

История Шлюзового поселка

Здравствуйтесь, дорогие друзья!

Сейчас Шлюзовой в административном делении – это микрорайон, входящий в состав Комсомольского района. Но вряд ли его жители осознают себя комсомольчанами. Они всегда считали себя жителями отдельного района.

Почему-то в 2000-х КВНщики Тольятти целенаправленно запускали мем о том, что «Шлюзик» – это район «гопников». Запустили удачно, так, что команды КВН других городов тоже стали шутить на эту тему. «Здравствуйтесь! Вы позвонили в такси «Шлюзик». К сожалению, всех наших диспетчеров посадили в тюрьму. Ожидайте, когда-нибудь вам ответит первый освободившийся оператор». Кстати, откуда «растут ноги» у этой шутки, я, пожалуй, могу объяснить, но чуть позже. А те, кто так шутили, вряд ли когда-либо здесь бывали. Спросите у жителя Автозаводского района про Шлюзовую, они (являясь продуктом «квартильной» застройки, при которой все есть в квартале и за его пределы можно не выходить) наверняка спросят: «А где это?» А шлюзовчане мобильны, и в новом городе бывали и не раз. Хотя Новый город для них – совсем не предел мечтаний. Ведь именно шлюзовчане реализовали мечту советского человека о «загранке» - жители Шлюзового, капитаны теплоходов «река-море», бывали в зарубежье, видели мир, привозили настоящие заграничные вещи. Капитаны и их супруги много лет были элитой поселка.

Но для начала давайте заглянем в то время, когда Шлюзового здесь еще не было.

Там, где сейчас располагаются нижние шлюзы (№№ 23 и 24), когда-то было озеро Затон. К нему выходил верхний конец деревни Зеленовка. Озеро здесь было сравнительно узкое, шириной 100 - 150 м., ниже расширялось до 300 м. С юга к озеру подходила широкая полоса низкой поймы, с севера берег был высокий, поднимался прямоком к Зеленовке. Так эту местность описывает документ, хранящийся в тольяттинском архиве, который называется «Инженерно-геологические условия нижнего варианта шлюза». Через озеро проходила старица (старое, пересохшее русло) волжской протоки (Н. Волгин в «Хрониках судоремзавода» называет ее «Кунеевской воложкой»), за ней протекала Телячья воложка.

Так было, пока 21 августа 1950 года не было Советом Министров СССР не был утвержден проект строительства Куйбышевской ГЭС. Это навсегда изменит судьбу города Ставрополя, располагавшегося неподалеку. И даст рождение новым поселкам – Комсомольскому, Портовому, Шлюзовому.

Первыми на строительство приехали заключенные. 6 октября 1949 года было принято постановление Совета Министров СССР и приказ МВД СССР о создании Кунеевского исправительно-трудового лагеря (название получил по имени расположенной на месте строительства деревни Кунеевка). После создания в 1950 г. для строительства Куйбышевской ГЭС организации «Куйбышевгидрострой», лагерь был передан в подчинение ей (а сам Куйбышевгидрострой находился в ведении Министерства внутренних дел СССР). Вся система лагерей, сложившаяся еще в 20-х годах прошлого века, была основана на идее трудового перевоспитания - преступники должны были перевоспитываться, работая на страну. А по факту – использовалась дешёвая рабочая сила на сложных объектах. «Заключенные Кунеевлага привлекались к строительству гидроэлектростанции, железных и шоссейных дорог, к обслуживанию вспомогательных производств (бетонных заводов, ремонтно-механических мастерских, гаражей, складов), к

жилищному и коммунально-бытовому строительству».¹ Существовал Кунеевский ИТЛ 8,5 лет (с 06.10.1949 года по 12.03.1958 года). Численность заключённых в разное время деятельности лагеря сильно колебалась. Минимальная численность была зафиксирована 1 декабря 1949 года - 1253 осуждённых, более 22 тыс. в 1952, максимальная 1 января 1954 года - 46507 осуждённых. Резкое увеличение их количества произошло в период с 1 января 1950 года (1328) до 1 января 1951 года (15864), и до 1954 года шёл непрерывный рост. Тенденция к снижению численности осуждённых наметилась только после завершения строительства основных объектов гидроузла в 1954-1955 годах, и в декабре 1957 года в лагере осталось «всего» 11688 человек. В 1953 году во всём ИТЛ насчитывалось 15 лагерных отделений, а в их составе 24 лагерных пункта.

В августе – декабре 1950 года на Кунеевской строительной площадке было создано лагерное отделение № 2, заключённые из которого расчищали площадки под шлюзы и начали строительство посёлка, позднее получившего название Шлюзовой (первоначально он в документах именовался «левобережный посёлок»). Здесь же позднее появилось еще несколько лагерей, обслуживающих строительство шлюзов, каналов и посёлка: л/о №№ 3, 4, 11, 15 и 16. Смею предположить, что один из них функционирует до сих пор (известная всем «зона» №14).

Может, отсюда растут ноги у шуток вроде «первого освободившегося оператора»?

Кстати, 30 ноября 1951 года официально открылось движение по левобережной железнодорожной линии «Куйбышев - Жигулёвское море», построенной заключёнными. Заключённые вместе с вольнонаемными принимали участие в строительстве заводов, в том числе и судоремонтного. А здание первого вокзала станции «Жигморе», построенное не ранее 1952 года (по справке БТИ - в 1954 году), стоит до сих пор (фото на). С 2000 до 2011 года это здание было внесено в список памятников истории и культуры муниципального значения, потом в связи с изменением законодательства утратило этот статус.

В фондах музея хранится записка, которая была найдена в 2009 году при реконструкции линейного отдела полиции на станции «Жигулевское море» (в здании по адресу Железнодорожная, 24а) в свертке рубероида в чердачном помещении. В ней говорится о том, что «Это здание строили заключённые 1-й бригады в 1954 году... с января по июнь. Подшивку потолка делали Николай Кобзев и Михаил Ким. Настилку... производили Николай Кобзев и Давид Капилевич. Работа была принята мастером Будиловым... на отлично. 28 июня 1954 г.»

Первым начальником и Куйбышевгидростроя, и Кунеевского ИТЛ был назначен генерал-майор инженерно-технической службы Иван Васильевич Комзин. Вот он – перед вами. Иван Васильевич был незаурядным, сложным человеком. Благодаря Комзину в нашем городе появился, например, филиал Куйбышевского индустриального института. Он был сыном своего времени – многие гидростроевцы считают его героем, а кто-то ругает за недостаточное внимание к нуждам людей.

В 1950-1951 годах в целях своевременной подготовки и освобождения строительных площадок гидроузла переселили 1163 двора, в том числе по Ставропольскому району такие сельские населённые пункты, как Кунеевка, Зеленовка и Фёдоровка (267 дворов).

