновременно перерезанные ленты на обеих сторонах моста открыли движение для транспортного сообщения левого и правого берегов Оби.

Правительственная комиссия, принимавшая с 22 по 30 ноября 1955 г. мост в эксплуатацию, зафиксировала следующие его основные характеристики. На момент сдачи моста в эксплуатацию было проложено 6,1 км. трамвайных путей, установлены мачты для подвешивания освещения моста и трамвайных проводов.

Решением 9 марта 1956 г. № 238 были утверждены Правила эксплуатации и содержания автогужевого моста через р. Обь. Правила разрешали движение по мосту трамвайных поездов, автобусов, легковых и грузовых автомобилей, мотоциклов, велосипедов, пешеходов, гужевого транспорта. Отдельным пунктом оговаривалось, что прогон скота по мосту должен производиться только по специальному разрешению Управления благоустрой-



Груженые песком автомобили на мосту в ходе испытаний, октябрь 1955 г. НГА.Ф.Ф-362.Оп.2.Д.4.Л.6.

РСФСР  
МИНИСТЕРСТВО КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

**А К Т**  
приемки в эксплуатацию  
**ГОРОДСКОГО МОСТА**  
**ЧЕРЕЗ РЕКУ ОБЬ**  
в г. Новосибирске

1955 г.

А К Т

приемки в постоянную эксплуатацию городского  
моста через реку Обь в г.Новосибирске

г.Новосибирск 22-30 ноября 1955 года

Правительственная Комиссия в составе: ЕГОРОВА П.А.  
(Министерство коммунального хозяйства РСФСР) - председатель,  
ТОКАРЬ Г.И. (Государственный Комитет Совета Министров РСФСР  
по делам строительства и архитектуры), ШТЫРЕНКО А.Р.  
(Новосибирский Горисполком), ВАЛЕЕВА С.Ш. (Управление  
благоустройства и коммунальных предприятий Новосибирского  
Горисполкома), ПОПОВА В.Н. (Инспекция Госархстройконтроля),  
ПОПОВА Г.И. (проектный институт "Проектстальконструкция"),  
МИТРИЕВА А.С. (Новосибирский Облкомбанк), БОГДЗЕЛЬ Н.А.  
(Мостоотряд № 7), ТРИТОНОВА В.Н. (трест № 43), МАСЛЕННИКОВА  
П.И. (трест "Востоктрансспецстрой"), ЯКОБСОНА К.К. (НИИЭТ),  
действующая на основании распоряжения Совета Министров  
РСФСР от 22 октября 1955 г. № 8807-р, произвела в период с  
22 по 30 ноября 1955 г. приемку в постоянную эксплуатацию  
моста через реку Обь в г.Новосибирске.

В работе по приемке мостового перехода в эксплуатацию  
принимали участие т.т. Фензев В.В. и Игнатенко В.Т.  
(Мостоотряд № 7), Сюткин Н.А. и Богенко В.П. (Управление  
благоустройства и коммунальных предприятий Новосибирского  
Горисполкома) и Марков Б.П. (НИИЭТ).

В процессе освидетельствования и приемки сооружения  
установлено:

Приложение № 1.

**ВЕДОМОСТЬ**

основных объемов работ, выполненных по строительству мостового перехода через реку Обь в Новосибирске.

№ п/п	Наименование работ	Ед. изм.	Объем работ по смете	Выполнено работ по 1/ХП-1955 года с начала строительства	Примечание
1	2	3	4	5	6
1.	Возведение насыпи подходов и дамбы средствами Гидромеханизации	кб.м	1.464.700	1.480.000	
2.	Отсыпка насыпи подходов и съездов	кб.м	58.700	88.000	
3.	Рытье котлованов	кб.м	26.435	21.205	
4.	Обрядная засыпка котлованов	кб.м	20.195	17.841	
5.	Кладка кессонов	м3	3.030	4.880	
6.	Кессонирование	м3	15.677	16.904	
7.	Заполнение кессонных камер и шврт бетоном	м3	8.076	8.348	
8.	Накессонная кладка опор	м3	7.475	5.888	
9.	Бутобетонная и бетонная кладка опор	м3	26.599	24.855	
10.	Железобетонная кладка опор и подермешников	м3	3.737	3.033	
11.	Железобетонные сваи	м3	492	-	
12.	Облицовка гранитная:				
	массивная	м2	3.678	682	
	навесная	м2	8.560	6.205	
	фигурная /на рапеты, карнизы, ступени/	м2	1.915	631	
13.	Металлоконструкции пролетных строений, включая смотровые приспособления т.		8.746	8.760	

