



УДК 625.1 (09)

С. В. Критский

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЮЖНОГО ПОЛУКОЛЬЦА ПЕТЕРБУРГСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЗЛА

Дата поступления: 14.05.2015

Решение о публикации: 10.07.2015

Цель: Осветить историю строительства одной из железнодорожных линий Петербургского узла, так называемого Южного полукольца (другое название – Вторая Портовая ветвь) Рыбацкое – Автово. **Методы:** Применены теоретический анализ и обобщение архивных источников (главным образом, периода 1916–1919 и 1929–1932 гг.), а также научно-исторической литературы. **Результаты:** Выявлены причины, которые в разное время (в период Первой мировой войны, в годы индустриализации и позже, в послевоенное время) обуславливали начало работ по проектированию и строительству Южного полукольца и его отдельных участков, а также обстоятельства, из-за которых они прекращались. **Практическая значимость:** Данное исследование способствует расширению и углублению знаний о характере и особенностях процесса формирования и развития Петербургского (Ленинградского) железнодорожного узла, история которого, на взгляд автора, в настоящее время описана совершенно недостаточно.

Петербург, Петроград, Ленинград, железная дорога, железнодорожный узел, морской порт.

Sergey V. Kritskiy, postgraduate student, coleopterous@yandex.ru (Petersburg State Transport University) HISTORY OF THE CONSTRUCTION OF SOUTHERN SEMIRING OF THE ST. PETERSBURG RAILWAY JUNCTION

Objective: To cover the history of construction of one of the railway lines of the St Petersburg junction, the so-called Southern semiring (also known as the Second Port line) from Rybatskoye to Avtovo station. **Methods:** Theoretical analysis and synthesis of archive materials (primarily for the periods of 1916–1919 and 1929–1932) and historical literature were carried out. **Results:** The study uncovered reasons which caused the start of works for designing and construction of the Southern semiring and its separate sections in different periods (during World War I, during industrialisation period and in post-World War II years), and circumstances due to which they stopped. **Practical importance:** The study contributes to widening and deepening the knowledge of the character and specific features of the process of formation and development of the St Petersburg (Petrograd, Leningrad) railway hub, the history of which, in the author's opinion, is described to quite an insufficient degree.

St. Petersburg, Petrograd, Leningrad, railway, railway junction, sea port.

«Вторая Портовая ветвь», или «Южное полукольцо» – такое название носит в настоящее время железная дорога Рыбацкое – Купчинская – Среднерогатская – Предпор-

товая – Автово, являющаяся частью Санкт-Петербургского железнодорожного узла. Так получилось, что эту линию в разное время строили трижды. При желании в её истории,

как в зеркале, можно увидеть некоторые ключевые моменты развития нашего города, да и всего государства на протяжении XX в.

Город и порт: история вопроса

Работа Петербургского (Петроградского, а позже Ленинградского) железнодорожного узла всегда зависела от работы расположенного в городе морского торгового порта. После сооружения в 1875–1885 гг. Морского канала, по которому к Петербургу смогли подходить морские суда с глубокой осадкой и устройства нового порта в дельте Невы на Гутуевском и Вольном островах (ранее порт размещался на стрелке Васильевского острова) сюда же была подведена линия железной дороги, на которой появилась конечная станция с одноимённым названием – Новый Порт. Дорога получила наименование «Путиловская ветвь» и вместе с небольшим ответвлением к ст. Морская пристань («Морской ветвью») вскоре вошла в состав Николаевской железной дороги. Участок СПб-Сортировочный-Московский – Волковская – Цветочная – Новый Порт (13 км) успешно действует и в настоящее время, именуясь Северным полукольцом Петербургского железнодорожного узла.

Длительное время этой линии было вполне достаточно. Значительная часть экспортно-импортных грузопотоков страны всё равно продолжала идти через аванпорты Петербурга на Балтике, главным образом, через практически незамерзающий (в отличие от столицы) Ревель (ныне Таллин), а также Ригу, Вентспилс и Либаву.