Строительство Куйбышевской ГЭС, (на момент строительства она была самой крупной в мире, сейчас - вторая по мощности ГЭС Европы), проходило в рекордные сроки. С начала

¹ Тимохова Е.А. <https://cyberleninka.ru/article/n/kuneevskiy-ispravitelno-trudovoy-lager-v-sisteme-gulaga>

1951 года были развернуты работы по строительству правобережных и левобережных перемычек и выемке котлованов под здание ГЭС и нижние шлюзы. Летом 1953 года были начаты работы по бетонированию основных сооружений. 30 октября 1955 года за 19 часов и 35 минут было произведено перекрытие Волги. 16 ноября 1955 года началось наполнение Куйбышевского водохранилища. В это же время намывалась земляная плотина. 29 декабря 1955 года первый агрегат КуГЭС был включен в сеть в 18 часов 18 минут. А 31 декабря 1955 года ГЭС выработала первый миллион квт/ч. электроэнергии.

В 1957 году все сооружения гидроузла были возведены, и уровень водохранилища достиг проектной отметки. Куйбышевская ГЭС стала шестой ступенью Волжского каскада. Вверх от ГЭС разлилось водохранилище протяженностью более 600 км. Наибольшую ширину – 40 км – водохранилище имеет в районе слияния Волги и Камы. Максимальная глубина в приплотинной части – 40 м. Емкость водохранилища – 58 млрд. кубометров.

Поскольку плотина ГЭС перегородила русло Волги, изменился и режим судоходства. Для пропуска судов и плотов была запроектирована и построена система, состоящая из верхних (№21 и 22) и нижних шлюзов (№ 23 и 24). Между шлюзами располагается межшлюзовая бьеф (межшлюзовой канал).

Первыми были построены нижние судоходные шлюзы №23-24. Они начали строиться в феврале 1951 года, были сданы в во временную эксплуатацию 30 июля 1955 г.

Кунеевский участок КГС приступил к строительству нижних шлюзов на левом берегу реки Волги и созданию временного судоходного канала. Через канал был перекинут автомобильный мост на бетонных опорах, по которому на стройку шли машины с грузом. Опоры моста мы и сейчас можем увидеть на правом берегу канала, они остались стоять после демонтажа моста. Для обеспечения безопасности и удобства подхода судов к камере и выхода из нее судоходные сооружения, а также трасса судового хода были удалены в сторону от водосбросных отверстий плотины и ГЭС. Берега канала были забетонированы.

«31 июля 1955 года, запуская судно под названием «Казань» в камеру шлюза №23, начальник вахты Иван Павлович Фадеев испытывал особую гордость и ответственность за оказанную ему честь повернуть ключ управления, чтобы совершить первое шлюзование. А совсем еще юная судопропускник Крутова Людмила Ивановна, стоя на камере шлюза, с волнением наблюдала, как мимо нее выходит из камеры шлюза в межшлюзовой канал теплоход, наполненный радостными пассажирами»².

«Нижний подходной канал шел по углубленному и расширенному Федоровскому затону. Далее от шлюза №24 располагался временный судоходный канал, который шел по углубленному озеру Затон и старице бывшей Кунеевской воложки, проходил мимо строящейся водосливной плотины и уже одевающимися в бетон верхними шлюзами, круто поворачивал влево, сливался с Телячьей воложкой и выходил на Волгу.

Шлюзовчане теперь наблюдали как совсем недалеко от завода по рукотворному, довольно неровному каналу шли друг за другом волжские красавцы корабли, караваны барж и плоты»³.

Строительство верхних судоходных шлюзов началось в пойме воложки 16 ноября 1952 г. Во временную эксплуатацию они введены 5 мая 1956 года.

С официальным визитом строительство шлюзов посещал первый заместитель председателя Совета Министров СССР В.М. Молотов.

В условиях временной эксплуатации гидроузел проработал до 1958 года.

² Чульфа Г.Г. История создания и развития Самарских гидросооружений. - Тольятти, 2020 г.

³ Николай Волгин. Хроника Тольяттинского судоремзавода. – Тольятти: ООО «МНХ», 2002 г.

10 августа 1958 года осмотр сооружений гидроузла начался с нижних, а затем и верхних шлюзов. Н.С. Хрущев поздравил коллектив со славной трудовой победой. Пояснения при осмотре шлюзов давал начальник сооружений Владимир Кондратьевич Конюшко (в 1955 - 1961 гг. начальник управления судоходных сооружений Куйбышевского гидроузла), который участвовал в строительстве как заказчик от Министерства речного флота. Под гимн Советского Союза Хрущев разрезает ленточку. Кругом цветы и яблони»⁴.

Конюшко Владимир Кондратьевич - начальник управления эксплуатации судоходных сооружений Куйбышевского гидроузла 1955 - 1961 гг., первый начальник гидросооружений. Образование высшее, окончил Ленинградский институт инженеров водного транспорта в 1944 году. С 1.04.1955 г. был начальником управления временной эксплуатации шлюзов. Под его началом завершалось строительство и ввод шлюзов в эксплуатацию.

В 1959 году Совет Министров СССР Постановлением от 18 июля за № 1225 утвердил акт приёмки гидроузла в промышленную эксплуатацию и передал в постоянную эксплуатацию Министерству речного флота РСФСР судоходные шлюзы с сооружениями в подходах, дамбы №№ 14, 42, 44, 45, 46, 46а, 47, 48, 52, каналы №№ 32, 33, 34 и Фёдоровский затон.

Сейчас судоходные гидротехнические сооружения в г. Тольятти являются связующим звеном при перевозке грузов по водной артерии между Европой и Азией.

Начало Шлюзового.

«Что это, питерский пейзаж? Васильевский остров с Невы? Нет, это вид с Волги на набережную микрорайона Шлюзовой... Он возник как посёлок для речников – работников шлюзов и порта – и начинался с временной застройки: с казарм для лагерной охраны на месте нынешнего ВСО-5 (военно-стрелковый отряд) и нескольких бараков и общежитий. Первыми строителями будущего Шлюзового – как и других новопоселений, с которых начинался нынешний Тольятти – были заключённые Кунеевского ИТЛ, отбывавшие сроки в лаготделении № 2»⁵ - так говорит в своей статье журналист и краевед Сергей Мельник.

Проект застройки пос. Шлюзового разрабатывался институтом «Ленгипрогор» в несколько этапов. 5.06.1951 года была выбрана площадка для посёлка.

«До начала строительства поселка в 1951 г. территория его имела сложный рельеф дюнного характера с большим количеством бессточных котловин. Согласно разработанному в 1951 г. Гипрогором по заданию Гидропроекта проекту вертикальной планировки, вся территория поселка должна была быть выровнена с перемещением до 370 000 куб. м. срезанного грунта на земляную перемычку нижнего шлюза»⁶.

