

Петербургский государственный университет  
путей сообщения Императора Александра I

На правах рукописи

К Р И Т С К И Й  
Сергей Валерьевич

История развития Петроградского (Ленинградского)  
железнодорожного узла в 1914–1941 гг.

Специальность: История науки и техники (07.00.10)

Диссертация  
на соискание учёной степени кандидата исторических наук

Научный руководитель: доктор исторических наук  
Киселёв Игорь Павлович

Санкт-Петербург

2017

## Оглавление:

Введение .....	4
ГЛАВА 1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О ПЕТЕРБУРГСКОМ ЖЕЛЕЗНО- ДОРОЖНОМ УЗЛЕ И ЕГО РАЗВИТИИ В ПЕРИОД ДО 1914 г. ....	18
ГЛАВА 2. ПЕТРОГРАДСКИЙ УЗЕЛ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ .....	28
2.1 Общие сведения .....	28
2.1.1 Трудности военного времени .....	28
2.1.2 Строительство железных дорог на южных подступах к Петрограду в 1915-1917 гг. ....	35
2.1.3 Итоги развития железнодорожной сети Северо-Запада в период Первой мировой войны .....	38
2.2 Развитие Петроградского узла Николаевской ж.д. ....	41
2.2.1 Существовавшее положение и предпосылки появления общего плана развития узла .....	41
2.2.2 Частичное развитие Петроградского узла в 1915 г. ....	45
2.2.3 Разработка первого комплексного плана развития Петроградского узла и попытка его реализации .....	48
2.3 Строительство железной дороги Петроград – Орёл. Усиление головного участка Московско-Виндаво-Рыбинской ж.д. ....	58
2.4 Развитие правобережной части Петроградского узла. Строительство дорог Петроград – Рассули и Петроград – Рыбинск .....	63
2.5 Проекты электрификации железных дорог. Строительство и начало эксплуатации Ораниенбаумской электрической линии .....	73
2.6 Петроградский узел в годы революций и Гражданской войны .....	80
ГЛАВА 3. ПЕТРОГРАДСКИЙ (ЛЕНИНГРАДСКИЙ) УЗЕЛ В 1920-е гг. ...	93
3.1 Общие сведения .....	93
3.1.1 Новые условия работы железных дорог .....	93
3.1.2 Развитие Ленинградского железнодорожного узла в 1920-е гг. .	96

3.1.3 Комиссия Козырева .....	103
3.1.4 Железнодорожное строительство на подходах к Ленинградскому узлу .....	110
3.2 Реконструкция и развитие правобережной (заневской) части узла в 1920-е гг. ....	115
3.2.1 Общие сведения .....	115
3.2.2 Реконструкция и развитие Приморской линии .....	122
3.2.3 Реконструкция и развитие Ириновской линии .....	127
3.2.4 Строительство станции Нева .....	131
3.2.5 Станция Охта и вопрос о достройке линии Охта – Мга .....	133
3.3 Развитие левобережной части узла в 1920-е гг. Строительство Южного полукольца .....	138
3.4 Ораниенбаумская электрическая линия в составе Северо-Западных ж.д. (1920-1929 гг.) .....	148
ГЛАВА 4. ЛЕНИНГРАДСКИЙ УЗЕЛ В 1930-е гг. ....	157
4.1 Общие сведения .....	157
4.1.1 Особенности развития города Ленинграда и Ленинградского железнодорожного узла в 1930-е гг. ....	157
4.1.2 "Образцовый социалистический город". Перспективные планы 1930-х гг. развития Ленинграда и его железнодорожного узла ..	175
4.1.3 Строительство и реконструкция линий на дальних подступах к Ленинградскому узлу .....	181
4.2 Железнодорожные линии и подъездные пути для обслуживания промышленности .....	182
4.3 Ликвидация "пересечек" .....	192
4.4 Электрификация пригородных участков Балтийской линии .....	205
4.5 Усиление и реконструкция подхода Витебской линии .....	211
4.6 Развитие Ленинградского узла в связи с Советско-финской войной ..	215
Заключение .....	230
Источники и литература .....	237

## Введение

Петербургский железнодорожный узел, формирование которого началось ещё в середине XIX века, стал первым в России и всегда являлся одним из крупнейших и важнейших узлов на сети железных дорог нашей страны.

**Актуальность темы исследования.** В настоящее время в историографии отечественного железнодорожного транспорта имеется значительное количество работ, посвящённых как истории железных дорог вообще, так и её отдельным вопросам в частности, а также немало общеисторических исследований, попутно затрагивающих транспортную проблематику. В них достаточно подробно рассматривается развитие основных технических средств (локомотивов, вагонов и т.д.), технология перевозок и экономика отрасли, специфика труда и жизни железнодорожников (особенно – их участие в революционном движении). В то же время практически отсутствуют монографии, посвящённые истории отдельных железнодорожных узлов – даже крупнейших на сети отечественных железных дорог. В связи с этим, представляется весьма актуальным выявление, анализ и обобщение основных факторов и закономерностей, оказавших влияние на развитие одного из крупнейших в стране железнодорожных узлов – Петербургского, являющегося ядром транспортного узла всего Северо-Запада России, связующим звеном между Западом и Востоком, между Европой и Азией. Данный вопрос представляется чрезвычайно актуальным в связи с развитием новых портовых мощностей на Северо-Западе страны и перспективами организации в ближайшем будущем высокоскоростного движения между Петербургом и Москвой.

**Объектом исследования** является процесс развития Петроградского (Ленинградского) железнодорожного узла, представлявшего собой крупное инженерно-техническое сооружение, основным назначением которого являлось удовлетворение потребностей промышленности и населения Петрограда (Ленинграда) и окрестной области в перевозках грузов и пассажиров.

**Предметом исследования** является человеческая деятельность по

формированию и развитию железнодорожной сети линий общего пользования Петербургского (Ленинградского) железнодорожного узла в период 1914-1941 гг., важнейших подъездных путей т.н. "внешнего" промышленного транспорта города<sup>1</sup>, а также различных технических средств железных дорог, входивших в узел. При этом главный упор сделан на выявление экономических, технических и стратегических причин строительства и реконструкции железнодорожных линий.

***Хронологические рамки исследования.*** Материал в диссертации располагается по проблемно-хронологическому принципу. Хронологические рамки охватывают период 1914-1941 гг., в течение которого, в целом, завершилось формирование Ленинградского узла примерно в том виде, в каком он существует и сегодня. Нижняя хронологическая граница исследования – начало Первой мировой войны, знаменующее собой определённый рубеж, после которого развитие узла происходило уже по несколько иным принципам, чем раньше. Верхняя хронологическая граница данного исследования – начало Великой Отечественной войны, когда наступил новый, совершенно специфический этап в развитии железнодорожного транспорта и самого города.

***Территориальные рамки исследования.*** В данном исследовании рассматривается развитие Петроградского (Ленинградского) железнодорожного узла, расположенного в Северо-Западном регионе страны. Более подробно вопрос определения его границ рассмотрен в п. 1.2 настоящей работы.

***Методология исследования.*** Методологическую основу диссертационного исследования составляют принципы историзма и диалектики, рассматривающие все социально-экономические процессы и явления во взаимосвязи и развитии, во всей их сложности, многообразии и противоречивости. Исследование опирается на научно-объективный, проблемно-хронологический и сравнительно-исторический методы. Это позволило автору рассмотреть различные аспекты исследуемой проблемы, а также сопоставить характеристики предмета

---

<sup>1</sup> Промышленный железнодорожный транспорт (подъездные пути) можно условно разделить на *внешний* (связывающий какой-либо промышленный объект с сетью железных дорог общего пользования – например, путь, соединяющий территорию завода с ближайшей железнодорожной станцией) и *внутренний* (занятый в обеспечении технологического процесса предприятия – межцеховые или внутрицеховые перевозки, пути от карьера к фабрике и т.д.). В связи с определённой спецификой, внутренний промышленный транспорт в настоящей работе не рассматривается.

исследования в сочетании с методами сравнительного анализа в оценках рассматриваемых явлений и другими историческими методами (ретроспективным и структурно-системным). Общим методом исследования явился проблемно-хронологический метод, который предусматривает изучение явлений во взаимосвязи различных причин и рассматривающий процесс в комплексном развитии.

**Практическая значимость исследования** заключается в том, что оно способствует расширению и углублению знаний о характере и особенностях процесса формирования и развития Ленинградского железнодорожного узла в период 1914-1941 гг. Материалы исследования могут быть использованы при углублённом изучении, создании обобщающих трудов и учебных пособий по истории отечественного железнодорожного транспорта и транспортного строительства в России и СССР, по истории самого города Санкт-Петербурга и его промышленности, а также при изучении закономерностей формирования и развития железнодорожных узлов и их типологии вообще. К примеру, материалы настоящего исследования были переданы на кафедру "Железнодорожные станции и узлы" ФГБОУ ВО "ПГУПС" для использования в учебном процессе при подготовке специалистов путей сообщения, в Октябрьскую дирекцию инфраструктуры (филиал Центральной дирекции инфраструктуры ОАО "РЖД") и в ПАО "Ленгипротранс" для использования в практической работе.

**Научная новизна исследования** состоит в том, что в нём впервые рассмотрены в комплексе процесс формирования и развития Петроградского (Ленинградского) железнодорожного узла в период 1914-1941 гг. и влияние на него целого ряда факторов, таких как:

- изменение направлений и объёмов грузопотоков в связи с постоянно менявшимися экономическими и политическими условиями (в ходе Первой мировой войны; при установлении новых государственных границ и образовании нового государства – Советской России; при работе в условиях Советско-финской войны и присоединении к СССР новых территорий на Карельском перешейке и т.д.);

- развитие различных технических средств железных дорог;
- необходимость удовлетворения потребностей многомиллионного города, его промышленности и морского порта;
- особенности географии и топологии города (наличие крупной водной преграды – р. Невы, расположение значительной части города на островах и т.д.);
- требования планировки города, возникавшие при его интенсивном развитии в период между двумя мировыми войнами и исходя из основных предпосылок его развития, выработанных в первом Генеральном плане развития Ленинграда (1935 г.) и при последующих его уточнениях.

**Степень научной разработанности проблемы.** К настоящему времени в специальной технической литературе достаточно подробно рассмотрены основные элементы железнодорожных станций и узлов, их классификация, методы и приёмы расчёта, проектирования и устройства, различные схемы узлов и развязок в них и т.д.<sup>1</sup> Как правило, подобные издания снабжаются краткой исторической справкой по данному вопросу. Тем не менее, к сожалению, по ряду объективных и субъективных причин подробная история развития и особенности формирования отдельных отечественных железнодорожных узлов, даже важнейших и крупнейших, остаются изученными крайне недостаточно, хотя отдельные примеры подобных работ имеются<sup>2</sup>.

Это в полной мере относится и к истории Петербургского (Петроградского, Ленинградского) железнодорожного узла. Одной из немногих работ, в которой был обобщён и осмыслен весь опыт развития этого узла (начиная с XIX века и заканчивая серединой 1960-х гг.), стала неизданная типографским способом

---

<sup>1</sup> Например: Станции и узлы / В.Н. Образцов, В.Д. Никитин, Ф.И. Шаульский, С.П. Бузанов. Под общ. ред. В.Н. Образцова. – М. : Трансжелдориздат, 1949. – 540 с.; Справочник проектировщика железнодорожных станций. – М. : Трансжелдориздат, 1954. – 272 с.; *Скалов К.Ю.* Железнодорожные станции и узлы. – М. : Трансжелдориздат, 1955. – 408 с.; *Корнаков А.М.* Развязки железнодорожных линий в узлах. – М. : Всесоюзное издательско-полиграфическое объединение МПС, 1962. – 154 с.; Железнодорожные станции и узлы. (Задачи, примеры, расчёты) / Под ред. Н.В. Правдина. – М. : Транспорт, 1976. – 325 с.; Железнодорожные станции и узлы. Учебник для вузов ж.-д. трансп. / В.Г. Шубко, Н.В. Правдин, Е.В. Архангельский и др. Под ред. В.Г. Шубко и Н.В. Правдина. – М. : УМК МПС России, 2002. – 368 с. и т.д.

<sup>2</sup> Например: *Сенин А.С.* Московский железнодорожный узел, 1917-1922. – М. : "Едиториал УРСС", 2004. – 576 с.

рукопись Владимира Васильевича Келтуялы<sup>1</sup>, основанная на архивных источниках и личных воспоминаниях её автора, инженера Ленгипротранса, обладавшего обширными сведениями по рассматриваемой теме; впоследствии она неоднократно цитировалась в ряде более поздних работ. В 1987 г. в одном из сборников трудов Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ) была опубликована статья С.И. Логинова и М.М. Уздина<sup>2</sup>, посвящённая истории дореволюционного периода развития Петербургского узла. Относительно недавно К.С. Мурашевым в своей работе<sup>3</sup> был более подробно рассмотрен данный вопрос (правда, больше с точки зрения роли участия в нём учёных и инженеров).

Этим фактически ограничивается круг исторических исследований, специально посвящённых рассматриваемой теме. Других работ по истории железнодорожного узла Санкт-Петербурга нет. Вместе с тем, данная проблема затрагивается в некоторых работах более общего характера. Так, в известном фундаментальном трёхтомном труде<sup>4</sup>, посвящённом истории отечественного железнодорожного транспорта, а также в нескольких других подобных книгах<sup>5</sup>, Петербургскому (Ленинградскому) узлу посвящено всего лишь несколько абзацев. В исследованиях, посвящённых рассмотрению и анализу работы транспорта в годы Первой мировой войны<sup>6</sup>, также нередко указываются проблемы, возникшие здесь в этот период, но, как правило, без подробного рассмотрения и описания проектов нового строительства и попыток их

---

<sup>1</sup> *Келтуяла В.В.* Развитие и реконструкция Ленинградского железнодорожного узла (Историческая справка). – Л., 1967. – 58 с. – Рукопись (НТБ ПГУПС).

<sup>2</sup> *Логинов С.И., Уздин М.М.* Образование и развитие Петербургского железнодорожного узла // Интенсификация эксплуатационной работы на железных дорогах. Сб. трудов ЛИИЖТа. – Л., 1987. – С. 93-104.

