

Один из объектов городского пейзажа Новосибирска был отображен в изобразительном искусстве, когда самого городского пейзажа, то есть города как такового, еще не существовало. На этом месте, обделенном полезными ископаемыми и другими особыми притягательными свойствами, большого населенного пункта не было даже в проекте. Возводя данный объект, авторы проекта и предположить не могли, что через очень короткое время здесь вырастет полноценный город, а через столетие он станет третьим по населению в России. Сооружение, о котором идет речь и которое дало первые предпосылки возникновения мегаполиса – железнодорожный мост через реку Обь. Являясь одним из огромного числа инженерных сооружений Транссибирской магистрали, именно оно стало в ряду первых символов Новосибирска, к которому часто обращаются, в своих произведениях, деятели изобразительного искусства и по сей день. Хронологические рамки появления объекта нашего исследования охватывают небольшой период конца XIX века, когда поселение описываемых мест не имели статуса города.

Несмотря на молодость города Новосибирска, точный день его рождения так и не могут определить. По всей видимости, администрации разных уровней считают датой возникновения города закладку железнодорожного моста через реку Обь 20 июля 1893 года. Этой датой мы его и отмечаем. «Новосибирск зародился в 1893 в связи со строительством Транссиба. Стихийно возникшие поселки строителей на правом берегу Оби слились в один, названный в ноябре 1894 в честь императора Александра III Александровским. 17 февраля 1898 по ходатайству жителей поселение переименовано в поселок Новоиколаевский.» [1, с. 495]. Однако, документов, утверждающих дату рождения города в административном

порядке, до сих пор не существует. А во множестве солидных изданий с фамилиями авторитетных ученых день закладки моста, как будто совпадает, только года разные. 1893 годом закладка моста отмечена в книге С.Н. Баландина «Новосибирск. История градостроительства 1893-1945 гг.» [2, с. 7]. В изданной в 1924 году в Новоиколаевске книге «Вся Сибирь» приводится дата закладки железнодорожного моста – 1893 год. Эта же дата – в «Спутнике пассажира», книге «Весь Новосибирск». Закладку железнодорожного моста 1893 годом датируют также: энциклопедия Брокгауза и Эфрона, Большая, Малая и Сибирская советские энциклопедии. Новоиколаевским городским общественным управлением в 1914 году был изготовлен и издан альбом «Виды города Новоиколаевска 1895-1913 гг.», который хранится в Новосибирской государственной областной научной библиотеке и Новосибирском государственном краеведческом музее. В альбоме в описании истории города Новоиколаевска Томской губернии говорится: «Всего 20 лет назад в том месте, где теперь возник город, насчитывающий десятки тысяч жителей, рос сосновый бор. Но вот в 1893 г. Великий Северный железнодорожный путь перерезал величайшую сибирскую реку Обь, и с этого момента в узле пересечения зародилась новая жизнь» [3, с. 3]. Казалось, это первая ссылка на дату возникновения города. Но, 1894 годом то же событие (закладку моста) датируют следующие издания: «Сибирский торгово-промышленный и справочный календарь на 1895 год» (Томск, 1895 год, страница 317). Там сообщается: «В конечном пункте участка в с. Кривошекове на берегу Оби приступлено к постройке постоянного на кесонных основаниях моста через реку Обь. Торжественная закладка этого сооружения была произведена 20 июля 1894 года». Эта же дата указывается в адресно-

справочной книге «Весь Новоиколаевск на 1924-1925 гг.», изданная сибирским отделением Российского телеграфного агентства. Книга открывалась историческим очерком о Новоиколаевске. На странице 5 первого раздела говорится: «20 июля 1894 года состоялась торжественная закладка моста, а на месте ст. Новоиколаевск-I началась расчистка площади под станционные пути и постройку станции Обь». Дата имеется, но нет ссылки на источник. «После долгих поисков, просмотра большого количества литературы, наконец найдено сообщение о точной дате закладки моста – в газете «Томский справочный листок», которая начала выходить во второй половине 1894 года. Ее редактором-издателем был П.И. Макушин, книготорговец. В седьмом номере газеты за 9 июля дана небольшая заметка «Закладка моста через Обь». В ней говорится: «Мы сообщали, что 22 июля, после торжественного молебствия в Кривошековской состоится закладка моста через Обь. На торжество это, кроме начальника работ по постройке Средне-Сибирской железной дороги, выедут начальник губернии и другие приглашенные лица». В пятнадцатом номере за 19 июля еще заметка: «Торжество закладки моста через Обь. В воскресенье, 17 июля, на пароходе «Николай» выехали в с. Кривошеково на торжество закладки моста через Обь начальник губернии Г. А. Тобинез, начальник управления работами по постройке Средне-Сибирской железной дороги инженер Н. И. Межиринов, и управляющий Контр. Палатой М. К. Шпейр. Закладка моста состоится 20 июля. К этому дню на торжество ожидается из Петербурга помощник управления по постройке Сибирской железной дороги Соколов»... Вот заметка из местной хроники: «Вчера, вечером прибыли в Томск из Кривошеково г. начальник губернии и др. лица, ездившие на закладку железнодорожного моста». Указывается точная дата основания Новосибирска (бывшего Новоиколаевска) – 20 июля (1 августа) 1894 года. И еще одно подтверждение – из иркутской газеты «Восточное обозрение». [4, с. 45]. В истории Новосибирска много разночтений. Если б только в истории!.. Если б только Новосибирска!.. Но у нас совершенно другая тема...