К слову, именно из-за такого неравномерного рельефа, а точнее, из-за мест с сильным его понижением, на ул. Гидротехнической образован пруд-накопитель для ливневых стоков и стоков от снеготаяния. И в этом году вода из переполненного пруда залила проезжую часть улицы так, что пришлось менять маршруты городского транспорта.

10 сентября 1951 года был представлен первый проект, автором которого был И.Г. Ромм.

⁴ Чульфа Г.Г. История создания и развития Самарских гидросооружений. - Тольятти, 2020 г.

⁵ С.Л. Мельник «Рукотворный город: как строился Тольятти. Часть 36. Остров Шлюзовой» <https://tiltgorod.ru/reporter/?reporter=57052>

⁶ Пос. Шлюзовой. Проект планировки (корректурa) со сводной сметой (расчетом) стоимости жилбывстроительства I очереди. Фонд ТКМ. НВ 343. Копии документов из Центрального государственного архива научно-технической документации г. С.-Петербурга

Пока рассматривали и принимали проект, за улицей Зеленой и вдоль железной дороги стали строиться бараки, засыпные дома, появлялись вагончики и другие виды временного жилья, в котором жили строители ГЭС, шлюзов, поселка. Говорят же - нет ничего более постоянного, чем временное - поэтому бараки и вагончики точно достояли до начала 60-х годов. И эту часть называли «Старый Шлюзовой». А новые дома на Речной и Флотской (Носова и Никонова) - Новый Шлюзовой. Видите, как все изменилось - теперь мы Новый Шлюзовой называем «старым».

Илья Георгиевич Ромм (1913 – 1998 гг.), архитектор, главный инженер проектов застройки посёлков Комсомольский и Шлюзовой. Архитектурный факультет закончил в Ленинграде в 1938 г. Великую Отечественную начал с народного ополчения, дослужился до начальника штаба дивизиона и войну закончил в Германии. Вернувшись в Ленинград, работал в НИИ «Ленгипрогор». Разрабатывал проекты для Перми, Березников, Ярославля, Череповца, Молотовска (ныне Северодвинск), Ставрополя, Орла, Павлодара.

«Проект предусматривал 3-4-х этажную застройку, две площади - с клубом и зданием управления шлюзов. Вдоль берега канала должна была проложена набережная с красивым видом с воды, перпендикулярно ей - главная улица. Её начало обозначало высотное здание с башней. Застройка кварталов предполагала здания сложной конфигурации, особенно в прибрежной части... Магазины и предприятия сферы обслуживания предполагалось размещать на первых этажах жилых домов. С востока к посёлку должен примыкать лесопарк, на западе - стадион».⁷

Посёлок проектируется на 7200 жителей и рассчитан на среднюю норму жилищной обеспеченности сначала в 6, потом - в 9 кв.м. на жителя.

В 1952 году началось строительство кирпичных зданий по адресам ул. Никонова, 2 и Носова, 3 и 5.⁸ В этом году в Шлюзовом были сданы в эксплуатацию около 3 тысяч кв. м. жилья.

В 1953 году проект был доработан. Замечания по плану застройки Шлюзового состояли в следующем: архитекторам предстояло ввести 2-х этажные здания, чтобы обогатить силуэт застройки; уменьшить число нетиповых зданий до 50% (вместо 85%); клуб вписать в композицию центральной площади.

В 1953 году в Шлюзовом был заложен дом по современному адресу Никонова, 6. В 1954 году началось строительство домов по адресам Никонова 8 и Носова 3 и 13.

К сожалению, в 1955 году проект застройки был упрощен в целях удешевления строительства. А также в связи с борьбой с архитектурными излишествами (постановление «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве», подкрепленное резолюцией XX съезда КПСС по «устранению кустарщины и всякого рода архитектурных излишеств, по внедрению индустриальных методов строительства...» вышло в 1955 году. Часть зданий уже строилась и их более богатые архитектурные формы были сохранены. Пока обсуждались и корректировались планы, посёлок строился.

Сильно пострадал в этом плане дом по адресу Никонова, 8. По замыслу авторов проекта здание «должно было завершаться башней высотой 9 метров и шпилем высотой 16,5 метров, покрытым латунью с позолотой» (отсыл к зданию Адмиралтейства в Ленинграде). И то, и другое было признано излишествами и убрано из проекта. Конечно, что-то осталось: колоннада и лепнина на верхних этажах, фронтон с полуколоннами в ионическом стиле на центральной части фасада со стороны улицы Никонова.

⁷ ЦГА НТД СПб, ф.46, оп.3-5. д. 199, л. 1-1А об.

⁸ Тольяттинский архив, ф. Р-17, оп.1, д.44

«К январю 1955 года в Шлюзовом было построено 11 тысяч кв. м. жилья, школа, ясли, столовая, клуб. В октябре 1956 года в поселке приняты Государственной комиссией несколько зданий:

- первый дом в 1 квартале на 24 квартиры (ул. Никонова, 4);
- дом на ул. Флотской на 27 квартир (современный адрес Никонова, 6);
- пекарня на 10 т хлеба в сутки;
- школа на 880 учащихся. Эта школа была самой крупной в Ставрополе. На здании до сих пор сохранилась надпись «Средняя трудовая школа №2». Внешний облик здания необычен, другого такого же в городе нет»⁹.

В этом же году были выделены 100 га в районе будущего пос. Жигулёвское море. Раньше эта территория принадлежала Ставропольскому лесничеству, здесь были сосновые посадки. В результате длительной переписки Горисполкома указанные земли были переданы городу. Сюда перевезли временки строителей, выделили усадьбы и средства для возведения нового жилья.

В 1957 году строительство в пос. Шлюзовой набирает темпы. Здесь сданы Государственной комиссии следующие здания: кирпичные жилые дома на 29, 27 и 24, 21, 18 квартир, общежитие на 150 мест, детский сад на 100 мест. В 1958 году - жилые дома на 27 квартир №3 и № 4 в 4 квартале.

В 1959 году школа на 400 мест в пос. Жигулёвское море, в пос. Шлюзовой построены дома на ул. Никонова на 37 и 48 квартир.

В 1960 году построены в Шлюзовом больница речников, дома на ул. Крылова на 48 и 36 квартир, на ул. Никонова дом на 36 квартир.

Дома по улицам Никонова и Носова имеют историко-культурную ценность: ул. Носова, 3, 5, ул. Никонова, 2 / ул. Носова, 1, ул. Никонова, 7 / ул. Крылова, 3, ул. Никонова, 8 / ул. Крылова, 1 / ул. Носова, 7, ул. Никонова, 9 / ул. Крылова, 4, ул. Носова, 11 - больница речников, ул. Носова, 10, Дом культуры речников (Досуговый центр «Русич»). Они включены в реестр памятников культурного наследия регионального значения как ансамбль градостроительства и архитектуры. До 2011 года этот список был более широким (объекты историко-культурного наследия муниципального значения), в него входили, например, здания Никонова 4, 6, 10, 12, 14, Носова, 13, Крылова, 2. Не считаются памятниками теперь здания по адресам Шлюзовая 1, 3, 5, Севастопольская, 1.