<sup>3</sup> *Мурашев К.С.* Роль технической интеллигенции в развитии железнодорожного узла Санкт-Петербурга в 1861-1917 гг. : дисс. канд. ист. наук. – СПб., 2005 – 198 с.

<sup>4</sup> История железнодорожного транспорта России. – Т. 1: 1836-1917 гг. – СПб, 1994. – 336 с.; История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. – Т. 2: 1917-1945 гг. – СПб, 1997. – 416 с.; История железнодорожного транспорта Советского Союза. – Т. 3: 1945-1991 гг. – М. : Академкнига, 2004. – 630 с.

<sup>5</sup> Например: *Михайлов И.Д.* Эволюция русского транспорта, 1913-1925 гг. / Под ред. проф. С.А. Фалькнера. – М. : Экономическая жизнь, 1925. – 248 с.; *Шмуккер М.М.* Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913-1922 годы. – М. : Транспечать НКПС, 1923. – 292 с. и т.д.

<sup>6</sup> Например: *Васильев Н.* Транспорт России в войне 1914-1918 гг. – М. : Гос. военн. изд-во НКО СССР, 1939. – 260 с.; Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую отечественную войну. – Ч. 1: С начала войны по 1 января 1915 года. – Пг. : Типо-Литография Н.И. Евстифеева, 1916 – 61 с.; Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую отечественную войну. – Ч. 2: Первое полугодие 1915 г. – Пг. : Типо-Литография Н.И. Евстифеева, 1916. – 132 с. и т.д.



реализации. Кроме того, существует немало работ<sup>1</sup> (как правило, публикаций в периодической печати), в которых рассматриваются отдельные моменты реконструкции или нового строительства в пределах узла, в которых, впрочем, история вопроса представлена очень и очень кратко.

В то же время вопросы истории строительства отдельных линий и целых направлений железных дорог, так или иначе являющихся частью Петербургского (Ленинградского) железнодорожного узла, достаточно подробно описаны в литературе и периодике дореволюционного времени; значительно хуже – в литературе и периодике советской эпохи. Достаточно подробно описана история строительства и эксплуатации многих железнодорожных линий Октябрьской ж.д. в известной книге "Магистраль имени Октября" и нескольких подобных изданиях<sup>2</sup>, но в них вопрос развития важнейшего узла дороги рассмотрен фрагментарно, на фоне жизни всей дороги в целом. В этом смысле подобные работы весьма поверхностны; кроме того, основной упор в выпущенных в советское время изданиях делался, главным образом, на героизм трудящихся, угнетение народных масс самодержавной властью и т.д. Подробных исследований, посвященных именно строительству и эксплуатации отдельных железных дорог Северо-Запада России, практически нет.

В несколько большей степени, чем в случае с другими линиями, в литературе рассмотрена<sup>3</sup> история проектирования, строительства и эксплуатации Ораниенбаумской электрической линии ("Оранэлы"); судя по всему, из-за того, что данная дорога являлась во многом уникальной в своём роде.

Весьма характерной особенностью работ советского периода являлось

---

<sup>1</sup> Например: Узловые перспективы (интервью с зам. начальника отдела узлов и станций ОАО "Ленгипротранс" С. Ивановым) // Строительство и городское хозяйство в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. – 2012. – №8 (138). – С. 136-138.

<sup>2</sup> Постройка и эксплуатация Николаевской железной дороги (1842-1851-1901 гг.): краткий исторический очерк / Сост. Управлением дороги. – СПб. : Типография Ю.Н. Эрлихъ, 1901. – 64 с.; Магистраль имени Октября / В.М. Юрасов, Б.В. Януш, М.И. Воронин и др. – М. : Транспорт, 1990. – 343 с.; От Выборга до Новгорода. Каталог станций / Сост. М.М. Рязанцев. – СПб., 2008. – 226 с. и т.д.

<sup>3</sup> Например: *Гольцов Н.Н.* История Оранэлы – Стрельнинской трамвайной линии. В документах и воспоминаниях. – СПб. : "Сударыня", 2006. – 254 с.; *Питкянен Л.Г.* От депо Княжево до трамвайного парка им. И.Е. Котлякова (1909-1999). – СПб., 1999. – 72 с.; *Питкянен Л.Г., Шапилов Е.Д.* Где пролегла Оранэла // Ленинградская панорама. – 1983. – №1. – С. 36-38; *Шапилов Е.Д.* История одного проекта // Электрическая и тепловозная тяга. – 1987. – №7. – С. 44-46; *Шапилов Е.Д., Питкянен Л.Г.* История строительства Ораниенбаумской электрической железной дороги. – Л., 1981. – Рукопись (НТБ ПГУПС) и т.д.

стремление показать явное или мнимое отсутствие успехов, в частности, в вопросе организации железнодорожного строительства в дореволюционной России, при одновременной достаточно декларативной демонстрации выдающихся успехов отрасли исключительно в советский период.

Таким образом, при наличии значительного количества различных исследований, посвящённых истории железных дорог Северо-Западного региона страны, как видно, история непосредственно Петербургского (Ленинградского) узла практически никогда не была предметом детального исследования.

Исходя из степени научной разработанности проблемы, были определены цели и задачи исследования.

**Целью исследования** является раскрытие всех возможных аспектов процесса развития и формирования Петроградского (Ленинградского) железнодорожного узла в период 1914-1941 гг. Для достижения цели исследования в настоящей работе автором были поставлены следующие *задачи*:

- проанализировать причины, по которым в различное время были запланированы, осуществлялись, либо, наоборот, прекращались работы по строительству и переустройству железнодорожных линий, ветвей и станций в узле;
- выявить особенности эксплуатационной работы узла в зависимости от различных политических и экономических условий, имевших место в разные периоды истории страны (во время Первой мировой войны; революционных событий 1917 г. и последующей Гражданской войны; в СССР 1920-х...1930-х гг.; во время Советско-финской войны 1939-1940 гг.);
- охарактеризовать особенности формирования и развития узла в зависимости от различной принадлежности железнодорожных линий, входивших в узел (в дореволюционный период – к нескольким частным и казённым дорогам; в Советской России – к Николаевской (Октябрьской), Северо-Западным, Мурманской (Кировской) железным дорогам);

- раскрыть влияние потребностей города Петрограда (Ленинграда) и его промышленности, возникавших в ходе их развития (особенно интенсивного в ходе Первой мировой войны и в 1930-е гг.) на формирование узла, на строительство или, наоборот, ликвидацию отдельных железнодорожных линий, входивших в его состав;
- рассмотреть и проанализировать различные аспекты в развитии узла: совершенствование железнодорожного пути, строительство зданий и технических сооружений, развитие подвижного состава, средств сигнализации и связи (СЦБ), начало практического применения электрической тяги на железных дорогах и т.д.;
- дать характеристику всех существовавших проектов частичного или комплексного развития узла, разработанных в этот период, установить причины их появления и степень осуществлённой практической реализации.

В свою очередь, задачей настоящей работы *не являлось* рассмотрение формирования и развития Ленинградского *транспортного* узла, как более крупного элемента транспортной системы, включающего в себя, помимо железнодорожного, также и другие виды транспорта (речной, морской, гужевой, автомобильный и т.д.). Кроме того, в данной работе только очень поверхностно обрисована роль технической интеллигенции в развитии Петроградского (Ленинградского) железнодорожного узла. По мнению автора, эти темы заслуживают отдельного серьёзного исследования, хотя он, тем не менее, касался данных аспектов в том объёме, который был необходим для раскрытия рассматриваемой темы.

**Структура работы** определяется задачами исследования. Работа делится на введение, четыре главы и заключение; также имеют место приложения (№1-6), сведённые в отдельный том.

**Источниковая база исследования.** При работе над диссертацией автор использовал самые разнообразные источники. В связи с достаточно слабой научной разработанностью проблемы, основу исследования составили архивные

материалы, при этом большинство из них было впервые введено в научный оборот. Также использовались специальная литература, различные статистические и справочные издания и т.д.

Основной массив самой разнообразной документации по истории отечественного железнодорожного транспорта дореволюционного периода (а по отдельным вопросам – вплоть до середины 1920-х гг.) находится в Российском государственном историческом архиве (РГИА). В числе прочих, большое количество хранящихся здесь дел содержат информацию о проектировании и строительстве железных дорог в границах современных Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Важнейшие вопросы реконструкции Петроградского узла в 1915-1917 гг. рассматривались на заседаниях Инженерного совета МПС, что зафиксировано в соответствующих журналах, хранящихся, вместе с различными дополнительными материалами и справочными сведениями, в делах этого Совета (фонд 240). Важнейшие вопросы строительства новых железнодорожных линий обсуждались в Комиссии о новых железных дорогах, материалы которой сохраняются в фонде Департамента железнодорожных дел Министерства финансов (фонд 268). Также значительный интерес представляют собой документы Управления по сооружению железных дорог МПС (фонд 274). Большое количество самых разнообразных чертежей, карт, схем, планов, относящихся к дореволюционному железнодорожному строительству, хранится в фонде 350.

Немалое количество документов по истории железных дорог Петербургского (Петроградского) железнодорожного узла дореволюционного периода находится в Центральном государственном историческом архиве Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб). Большой интерес представляют дела, хранящиеся здесь в фондах Московско-Виндаво-Рыбинской ж.д. (фонды 1361 и 1373), Северо-Западных ж.д. (фонд 1374) и Николаевской ж.д. (фонд 1480).

Значительное количество документов по истории железных дорог Петроградского (Ленинградского) железнодорожного узла советского периода находится в Центральном государственном архиве Санкт-Петербурга (ЦГА СПб).

Большой интерес представляют дела, хранящиеся здесь в фондах Северо-Западных ж.д. (фонд 1397), Московско-Виндаво-Рыбинской ж.д. (фонд 1398), и Николаевской, позднее Октябрьской ж.д. (фонд 2275). Помимо этого, автором были использованы документы из фондов Управления по постройке топливных железнодорожных линий (фонд 2068), "Иринстройки" (фонд 2058), Трамвайно-троллейбусного управления Ленсовета (фонд 899), Облплана (фонд 1684), Ленсовета (фонд 7384), а также некоторых других.

Кроме того, в настоящей работе автором были использованы документы, хранящиеся в Центральном государственном архиве историко-политических документов Санкт-Петербурга (ЦГА ИПД СПб), в фонде 24 (Ленинградский областной комитет КПСС).

Большое количество информации по рассматриваемой теме содержат годовые отчёты по эксплуатации, хозяйственной и финансовой деятельности, которые составлялись каждой железной дорогой и издавались типографским способом в дореволюционное время (за календарный год) и позднее<sup>1</sup>, в 1920-е гг. (за т.н. "хозяйственный год"<sup>2</sup>). К сожалению, в начале 1930-х гг. выпуск подобных отчётов был прекращён.

Различные библиографические источники были использованы автором при работе над рассматриваемой темой в значительно меньшей степени, чем архивные. Это связано с тем, что данный вопрос в отечественной литературе, как уже упоминалось, освещён недостаточно. Тем не менее, отдельные сведения по исследуемому вопросу в период между двумя мировыми войнами публиковались в отраслевых периодических изданиях (журнале "Вестник путей сообщения", различных дорожных газетах и т.д.). Кроме того, значительным подспорьем в работе стали материалы из личного фонда В.В. Келтуялы Научно-технической библиотеки (НТБ) Петербургского государственного университета путей сообщения (ПГУПС).

---

<sup>1</sup> По имеющимся сведениям, подобные отчёты дорогами Северо-Западного региона в 1917-1920 гг. не представлялись.

<sup>2</sup> В 1921-1930 гг. в СССР учёт хозяйственной конъюнктуры и результатов деятельности всех отраслей экономики (в том числе и транспорта) производился не по календарному времени (т.н. "гражданский год"), а с 1 октября и до 30 сентября следующего года (т.н. "хозяйственный год").

**Основные положения, выносимые на защиту.** На защиту выносятся следующие положения и результаты, полученные в ходе диссертационного исследования:

- 1) В рассмотренный исторический период (1914-1941 гг.) Петроградскому (Ленинградскому) железнодорожному узлу довелось работать в самой разнообразной окружающей обстановке:
  - в мирных условиях капиталистической царской России (1914 г.);
  - в условиях Первой мировой войны (1914-1917 гг.);
  - в условиях революционных потрясений, Гражданской войны, "военного коммунизма", ломки старых капиталистических отношений (1917-1921 гг.);
  - в условиях НЭПа, "социалистического строительства" и индустриализации СССР (1922-1939 гг.);
  - в условиях Советско-финской войны (1939-1940 гг.).

При этом Петроградский (Ленинградский) железнодорожный узел функционировал непрерывно, ни на минуту не прекращая своей деятельности, несмотря на различные условия работы и окружающую обстановку, в том числе – самые неблагоприятные.

- 2) Всё это время Петроградский (Ленинградский) узел развивался различными темпами. Строились новые линии, подвергались значительной реконструкции, либо были, наоборот, вовсе разобраны отдельные уже существовавшие, осуществлялось развитие и переустройство станций, усиление пропускной способности подходов к узлу, постепенно внедрялись новые технические средства, изменялась технология эксплуатационной работы и т.д.
- 3) В качестве важнейших *причин*, вызывавших развитие узла, следует, по мнению автора, считать следующие (расположены по степени убывания значимости):
  - а) необходимость освоения грузопотоков, объёмы и направления которых периодически изменялись под воздействием различных политических и экономических условий. В свою очередь, к числу основных таковых

условий возможно отнести два важнейших:

- изменения в сфере внешней торговли (экспортно-импортных связей), которые происходили из-за военных действий (сопровождавшихся закрытием сухопутных и морских границ), из-за изменения государственных границ (отделение прибалтийских государств и Финляндии при распаде Российской империи; последующее (1939-1940 гг.) частичное возвращение данных территорий в состав СССР), и из-за изменений во внешней политике государства;
  - развитие, либо, наоборот, упадок отдельных отраслей промышленности и энергетики в регионе и изменение местоположения основных источников топлива и сырья для них;
- б) необходимость освоения пассажиропотоков (прежде всего – пригородных), объёмы и направления которых определялись, главным образом, численностью населения города Петрограда (Ленинграда) и его окрестностей, которая в рассматриваемый временной период значительно изменялась (подробное рассмотрение причин данных изменений выходит за рамки настоящей работы);
- в) новые условия работы железных дорог в Советской России (отличные от существовавших в Российской империи), с её "социалистическим способом хозяйствования" (национализация, укрупнение железных дорог и централизация управления ими);
- г) требования, предъявлявшиеся городом и связанные с его развитием (ликвидация "пересечек", вопросы расположения различных объектов железнодорожной инфраструктуры, занимавших значительные городские территории и т.д.).
- 4) Важнейшим *поводом* (толчком) к началу осуществления различных мероприятий по усилению и развитию узла, по мнению автора, являлись военные действия. Наибольшее развитие в рассматриваемый период Петроградский (Ленинградский) железнодорожный узел получал именно в ходе войн – сначала Первой мировой, а позднее Советско-финской. Это

связано с тем, что именно в ходе военных действий значение железных дорог чрезвычайно возрастает и работа их активизируется (поскольку требуется организация масштабных железнодорожных перевозок с целью обеспечения военной промышленности и самой действующей армии, от чего в конечном итоге зависит успех ведения войны); при этом ярко проявляются уже существовавшие трудности и добавляются новые, преодолеть которые необходимо, как правило, в чрезвычайно сжатые сроки.