Трудности возникли с началом Первой Мировой войны. Помимо вполне ожидаемого увеличения грузопотоков, связанных с воинскими перевозками и снабжением действующей армии, железные дороги Северо-Западного региона страны столкнулись с ещё одной весьма серьёзной проблемой, оказавшей большое влияние на всё их дальнейшее развитие. Дело в том, что Петроград, являвшейся в то время крупнейшим городом

Российской империи и одним из её промышленных центров, до войны обеспечивался преимущественно иностранным топливом и сырьём, которые доставлялись морским путём по Балтике; при этом важнейшим ресурсом был английский уголь. После начала войны в условиях блокады Балтийского и Чёрного морей немецким флотом поставки из-за рубежа значительно сократились и основным источником угля для всей европейской части страны стал Донбасс, а главным перевозчиком – железные дороги. Это привело к кардинальным изменениям (по сравнению с мирным временем) объёмов и направлений грузопотоков, к чему железные дороги оказались не готовы. Важнейшие магистрали, подходившие к Петрограду, а именно Главная линия Николаевской ж. д. и Витебская линия Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. в скором времени оказались совершенно перегруженными. Дело доходило до введения на линии Петроград – Москва «товарных недель», во время которых вовсе прекращалось пассажирское движение, а высвободившиеся паровозы и нитки графика использовались исключительно для проводки грузовых поездов.

В связи с этим в 1914–1915 гг. в спешном порядке провели ряд мероприятий для преодоления трудностей: развили ключевые узловые станции и усилили важнейшие подходы к узлу. На некоторое время это снизило остроту проблемы, но отнюдь не решило её.

Первое строительство (1916–1918 гг.)

В конце 1915 г. указанием МПС была образована специальная комиссия, которая в короткое время детально обследовала Петроградский узел, выявила основные узкие места и предложила варианты решения проблемы перегруженности. Так появился комплексный план развития и реконструкции Петроградского железнодорожного узла в двух вариантах: кольцевая схема (план С. Н. Кульжинского и А. А. Главацкого) и радиальная схема (план Ю. В. Ломоносова). В

обоих вариантах предусматривалось на подходах к узлу разделять весь вагонопоток на транзитный и местный на пяти специально построенных предузловых сортировочных станциях (станциях основной сортировки). После этого транзитный вагонопоток (следовавший через Петроградский узел транзитом либо в Петроградский порт) должен был бы отправляться далее по назначению или по построенной вокруг узла кольцевой линии, или по радиальным ветвям, при этом не загружая собою и дополнительной работой внутренние станции узла. Местный вагонопоток (следовавший непосредственно в Петроград) с предузловых станций продвигался бы внутрь узла и попадал на станции вторичной (детальной) сортировки, где подсортировывался по товарным станциям и районам выгрузки, на которых, в свою очередь, сортировочная работа не планировалась вовсе. Станцией детальной сортировки для обслуживания порта должна была стать сооружённая на подходе к порту предпортовая сортировочная станция.

В целом оба варианта (кольцевая и радиальная схемы) были весьма продуманными, грамотно составленными и вполне жизнеспособными. На заседании Инженерного совета МПС в феврале 1916 г. после тщательного сравнения обоих вариантов большинством голосов была одобрена кольцевая схема, вскоре ее попытались реализовать. В первую очередь предполагалось построить южную (относительно р. Невы, т. е. левобережную) часть Кольцевой линии от ст. Рыбацкое до предпортовой сортировочной станции (14 км) с ветвями от последней к станциям Пушино и Автово, новую предузловую ст. Николаевской ж. д., а также уложить вторую пару главных путей (III, IV пути) на участке Обухово – Тосно (Российский государственный исторический архив (далее – РГИА). Ф. 240. Оп. 1. Д. 1143 б (Переписка по вопросам о схеме Петроградского ж.-д. узла и о подходах к нему, 1916 г.); Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (далее – ЦГА СПб.). Ф. 2275. Оп. 9. Д. 12 (Дело о реконструкции Петроградского узла, 1916–1918 гг.)).

В течение 1916–1917 гг. было произведено отчуждение земель, отсыпано земляное полотно на значительном протяжении трассы южной части Кольцевой линии, выполнена часть земляных работ по сооружению предпортовой станции, закончено сооружение почти всех опор мостов и путепроводов (однако пролётные строения были установлены только на путепроводе – через Витебскую линию) и значительной части труб, открыты для рабочего движения отдельные участки.

Однако с самого начала строительство столкнулось с рядом трудностей, которые, впрочем, во многом были следствием того исторического периода, который переживала страна. Работы постоянно задерживались или прекращались вовсе из-за недостатка рабочих рук, материалов, рельсов и т. д. В 1916–1918 гг. первоначальные планы многократно пересматривались и сокращались. В итоге к началу 1918 г. предполагалось завершить работы по минимальной программе, чтобы открыть сквозное движение хотя бы по III главному пути участка Обухово – Тосно и сквозное (хотя бы рабочее) сообщение по Кольцевой линии между Николаевской ж. д. и районом порта, однако не удалось сделать даже этого. Сооружение новых сортировочных станций, предузловой и предпортовой, находилось в зачаточном состоянии.

