**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 наказам 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.