А что нам известно о истории этой местности до начала возведения моста? «Первое появление русских служилых людей в районе расположения современного Новосибирска относится к 1598 году и связано с походом отряда (около 400 человек) тарских служилых людей во главе с воеводой А. Воейковым для окончательного разгрома хана Кучума. 20 августа около устья реки Ирмень началось решающее сражение. Небольшой части татар удалось вырваться из окружения и они побежали вниз по течению Оби и были окончательно уничтожены в районе, где стоит сейчас плотина Новосибирской ГЭС... В 1703 г. Алексей Кругликов, сын шляхтича Мстиславского повета, попавшего в плен к запорожцам в 1654 году и при-

нявшем православие, сооружает Урвинский острог. Между 1701–1710 гг. возникает Бердский острог, в 1713 г. Томский дворянин Д. Лаврентьев в шести верстах от реки Чаус поставил Чаусский острог. Под охраной трех оборонительных сооружений начинается крестьянская колонизация верхнего Приобья. В первой половине XVIII в. На территории современного Новосибирска возникли деревни Кривошеково, Верх-Чемская, Нижне-Чемская, Верткова, Ерестная, Бугринская на левом берегу Оби и Усть-Инская и Ельцовская – на правом. В 1793 г. Они вошли в состав Кривошековской волости. В первой половине XVIII века через территорию будущей Новосибирской области прошел Московско-Сибирский тракт, который в районе Чаусского острога пересекал реку Обь и уходил на Томск. От этой основной сухопутной транспортной магистрали у Чаусского острога начинался тракт на Барнаул, который проходил по левому берегу Оби, а у деревни Верние Чемы был налажен перевоз в село Бердское, возникшее на месте острога». [5, с. 10-11].

Мост. На его строительство потребовалось 4 года. «27-31 марта 1897 года были проведены «всесторонние» испытания, а 5 апреля открыто «правильное» движение через мост.» [6, с. 41]. «Первым значительным сооружением города и первым его памятником по праву считается построенный по проекту известного русского инженера, профессора Н. А. Белелюбского железнодорожный мост через Обь. Возведенный в 1893–1896 годы мост имел семь пролетов и стал третьим по счету консольно-балочным мостом в России» [7, с. 12].

«В 1895 году в столичном Санкт-Петербурге вышла книга «Мост через реку Обь» инженеров Белелюбского и Богуславского — авторов проекта моста. В этом «первом городском фотоальбоме» были «виды» (фотографии) моста, а также поселения «при нем». На первый свой фотоальбом город не затратил ни копейки. Так же, как и ни на одну из выпущенных открыток с «видами» города» [11, с. 32].

Когда мост еще находился в процессе строительства, возникли планы запечатлеть его в масштабном произведении искусства в числе других значимых объектов Транссиба. В 1894 году Комитет по сооружению Сибирской железной дороги заказал Павлу Яковлевичу Пясецкому панораму строящегося Транссиба. Пясецкий закончил медицинский факультет Московского университета. В 1871 году получил степень доктора медицины за диссертацию «О возрождении эпителия». После защиты диссертации Пясецкий переехал в Санкт-Петербург, где служил в главном военно-медицинском управлении, в свободное время, посещая мастерскую художника П. П. Чистякова в императорской академии художеств в качестве вольнослушателя. Ко времени получения заказа Павел Яковлевич был известен тем, что из своих

путешествий привозил движущиеся панорамы тех местностей, которые посещал. Путевые акварели П. Я. Пясецкий наклеивал на длинную полосу холста, в том порядке, в каком проходил маршрут его поездки, и демонстрировал панорамы публике в виде непрерывной, движущейся ленты (Рис. 1).

