

Мосты, дороги, транспорт. *Новосибирск, октябрь 2014 г.*

С начала времен в мире происходит ежедневно невероятное количество событий. Какие-то из них становятся объектами всеобщего внимания, а что-то проходит незамеченным.

<http://www.calend.ru/events/dates/>

Главное событие Новосибирска в **сентябре**, выборы губернатора области, по разным причинам состоялось без моего участия. Да и называть его главным как-то странно. Тихое, спокойное мероприятие. Почти без рекламы. Все интриги начались и закончились в первых числах августа. Численность, пришедших на выборы, жителей области не дотянула и до 30% от общего числа проживающих. Менее 65% процентов пришедших отдали голоса за того, кто еще в начале лета был отмечен рукоположением Президента страны, кто с большим отрывом “победил” в опросах членов партии “Единая Россия” в Новосибирской области. По области ездили с представлениями бывший мэр, он же врио губернатора В.Городецкий, мэр Кольцово Н.Красников и депутат областного совета А.Александров. На меня произвела неизгладимое впечатление фраза, сказанная будущим губернатором: **“Нас выбрали трое человек: я, Александров и Красников”**. На выборы я не пошла...



Как написали в новостях на НГС о результатах голосования 14 сентября: “Жители Новосибирской области выбирали губернатора. Впервые за последние 10 лет явка оказалась рекордно низкой, а результат предсказуемым. Победу одержал Владимир Городецкий - бывший мэр Новосибирска, который в последние месяцы работал временно исполняющим обязанности губернатора. Вместо похода на избирательный участок многие горожане поехали на картошку или за город. Сотрудники избирательных участков объяснили это хорошей погодой, политологи - отсутствием альтернативы”. **Так что Владимир Филиппович стал полноценным губернатором от 1/5 части жителей области.**

Да и правильно. В один год одному району страны двух БУРНЫХ выборов не положено. А у нас в Новосибирске все страсти уже выкипели весной во время избрания мэра.

Главным событием для Новосибирска в октябре без всяких сомнений стало открытие Бугринского (третьего автомобильного) моста через Обь. Это событие чрезвычайной важности для города потому, что, во-первых, его ждали 35 лет, так как строительство следующего моста стали планировать сразу после открытия второго - Димитровского. Во-вторых, третий мост строили трудно и скандально: долго выбирали место и согласовывали проект, потом не хватало денег, городские власти судились с жителями домов, попавших под снос, дошло до того, что строители “Сибмост” решили взыскивать с мэрии огромную неустойку. В-третьих, открытие моста приурочили к приезду Президента и проведению заседания Госсовета по вопросам автодорожного строительства, да и с днем рождения Путина

открытие нашего моста тоже умудрились увязать. В-четвертых, после открытия появилось столько разных публикаций и пересудов, что **появление Бугринского моста вполне потянет на СОБЫТИЕ не только месяца, но и года и даже десятилетия!** Вот он “наш красавец”. Написала в кавычках не потому, что не считаю мост элегантным, а потому, что так его называет основная масса жителей города.



Открывали мост помпезно. С фейерверком. На фотографии видно, что лица у руководителей города, области и страны светятся. Все строители в униформе. Почему генералитет без строительных касок, не знаю.

Все дикторы теле- и радионовостей с придыханием, не сдерживая эмоции, сообщали о знаменательном событии Новосибирска. По мосту проехали колонны грузовиков и велосипедистов. Под мостом проплыли моржи (нет, не ластоногие представители *Odobenus rosmarus*, а любители плавания в холодной воде). В интернете появилось стихотворение, к сожалению, я не смогла установить авторства этих строк:

*Сегодня каждый пьян и сыт:
Крым - наш! Бугринский мост - открыт!*

11 октября мы с подругой ринулись на экскурсию. Побудительным мотивом посмотреть на мост как можно быстрее было одно – пока мост не закрыли. Дело в том, что в Новосибирске то и дело, открывая что-то с помпой и треском, в скором времени это что-то закрывают на неопределенный срок, чтобы потом снова открыть. Так было со станцией метро “Золотая Нива” и переходным мостом над железнодорожными путями на Главном вокзале.