Эти здания построены по авторским проектам. Архитекторы ансамбля И.Г. Ромм, Е.А. Юзбашева, В. Мухин, М.А. Самохвалова, И.Е. Рожин, И.Г. Буров донесли до нас кусочек «северной Венеции». На самом деле, близость зданий к воде навеивает именно «петербургские» мотивы.

От искусствоведа Инны Бурой я услышала о принципе «ВДНХ». Города 50-60х годов, расположенные на реках, строились красивым фасадом к реке, чтобы проплывающие по ней граждане видели все самое красивое - такую «выставку достижений». И строительство Шлюзового как нельзя лучше вписывается в эту концепцию. Так что поселок точно является достижением народного хозяйства.

Застройка Шлюзового шла, что называется, «под предприятия». Пожалуй, это один из немногих районов, который так четко строился под количество работников предприятий - уже работающих и будущих: судоходные сооружения (шлюзы), железнодорожная станция, судоремонтный завод, авторемонтный завод. Эти предприятия, указанные в проекте

⁹ Якимова Т.А. Справка

застройки Шлюзового 1953 года, можно считать «градообразующими» предприятиями Шлюзового.

Отдельно нужно сказать про названия первых улиц поселка. Они тематически связаны с рекой, флотом, навигацией: Флотская, Речная (сейчас улицы Никонова и Носова, переименованы в 1958 году), Шлюзовая, Крылова, Макарова.

Евгений Александрович Никонов, наш земляк, уроженец села Васильевка, в августе 1941 года, будучи в разведке, был ранен и попал в плен. Не сказал врагу требуемых сведений и был сожжен заживо. В 1957 году ему присвоено звание Герой Советского Союза.

Виктор Петрович Носов, ставропольчанин, закончил летное училище и в октябре 1944 года был зачислен в 51-й Таллиннский минно-торпедный авиационный полк. Еще в училище сформировался боевой экипаж: лётчик – Виктор Носов, штурман – Александр Игошин и стрелок-радист – Фёдор Дорофеев. 13 февраля 1945 года их бомбардировщик был подбит и совершил таран немецкого транспорта. Звания Героев Российской Федерации присвоено членам экипажа в 1998 году. А в поселке Шлюзовой есть улица Виктора Носова и переулок Федора Дорофеева – тоже нашего земляка, уроженца поселка Рассвет. Они и после смерти теперь вместе.

Улица Крылова названа в честь Алексея Николаевича Крылова (а не баснописца!). Это выдающийся русский и советский учёный-математик, механик и инженер-кораблестроитель, основатель современной русской школы кораблестроения.

Адмирал Степан Осипович Макаров, герой Русско-японской войны, военно-морской деятель, океанограф, полярный исследователь, кораблестроитель, изобретатель минного транспорта, разработчик русской семафорной азбуки. Погиб на Русско-японской войне в 1904 году.

А вот еще история из жизни, правда, уже не про здания. За ДК Речников была огромная песчаная гора, на вершине которой росли несколько сосен. Дети эту гору обожали - играли на ней летом, зимой катались с нее на санках и других приспособлениях. А среди работников судоремзавода она была известна как «Поздеев бугор». Борис Михайлович Поздеев работал на судоремзаводе механиком-наставником, и, по воспоминаниям коллег, был специалистом высокого класса, «ему были подвластны все дизели», он мог с ходу определить в них любую неисправность. А еще он был не прочь выпить. И после того, как он, однажды выпив, на горе «изволил почивать после сдачи в эксплуатацию особо «тяжелого» корабля», работники судоремзавода ее и стали называть «Поздеев бугор».

Гору потом вывезли - песок везде нужен. А на ее месте сейчас стоят первые высотные дома Шлюзового - две девятиэтажки.

9 мая 1979 года открыт мемориал Евгению Никонову, площадь названа его именем в 1980 году.

Новая история Шлюзового началась строительством новых 9 и 16-этажных жилых домов по улицам Гидротехническая, Железнодорожная. Строились они по титулу ТООЗа (значит, силами предприятия – его строительных мощностей и его работников). Начало строительства - в 1979 году (приурочены к пуску первого агрегата завода). Но основная часть зданий построены к середине 80-х. Появились не только новые дома, но и школы, и детские сады.

Самарский район гидротехнических сооружений и судоходства.

Именно так называется организация, которую мы по неведению называли бы «Тольяттинские шлюзы». Все гидросооружения, входящие сейчас в состав Волжского бассейна внутренних водных путей, называются «районами», но носят названия,

отражающие их географическое расположение - Астраханский, Балаковский, Чебоксарский, а в Тольятти - Самарский.

Судоходные сооружения в составе Куйбышевского гидроузла были предназначены для перехода судов из одного водного бассейна (бьефа) в другой с различными уровнями воды в них. По проекту предусматривалось техническое сооружение шлюзов с пышным декором и высокими башнями. С двух сторон шлюз ограничивали затворами (воротами), между которыми располагалась камера с регулируемым уровнем воды. Для наполнения либо опустошения камеры предназначалось водопроводное устройство.

Кстати, представляете ли вы себе, как работает шлюз? Уровень воды шлюза приводится в соответствие с уровнем воды того пространства, откуда заходит на шлюзование судно. После «уравновешивания» уровней ворота шлюза открываются, и судно вдоль причальной стенки (она служит направляющей) под командованием диспетчера заходит в камеру и швартуется к рыму - «бочке», которая держится на поверхности воды как поплавков и «ездит» по металлическим рельсам в стенке камеры. Швартовка нужна, чтобы судно не болтало по камере. Потом начинается подъем или спуск воды. Вода поступает в отверстия, находящиеся в днище камеры (под днищем есть еще 6-метровое пространство с 3 продольными водопроводными галереями, по которым поступает или уходит вода). Для откачки камер шлюзов работают стационарные насосные станции производительностью 4200 литров в минуту. После выравнивания уровня воды в камере и пространстве, куда готовится выйти судно, открываются вторые ворота, и судно под командой диспетчера покидает камеру шлюза. Открыванием и закрыванием ворот управляет также диспетчер с пульта. Помещения диспетчерских располагаются высоко, из них в панорамные окна видны ворота, суда, камера.

Кроме пропуска судов шлюзы еще регулируют уровень воды в межшлюзовом канале, например, для поддержания судоходного уровня или для выполнения ремонтных работ (в этом случае канал могут и осушить). В камере №21 располагается галерея водопитателя для межшлюзового бьефа (для забора воды). В камере № 23 располагается холостой водосброс в нижний бьеф.