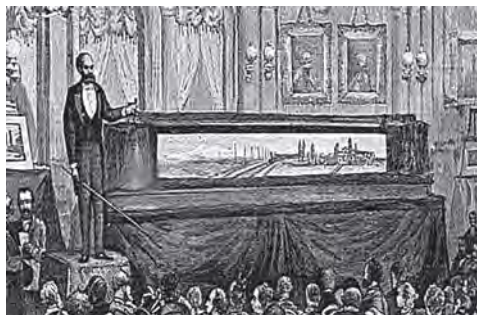


Рис. 1. Пясецкий демонстрирует панораму. журнал «Нива», 1895 NO. 3

В 1895 году художник полностью изготовил картину-панораму длиной 250 аршин от Самары до Каинска (ныне город Куйбышев Новосибирской области). К качеству работы железнодорожники претензий не имели, но цена в 18 тысяч 500 рублей показалась руководству Управления слишком высокой. Решили нового договора не заключать, работу над картиной свернуть, ограничиться тем, что есть, а с выплатой всей суммы вышла заминка. Однако, картину-панораму увидел Председатель Комитета по сооружению Сибирской железной дороги император Николай II. Ему она очень понравилась, и он пожелал, чтобы работа была непременно продолжена. Последовало Высочайшее распоряжение министру путей сообщения и министру финансов о выделении денег на картину. Это совпало с известием, что в апреле 1900 года в Париже открывается Всемирная выставка, и в ноябре 1895 года Россия заявила об участии в этой выставке. Император пожелал, чтобы там демонстрировалась картина-панорама.

Картина «Великий Сибирский путь» имела огромный успех на выставке в Париже. Члены жюри отметили ее Большой Золотой медалью, Пясецкий был награжден французским орденом Почетного легиона. В России Павла Яковлевича также не обошли почестями. Создание полотна обошлось для казны в 59 тысяч рублей. Панорама была размером в 1285 аршин (914 метров). Сегодня она находится на хранении в Государственном Эрмитаже г. Санкт-Петербурга. В наше время уменьшенную копию панорамы можно увидеть в Музее истории Западно-Сибирской железной дороги г. Новосибирска. Панорама включает интересные нас места – мост через реку Обь и станцию «Обь» (Рис. 2).



Рис. 2. Пясецкий П.Я. (1843-1919) Мост через реку Обь. Фрагмент панорамы «Великий Сибирский путь». 1890-е годы. Государственный Эрмитаж. Санкт-Петербург.

На этих фрагментах еще ничего не предвещает скорое появление крупного города, здесь показаны только бескрайние заболоченные просторы Приобья, пересекающая их магистраль, да крохотное деревянное здание станции. Однако, уже появление моста среди диких степей сыграло значительную роль. «Олицетворяя идею прогресса, победу техники над природой, мост совершил визуальную революцию восприятия сибирского ландшафта. Этот эффект можно сравнить с теми изменениями, которые вызвало сооружение Эйфелевой башни в Париже. Трансформация визуального восприятия, обусловленная строительством железнодорожных мостов, эстетически была осмыслена намного позже основоположником конструктивизма в русском искусстве В.Е. Татлиным (1885-1953) в его всемирно известном памятнике Третьему интернационалу (1919-1920)» [7, с. 14].

О создании инфраструктуры для возведения моста и самой железной дороги в то время, вероятно, особенно не заботились. «Будущий первый староста поселения И.Г. Титляков свидетельствует, что первоначально «народы, стекавшиеся на постройку дороги, не имели никакого пристанища, железнодорожные баракы и помещения не давали возможности разместиться всем работающим на дороге людям, и, кроме того, неудобство приготовления пищи более всего отражалось на рабочем элементе. Ввиду подобных неудобств масса рабочих, складываясь по несколько семейств, старались каждый построить какой-нибудь барак или хату. Строились бесконтрольно, кто где вздумал...» [2, с. 15]. Любопытно, что некоторые черты этой «бесконтрольности» как будто закрепились как «стиль города» и характерны для современной застройки. Поселок строителей моста и станции достаточно быстро рос, но еще долгое время оставался захудалым местом, «нахаловкой». На «стройки века» художники в то время не выезжали бригадами. И даже отдельных творческих личностей эти стройки не интересовали. По этой причине, еще долгое время после Пясецкого, не появится каких либо произведений изобразительного искусства отобразивших интересующее нас место. Тем временем «это место» как перчатка меняет свое имя и статус: 1893 г. – «Кривошековский выселок» или «Новая деревня»; лето 1893 г. – Образование «Вокзального поселка» у стан-