О том, что еще до открытия моста по нему было решено пустить несколько маршрутов общественного транспорта, я знала. Приятная новость – власти побеспокоились о населении заранее. Но! Для этого ОТМЕНИЛИ **маршрутное такси №15 от железнодорожного вокзала в Академгородк**. Эту маршрутку отправили на площадь Маркса. Я негодовала, грустила. Теперь надеюсь, что транспортные начальники услышат голоса тех граждан, кто ездит в городок часто. Если честно, я рада за едущих с левого берега в Первомайку, Академгородок, Кольцово, к Пединституту. Им предоставили возможность делать это БЕЗ пересадок. Но зачем ОТНИМАТЬ это удобство у других людей? Почему нужно отменять еще маршрут от Железнодорожного вокзала в Ленинский район, предоставив пассажирам возможность бодрых пересадок с одного вида общественного транспорта на другой во время движения из пункта А в пункт Б? Увы, мне этого не понять.

Оценив возможность осмотра моста из окон автобуса, мы поехали на площадь Маркса, где и отыскивали нужный нам **НОВЫЙ** маршрут в Первомайский район. Выезжали с площади и ехали по улице Ватутина мы очень долго. Получилось, что расстояние в 5,75 км мы проехали за 1 час (2ГИС оценивает преодоление этого пути на автомобиле за 12 минут). Потому, на остановке “Мост” мы вышли, решив прогуляться и осматривать сооружение воочию.

По мосту мы шли вальяжно. Ветер, хоть и сильный, дул в спину. Пешие граждане изредка встречались. Девушки, которые вышли из автобуса вместе с нами, видимо, запечатлев себя на фоне красной арки моста, вернулись обратно. Встретилась парочка велосипедистов, которые ехали по тротуару. Да, тротуар довольно узкий. Видимо мост не был рассчитан для праздного гуляющих пешеходов.

То, что работы принял сам Президент государства, не означает, что **ВСЕ** работы на мосту завершены. Какие-то рабочие разогревали на костре вещество, которое я с детства считала варом, и заливали им щели и дыры. На длинное расстояние протянулся электрический кабель явно временного назначения, а люди в рыжей униформе выполняли малые сварочные работы. Я пристально всматривалась в водостоки. И не поняла, будет ли в них утекать дождевая и талая вода. Подруга уверяла, что будет. Но сомнение в ее голосе все-таки тоже слышалось.

Под мостом все еще торчат какие-то конструкции. Временные они или постоянные, не ясно. Но в нашем городе временное часто бывает постояннее постоянного.

А потом мы увидели, как шатаются под воздействием ветра осветительные столбы! И одновременно сказали вслух, что правильно сделали, решив познакомиться с мостом сразу после Президента. Было страшно!

Машин по мосту проезжало мало. Но когда мы приблизились к правому берегу Оби, то увидели **ПРОБКУ!** Машины стояли на нечетной стороне улицы Большевикской, хвост терялся в

направлении городка. Машины плотно прижимались нос к хвосту на съезде с моста. Мы поняли, что либо нам надо возвращаться обратно на левый берег (но ветер дул бы тогда в физиономию, а пробка на Ватутина была не короче), либо идти пешком до Коммунального моста (но пошел дождь), либо... Нам повезло. Электричку на станции Камышенской, что расположена рядом с Бугринским мостом, до Новосибирска-Главного пришлось ждать 25 минут.

