

Мост из настоящего в прошлое



Ровно 41 год назад, 13 декабря 1984 года, малоснежной зимой состоялось важное событие в истории нашего района – в рабочем поселке был открыт путепровод через железную дорогу.

Историю пишут люди...

В начале этой публикации мы хотим поблагодарить тех, кто бережно относится к памяти, кто умеет хранить и передавать потомкам бесценные сведения о родном крае и людях его населяющих. Эта статья не была бы написана и опубликована, если бы не помощь и поддержка Игоря Михайловича Чихирева, его внучки Александры Бондаренко, Андрея Нефёдова, Тамары Ивановны Стромовой, Ольги Васильевны Изотовой, Наталии Вениаминовны Кичигиной, Ирины Николаевны Щуцкой, Наталии Пополитовой и др. Наши земляки помогли нам перекинуть мост в прошлое и восстановить историю новониколаевского путепровода – важного инфраструктурного объекта, который является частью межмуниципальной автодороги и соединяет две части нашего поселка. В данный момент на путепроводе осуществляется капитальный ремонт, что, собственно, нас и натолкнуло на мысль написать историю мостового сооружения.

Наши корреспонденты – частые гости на стройке. Общаемся с подрядчиками, беседуем с прорабами, пишем про рабочих. Одним словом, освещаем ход ремонтных работ. Потому что для нас, новониколаевцев, этот мост – не просто объект инфраструктуры, а история района, внушительное свидетельство великого труда и самоотверженности наших предков – тех людей, которые воздвигли этот мост в 70-80-х г.г. прошлого века.

Наблюдая за капитальным ремонтом путепровода; делая снимки, которые спустя годы станут архивными, мы дивились мощи, исполинским размерам, размаху этого сооружения. Современные строители слой за слоем оголяли конструкцию, выворачивали наизнанку железные «арматурины», но, несмотря на зияющие пустоты над железной дорогой, мост продолжает устойчиво держаться на своих огромных опорах. Крепко стоит новониколаевский путепровод в память о тех, кто почти полвека назад вкладывал в него свой труд, знания, опыт. Да что там – целый этап жизни посвятили строители прошлого этому сооружению.

За мостом, на фоне моста, встречать рассвет на мосту, фотосессия молодоженов у моста... Для каждого новониколаевца это место стало знаковым. Не просто локацией, обозначенной на карте, а говорящей памятью. И когда мы опубликовали старые фотографии стройки, то на нас посыпались комментарии, наполненные воспоминаниями очевидцев, тех, кто был свидетелем грандиозного события. Полистав подшивки районки, побеседовав с теми, кто принимал непосредственное участие в строительстве путепровода и их потомками, изучив школьные проекты учеников по данной теме, мы восстановили историю новониколаевского моста, которую сегодня поведаем вам.

**Напряжение
на переездах**

Итак, строительство важного стратегического объекта на территории района началось в далеком 1977 году. Началось неспроста. По воспоминаниям уважаемых новониколаевцев, эта стройка была необходима, так как южный и северный переезды не справлялись с потоком транспорта. И в уборку на подъездах к железнодорожным путям царила вакханалия: шоферы ругались между собой, доставалось и тем, кто регулировал пропускной режим, – дежурным на переезде. Их обвиняли во вредности, медлительности, но правда была в том, что поезда шли через нашу станцию часто, и переезды не могли в полной мере обеспечить транспортный поток с одной части поселка в другую. А с увеличением длины подвижного состава железнодорожного транспорта эта проблема становилась еще более острой. Пока маневровые работы проходили на южном переезде, на северном подолгу могли стоять вагоны.



Для новониколаевцев строительство путепровода было принципиальным моментом.

Вот как описывали эту нервотрепку корреспонденты газеты «За коммунизм» Новониколаевского района: «Путепровод. Новониколаевцы ожидали его с нетерпением, особенно водители транспорта. Ведь каждый из них не один

час простоял у опущенного шлагбаума у переезда через железную дорогу. Начнутся на станции маневры, движение автотранспорта приостанавливается. Зачастую до сотни машин и тракторов скапливалось у переезда. Задерживалась доставка грузов, терялось рабочее время, сжигалось много дефицитного горючего».