ции Обь; май-июнь 1894 г. – Возникновение «Нового поселка» у реки Каменки; ноябрь 1894 г. поселки объединяются и называются поселком «Обским»: в том же ноябре 1894 г. – поселок назван «Александровским»; 17 февраля 1898 г. – поселок переименован в Новониколаевский (впервые это название упоминается 3 декабря 1895 г.); 28 декабря 1903 г. – поселок возведен в степень без-уездного города с названием Ново-Николаевск; 11 декабря 1908 г. – город получил права городского положения в полном объеме; 17 апреля 1917 г. – 15 августа 1925 г. – центр Новониколаевского уезда; 14 декабря 1919 г. – 9 января 1920 г. – Центр Новониколаевского Ревкома; 23 декабря 1919 г. – 14 марта 1920 г. – Центр Томской губернии; 26 декабря 1919 г. – 27 апреля 1920 г. – Центр Губревкома; 13 июня 1921 г. – 25 мая 1925 г. – Центр Новониколаевской губернии; 23 июня 1921 г. – 9 декабря 1925 г. – Центр Сибревкома; 25 мая 1925 г. – 30 июля 1930 г. – Центр Сибирского края; 8 декабря 1925 г. – Город переименован в Новосибирск (12 февраля 1926 г. это решение утвердил ЦИК СССР).



Рис. 3. Силич А.Д. (1901-1945). Погрузочные работы. Газета «Советская Сибирь» 26 августа 1934 г.

С изменением в 1921 году статуса Новониколаевска здесь появляется множество периодических печатных изданий, что потребовало создание иллюстраций для них. Именно благодаря этим изданиям до нас дошли некоторые образцы изобразительного искусства той эпохи, так как оригиналы в большинстве рассеялись и утрачены. Более всего сохранилось графических работ А.Д. Силича (1901-1945). Он особенно интересен в нашем исследовании, так как много изображал городской пейзаж Новосибирска в своих рисунках для газет и журналов, но кроме этого делал натурные зарисовки и акварельные этюды, которые носят более документальный характер. Сохранился сюжетный рисунок тушью А.Д. Силича под названием «Погрузочные работы». Действие происходит на фоне железнодорожного моста через Обь. Мост здесь, пожалуй, главный действующий персонаж, а фигуры грузчиков достаточно мелки и ничтожны рядом с этим внушительным сооружением. Мост прописан весьма натуралистично, узнавае-

мы его конструктивные особенности в виде консольных выносов за пределы каменных опор и характерный рисунок ферм (Рис. 3).

В аналогичной технике, рисунок пером и тушью, выполнен графический лист Херлуфа Битструпа. Это один из рисунков серии «Новосибирск», выполненных, широко известным в нашей стране, датским художником во время одной из его поездок по СССР в 1950-60-е годы. Берега Оби, прилегающие к мосту, еще не освоены и не благоустроены. По ориентации ледорезов на опорах моста видно, что художник расположился на правом берегу. Здесь много рыбаков, стоящих прямо в воде, или уходящих с лодок. Большое количество любителей рыбной ловли говорит о том, что рыбы здесь в то время водилось в достатке, и была она непуганой. Набережной еще не существовало. А противоположный левый берег и вовсе выглядит диким. Глядя на этот рисунок невозможно предположить, что вокруг моста расположен город, население которого приближается к миллионному (Рис. 4).



Рис. 4. Битструп Х. (1912-1988). Рисунок из серии «Новосибирск» 1950-е гг.

Мост, как самоценный «персонаж» картины никогда не интересовал Н. Д. Грицюка, хотя этот художник, как никакой другой, казалось, не пропустил ни одного хоть сколько-нибудь примечательного места городского пейзажа. И не только примечательные места города привлекали внимание этого мастера акварели, но и совсем обыденные, и, на первый взгляд, проходные. А вот первый железнодорожный мост, все же попавший на несколько его работ, никогда не был там акцентом, но становился деталью второстепенной, которой, если уж быть до конца честным, невозможно избежать. Художник как бы говорит нам: да, этот объект существует, но не несет в себе ценных эстетических качеств и не достоин нашего особого внимания к нему. Наполненная ярким солнечным светом, брызгающая контрастными цветами в прозрачную глубину нежно-розового пространства, акварель «Пляж» захватывает ощущением восторга безмятежного летнего отдыха, теплом прогретого песка, желанием отстраниться от серого беспокойного города. На ней присутствуют и город, и железнодорожный мост, но лишь условным, схематичным фоном (Рис.5).



Рис. 5. Грицюк Н.Д. (1922-1976). «Пляж». Акварель. 1959 г.