Экскурсия наша закончилась успешно. Тем более, оказалось, что та пробка на Большевистской протянулась в городок на **12 км!** И уже в понедельник посыпались охи и вздохи, критика и вопли души автомобилистов и пассажиров общественного транспорта. Обеспокоились решением проблемы городские власти и большие дорожные начальники. Работники ГИБДД стали придумывать, как настроить светофоры, как организовать повороты-развороты. Странно, но неужели все это нельзя было смоделировать раньше? Мэр решил, что виной всему фуры. А губернатор (бывший мэр, при котором мост затевали и строили) вдруг озаботился, почему образовались, а точнее, усугубились пробки на Большевистской и Ватутина? А правда, почему....

Однако, мост наш уже попал в википедию [http://wiki.darlingcity.ru/wiki/Бугринский мост](http://wiki.darlingcity.ru/wiki/Бугринский_мост), <http://nsk.dk.ru/wiki/tretiy-most>. После ежедневных многочисленных публикаций во всех изданиях новостная служба НГС подвела итог: <http://news.ngs.ru/more/1961811/>. Главный вывод – **17 млн рублей освоили**. Но, как всегда, выполнили только ПЕРВУЮ очередь. Хватит ли сил и средств на окончание работ? Покажет время... Но Президенту ведь понравилось! А еще я наткнулась в интернете на жуткий ролик (у кого нервы слабые, смотреть не рекомендую) <http://1nsk.ru/blog/49359.html>.

Случились в Новосибирске в октябре и другие транспортные преобразования.

10 октября открылся реконструированный перекресток улицы Русской и Бердского шоссе. Что-то расширили, что-то спрямили. Получилась Т-образная конфигурация, приблизительно за **12 млн рублей**, со светофором и *огромным количеством нареканий автомобилистов*. Последних было так много, что светофор отключили.

А чуть раньше, 7 октября, в рамках расширения Мочищенского шоссе на его пересечении с улицей Кедровой тоже установили светофор. Водители, которые преодолевают этот участок, уверяют, что раньше они стояли в пробках по вечерам, а теперь стоят и каждое утро и *считают установку нового светофора вредительством*. Пришлось дорожным чиновникам заняться регулировкой и этого светофора.

Вот, что получилось в итоге этих двух судьбоносных преобразований <http://news.ngs.ru/more/1960301/>

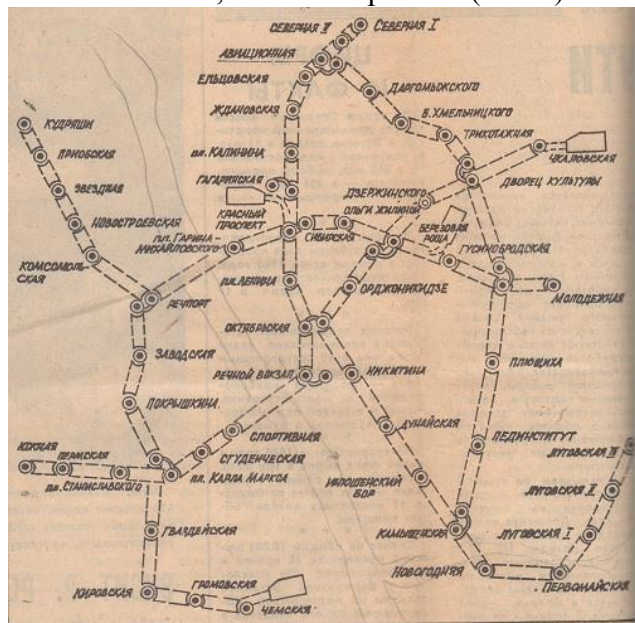
У меня, как обывателя, возникает вопрос: сколько надо еще потратить денег на мосты, эстакады, развязки, чтобы понять, что они не улучшат обстановку, если будут замкнуты на все те же узкие улицы Новосибирска, которые уже сейчас запружены машинами до отказа? Перераспределение потоков с одного километра такой улицы на другой километр мера временная. Сколько надо построить еще “небоскребов” вплотную к пешеходным тротуарам, чтобы понять, что улицу после этого не расширить, разве что совсем убрать тротуар. Сколько надо еще выполнить расчетов и проектов, чтобы заранее осознать, что препятствием в благом начинании может стать узкий железнодорожный тоннель или переезд, кем-то проложенный кабель, откуда-то возникший собственник земель, считавшихся муниципальными.