Существует даже мнение, что юмористический монолог Юрия Никулина «Переезд» был написан как раз про наш район. Ведь по преданию корни известного актера из хутора Двойновского.

75-76 г.г. прошлого века были очень урожайными. В эти годы в нашем районе 60 механизаторов стали победителями областного социалистического соревнования. Они намолотили свыше 10 000 ц каждый. А при транспортировке хлеба на элеватор зачастую возникал коллапс. И вот в конце 70-х годов было принято решение, призванное, наконец-то, навести порядок с сообщением через железнодорожный переезд.

Путепроводы строят профессионалы

Строительство такого объекта как мост – чрезвычайно важное событие в истории любого населенного пункта. Тем более, что возводили его по последним технологиям того времени из современных на тот момент материалов.

По воспоминаниям старожиллов, изначально пытались построить путепровод своими силами. Каждое хозяйство выделяло автомашины, которые возили грунт. Таким образом, сделали насыпь со стороны улицы Октябрьской.



Прораб И.М. Чихирев с коллегами

Но в 1977-м строительство поручили коллективу второго прорабского участка мостостроительного управления №13, возглавляемого сначала Александром Ивановичем Исаевым, а затем Игорем Михайловичем Чихиревым (на тот момент уже опытным специалистом, выпускником Московского автомобильно-дорожного института). К работам на разных этапах привлекались и сторонние организации, так как транспорта катастрофически не хватало, особенно в уборку, когда каждая машина была на счету. В частности, земляными работами занимались субподрядчики – Урюпинское ДРСУ, у которых своих транспортных мощностей тоже было мало.



Путепровод возведен, но работы продолжаются

Очень долго на стройку завозили грунт с карьера в хуторе Алексиковском, об этом хорошо помнят пожилые люди нашего района. Но за 4 года насыпь со стороны рабочего поселка так и не была отсыпана на полную высоту, пришлось делать дополнительный проект, по которому земляную насыпь заменили на железобетонную конструкцию.

А еще очевидцы вспоминают, как забивали сваи, гул стоял на всю округу! На 12 метров уходили они вглубь, ставили 4 опоры, сверху – ригель. Балки и сваи привозили из подмосковной Балашихи. 15-метровые балки, используемые на железобетонную конструкцию, транспортировали аж на трех платформах! А те, что укладывали через железную дорогу, были длиной 33 метра, но их собирали на месте (в каждой балке по семь блоков). Они были преднапряженными (пустотелыми). С Волгоградского сталепроволочно-канатного завода строители получали специальную арматуру – высокопрочную проволоку, которая собиралась в пучки, на концах крепилась и заливалась бетоном. Труд был кропотливый, тяжелый, каждодневный. Да еще и воду приходилось возить из артезианской скважины, наша соленая не подходила на строительные нужды. Одну такую балку делали целую зиму! И знаете сколько весила 33-метровая деталь после

сборки? 60 тонн! Поднять такую мог только шлюзовый кран – огромное грузоподъемное устройство.