На акварели Грицюка 1959 года «Вид с левого берега», вероятно созданной примерно в то же время, что и рисунок Битструпа, и так же, как у последнего, перед нами предстает необжитой левый берег Оби в окрестностях моста. Одиноким деревянные домишки, как будто забытые со времени села Кривощекково. Весь город расположен на правобережье. В центре – доминанта купола Оперного театра, а вокруг него достаточно регулярная равноэтажная застройка, подчеркивающая ширь, равнинность и простор. Вдоль реки вполне узнаваем Речной порт и Дом грузчика на Фабричной. Мост, разумеется, выделен цветом и тоном, как и вся левая береговая линия, но это сделано для того, чтобы передать глубину пространства картины (Рис. 6).



Рис. 6. Грицюк Н.Д. Вид с левого берега. 1959 г.

Совершенно иначе решена более ранняя акварель «Дом с башенкой у Оби». Композицией и настроением напоминающая пейзажи Ж. Калло или немецких романтиков XIX века (Рис. 7).



Рис. 7. Грицюк Н.Д. Дом с башенкой на Оби. 1955 г.

Главным героем мост является и на картине А.Н. Никольского «Чайки над Обью» 1972 г. Но, в отличие от Силича и Битструпа Никольского не заботят ни правильный силуэт ферм, ни оригинальность конструкции. Мост для него – символ. Символ мощи, непоколебимости, устойчивости. Здесь стихия природы столкнулась с упрямством человеческого творения и уступила. Стала мягкой, прозрачной, текучей, но, как и прежде холодной, никогда не сдающейся. Документальность в передаче конструкции моста здесь, пожалуй, помешала бы авторской задаче. Консольные выносы ферм реального моста вызывают ощущение ненадежности конструкции. А то, что часть ферм опирается не на каменные опоры моста, а, как бы парят в воздухе, едва касаясь консолей, и вовсе создает ощущение эфемерности. У Никольского же жесткая статика подчеркнута строгой параллельностью горизонтальных балок моста и ограждения набережной краям подрамника. Все застыло, и чайкам, кажется, уже не сдвинуться с места (Рис. 8).



Рис. 8. Никольский А.Н. (р. 1933). Чайки над Обью. 1972 г. Новосибирский государственный художественный музей.

Судя по каталогам выставок тех лет, в 1960-70-е годы художники Новосибирска были увлечены темой «Ленинианы». Популярна она была не только у художников, да и не только в Новосибирске. В 1970 году весь Советский Союз «трудовыми свершениями» отмечал столетие со дня рождения В.И. Ленина. Вероятно, к этой дате крупные госучреждения заказывали известным художникам через Художественный фонд СССР портреты Владимира Ильича. А если и не заказывали, то сообразительные художники по собственной инициативе писали такие портреты, так как этому событию предшествовало огромное количество выставок самого высокого уровня, на открытие которых непременно присутствовали самые ответственные высшие чины партии, государственных и хозяйственных организаций. Подобные картины было принято покупать прямо с выставок. И даже если картина не была выкуплена с выставки, труд художника не был напрасен, авторы награждались медалями, дипломами, почетными грамотами и другими видами поощрений. Было принято отмечать конкретный вклад Ленина в разви-

тие чего-либо. «История сохранила для нас немногочисленные свидетельства о первых годах города. И среди них письмо В.И. Ленина, который одним из первых наблюдал только что отстроенный мост и станцию Обь. Он был приговорен к ссылке на три года в Восточную Сибирь под гласный надзор полиции по делу «Петербургского союза борьбы за освобождение рабочего класса». В.И. Ленин получил разрешение следовать в ссылку не по этапу, а за свой счет по проходному свидетельству в распоряжение иркутского генерал-губернатора. В.И. Ленин поехал по железной дороге и прибыл 2 (14) марта 1897 г. на станцию Кривошеково за месяц до открытия движения по мосту и поэтому переправлялся через Обь не на поезде, а на лошадях. Из Кривошеково он проезжал по льду реки, затем по Сузунскому подъему (ныне улица Восход) и далее к станции Обь через мостик в устье речки Каменки. В письме с пометкой «2-е марта. Станция «Обь» к матери Марии Александровне Владимир Ильич сделал несколько кратких заметок о дороге и станции: «...Остановка здесь большая... Я переехал сейчас на лошадях через Обь и взял билеты до Красноярска... Переезд через Обь приходится делать на лошадях, потому что мост еще не готов окончательно, хотя уже возведен его остов. Ехать было недурно, — но без теплого (или, вернее, теплейшего) платья удалось обойтись только благодаря кратковременности переезда: менее часа... Окрестности Западно-Сибирской дороги, которую я только что проехал всю (1300 верст от Челябинск до Кривошекова, трое суток), поразительно однообразны: голая и глухая степь. Ни жилья, ни городов, очень редки деревни, изредка лес, а то все степь. Снег и небо — так в течении всех трех дней...» [2, с. 12-13], [9, с. 22-23].