- 5) В то же время необходимо констатировать, что в рассматриваемый период были реализованы далеко не все разработанные перспективные планы и проекты; скорее, наоборот: была воплощена в жизнь лишь некоторая часть задуманного. Так, в узле не было реализовано и половины мероприятий из тех, что предусматривались планом Главацкого 1916 г., планом Комиссии Козырева 1927 г. или планом Комиссии Синёва 1935 г.; решение многих вопросов (строительство линии Охта – Мга, электрификация пригородного движения и т.д.) затягивалось на долгие годы. Другие мероприятия были либо реализованы только в более позднее время (реконструкция головного участка Варшавского хода, вынос крупных грузовых станций из центральных районов города и т.д.), либо так и остались неразрешёнными, вплоть до сегодняшнего дня (строительство предузловых сортировочных станций, сортировочной станции в правобережной части узла, второго главного пути на всём протяжении Приморской линии и т.д.). *Первой причиной* данного явления, по мнению автора, стали сопровождавшие распад Российской империи смута и Гражданская война, которые привели к разрухе и упадку практически во всех областях жизни страны, из-за чего актуальность проведения какой-либо реконструкции узла на долгое время практически сводилась на нет. Однако и в последующие годы, 1920-е и 1930-е, можно видеть, что в Ленинградском узле, как правило, выполнялись только лишь самые основные, самые необходимые мероприятия и работы, направленные на удовлетворение текущих потребностей, без учёта общей дальнейшей перспективы развития. Это уже, в свою очередь, можно объяснить *второй причиной* – хроническим недостатком



финансирования многих запланированных проектов и работ, постоянным упоминанием о чём буквально пестрят документы того времени. Корни уже этого явления, судя по всему, следует искать в "социалистической системе хозяйствования".

*Апробация результатов диссертационного исследования* была произведена при выступлениях автора:

- на фестивале "Неделя науки" в ПГУПС 14 апреля 2015 г., с докладом "Развитие Петроградского железнодорожного узла в период Первой мировой войны";
- на международной научно-практической конференции "Магистрالی Победы. Железнодорожный транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.): история и современность" в ПГУПС 22 апреля 2015 г., с докладом "Развитие железнодорожной сети Северо-Запада СССР в связи с Советско-финской войной (1939-1941 гг.)";
- на междисциплинарном научном семинаре "Исторические модели и современная экономика" в Департаменте истории Национального исследовательского университета "Высшая школа экономики" (НИУ ВШЭ) в Санкт-Петербурге 2 июня 2015 г., с докладом "Развитие Санкт-Петербургского железнодорожного узла: исторический опыт и современность".

Кроме этого, результаты исторических исследований автора в разное время были использованы им при написании нескольких статей по соответствующей теме в ряде периодических изданий<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> См.: *Критский С.В.* Развитие Ленинградского железнодорожного узла и подходов к нему в период Советско-финской войны и после её окончания (1939-1941) // Известия Петербургского университета путей сообщения. – 2013. – №3 (36). – С. 147-152; *Критский С.В.* Санкт-Петербургский железнодорожный узел: история и современные вызовы // Известия Петербургского университета путей сообщения. – 2014. – №1 (38). – С. 115-119; *Критский С.В.* Предыстория Ладожского вокзала. – Ч. 1: Охта: большая история маленькой станции // Локотранс. – 2015. – №3. – С. 26-30; *Критский С.В.* Предыстория Ладожского вокзала. – Ч. 2: Варшавский или Ладожский? // Локотранс. – 2015. – №4. – С. 26-31; *Критский С.В.* Развитие железнодорожной сети Северо-Запада СССР в период Советско-финской войны и после её окончания (1939-1941) // Локотранс. – 2015. – №5. – С. 14-19; *Критский С.В.* Призрачная Правобережная. Несколько эпизодов из истории Ленинград-Финляндского железнодорожного узла // Локотранс. – 2015. – №7. – С. 30-35; *Критский С.В.* История строительства Южного полукольца Петербургского железнодорожного узла // Известия Петербургского университета путей сообщения. – 2015. – №3 (44). – С. 216-222.

# ГЛАВА 1

## ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О ПЕТЕРБУРГСКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ УЗЛЕ И ЕГО РАЗВИТИИ В ПЕРИОД ДО 1914 г.

Железнодорожный узел – это находящийся в пункте пересечения (примыкания) не менее трёх железнодорожных линий магистрального значения комплекс технологически связанных между собой железнодорожных станций, соединительных и обходных путей (ветвей), постов в пунктах примыкания, путепроводных развязок железнодорожных линий между собой и с безрельсовыми магистралями (автодорогами), вокзалов, депо, тяговых подстанций и т.д.<sup>1</sup> Проще говоря, железнодорожный узел – это пункт железнодорожной сети, в котором сходятся не менее трёх магистральных линий, связанных между собой соединительными путями. Простейший железнодорожный узел может состоять всего из одной станции. Крупные узлы образуются несколькими станциями; в зависимости от своей конфигурации, они могут быть различных типов (крестообразного, треугольного, кольцевого, параллельного, последовательного, комбинированного типа и т.д.)<sup>2</sup>.

В крупных железнодорожных узлах, помимо задачи пропуска поездов с одной линии на другую, возникает также необходимость в переформировании составов грузовых поездов и сортировке вагонов; поэтому при больших размерах движения здесь требуется наличие участковой или даже отдельной сортировочной станции. При больших объёмах грузо- и пассажиропотоков (особенно в пунктах их массового зарождения и "погашения" – крупные города, промышленные центры и т.д.) требуется, кроме того, наличие специализированных грузовых и пассажирских станций.

---

<sup>1</sup> Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / Гл. ред. Н.С. Конарев. – М. : Большая Российская энциклопедия, 1994. – С. 145.

<sup>2</sup> Более расширенным понятием является *транспортный узел*, в котором железнодорожный узел рассматривается как часть общей системы различных видов транспорта (автомобильного, водного, авиационного и т.д.). Впрочем, описание развития Петербургского *транспортного узла* не является предметом данной работы.

В общем случае, основными факторами, определяющими конфигурацию железнодорожного узла, являются следующие:

- 1) количество, взаимное расположение, а также принадлежность сходящихся железнодорожных линий магистрального значения;
- 2) характер, объём и направление обслуживаемых ими грузо- и пассажиропотоков, и соответственно обусловленные этим размеры движения на них;
- 3) наличие и географическое расположение крупных населённых пунктов, промышленных предприятий, объектов других видов транспорта (речных, морских портов и т.д.);
- 4) особенности местности (рельеф, геология, наличие крупных водных преград и т.д.).

Важнейшими факторами, всегда оказывавшими влияние на формирование и развитие непосредственно Петербургского железнодорожного узла, являлись связанные с географическим положением (его и самого города), а именно:

- расположение узла в одном из крупнейших, многомиллионном городе страны, являющемся также важным промышленным центром;
- наличие в юго-западной части города крупного морского порта;
- расположение города на прибрежной территории (на берегу Финского залива Балтийского моря) и разделение его р. Невой (имеющей достаточно большие ширину – 400...600 м, и глубину – до 24 м) и её рукавами на левобережную и правобережную части; кроме того, значительные территории города (в дельте реки) расположены на островах (Петроградская сторона, Васильевский остров и т.д.).

Влияние вышеуказанных факторов на формирование и развитие Ленинградского (Петроградского) железнодорожного узла в период 1914-1941 гг. будет более подробно постепенно рассмотрено далее.

Петербургский железнодорожный узел (ныне целиком находится в ведении Октябрьской ж.д. – филиала ОАО "РЖД") всегда являлся и продолжает

оставаться в настоящее время одним из крупнейших железнодорожных узлов в России. Он занимает второе место в стране (после Московского) по разветвлённости сети, а также по объёму перевозок грузов и пассажиров. Играет ключевую роль в структуре дороги и одновременно является важнейшим элементом транспортной системы Петербурга. По характеру перевозок узел можно считать транзитно-местным, с преобладанием выгрузки прибывающих грузов; по схеме путевого развития – полукольцевым. В то же время не существует однозначного, чёткого определения границ этого узла.

Сам факт нахождения железнодорожной инфраструктуры в пределах границ города как субъекта системы федеративного устройства страны не может быть использован в качестве критерия определения границ узла; в разные годы эти границы изменялись<sup>1</sup>, кроме того, такой подход совершенно не учитывает технологию взаимодействия станций и прилегающих железнодорожных направлений. Необходимо найти другие критерии.

В настоящее время непосредственно на территорию центральных районов Санкт-Петербурга заходят, соединяясь между собой различным образом (в том числе сливаясь друг с другом в черте города), 11 следующих железнодорожных линий (направлений) общего пользования магистрального значения (перечислены с севера на юг, с запада на восток):

- 1) Приморское направление (из Сестрорецка);
- 2) Выборгское направление;
- 3) Приозерское направление;
- 4) Ириновское направление (со ст. Мельничный Ручей);
- 5) линия Заневский Пост – Горы;
- 6) Волховстроевское направление (со ст. Мга через ст. Рыбацкое);
- 7) Московское направление;
- 8) Витебское направление;
- 9) Варшавское направление;

---

<sup>1</sup> Так, Ленинград стал самостоятельной административно-хозяйственной единицей (с собственными органами управления, бюджетом и т.д.) только с декабря 1931 г., когда был выделен из состава Ленинградской области.

- 10) Балтийское направление (со ст. Гатчина через ст. Красное Село);
- 11) Ораниенбаумское направление.

Однако помимо этого, несколько железнодорожных линий, подходящих к Санкт-Петербургу, не имеют самостоятельного ввода в город, а сливаются на дальних подходах к нему с другими магистралями. Таковыми являются, например, Новгородское направление (примыкающее к Витебской линии на 26-м км, ст. Павловск) и Савёловское направление (примыкающее к Волховстроевской линии на 49-м км, ст. Мга). Кроме того, к югу от города проходит линия Мга – Гатчина – Нарва (имеющая соединительные ветви с другими подходящими к Санкт-Петербургу магистралями около станций Гатчина, Владимирская, Новолисино и Саблино). Поскольку данные железные дороги также являются линиями магистрального значения, оказывающими немалое влияние на работу Петербургского узла, пункты их примыкания в ряде случаев рассматриваются как входящие в его состав. Более того, к направлению Петербург – Вологда на ст. Волховстрой (120 км от Петербурга) примыкает железнодорожная магистраль Волховстрой – Петрозаводск – Мурманск (общей протяжённостью более 1,3 тыс. км), а работа Волховстроевского узла оказывает большое влияние на Петербургский узел, в связи с чем их также возможно рассматривать как элементы единой системы. В последнее время, в связи со строительством нового морского порта в районе Усть-Луги, подходы к нему также нередко включаются в состав Петербургского железнодорожного узла<sup>1</sup>.

На взгляд автора, наиболее удачно данный вопрос был отражён в одной из совместных работ МПС и ЛИИЖТ<sup>2</sup>. В ней были выделены две категории границ Ленинградского узла, в качестве которых назывались:

- по условиям местной грузовой работы – станции Новая Деревня, Парголово, Ручьи, Ржевка, Заневский Пост, Рыбацкое, Колпино, Шушары, Шоссейная, Лигово, образующие внутреннее полукольцо;

---

<sup>1</sup> Например, здесь: Узловые перспективы (интервью с зам. начальника отдела узлов и станций ОАО "Ленгипротранс" С. Ивановым) // Строительство и городское хозяйство в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. – 2012. – №8 (138). – С. 136-138.

<sup>2</sup> Технологический процесс работы Ленинградского железнодорожного узла (в трёх томах). – Т. 1. – Л., 1979. – С. 5.

– по условиям взаимодействия с примыкающими направлениями – станции Белоостров, Сосново, Мельничный Ручей, Мга, Тосно, Новолисино, Вырица, Гатчина, Ораниенбаум.

Учитывая всё вышесказанное, Петербургский железнодорожный узел можно рассматривать фактически как комплекс из нескольких, расположенных на различном расстоянии от центра города мелких узлов, каждый из которых, в свою очередь, имеет свои станции и соединительные линии.

В настоящей работе Петербургский железнодорожный узел будет рассматриваться, как правило, в минимально-возможных пределах, образующих внутреннее полукольцо с радиусом приблизительно 15...20 км от исторического центра города (см. рис. П-6.1<sup>1</sup>). В этом случае условными границами узла являются линии Парголово – Ручьи, Ручьи – Ржевка, Ржевка – Нева, Рыбацкое – Предпортовая, Предпортовая – Лигово. Примерно аналогичным образом понимались границы Ленинградского узла и ранее – как в рассматриваемый в данной работе период времени<sup>2</sup>, так и в послевоенные годы<sup>3</sup>. По мнению автора, история отдельных железнодорожных узлов, расположенных на подходах к городу (Мга, Гатчина и т.д.), заслуживает отдельного подробного исторического исследования. Тем не менее, очерченные границы не абсолютны; для целостности восприятия и для объяснения тех или иных преобразований, происходивших в разные годы в Петербургском (Петроградском, Ленинградском) узле, во многих случаях автор будет вынужден выходить за указанные выше географические условные границы, описывая также развитие подходов к нему и прилегающих

---

<sup>1</sup> Все рисунки, в обозначении которых присутствует индекс "П", размещены в разделе 6 "Иллюстративный материал" отдельного тома Приложений.