Сколько было ПЛАНОВ и ОБЕЩАНИЙ, которые при ближайшем рассмотрении оказывались фикцией.

За последние 10 лет, на мой взгляд, пользу принесла только автомобильная развязка у реки Ини, которая заменила поворот на Первомайку. Но и там уже несколько лет стоит памятником “незавершенным работам” свая для надземного пешеходного перехода, а пешеходы, как зайцы скачут перед машинами.

Прочитала “цитату дня” от мэра города (после того, как областные власти решили у города изъять 4,5 млрд рублей для исполнения областных бюджетных обязательств): **“Строительство метро - под угрозой остановки. Под угрозой программы развития общественного транспорта, прежде всего - трамвая. У нас не будет денег на завершение программы обновления лифтов. Модернизация дорог тоже становится под вопросом”**. И стало мне грустно.

Я тут перебирала архивы отца. Нашла номер газеты “Советская Сибирь” от 7 апреля 1987 года. В нем планы развития метро. И проектная схема, которую собирались воплотить к 2012 году. Вот и сличайте, что планировали (слева) и что имеем в 2014 году (справа).



Завершая свои бодро-пессимистические записки про дороги и мосты родного города, решила чуть углубиться в историю мостостроения Новосибирска.



Судьбоносным для города стал железнодорожный мост через Обь, который строили в 1883-1887 годах при прокладке Транссибирской магистрали. Проект строительства моста, предложенный Гариным-Михайловским, в выбранном месте возле села Кривошеково признали удачным. А победы Колыванские купцы или Томские? Скорее всего мой родной город не появился бы на карте страны. И тогда все пошло бы иначе, вплоть до того, что не было бы и НФ ИТМ и ВТ, а значит и сайта, **писать на который записки стало моей фобией**. Однако, мост построили.

Сначала он был однопутным. Потом его расширили. В 1990-е годы начали менять пролеты. И в 2003 году запустили обновленный мост, но почему-то вновь однопутным. Один старый пролет оставили в качестве музейного экспоната на набережной в парке “Городское начало”.

Вторым мостом в Новосибирске стал мост, построенный методом комсомольской стройки. 17 октября 1931 года по новому мосту через Обь прошел первый железнодорожный состав, а 7 января 1932 года по мосту открылось движение. В то время этот мост стал самым большим двухпутным мостом в СССР.



Мост, построенный недалеко от впадения в Обь реки Ини, назвали *Комсомольским*.



До ввода в строй *Коммунального (Октябрьского)* моста (слева), в летнее время два обских берега связывал понтонный мост, а зимой действовала ледовая переправа. Первые проекты постоянного моста появились в начале 1930-х годов. Место для будущего моста выбрали в створе улицы Восход (тогда она называлась Сузунской). Окончательный проект моста выполнили в 1938 году. Однако, строительство пришлось отложить - началась война. После ее окончания в проект внесли изменения, заключавшиеся в том, что конструкцию проезжей части (из железобетонных плит) и металлические двутавровые балки соединили в одно целое. 17 октября 1951 года было принято Постановление Совета Министров СССР о строительстве коммунального моста в Новосибирске. По ходу строительных работ было принято решение о дальнейшей корректировке проекта моста. Так в целях экономии, левобережная дамба стала в своей средней части ниже, чем по краям. Проект предусматривал украшение моста торшерами на третьих и шестых опорах

высотой в 27 метров со светящимися на них звездами. Отменили торшеры. Входные части с правого берега должны были венчать 45-метровые пилоны-obelisks, а на левом берегу - уставить колоннады. Упразднили. Несмотря на это, Коммунальный мост органично вписался в городскую среду и стал одним из наиболее узнаваемых символов города, таким как оперный театр.