Вход в шлюзы закрывают по двое ворот с каждой стороны. Это основные ворота (двустворчатые, ригельные, приводятся в движение канатным механизмом усилием в 50 т., каждая створка ворот обслуживается отдельным механизмом) и ворота аварийно - ремонтные, они откатные, механизм цепной, рассчитан на тяговое усилие в 100 тонн/с.

Сегодня в СРГСиС работает 157 человек. Диспетчерский персонал обеспечивает пропуск судов. Эксплуатационный персонал гидроузлов: механики, энергетики, слесари-ремонтники, электромонтеры обслуживают электромеханическое оборудование гидроузлов и обеспечивают их эксплуатацию в навигационный период. Есть водолазная станция с 4 водолазами. Водолазы видят то, что не видят другие. В период навигации они проводят осмотр подводных частей сооружений. Электротехническая лаборатория выполняет функции наблюдения, ремонта, обслуживания и испытания всего электрооборудования шлюзов.

Родоначальником электротехнической лаборатории был Волков Борис Иванович, как его еще называли «бог электротехники». Все современные разработки в науке и технике не проходили мимо него. Сначала он их изучал, а затем смело внедрял, повышая тем самым надежность шлюзов. За свою деятельность он воспитал немало грамотных специалистов в области электрики, которые по сей день работают в Самарском РГСиС, так же внедряя новые современные технологии и оборудование. Вот уже 10 лет начальником лаборатории трудится Храмцова Екатерина Владимировна - «богиня электротехники».

«Чудоремзавод» (так назвал Тольяттинский судоремонтно-механический завод в интервью работник завода и СРГСиС Сергей Машутин)

Но прежде чем мы заговорим о судоремзаводе и судах, давайте сделаем экскурс в историю волжского судоходства, которое существовало с древнейших времён.

Первые жители волжских берегов пересекали реку на плотках и выдолбленных или выжженных челноках-однодеревках. Волжские болгары имели большой флот и внушительные торговые суда. Также на судах плавали славяне и финно-угры. В VII - XIII веках Волжский путь становится главной внешнеторговой артерией. Купцы перевозят множество товаров «из варяг в персы» и «из варяг в греки». В XVI веке на Волге появляются казаки, промысляющие здесь разбоем. Самый известный казак на Волге - Степан Разин, который в XVII веке отсюда задумал поход на Москву. Но поход не удался, а с подавлением восстания заканчивается и история волжского казацкого своеволия.

Первые пароходы на Волге появились в 1810-20х гг. Конструктором судов являлся русский учёный Пётр Соболевский. В 1843 году по решению правительства было создано «Общество пароходства по Волге», регулярная пароходная навигация организована с 1846 года. Потом появились и другие крупные пароходные общества - «Самолётъ», «По Волге», «Кавказъ и Меркурій».

«15 мая 1846 года из Самары вверх по Волге до Рыбинска вышел первый пароход «Волга» пароходного «Общества по Волге» с двумя подчалками на буксире и грузом пшеницы 150 тыс. пудов. Через сутки пароход со своим возом пришел в Ставрополь, и весь город сбежался посмотреть на невиданное «чудо», и немудрено: «это было несуразное судно с железным корпусом, приподнятыми носом и кормой и впалой серединой, где помещалась горизонтально расположенная громоздкая уродливая машина, мощностью в 250 номинальных сил, работавшая с таким сильным шумом, что его было слышно за несколько верст». Думается, что впечатление ставропольчан было не меньше, чем сообщалось в очерке Сергея Г-ча Г-ча «К 50-летию пароходства на Волге» в 1884 году: «... от зевак, толпами собиравшихся по берегам великой реки, далеко разносились по стране страшные рассказы об удивительной «посудине с печкой», двигающейся при помощи черта, который сидит «в нутре» посуды и вертит большими, странными по своему виду колесами, с силой хлопающими по воде. С некоторым изумлением отмечалось при этом, что черт на работе «должно быть, тоже устает, так как дышит очень сильно – не по-людски, да и не по-волосьи, а как-то по-своему, более громко и через трубу»¹⁰.

В 1859 году ставропольчане уже имели возможность ездить на первых пассажирских судах «Царь» и «Царица», которые совершали рейсы по всей Волге и по Каме до Перми. Эти пароходы имели небывалые по тем временам удобства для пассажиров и поражали современников роскошью своих классных помещений.

В 1918 году все суда были национализированы.

Вернемся к судоремонтному заводу. «На Днепропетровщине на Украине в 1931 году в селе Гуляйполе была организована машинно-трактороремонтная мастерская для ремонта моторов и сельхозтехники. Во время войны (в сентябре 1941 г.) она была эвакуирована в село Нижнее Санчелеево Ставропольского района и работала там под именем Нижне-Санчелеевской МТМ(2). После ее реэвакуации на Украину в 1944 году вместо нее

¹⁰ Николай Волгин. Хроника Тольяттинского судоремзавода. – Тольятти: ООО «МНХ», 2002 г.

был создан Ставропольский моторо-ремонтный завод, преобразованный затем в Ставропольские межрайонные мастерские капитального ремонта (ММКР)»¹¹.

История из жизни.

В июне 1942 г. Нижне-Санчелеевская МТМ-2 вышла на плановые показатели выпуска продукции. Но в начале июня от зажженного керосинового фонаря, с которым работница мастерской вошла в силовую, воспламенились пары бензина от двигателя, и возникший пожар практически уничтожил мастерскую. Работница и директор были арестованы. После суда им дали по 2 года тюрьмы. Директор Рогач (директор Гуляйполевской МТМ) по его просьбе был направлен на фронт в штрафбат и там погиб.

В мае 1944 г. Нижне-Санчелеевская МТМ-2 реэвакуирована на Украину. В августе 44-го в Ставрополе организуется машинно-тракторная мастерская, ей выделены неиспользуемые производственные мастерские лесной школы (двухэтажное кирпичное здание на ул. Калмыцкой), гараж райкомбината (одноэтажный дом №6 по той же улице), неиспользуемое помещение НСШ (неполной средней школы – двухэтажное здание, тюремный замок напротив Успенского собора, где сначала была Ставропольская тюрьма, а затем семилетняя школа).

Своим вторым рождением предприятие обязано Волжской ГЭС им. Ленина. При ее строительстве Куйбышевгидрострою понадобилась база для ремонта строительной и дорожной техники, для чего ММКР в 1950 году были переданы Куйбышевгидрострою, и на их базе был основан Левобережный ремонтно-механический завод, новая промышленная база которого, в связи с предстоящим затоплением, была построена на новом месте, в поселке Шлюзовой.