<sup>2</sup> Например, согласно действовавшего в 1920-х гг. (т.е. ещё до постройки Южного полукольца) свода тарифов, входными в Ленинградский узел пунктами считались станции: Рыбацкое, Обухово, Сортировочная (Витебской линии), Ленинград-Балтийский, Ленинград-Варшавский, Новая Деревня, Ланская, Кушеловка, Дача Долгорукова; в общей сложности в узле насчитывалось 35 тарифных пунктов, а на подходах к нему (Гатчина, Тосно, Семрино, Мга и т.д.) – ещё 19 (Экспедиция экономических изысканий Ленинградского железнодорожного узла (1926-1927 гг.). – Т. I (Текст). – Л., 1927. – Л. 10). В плане реконструкции узла в рамках программы 2-го пятилетнего плана (на 1935-1937 гг.) в качестве входных станций Ленинградского узла указывались: Новая Деревня для Приморской линии, Удельная для Белоостровской линии, Ручьи для Васкеловской линии, Ржевка для Ириновской линии, Рыбацкое и Нева для Мурманской линии, Славянка для Московской линии, Шушары для Витебской и Новгородской линий, Шоссейная для Варшавской линии, Лигово для Балтийской линии (ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1548. Л. 7).

<sup>3</sup> См., например: Ленгипротранс. Программа "Проект генеральной схемы Ленинградского железнодорожного узла". – Л., 1965. – Рукопись (НТБ ПГУПС). – С. 3-4.

железнодорожных направлений, история которых, по большому счёту, неотделима от истории развития самого узла.

Формирование Петербургского железнодорожного узла началось с середины XIX века, когда в России строились первые железные дороги. Более подробно процесс развития узла в период до 1914 г. описан в Приложении 4.

В этот период в Санкт-Петербурге возник один из крупнейших в стране железнодорожных узлов. Он постепенно формировался из линий железных дорог, имевших различную принадлежность (казённые, частные) и построенных по различным техническим условиям, а некоторые из них, кроме того, отличались от других особенностями своего устройства (линии "парового трамвая", узкоколейные и т.д.).

При этом все построенные в XIX веке подходившие к столице железные дороги (как с юга, так и с севера) по целому ряду причин (особенности формирования и направления грузо- и пассажиропотоков, бóльшая часть которых зарождалась или погашалась в Петербурге, являвшемся большим городом и промышленным центром; наличие достаточно крупной водной преграды – р. Невы; опять же различная принадлежность линий и т.д.) заканчивались здесь собственными головными станциями тупикового типа. Такая схема узла впоследствии признавалась неудачной и значительно усложняла процесс прямых транзитных передач<sup>1</sup>.

Наличие естественной водной преграды – реки Невы, большая ширина и глубина которой требуют устройства сложных и дорогостоящих мостовых переходов, послужило, кроме того, причиной образования двух первоначально фактически независимых железнодорожных узлов – в лево- и правобережной частях города. При этом по причине географического расположения Петербурга (северо-западная окраина Российской империи) основные торгово-экономические связи тянулись от него в южном и юго-восточном направлении; в связи с этим большинство магистралей подходили к городу с юга и юго-востока, а

---

<sup>1</sup> Станции и узлы / В.Н. Образцов, В.Д. Никитин, Ф.И. Шаульский, С.П. Бузанов. Под общ. ред. В.Н. Образцова. – М. : Трансжелдориздат, 1949. – С. 12.

левобережная (южная) часть узла развивалась гораздо более быстрыми темпами, чем линии на правом берегу Невы. Сооружение Портовой линии (1881 г.) и Финляндской соединительной линии (ФСЛ, 1913 г.) привело к появлению в Санкт-Петербурге железнодорожного узла полукольцевого типа (см. рис. П-6.2).

Существование в дореволюционной России отдельных, совершенно независимых друг от друга железных дорог являлось причиной того, что каждая дорога хотела иметь именно "свои" собственные станции, вокзалы, "свои" мастерские, депо и т.д. В крупных городах, в том числе и в Петербурге, это приводило к появлению нескольких отдельных, принадлежавших каждая своей дороге и конкурировавших между собой станций, часто тупикового типа, имевших между собой неудовлетворительные соединения. Данное обстоятельство в период зарождения и первоначального развития железных дорог не вызывало серьезных затруднений в процессе эксплуатации, однако постепенно, к началу XX века, стало уже значительно осложнять работу и снижало пропускную способность целых направлений.

В целом, по состоянию на 1914 г. Петербургский железнодорожный узел (см. рис. 1.1 и П-6.2...П-6.4) включал в себя линии общего пользования, входившие в состав следующих железных дорог:

- Николаевской ж.д. (Главная линия Петербург – Москва, Портовая линия, Финляндская соединительная линия, с многочисленными ветвями);
- Московско-Виндаво-Рыбинской ж.д. (М.В.Р. ж.д.; Витебская линия с ветвями);
- Северо-Западных ж.д. (Варшавская и Балтийская линии с ветвями);
- Северных ж.д. (линия Обухово – Вологда);
- Финляндских ж.д. (линия Петербург – Выборг);
- Приморской (Петроградо-Сестрорецкой) ж.д. (три линии, фактически представлявшие собой систему "парового трамвая": Сестрорецкая, Озерковская и Городская);
- Ириновской ж.д. (узкоколейная линия Охта – Борисова Грива с ветвью Мельничный Ручей – Шереметьевка).



В 1900-1913 гг. по железным дорогам в Петербург доставлялось 30...40 % и вывозилось 21...42 % всех грузов<sup>1</sup>. С течением времени грузопотоки на магистралях, подходивших к Петербургу, только увеличивались. Так, если в 1907 г. по всем железным дорогам в столицу прибыло 2,7 млн. тонн грузов, то в 1910 г. – уже 3,6 млн. тонн<sup>2</sup>. В общем объёме грузопотока, подвозившегося к Петербургу, основную массу составляли хлебные грузы (предназначавшиеся как для внутреннего потребления в самом городе, так и для отправки на экспорт), а также лесные грузы (преимущественно экспортный лес и дрова для потребления в Петербурге); в меньших объёмах подвозились материалы для местной промышленности (прежде всего – металл) и прочие продовольственные грузы для столичного населения и для экспорта.

На всех подходивших к узлу железнодорожных линиях общего пользования существовало пассажирское движение. При этом пригородное сообщение во все времена составляло большинство (75...90 %) от общего объёма всех пассажирских перевозок в рассматриваемом регионе.

Кроме железных дорог общего пользования, в пределах города постепенно прокладывались многочисленные железнодорожные подъездные пути (ветви частного пользования) к самым разнообразным предприятиям, заводам, складам, пристаням и т.д.

---

<sup>1</sup> Очерки истории Ленинграда. – Т. 3: Период империализма и буржуазно-демократических революций (1895-1917 гг.). – М., Л. : Наука, 1956. – С. 62.

<sup>2</sup> РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1245. Л. 44.

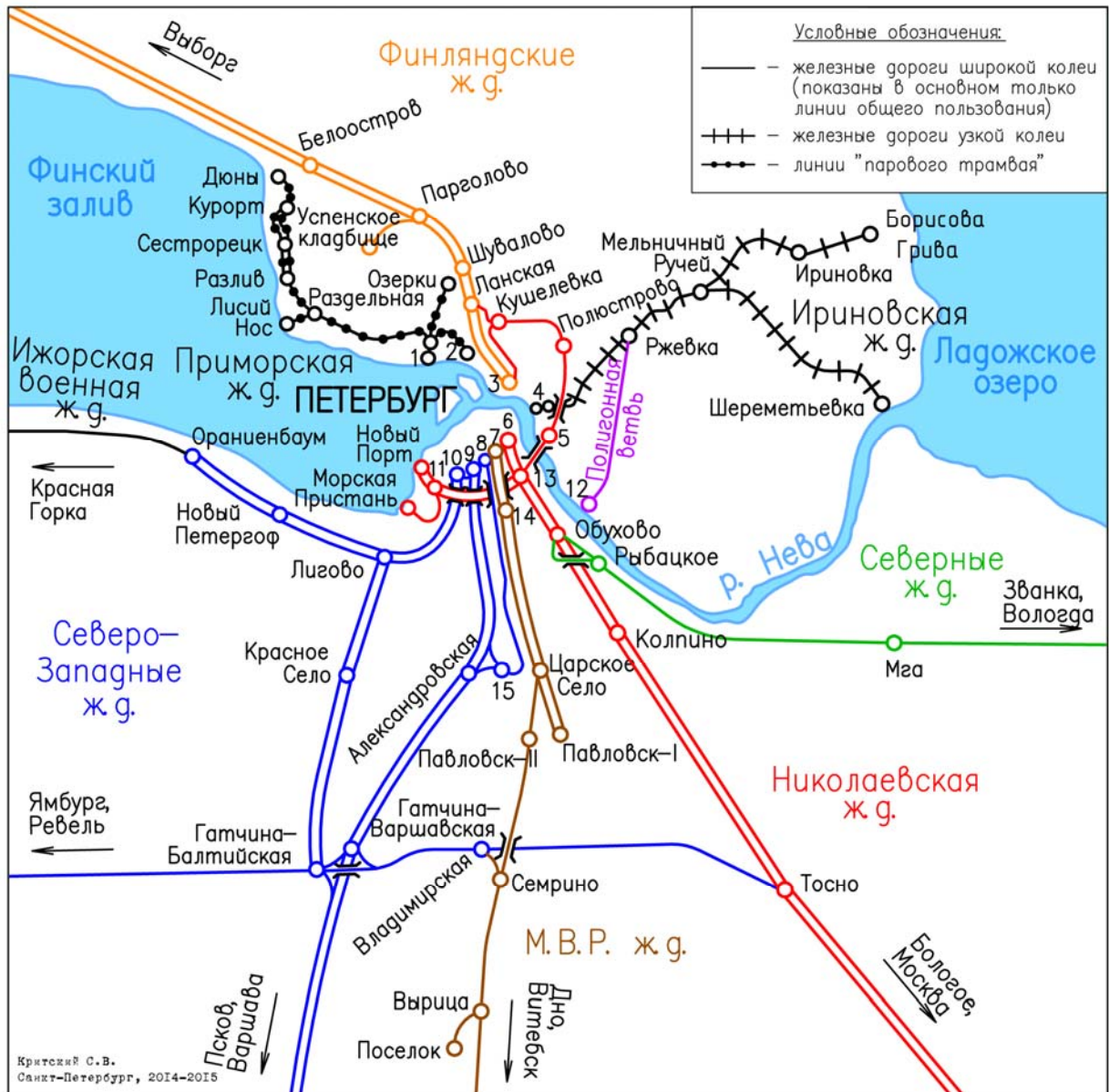


Рис. 1.1 Схема Санкт-Петербургского железнодорожного узла и подходов к нему по состоянию на начало 1914 г. (реконструкция автора)

Цифрами обозначены:

- 1 – ст. Санкт-Петербург (Новодеревенский вокзал) и ст. Узловая Приморской (Санкт-Петербурго-Сестрорецкой) ж.д.;
- 2 – ст. Флюгов Разъезд Приморской (Санкт-Петербурго-Сестрорецкой) ж.д.;
- 3 – ст. Санкт-Петербург Финляндских ж.д. (Финляндский вокзал);
- 4 – станции Охта-Нева и Охта Ириновской (узкоколейной) ж.д.;
- 5 – ст. Дача Долгорукова Финляндской соединительной линии (ФСЛ) Николаевской ж.д.;
- 6 – ст. Санкт-Петербург-1 Николаевский ж.д. (Николаевский вокзал);
- 7 – ст. Санкт-Петербург-Пассажирский М.В.Р. ж.д. (Витебский, бывший Царскосельский вокзал);
- 8 – ст. Санкт-Петербург-Императорский Императорского пути Северо-Западных ж.д.;
- 9 – ст. Санкт-Петербург-Варшавский Северо-Западных ж.д. (Варшавский вокзал);
- 10 – ст. Санкт-Петербург-Балтийский Северо-Западных ж.д. (Балтийский вокзал);
- 11 – ст. Пушино Портовой линии Николаевской ж.д.;
- 12 – пристань Обуховского завода (начальный пункт Полигонной ветви);
- 13 – ст. Санкт-Петербург-Сортировочный Николаевской ж.д.;
- 14 – ст. Санкт-Петербург-Сортировочный М.В.Р. ж.д.;
- 15 – ст. Царский Павильон Императорского пути Северо-Западных ж.д.

Примечание: в связи с мелким масштабом схемы, не показаны все ветви, примыкавшие к Портовой линии.

## **Выводы по главе 1:**

1. Даже в настоящее время не существует чёткого определения границ Петербургского железнодорожного узла, который можно рассматривать как комплекс из нескольких отдельных мелких железнодорожных узлов. В данном исследовании Петербургский узел рассматривается в минимально-возможных условных границах, проходящих на расстоянии приблизительно 15...20 км от центра города.
2. В период 1853-1914 гг. в Санкт-Петербурге постепенно образовался крупный железнодорожный узел полукольцевого типа. Большинство магистралей подходили к городу с юга и юго-востока, заканчиваясь тупиковыми станциями, расположенными в левобережной части города. Правобережная часть сети оставалась развитой относительно слабо. Для связи отдельных линий узла между собой был сооружён ряд соединительных ветвей, важнейшими из которых являлись Портовая и Финляндская соединительная, образовавшие полукольцо.
3. Железнодорожные линии, подходившие в то время к Петербургу имели различную принадлежность (казённые, частные), а некоторые, кроме того, отличались специфическими особенностями своего устройства (линии "парового трамвая", узкоколейные и т.д.), развивались независимо друг от друга, без единого общего перспективного плана.

## ГЛАВА 2

# ПЕТРОГРАДСКИЙ УЗЕЛ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ И РЕВОЛЮЦИИ

### 2.1 Общие сведения

#### 2.1.1 Трудности военного времени

1 августа 1914 г.<sup>1</sup> Россия вступила в начавшуюся несколькими днями ранее Первую мировую войну. Эта война продлилась более четырёх лет и в итоге имела катастрофические последствия для страны.