20 октября 1955 года мост был принят в эксплуатацию. Затраты на строительство составили **128 млн рублей**. Протяженность надводной части нового моста составила 840 м. Общая же длина вместе с насыпью на левом берегу и правобережным путепроводом - 2,3 км. В центре моста были расположены два трамвайных пути, разделявших две двухпутных полосы для движения автомобилей, а по краям - два пешеходных тротуара. Сейчас трамваи по мосту не ходят, да и имеющихся полос для автотранспорта не хватает. Загружен.

Проект *Димитровского моста через Обь* (на правой картинке), соединяющего проспект Димитрова на правом берегу и проезд Энергетиков на левом берегу, выполнен в новосибирском институте “Сибгипротранс”. Подходы к мостовому переходу разработаны в институте “Новосибгражданпроект”. Строительство моста началось в 1971 году. Велось силами Мостостроительного треста № 2 “Мостострой-2” (ныне ОАО “Сибмост”). 4 ноября 1978 года мост был открыт для движения. Стоимость мостового перехода составила **20 млн рублей** (вместе с подходами и развязками - 53 млн рублей). Длина проезжей части моста - 701 м, ширина — 30 м. Движение по мосту осуществляется в шесть рядов. Общая длина всего комплекта, включающего в себя подьезды, развязки - 5 км. Длина надводной части - 631 м. Максимальная разрешенная скорость движения по мосту - 70 км/ч (по-моему, это уже нововведение 2014 года, раньше скорость была меньше).

Новосибирский метромост в 7 пролетов связал левобережную станцию “Студенческую” с правобережным “Речным вокзалом”.



Первоначально еще в 1975 году планировали прорыть тоннель под Обью. Место для моста тоже сначала выбирали другое – нельзя было строить метромост так близко к автомобильному. В конце концов, построили **САМЫЙ ДЛИННЫЙ МЕТРОМОСТ МИРЕ** – длина речной части 896 метров, а общая длина 2145 метров.

Под мостом находятся огромные металлические ролики, на которых все сооружение балансирует над Обью вправо и влево. Это происходит из-за его повышенной чувствительности к высоким и низким температурам. От холода мост становится на 50 см короче, а в жару, соответственно, наоборот. Сталь коробит даже из-за того, что днем солнечная сторона моста нагревается больше, чем находящаяся в тени.

И еще одна забавная деталь. Во всех описаниях метромоста сказано: “Движение поездов открыто вместе со станциями первого пускового участка **7 января 1986 года (или 25 декабря 1985 года)**”. Почему именно для МЕТРОМОСТА приводят дату открытия в двух летоисчислениях? Метро в Новосибирске открыли в январе. Ох, оторвались тогда школьники за три дня каникул!