«Май 1951 г. – началась планировка территории на новой стройплощадке Левобережного ремонтно-механического завода в п. Шлюзовом. Площадка... располагалась на левом высоком берегу Волги и представляла собой холмистую песчаную равнину, покрытую мелкоколесьем, среди которой были раскиданы бараки комендатуры, снабжения, столовой для заключенных. Строительные площадки ЛРМЗ и примыкающей вплотную к нему автобазы (впоследствии Авторемонтного механического завода, сейчас это площадка «ВАЗИнтерСервис») находились тогда в одной зоне, обнесенной оградой из деревянных щитов с колючей проволокой. Потом эта зона будет разделена забором на две территории – ЛРМЗ и ЛАРМЗ (площадку ЛАРМЗ заводчане называли тогда «нижним заводом»). С южной стороны завода открывалась величественная панорама долины Волги с прилегающей низменной поймой, омываемой Телячьей воложкой, за которой зеленел остров Телячий с девственными песчаными пляжами по краям. На той стороне Волги, у Отраденского оврага Жигулей, ясно просматривалась картина стройки. Там мощные земснаряды намывали перемычки котлована здания ГЭС, которые четко выделялись на фоне правого берега. На северо-востоке рядом с ограждением зоны уже выстраивалась шеренга аккуратных двухэтажных восьмиквартирных деревянных домов на улице Зеленой, за которыми просматривалась свежая желтая насыпь железной дороги, за ней вдалеке – коричневые бараки, закрываемые далее сосновым бором, объявленным парком. Вдоль берега на восток простиралась до этого парка холмистая равнина с почти вырубленным мелкоколесьем и редкими желтыми песчаными плешинами – шла планировка под дома на будущей улице Флотской (теперь Никонова)».¹²

Июль 1951 г. – вверх по Волге мимо пристани Ставрополь проследовал необычный караван: первой шла большая сухогрузная баржа, а за ней, упираясь своим форштевнем в

¹¹ Там же

¹² Николай Волгин. Хроника Тольяттинского судоремзавода. – Тольятти: ООО «МНХ», 2002 г.

ее корму, следовал небольшой пароход «Иркутск» под командованием капитана Л.В. Пушкарева. Бой от гребных колес парохода теперь не тормозил движение баржи, и скорость состава существенно увеличилась по сравнению с буксировкой по-старому, т.е. на буксире. Это был первый эксперимент в Волжском грузовом пароходстве по испытанию «метода толкания». Через десяток лет весь речной флот страны перейдет на этот более экономичный метод.

К началу 1954 г. построены основные промышленные объекты ЛРМЗ. Территория завода составляла тогда 12,6 га. Завод имел 11 цехов: трактороремонтный, инструментальный, термический, ремонтно-механический, электроремонтный, цех реставрации, модельный, механический, литейный, кузнечный и кислородный, причем семь первых находились в главном корпусе... Наряду с ремонтом тракторов и двигателей, изготовлением металлоконструкций, производством кислорода завод освоил ремонт экскаваторов с емкостью ковша от 0,25 до 1,4 куб.м., капитальный ремонт башенных кранов, бетономешалок, компрессоров и другого оборудования.

4 мая 1956 г. завершены работы по обустройству всех береговых сооружений межшлюзового бьефа и началось его заполнение. Спланированное бульдозерами желтое дно будущего бьефа, уже позеленевшие лужайки и кустарник, озера с глинистыми, черно-коричневыми берегами – все это медленно заливалось водой, образуя длинную и широкую водную гладь. 16 мая межшлюзовой бьеф (в документах он еще называется межшлюзовой канал) наполнен до проектной отметки. Теперь он представлял собой большое озеро длиной четыре километра и шириной до полукилометра. Жители Шлюзового будут коротко называть его Канал. Здесь будут зимовать и ремонтироваться сотни транзитных и местных волжских судов.

13 сентября 1957 г. в Москве издан приказ министра речного флота «О включении в число действующих предприятий министерства речного флота Ставропольского Судоремонтно-Механического завода». В этом же году началось строительство слипа для ремонта судов. Теперь завод будет специализироваться на ремонте судов на плаву и у причальной стенки в летнее время и со льда в зимнее время и ремонте двигателей, а также начнет выпуск продукции машиностроения, мостовых кранов, стрел кранов и других узлов машин. С пуском слипа завод начнет заниматься судостроением: сначала строить небольшие суда для малых рек, а потом мощные эжекторные земснаряды – сложнейшие инженерные сооружения.

Первый директор Ставропольского Судоремонтно-механического завода (после передачи ЛРМЗ в систему МРФ) - Бессонов Иннокентий Михайлович. Родился 11 июня 1910 г. в г. Славянске (УССР). После школы учился в Омском индустриальном техникуме (с 1926 г.). С 1930 г. работал на заводе «Коминтерн» сначала техником, потом начальником ПРБ цеха, начальником ремонтно-инструментального цеха, одновременно учился на фабрично-заводских инженерно-технических курсах по обработке металла, где получил право на защиту проекта на звание инженера. В 1935 г. Перевелся на Куйбышевский завод «Кинап» заместителем главного механика, а с 1937 г. Назначается главным механиком механического завода №7 в г. Чкалове Оренбургской области. Через год переводится на Белявский медно-никелевый комбинат в г. Медногорске Оренбургской области. В 1940 г. переведен главным механиком станкозавода «Красное пламя» в г. Красное Пламя Ивановской области. В августе 1941 г. назначен начальником ремонтно-механического цеха Уфалейского никелевого затонзавода, а с 1946 г. - начальником ремонтно-механического цеха Белоусовского радиоуправления. С 1949 г. работает начальником литейного цеха, а затем начальником производства завода №4 в г.

Куйбышеве. В 1956 г. назначается главным инженером Левобережного ремонтно-механического завода, а с сентября 1957 г. - директором Ставропольского Судоремонтно-механического завода. Заочно закончил Ставропольский филиал Куйбышевского политехнического института по специальности «технолог-машиностроитель». Через 2 года Иннокентий Михайлович будет переведен начальником производства завода ВЦТМ, а с 1962 г. станет заместителем директора Опытного завода ЖБИ УСЭПП. В этом же году он будет назначен директором экспериментально-механического завода института ВНИИНЕРУД, где он проработает до выхода на пенсию. Награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина». Избирался депутатом Ставропольского городского Совета депутатов трудящихся. Женат, имеет двоих сыновей и двоих дочерей.

30 октября 1958 г. – в приказе директора завода говорится: «радист т/х «Ак. Берг» Новиков на стоянке в Фёдоровке проигрывал заграничные пластинки, снятые на рентгеновскую пленку, и включил проигрывание в эфир, чем затруднил связь между судами... За нарушение правил связи и трудовой дисциплины - уволить».