Железнодорожный транспорт Российской империи и перед войной, в целом, не полностью справлялся с обслуживанием экономики страны (испытывавшей значительный подъём в предвоенные годы), главным образом – по причине недостаточного развития сети и нехватки подвижного состава (паровозов и грузовых вагонов). Имела место также недооценка значения железных дорог в условиях военного времени<sup>2</sup>. Тем не менее, "в империалистическую войну железные дороги вошли, как достаточно мощный организм, обладавший персоналом и подготовленным, и опытным"<sup>3</sup>.

Начавшаяся война усугубила уже существовавшие трудности и породила новые. Необходимость обеспечения оперативных перевозок войск,

---

<sup>1</sup> Здесь и далее все даты до февраля 1918 г. приведены по старому стилю (по юлианскому календарю).

<sup>2</sup> С одной стороны, во многих источниках встречается утверждение о неготовности железных дорог Российской империи к работе в условиях начавшейся мировой войны, которое, несомненно, имеет право на существование. С другой стороны, не нужно забывать, что война предъявила к железнодорожному транспорту целый ряд совершенно особых требований, а также преобладавшее ранее мнение о том, что будущая война будет скоротечной. Вообще же, данная проблема достаточно подробно описана (с самых различных точек зрения) во многих исторических работах, например: *Васильев Н.* Транспорт России в войне 1914-1918 гг. – М. : Гос. военн. изд-во НКО СССР, 1939. – 260 с.; *Михайлов И.Д.* Эволюция русского транспорта, 1913-1925 гг. / Под ред. проф. С.А. Фалькнера. – М. : Экономическая жизнь, 1925. – 248 с.; *Шмуккер М.М.* Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913-1922 годы. – М. : Транспечать НКПС, 1923. – 292 с.; *Сидоров А.Л.* Экономическое положение России в годы Первой Мировой войны. – М. : Наука, 1973. – 655 с.; *Хейвуд Э. Дж.* "Самый катастрофический вопрос": железнодорожное строительство и военная стратегия в позднеимперской России // В кн.: Русский сборник: Исследования по истории России. – Т. VI. – М. : Модест Колеров, 2009. – С. 112-143 и т.д.

<sup>3</sup> *Антошин А.Н.* Краткий обзор истории железных дорог России до Февральской революции // Вестник путей сообщения. – 1926. – №15 (27.02.1926). – С. 3-5.

транспортировки больших объёмов воинских и интендантских грузов (особенно при подготовке и проведении крупных наступательных операций), или, например, эвакуационных перевозок, приводила к отвлечению на них большого количества подвижного состава и соответственно к значительному сокращению коммерческих перевозок. В итоге ломались сложившиеся годами внутри страны экономические связи и существенно затруднялся товарооборот, что отражалось на всей хозяйственной и торговой жизни.

Но важнейшим фактором, предопределившим новые условия работы железнодорожного транспорта России в Первой мировой войне, стала произошедшая в связи с блокадой германским флотом портов Балтийского моря и закрытием проливов Османской империей (Турцией) дезорганизация внешней торговли страны и её экспортно-импортных связей. Это привело к кардинальным изменениям направлений и объёмов грузопотоков на железных дорогах, к чему они оказались не готовы. Наиболее актуальной данная проблема являлась для Северо-Западного региона.

Петроград<sup>1</sup>, являвшийся в то время крупнейшим городом Российской империи, её промышленным и финансовым центром, представлял собой огромный производственный и потребительский пункт<sup>2</sup>. Здесь производилось почти 60 % всего объёма военной продукции страны<sup>3</sup>. Естественно, сам Петроград, его заводы-гиганты и остальная промышленность постоянно испытывали потребность в снабжении значительным количеством топлива и сырья, а также других предметов первой необходимости (в частности, продовольствия и прежде всего – хлеба), однако при этом город был расположен достаточно далеко от их источников. Из-за географического положения Петрограда, его топливный баланс не мог быть построен за счёт местных видов топлива. В то же время топливо и сырьё являлись важнейшими ресурсами, которые играли роль пищи для организма: при их наличии заводы, фабрики и

---

<sup>1</sup> Вскоре после начала войны, в августе 1914 г., город Санкт-Петербург, название которого имело немецкие корни, на волне патриотических и антинемецких настроений был переименован в Петроград.

<sup>2</sup> В 1916 г. численность населения Петрограда достигла дореволюционного максимума – 2,5 млн. человек (Весь Ленинград на 1926 г. (Адресная и справочная книга г. Ленинграда). – Л. : Издание Организационного отдела Ленинградского Губисполкома, 1926. – С. 1).

<sup>3</sup> Сидоров А.Л. Экономическое положение России в годы Первой Мировой войны. – М. : Наука, 1973. – С. 161.

мастерские имели возможность работать, а при недостатке или вовсе отсутствии таковых – промышленная жизнь замирала.

В свою очередь, основным видом топлива для промышленности того времени являлся уголь<sup>1</sup>. В довоенный период Северо-Запад страны обеспечивался, главным образом, иностранным углём (см. таблицу 5.1<sup>2</sup>), доставлявшимся морским путём по Балтике – в порты Петербурга, Риги, Ревеля (ныне Таллин), а также Виндавы (ныне Вентспилс) и Либавы (ныне Лиепая).

На импортном угле работала практически вся промышленность региона, большая часть железных дорог, морского и речного флота. В предвоенные годы Петербург потреблял около 60 % всего объёма импортированного в Россию угля; в 1913 г. ввоз такового в Петербургский порт составил<sup>3</sup> почти 3 млн. тонн. Данному положению вещей способствовали значительное удаление города от Донецкого угольного бассейна (1,7 тыс. км<sup>4</sup>) и существовавшая тарифная политика; к тому же английский уголь отличался весьма высоким качеством. После начала войны поставки из-за рубежа значительно сократились и снабжение России углём необходимо было осуществлять теперь в основном только за счёт внутренней добычи; в этих условиях главным источником угля для всей европейской части страны стал Донбасс, а главным перевозчиком – железные дороги. Если в 1913 г. завоз донецкого угля в Петербург по железной дороге составлял<sup>5</sup> всего 180 тыс. тонн, а в 1914 г. – 262 тыс. тонн, то уже в 1915 г. он

---

<sup>1</sup> В 1913 г. потребление угля в России составило почти 44 млн. тонн, при этом около 36 млн. тонн (т.е. 82 %) было добыто внутри страны (из этого количества основными поставщиками были: Донбасс – 70 %, Домбровский бассейн на территории Царства Польского – 19 %, Урал – 3 %) и импортировано почти 8 млн. тонн (из этого количества основными поставщиками были: Англия – 52 % и Германия – 43 %). По отношению ко всему объёму нашего импорта, доля каменного угля в нём составляла около 60 %. Потребление в тот же период жидкого топлива (нефти) составило всего лишь 3,2 млн. тонн (А.С.Б. Русская каменноугольная промышленность и железные дороги // Вестник Николаевской ж.д. – 1917. – №7-8. – С. 50-51; №9. – С. 61-63; Сидоров А.Л. Экономическое положение России в годы Первой Мировой войны. – М. : Наука, 1973. – С. 500-501).

<sup>2</sup> Все таблицы, ссылки на которые приведены в настоящей работе, размещены в разделе 5 отдельного тома Приложений.

<sup>3</sup> Экспедиция экономических изысканий Ленинградского железнодорожного узла (1926-1927 гг.). – Т. I (Текст). – Л., 1927. – Л. 263-264.

<sup>4</sup> В Российской империи расстояния, в том числе на железных дорогах, измерялись, главным образом, в вёрстах. Верста в русской системе мер равнялась 1,067 км. Метрическая система мер и весов (километры вместо вёрст, килограммы вместо пудов и т.д.) была введена в нашей стране уже в советское время – декретом СНК РСФСР от 14 сентября 1918 г. В настоящей работе для удобства читателя все меры длины приведены в современных величинах (за исключением используемых в названиях и цитатах).

<sup>5</sup> Шмуккер М.М. Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913-1922 годы. – М. : Транспечать НКПС, 1923. – С. 59.

вынужденно резко возрос до 1,8 млн. тонн. При этом после начала войны промышленность города получила дополнительное развитие, а значительная часть предприятий была переведена на обслуживание нужд обороны. В результате уже к началу 1915 г. в регионе в полной мере проявилась неустойчивость топливоснабжения, а со второй половины 1916 г. начался самый настоящий "угольный голод"<sup>1</sup>.

Кроме того, до войны объём транзита, направлявшегося по железной дороге через Петербургский узел в сторону Финляндии, составлял менее 1 % от всего объёма его грузооборота. Теперь же, из-за закрытия западной сухопутной границы, значительная доля экспорта, ранее проходившего через неё, устремилась через Финляндию.

В связи со всем вышеперечисленным, а также из-за некоторых других условий военного времени и трудностей, как технического, так и организационно-административного характера, начиная со второй половины 1914 г. нагрузка на железные дороги Северо-Западного региона резко возросла, причём объёмы и направления грузопотоков изменились кардинальным образом по сравнению с довоенным временем. Значительно увеличилась густота движения по магистралям, представлявшим собой меридиональные выходы из Донбасса к Петрограду, при этом значительная часть грузопотоков с Балтийского и Варшавского подходов к Петроградскому узлу вынужденно перетекла на Витебский (Виндавский) и особенно на Московский, из-за чего они оказались совершенно перегруженными. Наиболее трудная ситуация сложилась на участке Петроград – Бологое Главной линии Николаевской ж.д., по которой к столице подвозился основной объём грузов (следовавших как с Московского узла, так и "вливавшихся" в этот поток на ст. Бологое с М.В.Р. ж.д. со стороны Рыбинска).

После "Великого отступления" русских армий летом-осенью 1915 г. ситуация ещё более осложнилась. Линия фронта приблизилась к Петрограду (к осени 1915 г. стабилизировалась на линии Рига – Двинск (ныне Даугавпилс) – Барановичи – Пинск – Дубно – Тарнополь), в связи с чем важнейшей задачей

---

<sup>1</sup> *Васильев Н.* Транспорт России в войне 1914-1918 гг. – М. : Гос. военн. изд-во НКО СССР, 1939. – С. 82, 86.

основных направлений Северо-Западных ж.д. и М.В.Р. ж.д. стало обслуживание потребностей фронта. В этих условиях основная нагрузка по снабжению и обеспечению столицы всем необходимым легла на Николаевскую ж.д.

В целях исправления сложившегося положения на важнейших линиях, подходивших к Петроградскому узлу, уже в 1915 г. в срочном порядке начали осуществляться различные мероприятия по повышению их пропускной и провозной способности (открытие дополнительных отдельных пунктов, укладка вторых главных путей, увеличение веса поездов, усиление устройств водоснабжения, расширение телеграфной и телефонной сети, увеличение парка подвижного состава и т.д.), что на время принесло некоторые результаты (см. таблицу 5.2). Кроме того, в рассматриваемом регионе началось строительство нескольких новых железнодорожных линий.

В результате общая пропускная способность железнодорожных линий, подходивших к Петроградскому узлу (кроме Балтийской и Финляндской), была в 1915-1916 гг. различными способами повышена с 3 013 до 3 861 вагонов в сутки<sup>1</sup>, т.е. почти на треть. Впрочем, как показало время, этого всё равно оказалось недостаточно. На будущее было намечено осуществление ещё целого ряда мероприятий (так, пропускную способность участка Петроград – Бологое Главной линии предполагалось довести до 1 750 вагонов в сутки), однако большинство из них полностью реализовать не удалось из-за последующих событий в стране.

С осени 1914 г. велись изыскания, а с весны 1915 г. началось интенсивное строительство за счёт средств казны Мурманской ж.д. общей протяжённостью почти 1,5 тыс. км. Эта магистраль была намечена к постройке ещё до войны, а теперь получила чрезвычайно важное стратегическое значение – выход к незамерзающим бухтам Баренцева моря. В системе МПС было организовано Управление работ по постройке Петрозаводск-Сорокской и Мурманской ж.д. Открытие сквозного рабочего движения по этой магистрали, сооружённой в достаточно короткие сроки в сложных топографических и климатических

---

<sup>1</sup> Отчёт о деятельности Особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по перевозке топлива и продовольственных грузов за период сентябрь 1915 г. – сентябрь 1916 г. – Пг. : Типо-Литография Н.И. Евстифеева, 1916. – С. 167.



условиях практически безлюдного края, состоялось 30 ноября 1916 г. Однако уже в следующем 1917 г. достроечные работы на ней практически прекратились.

В 1914-1915 гг. были проведены работы по усилению линии Рыбацкое – Званка (ныне Волховстрой) Северных ж.д., загрузка которой также существенно возросла – по ней в сторону Петрограда, помимо грузов из Урала и Сибири, теперь следовало большое количество импортных грузов, поступающих из Архангельска<sup>1</sup>, к которым в перспективе должен был добавиться грузопоток из Мурманска. Вскоре по линии стало возможно пропускать уже не 588 (как до войны), а 756 вагонов в сутки<sup>2</sup>. Но главное, в течение 1915 г. был уложен второй главный путь на всём протяжении участка Рыбацкое – Званка (110 км), с соответствующим переустройством всех станций и разъездов, и частичным развитием ст. Званка. Работы по строительству второго пути начались с апреля 1915 г., а 31 декабря 1915 г. он был введён в эксплуатацию на всём протяжении<sup>3</sup>, что ещё больше увеличило пропускную способность этого направления. Одновременно началось внедрение на линии Рыбацкое – Званка путевой блокировки (ПАБ) взамен существовавшей здесь ранее жезловой системы.

Тем не менее, несмотря на вышеописанные проведённые мероприятия, положение с подвозом в Петроград топлива и сырья продолжало оставаться напряжённым. В сентябре 1915 г. Петроградский фабричный район получил в адрес своих военных предприятий лишь 56 % от общего количества назначенных необходимых грузов, в октябре 1915 г. – 36 % и т.д.<sup>4</sup> В декабре 1915 г. и январе 1916 г. в Петрограде создалось уже прямо-таки катастрофическое положение с топливом и металлом (многие военные заводы оказались под угрозой полной остановки), а также продовольствием.