Вскоре в связи с начавшимися в стране жесточайшим экономическим кризисом и Гражданской войной, когда объём перевозок на железных дорогах снизился до минимума, необходимость в данном строительстве просто-напросто отпала. В итоге в 1918 г. все работы здесь были прекращены, а верхнее строение пути на новостройке было снято и использовано на других линиях.

Второе строительство (1929–1930 гг.)

В первой половине 1920-х годов в стране практически не велось масштабного железнодорожного строительства. Транспорт, как и вся промышленность, постепенно восста-

навливался, поднимаясь из разрухи. В то же время условия работы Ленинградского порта теперь значительно изменились по сравнению с довоенными. В силу новых политических и экономических условий (главным образом, из-за образования независимых Прибалтийских государств, на территории которых остались многие морские порты Балтийского моря), важнейшим экспортно-импортным пунктом Северо-Запада СССР стал Ленинград, и в нём – Ленинградский торговый порт (ЛТП). Его значение теперь чрезвычайно возросло: именно через него стал проходить почти весь внешний товарооборот с государствами Запада. Это, в свою очередь, значительно повысило роль подходящих к Ленинграду железнодорожных линий.

В 1928 г. был принят первый пятилетний план развития народного хозяйства (на 1928–1932 гг.), предусматривавший форсированную индустриализацию и коллективизацию СССР с целью наращивания экономической и военной мощи страны. Государство стало испытывать острую необходимость в получении конвертируемой (твёрдой) валюты, что осуществлялось прежде всего за счёт экспорта. А наиболее естественным экспортным ресурсом огромной страны стал лес (как необработанный, круглый, так и различные пиломатериалы). Постоянно увеличивавшийся объём лесозэкспорта, основная часть которого подвозилась к порту по железной дороге, привёл к необходимости усиления железнодорожных подходов к ЛТП.

В конце 1920-х годов в южной части порта был построен целый новый район, специально предназначенный для перевалки экспортных грузов – Хлебно-Лесной мол. Пропускная способность ст. Новый Порт (основной, обслуживавшей ЛТП) в течение десятилетия 1920-х годов последовательно повышалась с 200 до 360, 450, 620, наконец до 850 вагонов в сутки (ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1160 (Материалы о реконструкции ст. Новый Порт, 1927 г.)), но было понятно, что дальнейшее развитие этой станции, располагавшейся в стеснённых условиях (на островах) и зажа-

той портовыми территориями, представляется всё более затруднительным. Старая Портовая (бывшая Путиловская) линия также не могла уже переработать грузопотоки в планируемых размерах (РГИА. Ф. 350. Оп. 91. Д. 46 (Материалы комиссии по пересмотру проекта переустройства Ленинградского узла, 1916–1926 гг.)).

Вновь, как полтора десятка лет до этого, отчётливо проявилась необходимость прокладки новой железнодорожной линии в район порта, которая проходила бы в обход основной части Ленинградского узла (ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1245, 1246. (Материалы о развитии Ленинградского узла, т. 1, 2, 1928–1929 гг.); ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1323 (Материалы о развитии Ленинградского узла в связи с лесозэкспортом, 1929 г.); ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1414 (Переустройство Ленинградского узла в связи с лесозэкспортом, 1929 г.)). И такое строительство действительно началось в 1929 г. – теперь уже во второй раз. Стройка была объявлена ударной задачей наступающей навигации. С использованием отсыпанного ещё в 1916–1918 гг. земляного полотна, со многими упрощениями по сравнению со старым проектом, с выполнением минимально необходимого объёма работ по сооружению станций, но в течение того же года Южное полукольцо, или Вторая Портовая ветвь, с ветвями (общей длиной 33,5 км) было сооружено и введено в эксплуатацию 30 июля 1929 г.

На момент открытия линия включала в себя перегоны Рыбацкое – Пост № 1 – Купчинская – Предпортовая, Предпортовая – Автото, Предпортовая – Пост № 2 (открытый на Морской ветви; позже он был развит в полноценную станцию Нарвская). Путь развития ст. Предпортовая (в какой-то момент характеризующее её прилагательное незаметно превратилось в название) ещё не было. Для прохода на полукольцо поездов с Главной (Московской) линии Октябрьской ж. д. была открыта для движения существовавшая ещё со времён Первой мировой войны ветвь Славянка – Рыбацкое. Развязки Южного полукольца с другими железнодорожными линиями были

выполнены в разных уровнях: Витебский и Варшавский ходы (а вместе с ними и Пулковское шоссе) новая линия пересекала в верхнем уровне, Балтийский ход – в нижнем (с частичным изменением его трассы в районе развязки). Чуть западнее путепровода через Витебскую линию трасса полукольца пересекала Московское шоссе в одном уровне (переездом).