И чтобы точно поставить жирную точку в транспортном вопросе, решила дать **антирекламу** фирме такси “Атлас”. Я пользовалась услугами этой фирмы года три. Номер для заказа удачный 2-383-383 (как телефонный код Новосибирска). Вежливо, оперативно, вполне удобно. Но в этом году поездки стали напрягать. Раза два весной мы ездили к племяннику в поселок Восход, который находится в 50-ти метрах от границы Новосибирска. Ездили туда и раньше, все было нормально. А тут водители попадались такие, что приходилось не только обозначать направление, но и **рассказывать про повороты** – почему-то стали попадаться автомобили без навигаторов. В июле для поездки в городок на встречу с однокурсниками я тоже заказала такси в “Атласе”. Нужно было еще подобрать по пути подругу, так мы **чудом нашли в центре города нужный дом**. А на обратном пути я всю дорогу из Бердска до дома РАЗВЛЕКАЛА водителя разными историями. Мы имели шанс попасть в аварию, так как водитель **ЗАСЫПАЛ прямо за рулем**. Последней каплей стала поездка в Концертный зал имени Каца. Отец лежал в Горбольнице. Уже вставал после операции, даже чуть ходил. Потому я решила сходить на концерт, посвященный 90-летию Арнольда Михайловича, и заказала такси до филармонии – **Красный проспект, 18/1** – приняла заказ милая девушка. Я даже время указала с запасом (накануне я доехала на попутной машине от Горбольницы до Оперного минут за 12, свернув от Сухого Лога на Ипподромскую магистраль). Машина из “Атласа” пришла на 15 минут позже – пробки по случаю дождя. Мою рекомендацию ехать вчерашним маршрутом водитель проигнорировал и повернул в противоположную сторону. Тут я стала вопить, а водитель уверять меня, что мне надо на **Красный проспект в дом 181**. Мои возражения возымели успех. Водитель остановился и стал звонить в фирму. Затем, не меняя курса, объявил, что моя поездка стала на 50 рублей дороже. Мы таки-вывернули на Красный проспект! И встали! Все мои претензии уже не имели никакого эффекта. Водитель НЕ СПЕШИЛ. При этом говорил, что предложенным мною путем мы бы все равно не проехали, так как там ДВОРЫ огорожены заборами (почему мы должны были ехать дворами?). Когда концерт уже начался без меня, я попросила довезти меня хотя бы до Вокзала. И дорога оказалась свободной. Однако и тут мы умудрились завязнуть. Потом водитель опять звонил, чтобы узнать, должен ли он, не выполнив задания, взимать с меня плату. Деньги потребовал. И высадил меня в лужу! ВСЕ! Больше я с этой фирмой дело не имею. И конечно, ни извинений, ни СМС-благодарностей, что я воспользовалась услугами, я так и не получила. Да и БОНУСЫ мои канули куда-то...

Другой фирме рекламу делать не буду – осваиваюсь.

Теперь хочется вернуться к тому, о чем я писала в этом году.

Про рекламу. Не буду надувать щеки, делая вид, что на тех больших городских людей, кто дает добро на размещение рекламы в Новосибирске, повлияли мои заметки о рекламе. Большие чиновники моих заметок в глаза не видели, но рекламы стало чуть-чуть меньше. По крайней мере, на пл. Гарина-Михайловского снесли два огромных щита. Причем даже выкорчевали опорные столбы и **закидали асфальтом** дыры - иначе я этот способ ремонта назвать не могу. Заменяли какую-то полезной рекламой и многочисленные просроченные щиты с информацией о детском магазине возле ЦУМа.

Парк чудес Галилео (здание, в котором он находился, сгорело в мае) возродился, как птица Феникс. Теперь он находится на ул. Добролюбова. Говорят, что обновилась экспозиция, но я еще не ходила в новый парк. На сайте парка Галилео написано, что в день рождения посетителя пустят бесплатно, а для детей от 4 до 16 лет, пенсионеров и курсантов военных училищ стоимость входного билета ниже, чем у прочих посетителей.

Про скульптуры и памятники. Недавно прошла по Первомайскому скверу. Не нашла колючую рыбу. А вот памятник Ф.Э.Дзержинскому у входа в (рука не поднимается написать) **парк** имени ого деятеля стоит. Проверила. Стоит Железный (или гипсовый) Феликс на постаменте.



31 августа в сквере перед оперным театром (на углу возле Мэрии города) в Новосибирске **открылся памятник первому кинотеатру** Федора Махотина, который располагался на этом месте более 100 лет назад.

“На этом месте в 1908 году Федором Махотиным был открыт первый в Новониколаевске постоянно действующий кинотеатр “Театр-синематограф Махотина”, - сказано на табличке памятника.

А ранее, в 1896 году, Махотин провел первый за Уралом киносеанс.

Высота памятника — около двух метров, он выполнен в виде катушек с киноплёнками, на которых стоит видеокамера. Архитектор проекта - Юрий Бурика, скульптор - Джемал Калашян.