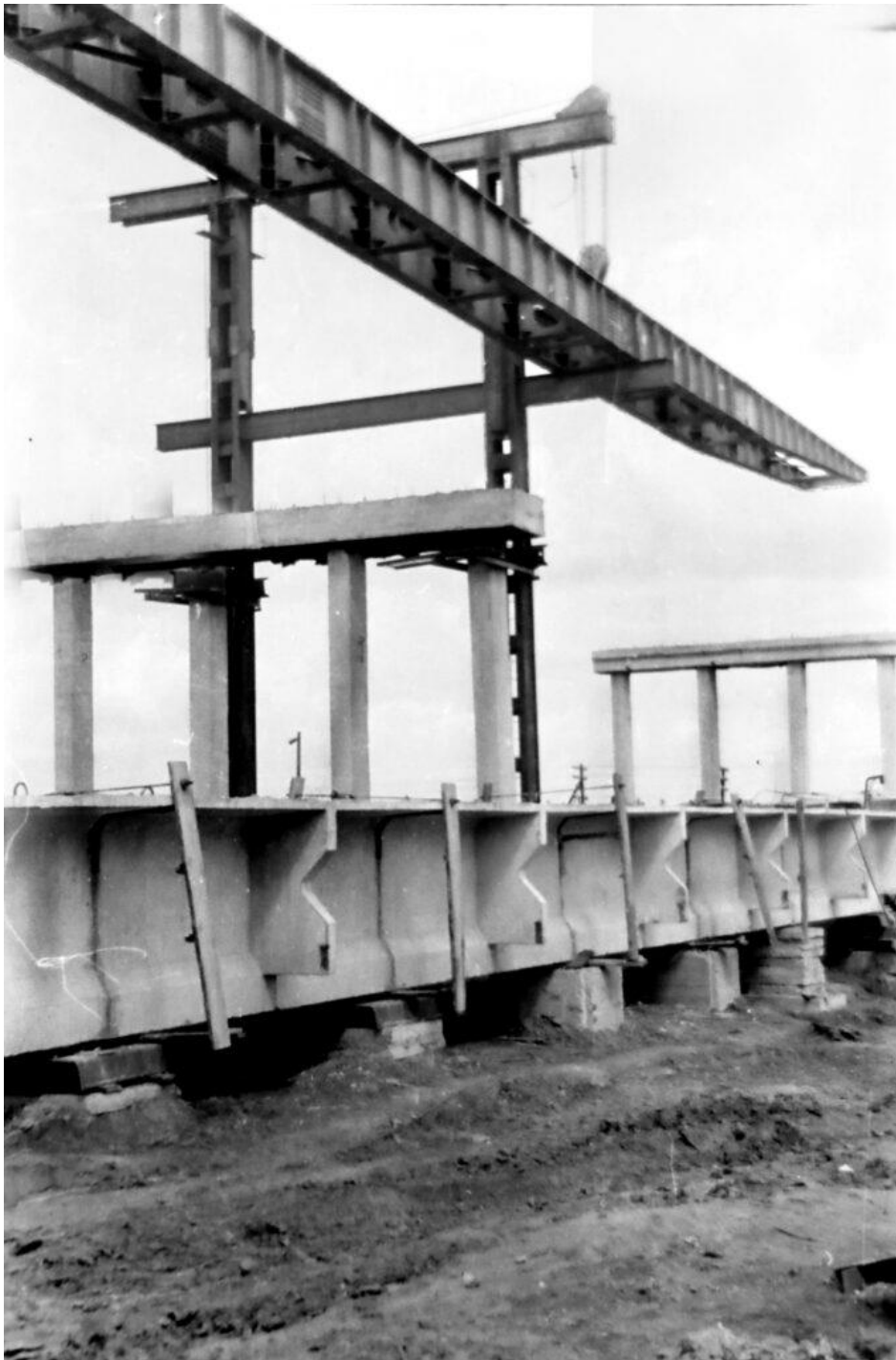


Ю.Г. Нефёдов с бригадой монтажников



Работали советские люди с огоньком

Сложно представить, что такой титанический труд лежал на плечах самых обыкновенных людей, наших земляков. В то время колоссальный объем работы и ответственности был на бригадире монтажников Юрии Герасимовиче Нефёдове. С почтением говорят старожилы об этом профессионале своего дела, который работал на стройке путепровода от начала и до конца. На счету этого опытного строителя был не один мост в нашей округе. Про крановщика Владимира Пополитова из Урюпинского района рассказала его супруга Наталья: «Мой муж работал в самом начале строительства, с 1977 по 1979 г.г. На тот момент начальником участка был Александр Иванович Исаев. Супруг был простой крановщик, он у меня немногословный, ничего не вытянешь из него, говорит: «работали, да и всё». Для меня же пост про путепровод в соцсетях, конечно, стал радостью. Вы делаете большое дело, это наша история, которую нельзя забывать. Бригада была со всех уголков Волгоградской области, а мы – жены с детьми – ездили за ними туда, где шло строительство мостов».