### Трудности Николаевской ж.д., основной магистрали, "питавшей" Петроград

---

<sup>1</sup> Так, в 1914 г. из Англии морем в Архангельск было доставлено 442 тыс. тонн угля, из которых 196 тыс. тонн были закуплены для Морского ведомства, 164 тыс. тонн – для МПС и 82 тыс. тонн – для Петроградского городского управления (*Михайлов И.Д.* Эволюция русского транспорта, 1913-1925 гг. / Под ред. проф. С.А. Фалькнера. – М. : Экономическая жизнь, 1925. – С. 40).

<sup>2</sup> Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую отечественную войну. – Ч. 2: Первое полугодие 1915 г. – Пг. : Типо-Литография Н.И. Евстифеева, 1916. – С. 51.

<sup>3</sup> Отчёт осмотра по Высочайшему повелению военным инженером генерал-лейтенантом бароном Ропп Северных железных дорог, произведённого с 20 по 24 марта и с 4 по 5 апреля 1916 г. – М. : Т-во скоропечатни А.А. Левенсон, 1916. – С. 10.

<sup>4</sup> *Сидоров А.Л.* Экономическое положение России в годы Первой Мировой войны. – М. : Наука, 1973. – С. 157.

(не зря именованной Главной линией), объяснялись недостаточной пропускной способностью самой линии (на которой, кроме грузового, имелось также и значительное пассажирское движение) и недостаточной перерабатывающей способностью важнейшей станции Петроград-Сортировочный Николаевской ж.д., а также нехваткой паровозов и паровозных бригад<sup>1</sup>.

Для исправления создавшегося положения, "в государственных интересах" были предприняты чрезвычайные, неординарные меры. По указанию МПС на линии Петроград – Москва стали вводиться "товарные недели", во время которых практически прекращалось движение пассажирских поездов (оставалось минимальное их количество, следовавших со скоростью грузовых), а высвободившиеся локомотивы и нитки графика использовались для проводки грузовых поездов. За время первой "товарной недели" (с 10 по 16 января 1916 г.) в Петроград было доставлено в общей сложности почти 16 тыс. вагонов различных грузов (прежде всего – с топливом, металлом и продовольствием), что на 5,4 тыс. превышало подвоз за предыдущую неделю, когда ещё происходило нормальное движение; за вторую "товарную неделю" (с 20 по 26 февраля) – почти 15 тыс. вагонов и т.д. Настолько интенсивного грузового движения дорога ещё не знала<sup>2</sup>.

Однако такие исключительные меры, снимая на какое-то время остроту проблемы, тем не менее, не решали её полностью. Отчётливо проявилась необходимость срочного осуществления масштабной реконструкции и усиления Петроградского железнодорожного узла и подходов к нему. В скором времени была предпринята попытка осуществления подобных замыслов, увязанная с появившимся впервые комплексным планом развития всего узла.

---

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 1. Л. 20.

<sup>2</sup> Дв. О результатах 1-й грузовой недели // Вестник Николаевской ж.д. – 1916. – №1. – С. 5-7; Покровский. Вторая товарная неделя // Вестник Николаевской ж.д. – 1916. – №2. – С. 18-20.

## 2.1.2 Строительство железных дорог на южных подступах к Петрограду в 1915-1917 гг.

В 1915-1916 гг. было произведено значительное усиление и развитие железнодорожной сети к югу от Петрограда. Это было обусловлено попыткой решить, главным образом, две важнейшие задачи: оптимизировать перевозки по снабжению и обеспечению столицы, которые осуществлялись пока с большими трудностями (о чём речь шла ранее) и удовлетворить потребности фронта в путях сообщения на его территории и в его тылу.

Военные власти оказали весьма значительное влияние на данный процесс. Командование созданного в августе 1915 г. отдельного Северного фронта со штабом в г. Пскове (главнокомандующий – генерал Н.В. Рузский), в общем-то справедливо считая железнодорожную сеть, находившуюся на его территории, "слаборазвитой и малооборудованной"<sup>1</sup>, в дальнейшем настойчиво добивалось её скорейшего усиления.

В период с сентября 1915 г. по март 1916 г., в спешном порядке, с применением облегчённых технических условий, силами М.В.Р. ж.д. (но за счёт казны) была сооружена железная дорога Псков – Гдов – Нарва (187 км), связавшая кратчайшим путём оба фланга Северного фронта<sup>2</sup>. Первоначально, с 6 июля 1916 г. она вошла в состав Петроградской сети М.В.Р. ж.д.<sup>3</sup>, но вскоре была передана Северо-Западным ж.д.

Примерно в то же время Северо-Западными ж.д. была построена линия Волосово – Мшинская (66 км). Фактически она представляла собой продление существовавшей ещё до войны Мшинской дровяной ветви и предназначалась для вывоза в Петроград больших объёмов дров с местных лесоразработок. Движение по линии было открыто весной 1916 г.<sup>4</sup>

Для упрощения процесса передачи поездов между Николаевской ж.д. и

---

<sup>1</sup> *Инженер Гонзаль*. Обзор сети железных дорог Северного фронта // В кн.: Труды военно-исторической комиссии. Вып. IV. – М., 1920. – С. 146.

<sup>2</sup> Более подробно см.: РГИА. Ф. 350. Оп. 26. Д. 396.

<sup>3</sup> *Инженер Гонзаль*. Указ. соч. – С. 157.

<sup>4</sup> Там же. С. 160.

М.В.Р. ж.д. на подходе к Петрограду, в период с осени 1915 г. до весны 1916 г. силами М.В.Р. ж.д. (но за счёт казны) между Витебской линией М.В.Р. ж.д. и линией Гатчина – Тосно Северо-Западных ж.д. была по указанию МПС построена Кобраловская ветвь (Кобралово – Пост 363 версты) длиной 3,3 км; также по ней предполагалось осуществлять перевозку в Петроград дров, заготовленных в районе ст. Лисино<sup>1</sup>.

В 1915-1916 гг. Северо-Западными ж.д. была построена (собственными силами, за счёт казны) соединительная линия Мга – Лисино<sup>2</sup> (30,7 км), связавшая между собой Северные и Северо-Западные ж.д. в обход Петроградского узла. Необходимость в устройстве такой линии проявлялась уже давно, особенно сильно – в зимнее время, когда Петербургский порт не функционировал и экспортные грузы, поступающие из Сибири и Урала по Северным ж.д., направлялись в Прибалтийские порты. Основная часть работ по сооружению линии Мга – Лисино была выполнена осенью 1915 г. и в течение зимы 1915/1916 гг. Для скорейшего ввода в эксплуатацию этой дороги, при её строительстве были допущены многие упрощения. Вскоре линия Мга – Лисино начала вполне успешно функционировать, но её полноценная достройка, а также начавшиеся в конце 1916 г. работы по дополнительному развитию ст. Мга Северных ж.д., не были закончены из-за последующих событий в стране.

Одновременно для прямого выхода грузов с Мурманска в сторону Москвы (в обход Петрограда) была намечена к постройке линия Званка (точнее, Гостинополье) – Чудово (94 км). На её строительстве также настаивал Северный фронт, видя эту дорогу в качестве части тылового обхода Петроградского узла (см. далее). В итоге в октябре 1915 г. сооружение линии Званка – Чудово началось "с большой спешностью в стратегических целях". К апрелю 1916 г. строительство было вчерне завершено, с мая здесь началось рабочее, а с августа – временное коммерческое движение. В конце 1916 г. линия должна была войти в состав Северных ж.д., однако те посчитали "невозможным принять дорогу в своё

---

<sup>1</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1361. Оп. 6. Д. 32. Л. 118, 131.

<sup>2</sup> В первые послереволюционные годы ст. Лисино была переименована в Новолисино; под таким наименованием она существует и в настоящее время.

распоряжение, ввиду незаконченности некоторых строительных работ и наличия временных обходов у мостов и временных уклонов"<sup>1</sup>.

С осени 1915 г. частное Общество М.В.Р. ж.д., в соответствии с постановлением Совета министров от 22 сентября 1915 г., Высочайше утверждённым Николаем II, начало осуществлять (в том числе и в интересах Северного фронта) большую программу по усилению пропускной и провозной способности своей Петроградской сети<sup>2</sup>. В течение 1916 г. дорогой была перешита на широкую колею бывшая узкоколейная линия Чудово – Новгород – Шимск, построена новая линия Шимск – Сольцы (30 км) и уложен второй путь на участке Сольцы – Дно. Таким образом, появилось кратчайшее соединение (в обход Петрограда) Северного фронта с Николаевской, Северными и Мурманской ж.д. Также М.В.Р. ж.д. с 1915 г. приступила к постройке намеченных ещё до войны линий Петроград – Новгород и Новгород – Луга, а с мая 1916 г. – линии Новгород – Валдай.

На сооружении линии Новгород – Батецкая – Луга (85 км) теперь особенно настаивал штаб Северного фронта, поскольку она должна была обеспечивать правый фланг Чудских позиций и замыкать собой дальний тыловой обход Петроградского узла (Званка – Чудово – Новгород – Луга – Мшинская – Волосово – Нарва). Дорога Новгород – Луга строилась в срочном порядке, по временному профилю и с временными деревянными искусственными сооружениями<sup>3</sup>. В июле 1916 г. закончилась укладка главного пути<sup>4</sup> и линия была практически готова. Однако весной 1917 г. катастрофическая нехватка материалов верхнего строения (попросту говоря, рельсов) в полевом управлении фронта заставила начать разборку этого недавно уложенного пути для использования его на других, более необходимых, как тогда считалось, участках. Впрочем, ещё через короткое время, в связи с неудачами на Северном фронте и возможностью отхода войск на Чудские позиции, разборка дороги Новгород –

---

<sup>1</sup> Новая железнодорожная линия Гостинополье – Чудово // Бюллетень Комиссариата Петроградского округа путей сообщения. – 1919. – №7 (18.01.1919). – С. 2.

<sup>2</sup> РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1246. Л. 104-106; ЦГА СПб. Ф. 1398. Оп. 1. Д. 61. Л. 20-34.

<sup>3</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1464. Оп. 1. Д. 350. Л. 2.

<sup>4</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1464. Оп. 1. Д. 384. Л. 81.

Луга была приостановлена и "линия эта спешно приводилась в состояние, обеспечивающее пропуск 12 пар поездов в сутки"<sup>1</sup>. В декабре 1917 г. по ней было открыто временное движение<sup>2</sup>, а в начале 1918 г. дорога была сдана в эксплуатацию и вошла в состав Петроградской сети М.В.Р. ж.д.

Что же касается участка Новгород – Валдай (132 км), то его сооружение по ряду причин сильно затянулось, в итоге он так и не был достроен.

Одновременно велось развитие многих ключевых станций М.В.Р. ж.д. и усиление отдельных её направлений (особенно Витебской линии, чрезвычайно загруженной снабжением Петрограда); был также сооружён второй главный путь на линии Рыбинск – Бологое и т.д.

### **2.1.3 Итоги развития железнодорожной сети Северо-Запада в период Первой мировой войны**

Что же касается развития непосредственно Петроградского железнодорожного узла, то в период Первой мировой войны наиболее масштабные работы по реконструкции своих сетей здесь были начаты Николаевской ж.д. и М.В.Р. ж.д.

В отличие от них, Северо-Западные ж.д. в те же годы практически не производили каких-либо значимых работ по развитию своей сети непосредственно в пределах Петроградского узла. Скорее наоборот, война приостановила осуществление разрабатывавшегося до этого несколько лет проекта реконструкции узла, исходившего, "по примеру ряда крупных европейских городов, из электрификации всего пригородного и пассажирского движения"<sup>3</sup>.

Из числа выполненных в то время работ можно отметить, пожалуй, только устройство в 1915-1916 гг. специализированной военно-санитарной станции на

---

<sup>1</sup> *Инженер Гонзаль*. Обзор сети железных дорог Северного фронта // В кн.: Труды военно-исторической комиссии. Вып. IV. – М., 1920. – С. 166.

<sup>2</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1464. Оп. 1. Д. 350. Л. 29, 35, 38, 43.

<sup>3</sup> Краткий очерк деятельности Северо-Западных ж.д. в период времени с 1-го ноября 1905 г. по 1-е ноября 1915 г. – Пг., 1915. – С. 27.

4-й версте Варшавской линии (она и получила такое незамысловатое название – "Санитарная"; см. рис. П-6.5), построенной с целью разгрузки от работы с санитарными поездами других станций всего Петроградского узла. Вскоре здесь было сосредоточено всё хозяйственно-техническое обслуживание составов не только военно-санитарных, но и обычных пассажирских поездов, курсировавших по линиям Северо-Западных ж.д. (очистка и дезинфекция вагонов, их экипировка водой и топливом, текущий ремонт и т.д.), а также и грузовых вагонов. Помимо этого, по имеющейся информации, в конце 1915...начале 1916 гг. была организована специальная площадка для выгрузки дров около Митрофаньевского кладбища и уложен дополнительный путь между Постом 4 версты Варшавской линии и грузовой станцией Петроград-Варшавский "для прямого прохода товарных поездов к товарной станции без захода на Варшавский вокзал"<sup>1</sup>.

В целом, при рассмотрении вопроса железнодорожного строительства в России в годы Первой мировой войны, в нём возможно выделить два временных периода. Начальный этап характеризуется замедлением или даже прекращением с момента начала войны сооружения многих новых железных дорог, когда все силы страны были брошены на удовлетворение потребностей фронта. Однако через некоторое время стало очевидным, что война принимает затяжной характер, а существовавшая железнодорожная сеть России не справляется с требуемым объёмом перевозок. Жизнь показала, что для успешного ведения войны государству необходимо иметь не только дороги, непосредственно обслуживающие потребности фронта, но и не менее развитую сеть коммуникаций, обеспечивающих бесперебойную работу в тылу. Фактически уже в 1915 г. нормальная хозяйственная жизнь страны была нарушена, во многом именно из-за "непровозоспособности" железных дорог, оказавшихся "ахиллесовой пятой" в экономике государства (промышленность недополучала топливо, сырьё и другие необходимые ресурсы для обеспечения производственного процесса, а население – хлеба; причём нередко при наличии

---

<sup>1</sup> Отчёт о деятельности Особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по перевозке топлива и продовольственных грузов за период сентябрь 1915 г. – сентябрь 1916 г. – Пг. : Типо-Литография Н.И. Евстифеева, 1916. – С. 20-21, 26-27.

