

Мост и переход

В «юбилейном» номере газеты увидел фотографию, на которой изображен первый подземный переход на перекрестке ул. Кирова-Душенова. Снимок напомнил мне о 70-х годах. Ведь я работаю в Военморпроекте и вместе с другими участвовал в разработке этого проекта.

Но сначала хотелось бы поделиться воспоминаниями о том, как был построен пешеходный мост над дорогой ул. Душенова.

Сентябрь 1957 года. Окончив семилетку № 7 на ул. Советской (сейчас это начальная школа № 14), в 8 класс я пришел в школу № 1 имени Героя Советского Союза Ивана Сивко у стадиона (ныне СШ № 10).

Однажды после уроков я иду домой на Верхнюю Ваенгу, подхожу к шоссе (нынешняя ул. Душенова) и вижу толпу людей на дороге. Машина сбила женщину. Машина стоит тут же. Женщины нет, ее уже увезла «скорая помощь». На булыжнике - мокрое пятно. Оказывается, такси «Победа» мчалось с большой скоростью из Мурманска и сбило женщину. Обсуждаем неординарное для нашего маленького тогда городка событие. Это была чуть ли не первая смерть на дороге под колесами автомобиля. Из разговоров собравшихся понимаю, что она работница североморского банка. Фамилия мне запомнилась - Богданова. Несколькими годами раньше, когда нас (детей) вывозили на летнюю дачу в Ильинское под Москвой, в поезде я познакомился с мальчиком. Фамилия его была Богданов, и с ним была его мама. И вот теперь мне подумалось, не та ли это Богданова?

Поговорили люди, повздыхали, посочувствовали и потихоньку разошлись.

Вскоре началось примерно на этом месте строительство пешеходного моста, и в марте 1959 года он был открыт. Как хорошо и безопасно стало ходить в школу! И до окончания школы в 1960 году я ходил только по нему, и мама была довольна.

Позднее Анатолий Алексеевич Шашков, с которым мне посчастливилось работать, рассказывал, что проекты этого пешеходного моста были очень интересными. Он был построен по приказам избирателей. Самое активное участие принимал председатель Североморского горсовета Александр Александрович Беляев (до того директор школы № 7).

Шли годы... Осенью 1970 года Военморпроекту поручается представить схемы будущей застройки большого участка территории в центре города со сносом «финских» домиков. Это район Средней Ваенги. Такое местное название территории между Верхней Ваенгой (ул. Советская, Северная) и Нижней Ваенгой (ул. Сафонова). Застройке

подлежали ул. Нагорная, Песчаная, Первомайская - в процессе работы добавилась и правая сторона ул. Кирова.

Как практиковалось в таких случаях, была создана творческая группа во главе с начальником архитектурно-строительного отдела архитектором А.Шашковым. В группу входили Т.Шашкова, Л.Белоусова, Н.Иванов, В.Журавский, Е.Кияткина, О.Четкова, З.Лесь, В.Мальков и автор этих строк (из отделов архитектурно-строительного и генеральных планов).

Рассматривались два варианта застройки правой и левой сторон ул. Душенова на участке от перекрестка ул. Душенова-Советская до перекрестка ул. Душенова-Кирова. По первому варианту - размещение в бывшем песчаном карьере городского стадиона и немного дальше, на месте военно-строительного отряда, плавбассейна (теперь там общежитие АКИН и детская поликлиника). По второму варианту - размещение в песчаном карьере группы жилых домов и детсада (нынешние дома ул. Душенова, 8, корпуса 7-11 и детсад «Якорек»). В обоих вариантах - автодорога по ул. Душенова выше территории застройки на месте бывшего песчаного карьера.

Уже в первом варианте стало очевидно, что со стадиона на лыжные трассы на болоте под Маячной сопкой и к домам на ул. Душенова (№ 11), Кирова, Корабельной можно будет попасть только пересекая ул. Душенова, взбираясь на автодорогу и спускаясь с нее. Поэтому и родилась оригинальная идея об устройстве подземного перехода в районе перекрестка ул. Душенова - Кирова ниже автодороги, решая задачу безопасности пешеходных путей.

При проектировании застройки карьера по второму варианту положение перехода уже не менялось. На таком сложном по рельефу и ответственности участке лучшего решения просто не существовало. Переход удобен еще и тем, что оба его участка сравнительно короткие, пешеход минует их довольно быстро. Количество ступенек - минимально необходимое (к примеру, под автодорогой по ул. Душенова - всего шесть).

Но мало предложить подземный переход, надо было защитить эту идею. При обсуждении работы по застройке Средней Ваенги, когда очередь дошла до транспортных и пешеходных путей, Анатолий Алексеевич Шашков уступает мне свое место у схемы застройки: «Иди, защищай свой переход!» И первая реакция Максакова, главного инженера Управления капитального строительства, была отрицательной: «Да это же дорого, перекрывать магистраль Мурманск-Североморск!». Это для всех было неожиданно, и я сказал Максакову: «А теплосеть, водопровод, другие инженерные сети? Сколько раз будет перекрыта дорога? А тут все в переходе же и пойдет». «А, совместить прохождение

инженерных сетей и пешеходную часть подземного перехода? Это дело другое! Тогда так и делайте», - рубанул воздух рукой Максаков.

Весь октябрь наш коллектив работал по заданной теме. Был даже сделан макет. А затем Анатолий Алексеевич Шашков повез материалы второго варианта в Москву. Но обо всем дальнейшем может лучше поведать сам Анатолий Алексеевич. Мне же хотелось рассказать, как во время большой работы родилась идея подземного перехода. Он был запроектирован в 1972 году. Строители Северовоенморстроя просто молодцы, быстро построили этот переход. Он эксплуатируется с 1973 года. Этот опыт пригодился и при проектировании перехода на Северной Заставе.

Борис Кочеулов.