В следующем, 1930 г., была открыта полноценная ст. Предпортовая (но пока без сортировочной горки), перегоны Рыбацкое – Купчинская (прямой выход на Южное полукольцо с Мурманской ж. д.) с путепроводом над Главной линией, и Шушары – Купчинская (соединительная ветвь с Витебской линией). Примерно тогда же появился перегон Шоссейная – Предпортовая (соединительная ветвь с Варшавской линией).

Ещё через некоторое время на ст. Предпортовая была введена в эксплуатацию сортировочная горка, предназначенная для переработки чётного грузопотока (в сторону порта) и выполнявшая детальную разбивку вагонов по районам ЛТП. Однако сооружение на этой станции объектов второй очереди (устройств паровозного и вагонного хозяйства, путепровода для пропуска обыкновенной дороги и т. д.) затягивалось; многое из этого в итоге так и не было воплощено.

Также только значительно позже были построены разъезд Среднерогатский на Южном полукольце (1937 г.) и соединительные линии Обухово – Купчинская, Шушары – Среднерогатская, Среднерогатская – Шоссейная и Предпортовая – Лигово (1940–1941 гг.).

В общем давно назревшее к тому времени сооружение Южного полукольца (см. рисунок) Ленинградского узла себя оправдало и позволило железной дороге справиться с переработкой проходившего через ЛТП лесозакспорта. Однако планировавшийся также ещё перед войной второй главный путь на всём его протяжении (ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1521 (Переписка о сооружении второго пути Южного полукольца, 1932–1933 гг.)) в итоге не был построен.

Третье (послевоенное) строительство

В период Великой Отечественной войны и блокады Ленинграда Южное полукольцо по понятным причинам не функционировало и в 1942 г. было частично разобрано. В насыпях перегонов были устроены фортификационные сооружения внешнего рубежа обороны города (которым, впрочем, практически не довелось поучаствовать в реальных боевых действиях).

В послевоенный период, когда в составе СССР вновь появились более удобные по ряду причин прибалтийские порты, Южное полукольцо Ленинградского узла во многом потеряло своё значение, а сортировочная система ст. Предпортовая так никогда и не была восстановлена. В связи с отсутствием прямых маршрутных поездов в Ленинградский порт в 1950–1960-х годах данная линия как полукольцо долгое время не функционировала. Лишь отдельные участки использовались для внутриузловых передач (между станциями Ленинград-Сорт.-Московский, Шушары, Среднерогатская, Шоссейная), а участки Рыбацкое – Купчинская, Купчинская – Среднерогатская, Шушары – Среднерогатская, Предпортовая – Автово, Предпортовая – Лигово были либо законсервированы, либо вовсе разобраны.

В 1970-х годах в связи с постепенным ростом грузооборота Ленинградского порта (в том числе с увеличением перевалки через него импортного зерна) Южное полукольцо постепенно стало восстанавливаться. Были сооружены путепроводы с поднятием железной дороги во второй, верхний уровень на пересечении линии с Московским шоссе (чётная горловина ст. Среднерогатская) и Ленинским пр. (перегон Предпортовая – Нарвская) с частичным изменением трассы дороги в этих местах; появились путепроводы над ст. Автово (трамвайный Кронштадский и автомобильный в створе пр. Маршала Жукова). Перегоны оснащались полуавтоматической и автоматической блокировкой, станции – электрической централизацией стрелок и сигналами.