1	2	3	4	5	6
14.	Литые опорные части	т.	283	294	
15.	Окраска пролетных строений и опорных частей	т.	8.079	9.054	
16.	Железобетонная плита проезжей части сборная	м3	267	2.579	
	монолитная	м3	5.120	3.889	
17.	Защитный слой и заполнение балластного корыта	м3	8.769	2.514	
18.	Изоляция проезжей части	м2	21.070	21.888	
19.	Асфальтирование проезжей части	м2	65.490	40.370	
20.	Асфальтирование тротуаров	м2	12.907	10.255	
21.	Гранитный бордюрный камень	п.м.	9.617	6.246	
22.	Трамвайные пути	км	6,0	6,1	
23.	П е р и л о	п.м.	19.900	2.040	
24.	Опоры контактной сети и освещения	шт.	166	160	
25.	Мощные откосы	м2	54.660	26.196	

Председатель Комиссии  
Ч л е н ы :

- И. Богров
- Г. Токмарь
- А. Штыренко
- С. Васильев
- В. Попов
- Г. Попов
- И. Дмитриев
- В. Теньев
- В. Богдасель
- В. Трифонов
- Н. Сюткин
- В. Богаченко
- К. Яковлев
- В. Марков

Присутствовали  
[подписи]

Ведомость основных объемов работ, выполненных по строительству мостового перехода через реку Обь в Новосибирске. НГА.Ф.584.Оп.3.Д.83а.ЛЛ.14-15

Трамвай № 4 на мосту в день  
открытия движения, 22 октября 1955 г.  
НГА.Ф.Ф-362.Оп.2 .Д.4.Л.3об.





134

мостового хозяйства и Управления благоустройства и коммунальных предприятий Горисполкома с соблюдением условий, указанных в разрешении или согласовании на прокладку.

7. Владельцы подземных коммуникаций не должны допускать при производстве работ разрушений или повреждений конструкций сооружений, а также строго соблюдать противопожарные мероприятия.

В случае необходимости разборки конструкций и дорожных покрытий на мосту для производства работ, укладки или ремонта коммуникаций, владельцы последних производят заделку и восстановление конструкций своими силами и средствами с соблюдением всех технических условий работ и по акту делают восстановление конструкции или дорожные покрытия представители конторы по эксплуатации дорожно-мостового хозяйства.

8. Все владельцы кабелей, трубопроводов и других устройств на городском мосту обязаны своими силами и средствами производить необходимый ремонт и содержать все хозяйство в технически исправном состоянии, обеспечивающем безопасность для населения, транспорта, обслуживающего персонала моста и сохранность моста от воздействия неисправных коммуникаций.

9. Технический надзор за состоянием трамвайных путей и всех сооружений контактной сети на мостовом переходе, исправление обнаруженных на них дефектов производится трамвайным трестом и за его счет.

10. Освещение мостового перехода и содержание приборов освещения производится конторой "Горсвет".

РАЗДЕЛ II.

1. По автогужевому мосту через р.Обь допускается без всяких ограничений грузоподъемности движение: трамвайных поездов, автобусов, легковых и грузовых автомашин, мотоциклов, велосипедов, пешеходов и грузового транспорта с соблюдением действующих правил уличного движения.

2. Движение пешеходов разрешается только по тротуарам, колонны демонстрантов и воинские части проходят по мосту в пределах проезжей части вольным шагом (не в ногу).

3. Прогон скота по мостовому переходу производится только по специальным разрешениям, выдаваемым в каждом отдельном случае Управлением благоустройства и коммунальных предприятий Горисполкома.

4. Все повреждения и разрушения, причиненные мосту сухопутным и водным транспортом, исправляются конторой по эксплуатации дорожно-мостового хозяйства за счет учреждения и организации, которым принадлежат транспортные средства. За поломку художественных решеток перид моста владельцы транспорта платят по фактической стоимости.

135

5. Запрещается купание под мостом в пределах 100 метров от моста, прыжки в воду и ловля рыб с моста и опор и бросание с моста в воду каких-либо предметов.

Речные суда проходят под мостом с закрытым поддувалом и искроуловительной сеткой на трубе.