В Новосибирском государственном краеведческом музее хранится два живописных полотна на эту тему. На обоих запечатлен, описываемый выше, момент пересечения В.И. Лениным реки Обь на санях. Картина Поротникова П.Л. несколько не соответствует документу, Владимир Ильич на полотне одет очень тепло, ему даже жарко, и тулуп слегка распахнут. Зато в сюжете полотна большое внимание уделено строящемуся мосту. Здесь вовсю кипит работа, вокруг моста много лошадиных подвод, большая часть моста находится в лесах. Ленин сделал остановку и вместе со своим спутником вышел из саней. Взгляд будущего вождя обращен к мосту. Он серьезен. Смотрит похозяйски. Вероятно, его мысли направлены в светлое будущее этого места. Топографически санный путь через Обь на картине так же не соответствует приведенному выше описанию. Однако, мы не должны забывать, что перед нами художественное произведение, а не документ (Рис. 9).



Рис. 9. Поротников П. Л. (1922-1998). Ленин в Сибири. 1969 г. Собрание Новосибирского государственного краеведческого музея.



Рис. 10. Ганжинский А.Л. (1922-1988). По дороге в ссылку. Переправа через Обь. 1977 г. Собрание Новосибирского государственного краеведческого музея.

Совершенно иначе решена композиция картины Ганжинского А.Л. «По дороге в ссылку. Переправа через Обь». Здесь чувствуется ледяной ветер на заснеженной Оби, а сильный одет совсем не по погоде и комфортным его положение не назовешь. Ленин и здесь пытается разглядеть строящейся мост, но в пурге тот едва различим. На этом полотне больше рассказано о тяготах ссылки и неудобствах путешествия, чем о местных достопримечательностях. Розвальни с главным героем занимают большую часть картины, а железнодорожный мост едва намечен в правом верхнем углу. Пожалуй, это произведение более документально может иллюстрировать письмо Владимира Ильича (Рис. 10). Картина эта написана к другой дате — 60-летию Великой Октябрьской социалистической революции. На обозначенный сюжет писали не только профессиональные художники, о чем свидетельствует одна из работ старшего техника проектного института «Сибгипротранс» Фролова Г.А. «На пути в ссылку» 1969 г. (Рис. 11).



Рис. 11. Фролов Г.А. «На пути в ссылку» 1969 г.

Репродукция этой картины была обнаружена в «Каталоге Областной выставки произведений самодеятельных художников, посвященной 100-летию В.И. Ленина», 1970 г. Каталог хорошо издан, с большим количеством репродукций и очень объемный. Качество представленных там работ весьма приличное. Это указывает на то, что в те годы значительное внимание и средства уделялись не только профессиональным художникам.

В 1932 году в Новосибирске вступил в строй новый железнодорожный мост под названием Комсомольский. В какой-то степени монополия первого моста была утрачена, но, ввиду удаленности от центра города Комсомольского моста, художники его и вовсе не замечают. К тому же пассажирские поезда идут, как и прежде по первому мосту. Постепенно он перестает быть одиноким монументом среди дикой природы. Совсем рядом разрастается Речной порт (Рис. 12), строится первая ТЭЦ, город приближается к мосту, а тот входит в его структуру (Рис. 13).



Рис. 12. Коняшев В.П. (1925-1983). Речной порт. Акварель. 1956 г.

С 1950-х годов городской пейзаж становится популярным жанром у новосибирских художников. А река еще раньше была излюбленной темой пейзажистов. Так или иначе, первый железнодорожный мост через Обь в разные годы отметился на полотнах многих художников. На картине Титкова И.В. изображено место впадения реки Каменки в Обь в 1970 году (Рис. 15). Художнику интересен контраст индустриального пейзажа за мостом и, всё ещё, дикой природы на первом плане. Здесь даже в вечернее время много горожан, хотя набережная совершенно не благоустроена. В последующие годы эта местность будет претерпевать значительные метаморфозы, продолжающиеся до сих пор (Рис. 16), и планируемые в будущем.

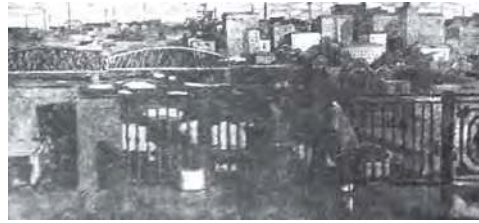


Рис. 13. Давыдов П.П. (1924-1976). Большой город 1967 г.