Поднять исполинские балки мог только шлюзовый кран

Возведение крупного объекта прошло через истории многих семей. Во многих семейных архивах до сих пор хранятся фотографии исторической стройки.

Игорь Михайлович в своих воспоминаниях отмечает, что строили наш путепровод долго, но за эти семь лет, что шла его стройка, работники МСУ успели параллельно возвести еще пять мостов! Работа не останавливалась ни

на сутки. Что-что, а трудиться советские люди умели, и делали это с огоньком. Приезжали на наш мост и бригады из Волгограда, Урюпинска, и студенты дорожных техникумов набирались опыта, а заодно помогали коллективу участка.

Игорь Михайлович говорит, что коллектив участка в то время без дела не сидел: «Все мосты в нашем крае построили мы. И у нас, и в Новоаннинском, и в Урюпинском районах. Два десятка мостов на моей жизни...».

Исторический момент

13 декабря 1984 года малоснежной зимой путепровод торжественно открывали. Приглашаем вас перенестись в то время с помощью старого выпуска районной газеты. Наши корреспонденты подробно освещали это событие.

Состоялся митинг. Председатель исполкома райсовета А.В. Малютин отметил самоотверженный труд коллектива прорабского участка мостостроительного управления №13, который сдавал на тот момент уже шестое большое сооружение в районе. «На его строительстве отличились многие монтажники и крановщики участка, водители автоотряда №4. Их имена с благодарностью называли выступающие на митинге. Начальник мостостроительного управления В.А. Долгов и первый секретарь райкома КПСС М.М. Харитонов под аплодисменты присутствующих на митинге вручили прорабу И.М. Чихиреву, бригадиру монтажников Ю.Г. Нефёдову, водителю В.И. Павлову, монтажникам В.П. Сидачеву, Ю.В. Скворцову и другим отличившимся на стройке почетные грамоты».

А после того, как красная лента была перерезана, лучшие шоферы района открыли движение по путепроводу, который впоследствии стал легендой нашего района, войдя в историю как новониколаевский мост. Хотя нам и стало известно в ходе подготовки материала, что название «мост» тут не

уместно. Через железную дорогу пролегает самый что ни на есть путепровод. Но да простят нас профессионалы, в народе прижилось более литературное: «мост».

«Сигналя, под дружные аплодисменты присутствующих, легковые, грузовые машины, автобусы пошли по новому мосту». Поехал транспорт из прошлого по грандиозному сооружению, построенному великими тружениками. Сооружению, которое и сейчас служит нам. Трудолюбивые профессионалы поставили себе при жизни памятник, чтобы люди не забывали имена тех, которые создают, строят, возводят для нас, потомков...

Татьяна Куроплина

Обновление путепровода — 2025 год



Путепровод в посёлке Новониколаевский – важный объект транспортной инфраструктуры, который является частью межмуниципальной автодороги 18К-7 «Новониколаевский – Урюпинск – Нехаевская – Краснополье – Манино (Воронежская область)». На его ремонт из областного бюджета выделено 544 млн рублей. Строители подрядной организации обновляют как само сооружение, так и участки подъездной дороги.

По ходу ремонта моста поэтапно демонтировали асфальт и укрепили железобетонное основание дороги, пролётные строения, а также опоры сооружения. Кроме того, восстановлению подлежат лотки водоотведения. Отдельно специалисты осуществляют вынос коммуникаций: линий связи и силовых кабелей. На финальном этапе будет уложен новый асфальт, а также нанесена разметка, установлены дорожные знаки и смонтировано уличное освещение. А мы продолжим информировать вас о ходе ремонтных работ.