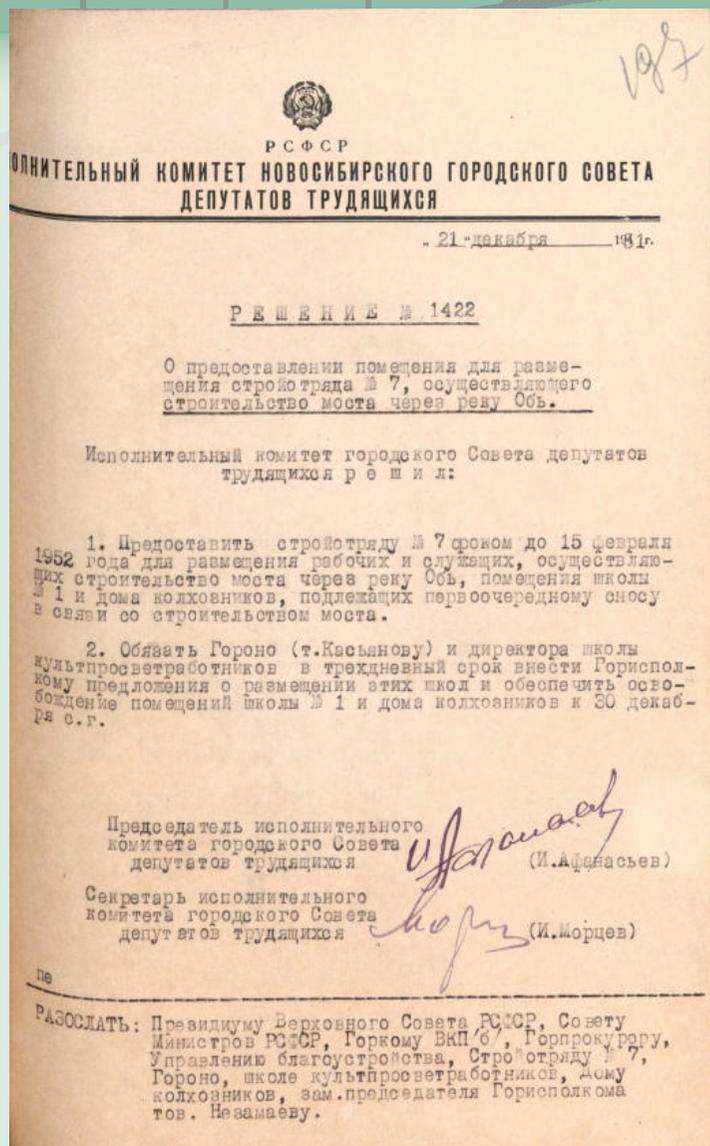
Управление Благоустройства и  
Коммунальных предприятий Горисполкома

10 экз.эт

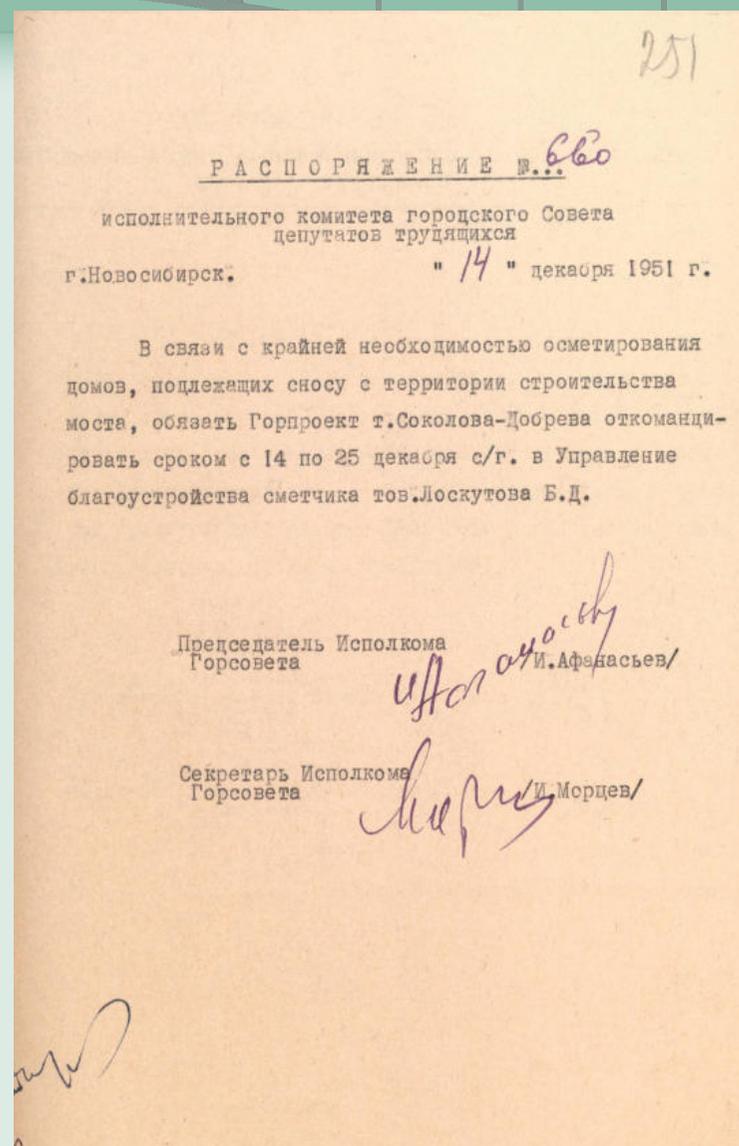
Правила содержания и эксплуатации автогужевого моста через р.Обь.  
НГА.Ф.33.Оп.1.Д.1075.ЛЛ.133-135