Рис. 14. Мирошниченко Г.М. (1914-1989). Синяя Обь. 1980 г.

В 1974 году началось строительство опор третьего железнодорожного моста через Обь в непосредственной близости от первого и с использованием оснований его опор, так как гарантированный срок службы этого моста заканчивался. Без малого через столетие, в 1991 году движение по старому мосту было прекращено, а в 2000 году он был демонтирован.



Рис. 15. Титков И.В. (1905-1993). Вечер на Оби. 1970 г.



Рис. 16. Курилов В.Н. (р. 1957). Панорама правобережья. Парк «Городское начало». 2005г.

В память сооружению, с которого начал свой отсчет Новосибирск как крупный мегаполис, благодарные жители города решили воздвигнуть монумент первому мосту. Одну из пролетных ферм моста целиком водрузили тут же на набережной, назвав прилегающую территорию парком «Городское начало» (Рис. 16).

В 2012 году перед монументом моста была установлена скульптура императора Александра III. Скульптор — народный художник РФ Салават Щербаков (Москва) (Рис. 17). Общая высота монумента 13 метров: постамент — 8 метров (гранит); скульптура — 5 метров (бронза). «Презентация памятника проведена с соблюдением всех правил шоу-бизнеса и привлекла более 5000 зрителей. Торжественная церемония открытия памятника Александру III дала старт празднованию 119-летия города Новосибирска (25.06.2012). Открытию памятника предшествовал трёхчасовой симфонический концерт русских классиков под открытым небом. Церемония открытия проходила под музыку увертюры Петра Чайковского «1812 год» в исполнении Новосибирского академического симфонического оркестра, под залпы пушек, с фейерверками и световым шоу. Почётный гость церемонии — ни слова не говорящий по-русски праправнук императора Александра III, гражданин Дании Павел Куликовский»[10].



Рис. 17. Скульптор Щербаков С.А. (р. 1955,

Москва). Памятник императору Александру III в парке «Городское начало» на набережной Оби. 2012 г.

Быстрая смена знаковых политических приоритетов и толерантное отношение городских властей и жителей города к монументам антагонистов одной жестокой эпохи вызвало появление ироничных графических работ в теме городского пейзажа 2012 г. (Рис.18).



Рис. 18. Курилов В.Н. Восстание скульптур. 2012 г.

Воссоздать полную картину отображения первого железнодорожного моста через Обь очень трудно. Многие произведения рассеяны по коллекциям или утрачены навсегда. Автором этих строк была предпринята попытка воссоздания наиболее полного перечня работ в сфере изобразительного искусства на данную тему на основе реальных документов. Таковыми являются сохранившиеся альбомы, книги, брошюры, каталоги выставок, афиши и др. К сожалению, в большинстве подобных изданий, особенно ранних, представлено только текстовое описание работ, да и не всегда полные каталожные данные о картинах. Каких-либо изображений произведений часто не представлено. В этих случаях о сюжете картин можно догадываться только по названию. Тем более, наличие того или иного объекта в композиции произведения можно предположить с большой натяжкой. И, тем не менее, перечень этих работ будет здесь представлен, хотя бы для того, чтобы впоследствии, при получении более объективных данных, какие-то произведения исключить из этого списка. Ситуация усугубляется еще и тем,

что с незапамятных времен у художников и музейных работников существует стереотип в присвоении имен картинам. Над названиями голову особенно не ломают, отсюда у разных художников на протяжении нескольких столетий картины с одинаковыми названиями типа «старое и новое», «вечер», «городской пейзаж» и др. Большой удачей считается появление в названии имени собственного, например, «Обь». Этот момент уже дает малую толику надежды, что в композиции может оказаться хотя бы фрагмент моста. И так:

— Каталог «Вторая Краевая выставка. Живопись. Графика. Скульптура. Изосамодеятельность. Новосибирск. 1934 г.

Авотин Я.Я. Новосибирск. «Праздник на воде». Масло.

— Каталог «Передвижная художественная выставка. Новосибирск. 1939 г.

Титков И.В. «На Оби». Масло.

— Каталог «5-я Новосибирская областная художественная выставка». Новосибирск. 1940 г.

Ликман Г. Г. «Берег Оби. Этюд» Масло.

— Каталог Выставка «Сибирь – фронту». Новосибирск. 1944 г.