таковых, но невозможности своевременной их доставки из пунктов отправления)<sup>1</sup>; в свою очередь, заводы в этих условиях уже не могли обеспечить транспорт необходимым количеством рельсов, паровозов, грузовых вагонов и т.д. Получался замкнутый круг.

В 1916 г. начался новый, второй этап. Тогда межведомственной комиссией под председательством товарища (заместителя) министра путей сообщения, инженера И.Н. Борисова, был разработан и вскоре утверждён правительством пятилетний перспективный план железнодорожного строительства (на 1917-1922 гг.). Данный план охватывал все стороны экономической жизни России и в случае своего осуществления обещал "широкое развитие её производственных сил"<sup>2</sup>. Он предусматривал сооружение в ближайшее пятилетие почти 34 тыс. км новых железнодорожных линий (в том числе уже частично начатых строительством Новгород – Орёл, Валдай – Новгород – Луга и т.д.), а также более чем 13 тыс. км линий, сооружение которых было отнесено ко второй очереди<sup>3</sup>.

Однако было уже поздно: план не соответствовал реальным возможностям хозяйства России в условиях продолжавшейся войны и общепромышленного кризиса, отражавшихся на транспорте самым тягостным образом. В том же 1916 г. железные дороги страны "перевозили продовольствие в размере 50 % потребностей армии; металл, топливо и ряд других материалов перевозились в чрезвычайно ограниченном размере, что и вызвало общий паралич хозяйственной жизни в конце 1916 г."<sup>4</sup> Продолжительное нездоровое форсирование работы транспорта, сопровождавшееся для железнодорожников (благодаря которым в начале войны были блестяще проведены мобилизационные перевозки) упадком настроения и дисциплины, недостатком материалов (прежде всего металла) и квалифицированной рабочей силы (мобилизованной в ряды армии), постепенно вело к медленному, но неуклонному ухудшению работы железных дорог. В конце

---

<sup>1</sup> Сидоров А.Л. Экономическое положение России в годы Первой Мировой войны. – М. : Наука, 1973. – С. 156-161; Гриневецкий В.И. Послевоенные перспективы русской промышленности. – 2-е изд. – М. : Издание Всеросс. центрального союза потребительских обществ, 1922. – С. 18.

<sup>2</sup> Шмуккер М.М. Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913-1922 годы. – М. : Транспечать НКПС, 1923. – С. 69.

<sup>3</sup> План железнодорожного строительства, составленный Совещанием под председательством товарища министра путей сообщения И.Н. Борисова (Краткое резюме). – Пг., 1916. – 20 с.

<sup>4</sup> Сидоров А.Л. Экономическое положение России в годы Первой Мировой войны. – М. : Наука, 1973. – С. 602.



1916...начале 1917 гг. в железнодорожной отрасли начался кризис, который, в свою очередь, усугубил общехозяйственный и стал предвестником общего краха<sup>1</sup>. Одновременно железные дороги, постепенно утратив национальную, политическую и общественную поддержку, стали своеобразным "козлом отпущения" – на них фактически была возложена основная доля вины в разразившемся в стране кризисе, что вряд ли можно признать справедливым.

## **2.2 Развитие Петроградского узла Николаевской ж.д.**

### **2.2.1 Существовавшее положение**

#### **и предпосылки появления общего плана развития узла**

Важнейшей проблемой развития всего Петербургского железнодорожного узла ещё до войны являлась перегруженность Портовой (бывшей Путиловской) ветви Николаевской ж.д. Построенная в начале 1880-х гг., она продолжала оставаться единственной линией, связывавшей все подходившие в южную (левобережную) часть узла железные дороги между собой и с портом в условиях постоянно повышавшегося их грузооборота. По Портовой линии пропускался весь объём грузов, направлявшихся с различных дорог в адрес Петербургского порта (в основном экспортных), практически все транзитные грузопотоки, передававшиеся между отдельными железными дорогами узла, а также немалое количество внутриузловых передач между различными товарными и сортировочными станциями узла (под погрузку-выгрузку и в обратном направлении). Уже в 1910 г. заполнение пропускной способности Портовой линии составляло<sup>2</sup> 82 % и в последующие годы только повышалось (к примеру, в конце мая 1914 г. приблизилось<sup>3</sup> к 100 %). Также констатировалось, что выходы с Портовой линии "на магистрали и основные товарные станции, не рассчитанные

---

<sup>1</sup> Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта, 1913-1925 гг. / Под ред. проф. С.А. Фалькнера. – М. : Экономическая жизнь, 1925. – С. 31, 77.

<sup>2</sup> РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1039. Л. 27.

<sup>3</sup> Вестник путей сообщения. – 1914. – №35 (30.08.1914). – С. 311.

на современную работу и грузовые потоки, ныне представляются совершенно неудовлетворительными; имеется много угловых движений и пересечений в одном уровне"<sup>1</sup>.

В то же время реконструкция Портовой ветви на существующем месте представлялась уже весьма затруднительной. Дело в том, что построенная в XIX веке на окраине города эта железнодорожная линия теперь, из-за разрастания столицы, оказалась расположенной фактически внутри неё, зажатая со всех сторон городской застройкой. Какое-либо значительное развитие ветви (переустройство горловин станций, устройство разноуровневых развязок и т.д.) потребовало бы огромных затрат, но даже и в этом случае не всегда было бы возможным.

Отдельно необходимо упомянуть проблему обслуживания железной дорогой Петербургского порта, который во все времена оказывал большое влияние на развитие местного железнодорожного узла.

Петербургский торговый порт всегда имел важное государственное значение, являясь одним из крупнейших в системе внешней торговли России. По размерам общего грузооборота он являлся вторым в стране и первым на Балтийском море. В предвоенное десятилетие (1904-1913 гг.) через него проходило в среднем около 45 % от всего объёма внешнеторговых операций России, осуществлявшихся через порты на Балтике (около 28...43 % экспорта и 50...60 % импорта)<sup>2</sup>. Данные показатели могли бы быть ещё большими, однако значительная доля грузооборота приходилась на другие прибалтийские порты – Ригу (третий по значению порт России), Ревель, а также Виндаву, Либаву и ряд более мелких; на фоне Петербургского порта они часто выглядели более выигрышно. Дело в том, что последний в зимний период замерзал (примерно с декабря по апрель; период навигации, свободной ото льда, составлял лишь около 200...220 дней в году), в отличие, например, от практически незамерзающего

---

<sup>1</sup> *Главацкий А.* Несколько слов о будущем Петроградского узла // Вестник Николаевской ж.д. – 1916. – №1. – С. 2-4.

<sup>2</sup> Экспедиция экономических изысканий Ленинградского железнодорожного узла (1926-1927 гг.). – Т. I (Текст). – Л., 1927. – Л. 246; *Ляхницкий В.Е.* Будущее Ленинградского порта. Экономические и технические данные для проекта его развития. – Л. : 7-я Типо-литогр. Транспечати НКПС им. тов. Дзержинского, 1924. – С. 10.

Ревеля, где, к тому же, имелось лучше налаженное портовое хозяйство в области оборудования причальных линий и складов (особенно в отношении экспорта скоропортящихся и штучных грузов).

Тем не менее, общий грузооборот Петербургского порта в начале XX века непрерывно возрастал (составив в 1900 г. – 4,2 млн. тонн, а в 1913 г. – уже 7,3 млн. тонн различных грузов<sup>1</sup>), но при этом сам порт стал испытывать значительные трудности. Здесь имел место недостаток водных бассейнов, судовых стоянок, глубоководных причальных линий, складских помещений и т.д. Возникали затруднения с перевалкой хлебных грузов; имевшиеся элеваторы уже не удовлетворяли потребности в перегрузочных приспособлениях для хлеба. В результате все вышеуказанные обстоятельства "увеличивали накладные расходы по нагрузке и выгрузке товаров, почему некоторые грузы вместо Петроградского порта стали попадать в другие порты, хотя по условиям железнодорожных тарифов, они должны бы тяготеть к Петроградскому порту"<sup>2</sup>.

В связи с этим, к моменту начала Первой мировой войны Петроградский торговый порт находился в состоянии реконструкции. В 1911-1912 гг. был составлен проект его развития<sup>3</sup>, на осуществление которого по представлению Министерства торговли и промышленности Государственной Думой были отпущены в законодательном порядке денежные средства в размере около 12 млн. руб. В соответствии с ним предполагалось, в частности, создать в южной части порта отдельный новый район, предназначенный специально для операций с экспортными грузами – Хлебный мол, который должен был быть окружён глубоководными причальными линиями с обширной акваторией и иметь мощную инфраструктуру для погрузки экспортного зерна на пароходы. В итоге к началу войны часть намеченных работ была выполнена, но в целом – задуманная реконструкция была ещё далека от завершения.

Однако помимо реконструкции и расширения непосредственно портовых

---

<sup>1</sup> *Ляхницкий В.Е.* Будущее Ленинградского порта. Экономические и технические данные для проекта его развития. – Л. : 7-я Типо-литограф. Транспечати НКПС им. тов. Дзержинского, 1924. – С. 8.

<sup>2</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 26. Д. 481. Л. 2.

<sup>3</sup> Более подробно см., например: *Тимонов В.Е.* О Петроградском узле путей сообщения в связи с вопросом развития и улучшения порта. – Пг., 1920. – С. 24-28; *Ляхницкий В.Е.* Указ.соч. – С. 14.

территорий, ещё в 1911 г. было признано необходимым произвести также "переустройство и развитие в порту рельсовых путей и других железнодорожных устройств в соответствии с предстоящим развитием портовых сооружений"<sup>1</sup>. В описываемый период Петроградский торговый порт обслуживался двумя припортовыми железнодорожными станциями, относившимися к Николаевской ж.д. – Новый Порт и Морская Пристань<sup>2</sup>, а основной его грузопоток пропускался по линии, носившей название в соответствии со своим основным предназначением – Портовой ветви. Уже тогда недостаток её пропускной способности, о чём шла речь ранее, являлся немалым "стеснением для хлебо-экспортного дела".

Помимо вышеуказанных затруднений в работе Портовой ветви, в Петербургском узле имела место недостаточная перерабатывающая способность многих важнейших станций, а на подходах к столице наблюдалось исчерпание (недостаток) пропускной способности важнейших направлений, особенно их головных участков, размеры пригородного пассажирского движения на которых были особенно велики и перед войной постоянно росли. В целом, как видно, необходимость реконструкции и развития Петербургского железнодорожного узла проявилась ещё до войны, главным образом, в связи с постоянным и неуклонным увеличением объёмов как грузового, так и пассажирского движения на большинстве подходов к столице магистралей.

Впрочем, необходимость реконструкции отдельных элементов Петербургского железнодорожного узла по тем или иным причинам неоднократно возникала и ранее – и, как правило, достаточно успешно осуществлялась. Однако делалось это каждой железной дорогой самостоятельно, в собственных интересах, часто без учёта общих потребностей узла и города. Такой "исторически-естественный путь эгоистичного разрешения каждой дорогою своих назревших нужд" был допустим только до определённого момента

---

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 26. Д. 481. Л. 3.

<sup>2</sup> В настоящее время станции Морская Пристань в Петербургском узле не существует. В послевоенное время (1950-е гг.) она была административно упразднена в качестве самостоятельного раздельного пункта, а всё её путевое развитие перешло в разряд подъездных путей от ст. Автово.

времени<sup>1</sup>.

Первые попытки<sup>2</sup> разработки генеральной, общей схемы Петербургского узла относятся к началу XX века, однако первоначально они ограничивались, в основном, решением частных вопросов. В 1913 г. в ходе разработки проекта железной дороги Петербург – Рассули инженером С.Н. Кульжинским было высказано пожелание: "Если бы была выработана общая схема узла и проектируемое примыкание было бы согласовано с общей схемой, то получились бы значительные удобства по пассажирскому и товарному движению, и имелись бы значительные сбережения". Инженерный совет МПС<sup>3</sup> отметил, что "необходимость такого проекта назрела уже давно"<sup>4</sup>.

### **2.2.2 Частичное развитие Петроградского узла Николаевской ж.д. в 1915 г.**

Значительное увеличение грузопотока (главным образом – топлива), поступавшего по железной дороге в адрес Петроградского узла после начала войны, привело к возникновению трудностей с разгрузкой прибывавших вагонов, обусловленных как техническими причинами (недостаточная развитость товарных станций), так и организационными (нехватка рабочей силы). Возникавший из-за этого "подпор" следующих поступавших вагонов ещё более затруднял работу ближайших станций узла. В связи с этим в срочном порядке был предпринят ряд мер для исправления создавшегося положения (см. рис. П-6.5).

Основная грузовая станция Николаевской ж.д., Петроград-Товарный, получила дополнительное развитие с устройством новых "выгрузочных помещений". Количество рабочих, занятых на разгрузке вагонов, которое до

---

<sup>1</sup> *Главацкий А.* Несколько слов о будущем Петроградского узла // Вестник Николаевской ж.д. – 1916. – №1. – С. 2-4.

<sup>2</sup> Контора по переустройству Петербургского узла в составе Службы пути Николаевской ж.д. (приступила к работе с 1901 г.), различные Особые комиссии под председательством В.В. Салова, А.П. Игнатьева, Н.А. Зиновьева, А.Н. Горчакова и т.д.

<sup>3</sup> Инженерный совет МПС (был образован в 1892 г.) в то время представлял собой высшее техническое учреждение этого ведомства, во многом определявшее основные вопросы технической политики русских железных дорог. Более подробно см., например: Краткий исторический очерк деятельности Инженерного совета за XXV лет, с 1892 г. по 1917 г. / Под ред. С.К. Куницкого. – Пг. : МПС, 1917. – 127 с.

<sup>4</sup> *Келтуяла В.В.* Развитие и реконструкция Ленинградского железнодорожного узла (Историческая справка). – Л., 1967. – Рукопись (НТБ ПГУПС). – С. 30.