Движение трамвая по коммунальному мосту через р. Обь, 1955 г.  
НГА.Ф.Ф-362.Оп.2 .Д.4.Л.2.





Решение Новосибирского горисполкома от 21 декабря 1951 г. № 1422 «О предоставлении помещения для размещения стройотряда № 7, осуществляющего строительство моста через реку Обь».  
НГА.Ф.33.Оп.1.Д.980.Л.197



Распоряжение Новосибирского горисполкома от 14 декабря 1951 г. № 660  
О командировании сметчика для осметирования домов, подлежащих сносу с территории строительства моста.  
НГА.Ф.33.Оп.1.Д.988.Л.251

ТАБЛИЦА

ТАБЛИЦА № 1.

стоимости жилых домов кирпичных одноэтажных на ленточных фундаментах. Нормы на 100 куб.м. здания.

Наименование рабочей силы и материалов	: Единиц : цена :		Объем здания в метр. куб.									
	:ца из-: едини-:	: мерен.: цы из-:	До 200		До 300		До 500		До 1000		До 1500	
			Норма:	Стоим.:	Норма:	Стоим.:	Норма:	Стоим.:	Норма:	Стоим.:	Норма:	Стоим.:
Б	В	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Стоимость рабочей силы	руб.	1-56	1110	1732	1080	1607	955	1490	885	1381	810	1264
Камень бутовый	куб.м.	57-77	27	1560	25	1444	22	1271	19	1098	16	924
Песок	"	21-21	26	830	23	734	20	638	18	574	14	447
Глина	"	20-57	2,1	48	2,1	48	2,1	48	2,1	48	2,1	48
Шебенг кирпичный	"	41-41	3	124	3	124	3	124	3	124	3	124
Кирпич	тыс.шт.	339-45	15	5902	14	4752	12	4073	10	3395	9	3055
Цемент "200"	тонна	114-81	1,1	236	1,0	215	0,9	193	0,7	150	0,6	129
Известь	"	141-29	4,6	650	4,1	579	3,7	523	3,2	452	2,9	410
Алебастр	"	210-09	0,7	147	0,7	147	0,7	147	0,7	147	0,7	147
Лес круглый до 24 см. II сорт.	куб.м.	116-01	6,5	754	5,5	638	5,5	638	5,0	580	5,0	580
Лес пиленный 40-70 мм.	"	181-87	8	1455	8	1455	8	1455	8	1455	8	1455
Толь	кв.м.	1-31	65	118	60	109	55	100	50	91	45	81
Стекло	"	15-12	7,2	109	7,2	109	7,2	109	7,2	109	7,2	109
Железо кровельное	тонна	1450-13	0,23	334	0,21	305	0,2	290	0,2	290	0,2	290
Гвозди	кг.	1-45	39	57	39	57	39	57	39	57	39	57
Погодка	"	2-66	55	146	50	133	46	128	46	122	46	122
Белила	"	5-08	16	80	16	80	16	80	16	80	16	80
Олифа	"	9-35	25	246	25	246	25	246	25	246	25	246
Оконные переплеты	кв.м.	32-43	8	259	8	259	8	259	8	259	8	259
Прочие материалы	руб.	2,4	500	1200	500	1200	500	1200	500	1200	500	1200
Механизмы и лошади	"	2,4	170	408	160	384	150	360	130	312	120	188
Итого прямых затрат				15530		14620		13424		12175		11210
Начисления 15,8%				2462		2310		2121		1924		1771
Итого с начислениями				18042		16930		15545		14099		12981
Непредвиденные расходы 2,5%				451		423		389		352		325
<b>В С Е Г О :</b>				18493		17353		15934		14451		13306
Стоимость 1 ма				184-93		173-53		159-34		144-51		133-06