Викулов Василий Иванович, р. 1904. «Вид на Обь». 1943 г. Х.м. 70x102

Кудрявцев Евгений Васильевич, р. 1903 г. «На Оби». 1943 г. Карт.м. 18,х30

Туркин Алексей Андреевич, р. 1898 г. «Погрузка на Оби (Рыба и хлеб фронту)». 1943 г. Х.м. 130x200

Бродская Дора Владимировна, р. 1909 г. «На Оби». 1943 г. Бум.акв. 28x41, «Вид на Обь». 1943 г. Бум.акв. 30x43

Силч Алексей Дмитриевич, «Обь». 1943 г. Бум.акв. 39x50,5

— Каталог «Сибирская межобластная художественная выставка». Новосибирск, 1947 г.

Викулов В.И. (Ленинград), «Пейзаж со стороны Оби». (Новосибирск). Масло.

Тютиков И.И. (Новосибирск), «Панорама Новосибирска». Масло., «Новосибирск с левого берега Оби». Масло.

— Каталог «6-я областная выставка живописи, графики, скульптуры». Новосибирск. 1948 г.

Бертик Абрам Аронович, 1908 г., Новосибирск, «На Оби». Этюд. Х.м. 100x70.

Косич Михаил Романович, 1914, Новосибирск «Берег Оби. Этюд» к.м. 30x21,

«Водная станция. Этюд» 30x21

Мирошниченко Георгий Мартынович, 1914, Новосибирск, «На Оби» х.м. 53x33

— Каталог «Григорий Густавович Ликман» Каталог. Новосибирск 1957г.

«Баржи на Оби». 1951 г., Х.м.18x24.

— Каталог Юбилейная художественная выставка. Новосибирск. 1967 г.

Кузьмин А.В. р. 1930 г., «На Оби». 1967. Х.М. 165x85.

Моисеев В.Г. р. 1920 г. «Строительство набережной». Х.м. 63x83

Полещук Н.Н. р. 1929 г. «Речпорт Новосибирска». 1967 к.м.38x35

Гороховский Э.С. р. 1929 г. «Мост».1966 б. литогр. 50x35

Это, далеко не полный, перечень произведений, изображений которых не было обнаружено. На них, в силу хронологии их создания и судя по их названию мог быть изображен первый железнодорожный мост.

В виде монумента в парке «Городское начало» первый железнодорожный мост через Обь становится главным из символов города, предопределившим его рождение. Первым из сооружений Новосибирска он попал в историю искусств, повлиял на конструктивистские и индустриальные тенденции развития искусства XX века, долгое время оставался ведущим персонажем в изобразительном искусстве художников Новосибирска, и, по всей видимости, продолжит свое присутствие в нем и в будущем. Предпосылки для этого есть, так как кроме символического фактурного знака он является подлинником технического сооружения той эпохи и уже слегка затаялся романтическим муаром архаики.

Библиографический список

1. Историческая энциклопедия Сибири. Том 2 Новосибирск. Издательский дом «Историческое наследие Сибири», 2013. – 495 с.

2. Баландин С.Н. Новосибирск. История градостроительства 1893-1945 гг. Новосибирск: Западно-Сибирское книжное издательство, 1978. – 7, 12, 13, 15 с.

3. Виды города Ново-Николаевска. 1895-1913. Ново-Николаевск. «Т-во Художественной Печати», 1914. - 3с.

4. Лебедев Н.Н. О дате основания Новосибирска. Советские архивы. 1973. N3. <http://histrf.ru/ru/lenta-vremeni/event/view/osnovanovosibirsk> (дата обращения: 24.11.2015).

5. История промышленности Новосибирска. Том 1. Начало. (1893-1917). Новосибирск. Издательский дом «Историческое наследие Сибири», 2004. – 10-11 с.

6. Магистраль. Начальники железных дорог Западной Сибири 1896-2006. Новосибирск. Издательский дом «Историческое наследие Сибири». 2006. – 41 с.

7. Невзгодин И.В. Конструктивизм в архитектуре Новосибирска. Новосибирск, 2013. – 12, 14 с.

8. Сибирь в графике Александра Силча. Возвращение забытых имен. Сост.: В.П. Капустин, Т.Н. Тарновская, Е.М. Щукина, вступ. ст. С.П. Голиковой. – Новосибирск: Белая стена, 2011. – 48 с.: ил.

9. В.И. Ленин Полное собрание сочинений. М.: Издательство политической литературы, 1967. т. 55. с. 22-23.

10. Сайт: Архитектура Новосибирска. <http://nsk.novosibdom.ru/node/2969>. (дата обращения: 24.11.2015).

11. Кретинин А.Е. «Новониколаевск — Новосибирск: одна судьба на двоих». — Новосибирск, «Советская Сибирь», 2010.