Ставропольский, а затем Тольяттинский судоремонтно-механический завод за короткое время превратился в крупнейшую в стране базу ремонта флота, которая в середине 80-х годов прошлого века обслуживала более 200 единиц крупнотоннажного транзитного флота. «Каждое судно – это натуральное хозяйство, где есть металлический корпус, надстройки и мачты, деревянная и пластиковая обстройка, главные и вспомогательные ДВС, котлы, компрессоры, насосы, шпильки, брандшпильки, лебедки, рулевые, якорные, буксирные, швартовые и шлюпочные устройства, балластные, санитарные, отопительные, фекальные и осушительные системы, электромоторы, генераторы, преобразователи, камбузные плиты, радиолокаторы, эхолоты, авторулевые и прожекторы, радиостанции, радиоприемники, компасы, холодильное оборудование, стиральные машины, токарные и сверлильные станки, инструмент, дельные вещи, хозинвентарь, мебель. Для ремонта каждого из этих устройств завод должен был иметь возможность быстро изготовить запчасти или выдать со склада соответствующие покупные изделия. Эта номенклатура возрастала за счет разнотипности механизмов, установленные на разных сериях судов. Серий на заводе было пять проектов (576, Ч-800, 112, 1718). Позднее к ним добавились 428 и 1557. В последующие годы флот завода увеличился до двухсот единиц. И это количество нужно было отремонтировать за 2-3 месяца, работая со льда»¹³. Также работой ТСРМЗ было комплектование приписанных к ним судов экипажами.

1 декабря 1965 года завод получил первый заказ на экспорт, на капремонт двигателей для Венгерской Народной Республики.

2 июля 1967 г. на заводе числится 2378 чел.: плавсостав 1256 чел., берег – 1113 чел.

Ноябрь 1974 г. - руководством ВОРП (Волжское объединенное речное пароходство) принято решение укомплектовать визированными экипажами теплоходы «Сормовский-24» и «17 съезд ВЛКСМ» и еще 4 теплохода для работы в заграничных плаваниях на Черном, Средиземном и Каспийском морях. Первые капитаны-речники Зимин Б.В., Комаров Г.М. и Швецов В.С. ушли в зимнее плавание пока штурманами - не было ценза, в ноябре 1976 г. коллегия МРФ утвердит их капитанами заграничных плаваний.

13 июля 1981 г. Теплоход «Советская Родина» после зимней навигации пришел в завод из Франции. После торжественной встречи, на которой капитану Швецову Виталию

¹³ Николай Волгин. Хроника Тольяттинского судоремзавода. – Тольятти: ООО «МНХ», 2002 г.

Степановичу был вручен диплом «Ветеран завода», и профилактики, теплоход ушел на Скандинавию.

Трофимов Вадим Сергеевич - директор завода с 1968 по 1980 гг. (дольше всех проработал директором - 12 лет, до этого был главным инженером завода).

Родился 19 января 1935 г. в Астрахани в семье железнодорожников. После окончания 10-летки поступил в Астраханский технический институт рыбной промышленности, окончил его в 1958 г. по специальности инженер-механик. Работал диспетчером механического цеха и инженером производственного отдела завода «Красные баррикады», а затем мастером ОТК на Астраханской судовой верфи им. Кирова. В 1960 г. переводится в Ставропольский СРМЗ, где работал мастером, начальником цеха, с 1963 г. - главным инженером, с 1968 г. - директором завода.

В 1980 г. выдвигается на должность главного инженера ВОРПа, где проработал 6 лет. Участвовал в ликвидации чернобыльской аварии. Потом был назначен начальником главного управления судового хозяйства и промпредприятий МРФ, а через 3 года направлен в Германию представителем МРФ по судостроению. В 1994 г. Вадим Сергеевич возвращается в Россию и работает в Минречфлоте. В начале 2000-х трудился в ЦНИИЭВТ. Награжден орденами Трудового Красного Знамени и Дружбы Народов, медалями «Ветеран труда», «доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», «300 лет российскому флоту» и четырьмя медалями ВДНХ. Имеет звания «Почетный работник речного флота» и «Почетный работник транспорта России». Женат, трое детей.

В 1992 году предприятие было преобразовано в акционерное общество «Судо-Волга», а в 1993 – 98 гг. на производственных мощностях завода были созданы новые предприятия: Тольяттинская база технического обслуживания флота, ЗАО «Средне-Волжская судоходная компания», ООО «Тольяттинский судоремонтный завод», ООО «Волгадизельремонт», ООО «Салон-Эстер», ООО «Тольяттинский механический завод».

Сейчас завод работает, наращивает мощности, ремонтирует и строит под заказ суда.

Левобережный завод железобетонных изделий (ЛЗЖБИ)

С 1953 года на строительстве Куйбышевской ГЭС начинается этап, который назовут «большой бетон». Бетон становится основным материалом стройки. Им заливают тело здания электростанции, перемычки, стены плотин, камеры шлюзов, берега бьефов и многое другое. «1955 год для гидростроителей был наиболее напряженным – на всех участках работали круглые сутки. В отдельные месяцы укладка бетона на строительстве Куйбышевской ГЭС достигала 395 тыс. кубометров. А в августе 1955 года был побит мировой суточный рекорд – волжские гидростроители уложили 19,05 тыс. кубометров бетона в сутки»¹⁴. Для обеспечения стройки создаются сразу несколько бетонных заводов, в том числе и ЛЗЖБИ.

В феврале 1953 г. из Комсомольского гидротехнического района (так назывался строительный участок) в самостоятельную единицу был выделен бывший Малобетонный завод, который теперь стал называться «Завод плит-оболочек». С 1960 года он стал Левобережным заводом железобетонных изделий. Успешно работал до 90-х годов. В ноябре 1990 года было принято решение о создании на базе госпредприятий ПСО КПД и ЛЗЖБИ акционерного общества. Это было первое акционерное общество Тольятти. С

¹⁴ С. Мельник. Как строился город. Ч.18. Перегнать Америку!

<https://tltgorod.ru/reporter/?theme=134&page=1&reporter=46313#:~:text=1955%20год%20для%20гидростроител ей%20был,тыс.%20кубометров%20бетона%20в%20сутки>

декабря 1997 года в акционерном обществе было введено арбитражное управление, а с августа 1999 года - конкурсное производство. Так завод закончил свое существование.

Опытный завод также занимался выпуском ЖБИ, он работает с 1961 г. по сей день.

ДК Речников

В 1953 году проектом планировки и застройки Шлюзового предусматривается постройка здесь клуба на 320 мест. За основу был принят типовый проект, разработанный «Гидропроектом» для Цимлянской ГЭС. Окончательным вариантом стало здание клуба на 420 мест архитектора И. Е. Рожина из «Ленгипрогора». Зрительный зал на 320 мест дополняют фойе - лекционный зал на 280 мест, спортивный зал на 100 мест, читальный зал на 180 мест. Строительство здания начато в 1963 году. Генеральный заказчик – дирекция Судоремзавода. Генеральный подрядчик СМУ №7 КГС. Акт государственной приемочной комиссии от 28 декабря 1964 года. В 2001 году началась реконструкция центра.