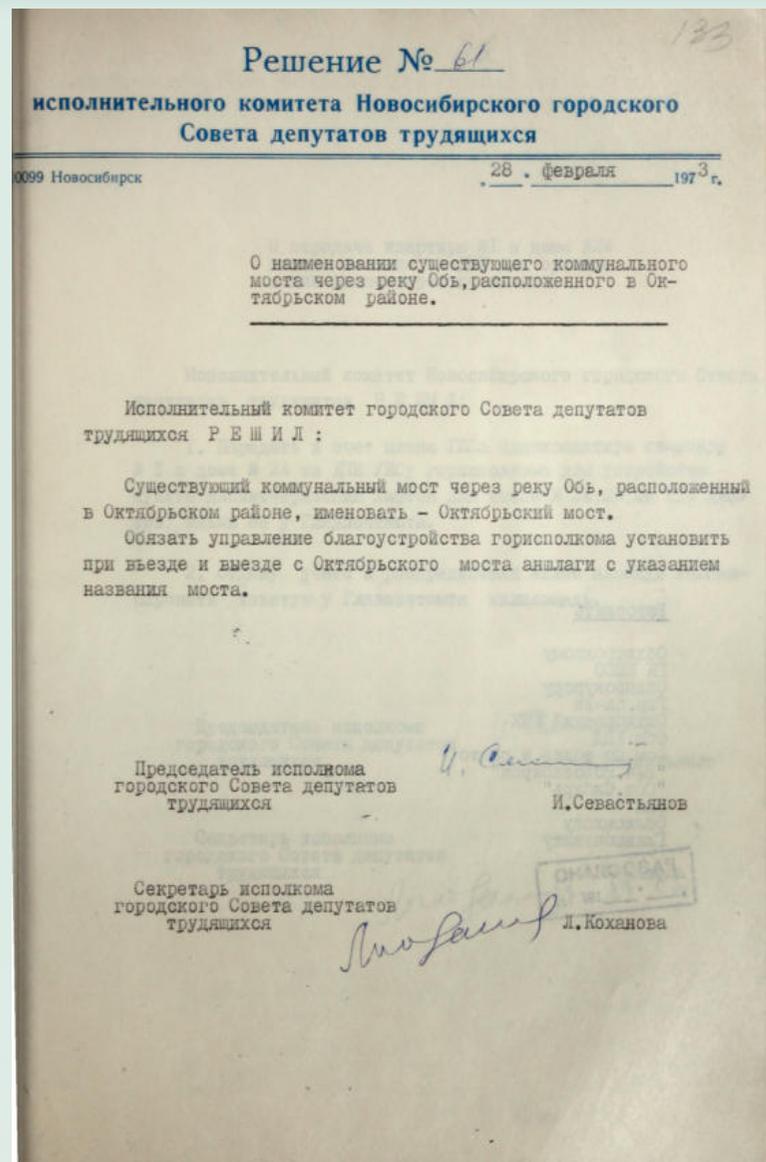
Составил: *В.С.Сидоров* /Соломин/

Проверил: *Загородский* /Загородский/

Фрагмент приложения к решению Новосибирского горисполкома от 14 декабря 1951 г № 1407 «Об утверждении таблиц стоимости жилых строений и надворных построек по городу Новосибирску, составленных в нормах и ценах, действующих с 1 июля 1950 г. Управлением благоустройства и компредприятий для оценки сносимых строений» НГА.Ф.33.Оп.1.Д.980.Л.134.



Вид на опоры моста через р. Обь с правого берега, 1955 г.  
НГА.Ф.Ф-362.Оп.2.Д.4.Л.3об.



Решение Новосибирского горисполкома от 28 февраля 1973 г. № 61  
«О наименовании существующего коммунального моста через реку Обь,  
распооженного в Октябрьском районе». НГА.Ф.33.Оп.1.Д.2786.Л.133

## **Связь берегов.**

Строительство Октябрьского моста в г. Новосибирске.

*Составители:*

*С.С. Кошкарлов, Н.Г. Скорнякова, Е.В. Шарухина*

*Ответственный за выпуск:*

*директор МКУ «Горархив» С.И. Райхман*

*Верстка*

*Карнушин В.О.*

---

Сдано в набор 05.02.2020. Подписано в печать 30.04.2021.

Формат 60×84/8. Бумага мелованая. Печать цифровая.

Тираж 200 экз. Заказ №43824.

---

Отпечатано в ООО «Типография Кант».  
630032, г. Новосибирск, ул. Путевая, 18.  
тел. (383) 351-06-19, email: kantnsk@yandex.ru.  
<http://zaokant.ru>