19 сентября в Кольцово по случаю 35-летия рабочего поселка и 40-летия “Вектора” открыли **памятник основателю центра “Вектор” Льву Сандахчиеву**. Я в “отчете о прогулке по наукограду” писала, что видела камень, на котором упоминалась планируемая установка памятника выдающемуся генетику.



На месте камня памятник и установили.

Открытие происходило как-то так. Фотографию мэра Николая Красникова и автора бюста Александра Бортника, стягивающих покрывало, поместили многочисленные местные и государственные новостные издания. Написано, что это снимок пресс-службы наукограда. Я нашла эту карточку по следующим ссылкам:

<http://sib.fm/news/2014/09/22/pamjatnik-v-chest-akademika-lva-sandakhchieva-pojavilsja>

<http://academ.info/news/29586>

<http://news.ngs.ru/more/1932891/>

<http://sibkray.ru/news/1/867812/>

А вот издание “Наш дом Новосибирск”, предвещая событие, поместило “виртуальную” фотографию бюста и прохожих, рассматривающих скульптурное произведение <http://ndn.info/novosti/2367-v-koltsovo-poyavitsya-pamyatnik-lvu-sandakhchievu>.

Почему виртуальную? Антураж какой-то летний. Возможно, памятник поставили загодя, и каждый прогуливающийся мог его рассматривать и до открытия, прежде, чем его покрыли

специальной тканью. Я бы, скорее всего, не обратила на это внимания, если бы в следующей статье не обнаружила еще более странное изображение.

Судите сами...



“Библиотека Сибирского краеведения”, анонсируя церемонию открытия памятника основателю “Вектора” (<http://bsk.nios.ru/content/ceremoniya-otkrytiya-pamyatnika-osnovatelyu-vektora-akademiku-lvu-sandakhchievu>) поместила вот такую фотографию.



Как говорится, “найдите 10 различий”.

А я в очередной раз убедилась, что для полной уверенности в случившемся событии, нужно быть его участником.

Потому я не могу с уверенностью сказать, “**обняли ли участники праздника Кольцово**”. По планам организаторов торжеств свыше 2000 человек должны были взяться за руки и таким образом охватить те дома, с которых когда-то и начинался наукоград Кольцово.

Еще в июле в скверике возле дома-музея Кирова сотрудники Краеведческого музея стали собирать для восстановления “скульптуры пионеров”. Даже решили открыть Парк советского периода. Завалялись эти изваяния на заводских складах, притаились на территориях бывших пионерских лагерей, спрятались в архивах музеев. Собирают Скульптуры пионеров которые сделаны, как правило, из белого бетона с мраморным наполнителем в 1930-х годах. Восстанавливать их должны были семейная пара скульпторов реставраторов из Санкт-Петербурга и новосибирский скульптор Алексей Агриколянский (автор памятников лидеру группы “Иван Кайф” Михаилу Зуеву, лабораторной мыши и др.)

Если честно, скульптурные ребята мне чем-то нравятся. И как выяснилось, не мне одной.



Нашла высказывание *Алексея Агриколянского*: “Это добротное, практически безупречное ремесло, настоящие арт-объекты. Качество материала высокое, это белый бетон с мраморным наполнением, всё крепкое. С ними тяжело работать. Их красили в течение лет семидесяти каждый год, поэтому я могу показать сантиметровые „культурные слои“. Когда мы освобождаем их лица от краски, то они приобретают практически античные черты”. А директор Краеведческого музея *Андрей Шаповалов* добавил: “Это очень качественные работы, вы посмотрите на коленки, а у девочек - на каблучки. Вы девушку в платье поставьте и посмотрите, как коленки подходят, как правильно они сделаны”.

Сейчас в сквере стоят штук пять скульптур и два бюста. Еще хорош футболист, но он в мой кадр не попал.

Осень в Новосибирске как-то неумолимо завершается.

Грустно, но факт.

Может быть, зима все-таки не станет сильно торопиться.