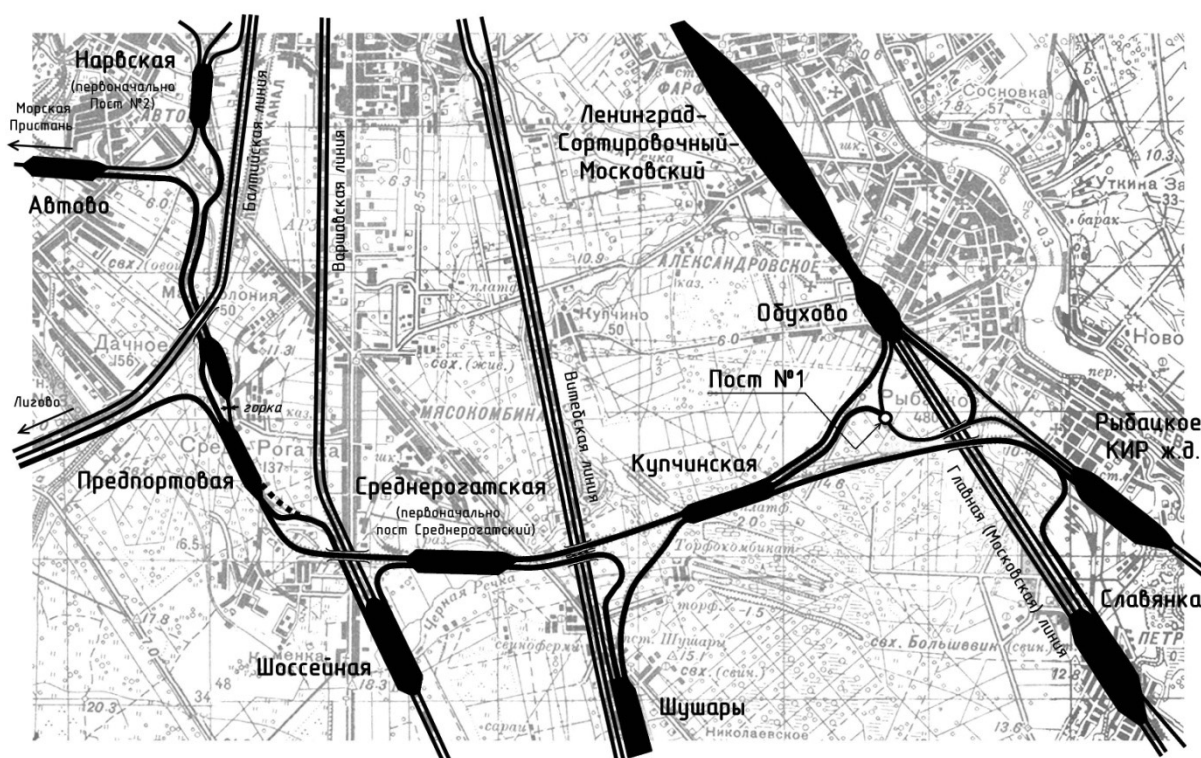


Схема Южного полукольца (Второй Портовой ветви) Октябрьской ж. д. (реконструкция автора с наложением на топографическую карту местности конца 1930-х годов)

лов. В середине 1980-х годов были электрифицированы отдельные участки полукольца (перегоны Обухово – Купчинская – Шушары, Рыбацкое – Купчинская и т. д.).

Очередные глобальные изменения произошли в 1991 г. Вновь, как и более 70 лет назад, Россия после образования суверенных Эстонии, Литвы и Латвии лишилась удобных прибалтийских портов. Грузопоток (в основном теперь, конечно же, экспортный), проходивший через Петербургский порт, стал постепенно возрастать.

В связи с этим в 2001–2002 гг. были реконструированы железнодорожные подходы к порту. Были электрифицированы участки Северного (Волковская – Цветочная – Новый Порт) и Южного (Среднерогатская – Предпортовая – Нарвская – Новый Порт) полукольца Петербургского узла и значительно реконструирована ст. Предпортовая. Кроме того, в октябре 2002 г. был открыт вновь построен-

ный (получается, уже в третий раз) или, можно сказать, восстановленный перегон Предпортовая – Автово (до этого пропуск поездов в Автово со стороны ст. Шушары осуществлялся с изменением направления движения и с перецепкой тепловоза по ст. Нарвская). В восточной (нечётной) горловине ст. Автово был ликвидирован переезд (сооружён новый путепровод в створе пр. Стачек).

Наконец, совсем недавно, весной 2009 г., были закончены работы по электрификации перегонов Предпортовая – Автово и Автово – Нарвская (что позволило отказаться от смены локомотивов у поездов этого назначения, прибывающих в узел со стороны Мги), а также по реконструкции ст. Автово (в ходе которых, к сожалению, в нечётной горловине было уничтожено старое здание станции до-революционной постройки) с устройством здесь электрической централизации стрелок и сигналов.

Заключение

Почти столетие прошло с момента появления первого проекта сооружения Южного полукольца и первых попыток его воплощения в жизнь. После многочисленных строек и переустройств эта линия вполне успешно функционирует и в настоящее время. В будущем, даже несмотря на сооружение в послед-

ние годы нового морского порта в Усть-Луге, она, несомненно, останется востребованной и будет обслуживать определённый грузопоток.

КРИТСКИЙ Сергей Валерьевич – аспирант, coleopterous@yandex.ru (Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I).