На самом деле строительство ДК начали еще в 1955 или 1956 году. Но заниматься им было некогда - требовалось большое количество жилья для строителей ГЭС, в котором потом будут жить работники предприятий Шлюзового. И возведенный фундамент ДК до 1963 года был законсервирован. «4 августа 1958 г. в связи с предстоящим приездом в Ставрополь Н.С. Хрущева на прилегающих к Куйбышевской ГЭС территориях началась спешная работа по наведению порядка: Ново-Шлюзовой был выскоблен от мусора, произведена посадка деревьев, деревянный железнодорожный мост над московским шоссе был обит фанерой, разрисованной под мрамор (вскоре после этого его деревянные конструкции были заменены на железобетонные), к законсервированному фундаменту ДК речников были подогнаны бульдозеры с приказом какого-то ретивого руководителя «сравнять фундамент с землей!» Речники с трудом отстояли фундамент от разрушения, предложив огородить его забором, что и было сделано в тот же день»¹⁵.

Архитектура здания относится к эпохе советского классицизма. Вход предваряет лестница и колоннада с 6 колоннами. Прямоугольные и арочные оконные проемы заполнены деревянными рамами. Фундаменты здания бутовые. Стены кирпичные, оштукатуренные. Здание двухэтажное, боковые крылья имеют невысокий третий этаж.

В 1992 году директором ДК «Речников» ненадолго стал удивительный человек – Юрий Алексеевич Тя-Сен, создатель народного театра (1982 г.), преобразованного в 1985 году в театр «Эксперимент». Тя-Сен мечтал о собственном большом театре, приглашал питерских архитекторов, планировал большую реконструкцию ДК. К сожалению, городу в 1992 году было уже не до театров, на реконструкцию не было денег.

Сегодня досуговый центр «Русич» прекрасно выглядит и является одним из центров культурной жизни Шлюзового. Пусть так остается как можно дольше.

Отдельно нужно сказать о площади перед ДК. Она спроектирована, как и ДК, в духе классицизма, в этом можно убедиться, если посмотреть на нее сверху. Можно даже утверждать, что рисунок ее дорожек напоминает некоторые части версальского парка. Но вот проектировали и строили ее не для королей, а для рабочих: для строителей ГЭС, работников шлюзов и судоремзавода, для экипажей судов. И эта площадь стала частью судовых рейсов – много лет каждый апрель на ней открывали навигацию (старожилы говорили, что даже как-то столы на ней расставили с едой и напитками – вот как

¹⁵ Николай Волгин. Хроника Тольяттинского судоремзавода. – Тольятти: ООО «МНХ», 2002 г.

отмечали), с нее провожали и встречали суда, уходящие в дальнее, полугодовое и дольше, плавание – до Каспия, Черного, Средиземного морей, за границу. Так что площадь эта хранит интересную память и должна быть символом тольяттинского судоходства.

Эко-парк Шлюзовой

При строительстве Шлюзового лесистую территорию, примыкающую к поселку с северо-востока, оставили нетронутой, превратив ее в зону отдыха - лесной парк. По воспоминаниям шлюзовчан, парк был огорожен со стороны современной ул. Железнодорожной, вход в него находился с этой же стороны. «В самом лесопарке (его тогда называли просто парк) были ясли - одноэтажное здание, небольшой фонтан и много скамеек». «Нижняя часть утопала в кустарниках (особенно в районе танцплощадки), со стороны зоны парк был огорожен металлическим забором, в метрах 70-80 от танцплощадки было одноэтажное здание под детсад для проблемных по здоровью. Жизнь в парке просто кипела (так казалось) во всех направлениях».

«... В парке была карусель -цепочка, танцевальная площадка, детский садик для малюток. А еще там было море полевых цветов и даже можно было собирать грибы. Было освещение, лавочки, но асфальта не было, была заасфальтирована дорожка только для работников ЛЗЖБИ (до ЛЗЖБИ?)».

Вспоминает Н. Д. Уткин: «Танцплощадка была в части, близкой к старому Шлюзовому, там как раз вход был. Рядом был детский садик, тоже в парке. Когда сын у меня родился, в 1974 году, мы водили его в это детский садик. Я рад, что с парком Шлюзового все так получилось. Все было разрушено в нем. И что его как лес не отдали. Когда рассматривали вопрос о том, что в Комсомольский район тянуть трубы с котельной, трубопровод проходил через лес. И нужно было вырубить широкую просеку в лесу. А по закону, если участок лесной изымается из леса, за него или нужно платить, или в черту городского леса нужно внести такого же размера участок. И предложили в качестве лесного участка внести территорию парка Шлюзового. Слава богу, что это не состоялось».

В юго-восточной части парка сейчас находятся развалины из железобетона, думаю, вы все их видели. Это остатки очистных сооружений Шлюзового. Здесь очищались стоки микрорайона и предприятий. Запах стоял... специфический.

Сегодня благодаря усилиям инициативных шлюзовчан во всем городе известен «Эко-парк Шлюзовой» - самое масштабное благоустроенное пространство 2022 года с прекрасными площадками, интересными архитектурными строениями и дорожками.

А еще я хочу напомнить, что в парке и до сих пор растут краснокнижные растения – первоцветы (сон-трава). Поэтому прошу бережно относиться к экосистеме парка, радоваться глазами – не вытаптывать растительность, не рвать цветы, беречь уникальную природу.

Я каждую свою лекцию заканчиваю словами о том, как много я не успела рассказать. Хотелось бы подробнее поговорить о первой школе Шлюзового, о больнице и поликлинике. Можно было «пройтись» по старым улицам и вспомнить магазины. Или порассуждать о том, что в «Рябинушке» продавали товары, за которыми приезжали из других районов. Всего этого я сегодня не успела. Но, наверное, это неплохо - что мы знаем историю места, в котором живем, и что в ней много страниц, и не хватает лекционного времени, чтобы рассказать все. Значит, нам есть еще, о чем поговорить!

За помощь в подготовке лекции я хочу поблагодарить организации и жителей Шлюзового:

- Самарский район гидросооружений и судоходства,
- Тольяттинский судоремонтный завод,
- лично Юрия Анатольевича Рябова, Николая Дмитриевича Уткина, Наталью Михайловну Чеченкову, Ларису Петровну Воронцову, Галину Геннадьевну Чульфу, Татьяну Васильевну Петрову, Ольгу Ивановну Наумову, Сергея Викторовича Машутина, Богатыреву/Лебедину/ Ольгу Сергеевну, Константина Брыкина, Джалилову (Козлову) Елену Анатольевну, Ирину Кстенину за воспоминания.

Отдельная особая благодарность - Ирине Вахтеровой, которая помогала мне в сборе воспоминаний.

Благодарю Вадима Кондратьева за предоставленные фотографии.

Спасибо за внимание!