войны составляло здесь около 800 человек, в 1915 г. возросло до 1 200 (за счёт привлечения к работам нижних чинов и арестантов)<sup>1</sup>. Бычья Платформа, ранее являвшаяся фактически вспомогательным пунктом ст. Петроград-Товарный (с подачей вагонов через Бычью ветвь), получила возможность самостоятельно осуществлять коммерческие операции; вскоре (с октября 1916 г.) Бычья Платформа и Бычий пост были объединены в одну административную единицу, ставшую самостоятельной тарифной станцией (она стала называться просто Бычья)<sup>2</sup>, тогда же здесь было усилено путевое развитие. Также для увеличения фронта выгрузки таможенных грузов было дополнительно усилено путевое развитие ст. Новый Порт в районе Портовой Таможни на Гутуевском острове.

Одновременно было принято решение организовать новую товарную станцию в правобережной части узла. В такую станцию была превращена недавно построенная ст. Охта, предполагаемый начальный пункт новой Рассульской линии. В 1915 г. она была передана в ведение Николаевской ж.д. и подверглась значительному развитию с устройством соответствующей инфраструктуры.

Дополнительные выгрузочные площади (главным образом, для угля и дров) были организованы около ст. Рыбацкое Северных ж.д., в юго-восточном пригороде столицы. Одновременно формирование специальных дровяных поездов из вагонов, прибывших по Николаевской и Северным дорогам, было перенесено со ст. Сортировочная Николаевской ж.д. (с целью её разгрузки) на ст. Рыбацкое, в связи с чем последняя также подверглась дополнительному развитию<sup>3</sup>. Для возможности прямого прохода в этот район поездов, прибывавших по Главной линии Николаевской ж.д. со стороны Бологое, во второй половине 1915 г. этой дорогой между станциями Славянка и Рыбацкое была построена соединительная Славянская ветвь длиной около 2 км, открытая<sup>4</sup> для движения 26 октября 1915 г., с одновременным развитием обеих станций. При этом из-за отказа Северных ж.д. принять на себя данные работы, ещё чуть ранее,

<sup>1</sup> Отчёт по эксплуатации Николаевской ж.д. за 1915 год. – Екатеринослав, 1916. – Л. 34.

<sup>2</sup> Вестник Николаевской ж.д. – 1916. – №41. – С. 638.

<sup>3</sup> Отчёт осмотра по Высочайшему повелению военным инженером генерал-лейтенантом бароном Ропп Северных железных дорог, произведённого с 20 по 24 марта и с 4 по 5 апреля 1916 г. – М. : Т-во скоропечатни А.А. Левенсон, 1916. – С. 14; Вестник путей сообщения. – 1915. – №41 (10.10.1915). – С. 316.

<sup>4</sup> Отчёт по эксплуатации Николаевской ж.д. за 1915 год. – Екатеринослав, 1916. – Л. 1, 4.

20 октября, ст. Рыбацкое вместе с перегонном Обухово – Рыбацкое были переданы целиком в ведение Николаевской ж.д.

Наконец, в 1915 г. в Петроградском узле появилась ещё одна товарная станция, причём – частная. Ещё до войны, в начале 1914 г., купцом 1-й гильдии С.И. Растеряевым в Петербурге, в районе Московской заставы (между Киевской и Черниговской улицами), началось строительство нового большого складского комплекса<sup>1</sup>. Во второй половине 1915 г. Николаевской ж.д. в этот район была подведена Растеряевская ветвь протяжённостью около 1 км, ответвлявшаяся от Бычьей ветви; движение по ней было открыто 15 декабря 1915 г. Различные подъездные пути подходили в этот район и ранее (к мыловаренному заводу Жукова, Петроградскому обществу товарных складов, электростанции "Общества 1886 года"), но тянулись они от ст. Бычья; постройка же новой ветви позволила направлять вагоны сюда без захода на последнюю. Конечный пункт ветви получил наименование Растеряевский пост и размещался в районе одноимённых складов; здесь же была устроена частная товарная станция Растеряево. Впрочем, какого-либо большого значения она не имела, поскольку с началом войны обычный коммерческий товарооборот существенно снизился. Часть территории была арендована Николаевской ж.д. и использовалась для выгрузки её грузов.

Резко возросший с началом войны грузопоток назначением в Финляндию (главным образом, экспортные грузы), а также в адрес расположенных в правобережной части Петрограда местных военных заводов (на Охте, в Сестрорецке и т.д.), потребовал срочного усиления построенной незадолго до этого Финляндской соединительной линии. В течение 1915 г. был уложен второй главный путь на участке Полюстрово – Пискарёвка – Кушелевка (длиной 5,5 км), открытый для движения 2 ноября 1915 г. На перегонах ФСЛ, остававшихся однопутными, были открыты дополнительные блок-посты. Одновременно были уложены дополнительные боковые пути на станциях Глухоозерская, Дача Долгорукова, Полюстрово, Пискарёвка. Существенному развитию подверглась

---

<sup>1</sup> Речь идёт о достаточно известных Бадаевских складах (такое наименование они получили уже в советское время, в честь партийного и государственного деятеля).

ст. Кушелевка<sup>1</sup>, при этом был переустроен путь к Петроградскому складу артиллерийских снарядов и Лаборатории взрывчатых веществ Военного ведомства в районе Артиллерийского поста.

Помимо вышеперечисленного, в течение 1915 г. были осуществлены работы по развитию станций Петроград-Сортировочный (что позволило перерабатывать здесь до 2 тыс. прибывавших вагонов в сутки<sup>2</sup>), Цветочный пост, Пушино, Новый Порт и Морская Пристань. В связи со значительным ростом грузопотока, поступающего в Петроград по Витебской линии М.В.Р. ж.д., основную часть которого составлял донецкий уголь, передаваемый на Николаевскую ж.д. (так уж исторически сложилось, что большинство потребителей угля в городе обслуживались Николаевской ж.д.), Волковский пост в 1915 г. был развит в полноценную станцию, с устройством специального "обменного" парка<sup>3</sup>.

В целом, все вышеописанные, проведённые в течение 1915 г. мероприятия по развитию Петроградского узла Николаевской ж.д., призванные "удовлетворить отдельным потребностям, выдвигаемым обстоятельствами военного времени", значительно облегчили сложившееся положение. Однако осуществлялись они "по составлявшимся в срочном порядке отдельным проектам, не связанным между собой одной общей идеей"<sup>4</sup>. Отчётливо проявилась необходимость осуществления более глубокой комплексной реконструкции узла, с учётом как существовавшего положения вещей, так и дальнейших (послевоенных) перспектив развития.

### **2.2.3 Разработка первого комплексного плана развития Петроградского узла и попытка его реализации**

Разработка плана реконструкции и развития всего Петроградского железнодорожного узла с учётом перспективы начала осуществляться именно Николаевской ж.д., поскольку самые большие объёмы грузов подвозились к Петрограду именно по её Главной линии и перерабатывались её основными

---

<sup>1</sup> Отчёт по эксплуатации Николаевской ж.д. за 1915 год. – Екатеринослав, 1916. – Л. 4.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 166. Л. 169.

<sup>3</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 91. Д. 46. Л. 7.

<sup>4</sup> РГИА. Ф. 240. Оп. 1. Д. 1095. Л. 103.



станциями, а также поскольку в ведении именно этой дороги находились важнейшие соединительные линии в узле – Портовая и ФСЛ, с многочисленными ветвями при них.

В октябре 1915 г. Инженерный совет МПС из-за отсутствия такого плана впредь до его составления в общем-то справедливо отказал в утверждении разработанного Николаевской ж.д. ещё перед войной (в конце 1913 г.) проекта масштабной реконструкции станций Новый Порт и Пушино<sup>1</sup>.

В ноябре 1915 г. специально для составления общего перспективного плана развития Петроградского узла при Инженерном совете МПС была образована Особая комиссия под председательством его члена, статского советника, профессора Ю.В. Ломоносова<sup>2</sup> (в прошлом – начальника Службы тяги Николаевской ж.д.), в состав которой вошли также и.о. члена Инженерного совета Д.А. Матренинский и член Совета министра путей сообщения, главный инспектор при министре, действительный статский советник С.Н. Кульжинский<sup>3</sup>. Под руководством последнего, инженером А.А. Главацким<sup>4</sup> на основании анализа текущего положения и перспективы вскоре был разработан первый вариант такого проекта (условно можно назвать его "планом Кульжинского-Главацкого"; см. рис. П-6.6), который в декабре 1915 г. был представлен на обсуждение Технического совещания при Управлении железных дорог МПС.

"План Кульжинского-Главацкого" был выполнен по т.н. "кольцевой схеме" и основывался на следующих важнейших принципах:

- 1) главнейшая проблема узла, перегруженность Портовой ветви (а теперь также и ФСЛ), решалась за счёт сооружения новой Кольцевой линии,

---

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 240. Оп. 1. Д. 1095. Л. 57.

<sup>2</sup> Ломоносов Ю.В. – русский инженер-железнодорожник, сыгравший заметную роль в февральской революции 1917 г., позднее советский государственный деятель, создатель первых в мире тепловозов. Более подробно об этом человеке и о его роли в истории России см.: *Хейвуд Э. Дж.* Инженер революционной России. Юрий Владимирович Ломоносов (1876-1952) и железные дороги / Пер. с англ. Д.А. Косачёвой. – М. : ФБОУ "Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте", 2013. – 443 с.

<sup>3</sup> Кульжинский Сергей Николаевич – достаточно известный инженер путей сообщения описываемого времени, автор многочисленных публикаций и трудов по теме развития железнодорожного транспорта в России и эксплуатации железных дорог. В тот момент времени исполнял обязанности начальника Николаевской ж.д.

<sup>4</sup> Главацкий Александр Александрович – инженер путей сообщения, в 1907-1914 гг. принимавший непосредственное участие в переустройстве участка Петербург – Обухово, заместитель начальника Службы пути и зданий Николаевской ж.д., Старший производитель новых работ. В 1916 г. был назначен Заведующим работами по переустройству Петроградского узла Николаевской ж.д.

которая ещё одним, внешним кольцом большого радиуса (или, точнее, полукольцом, т.к. полностью замкнуть его было затруднительно из-за наличия с запада крупной водной преграды – Финского залива) должна была соединить все подходившие к Петрограду железнодорожные магистрали между собой и с портом;

2) в южной части узла, непосредственно перед Кольцевой линией, предусматривалось сооружение новой единой ("Имперской") сортировочной станции, рассчитанной на переработку 6 тыс. вагонов в сутки, "которую нужно понимать как интеграл всех сортировочных станций в узле"<sup>1</sup>; весь подходивший с разных линий к узлу вагонопоток должен был разделяться здесь на три группы:

- назначением в Петроградский торговый порт (для последующей перевалки грузов на воду);
- транзитный, следующий через Петроград в адрес других дорог (в том числе основная часть – в Финляндию);
- назначением непосредственно на станции узла (для подачи на расположенные в черте города пункты погрузки-выгрузки и ветви частного пользования).

После сортировки, вагонопотоки первой и второй групп должны были направляться на Кольцевую линию и следовать далее без захода в узел, а третьей группы – продвигаться внутрь Петроградского узла, на станции детальной (вторичной) сортировки и далее по назначению; замысел устройства именно единой сортировочной станции для всех направлений объяснялся удобством "передачи вагонов с одной дороги на другую и для возможности использовать в деле сортировки вагонов все преимущества массового производства"<sup>2</sup>;

3) специально для обслуживания Петроградского торгового порта предусматривалось сооружение двух новых сортировочных станций:

---

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 240. Оп. 1. Д. 1095. Л. 44.

<sup>2</sup> Там же. Л. 58-59.

одной на Вольном острове (для детальной сортировки вагонов, следовавших в Новый Порт) и второй, которую предполагалось расположить между Автово и Пушино (для сортировки вагонов, следовавших в обратном направлении, из Нового Порта и Пушино).

Соответственно, в проекте предусматривалось сооружение многочисленных соединительных линий (прямых выходов со всех подходивших к Петроградскому узлу магистральных железнодорожных направлений к единой "Имперской" сортировочной станции и выходов с неё на Кольцевую линию и т.д.). Строившаяся магистраль Петроград – Рыбинск предлагалось примкнуть к Главной линии Николаевской ж.д. на ст. Тосно.

Данный проект в декабре 1915 г. был в целом одобрен министром путей сообщения А.Ф. Треповым и представлен для утверждения в Инженерный совет МПС, но с резолюцией министра о том, что Рыбинская линия непременно "должна сооружаться немедленно, прямым сообщением на Охту". Соответственно, намечалось устройство новой сортировочной станции в правобережной части узла, которая взяла бы на себя обслуживание грузопотоков строившихся Рассульской и Рыбинской линий, а также части Северных ж.д.

В связи с этим "план Кульжинского-Главацкого" был несколько переработан (см. рис. П-6.7) и в скором времени (в том же декабре 1915 г.) представлен на обсуждение уже упомянутой Особой комиссии.

Однако к этому времени председатель комиссии Ю.В. Ломоносов на основании обследования Петроградского узла сформировал собственную точку зрения на вопрос дальнейшего его развития и представил другой, собственноручно разработанный перспективный план, выполненный по т.н. "радиальной схеме" (см. рис. П-6.8). В его основе лежал тот же принцип разделения всего вагонопотока на подходах к узлу на те же три группы, однако важнейшая проблема разгрузки существовавшей Портовой ветви от транзитных потоков решалась по-другому – устройством не кольцевой линии, а радиальных ветвей.

По мнению Ю.В. Ломоносова, для передачи транзитных вагонопотоков

между отдельными дорогами вполне можно было использовать линии Тосно – Гатчина (существовавшую), Мга – Лисино (к тому времени заканчивавшуюся постройкой) и запроектированный головной участок будущей Рыбинской линии, которые все вместе и так образовывали на подходах к узлу второе (внешнее) полукольцо. В связи с этим, строить ещё одну кольцевую линию (т.е. уже третью) автору схемы представлялось нецелесообразным, вместо чего он предлагал проложить радиальные ветви.

Другим отличием "плана Ломоносова" был отказ от объединения всей сортировочной работы в узле на единой "Имперской" станции. Во-первых, из-за того, что объединение сортировочных станций разных дорог имело и свои отрицательные стороны – значительные перепробеги вагонов, сложность устройства подходов и развязок многочисленных линий, сложность организации взаимодействия в пределах одной станции инфраструктуры нескольких различных железных дорог (особенно казённых и частных) и т.д. Во-вторых, автор схемы отмечал, что несмотря на имеющиеся примеры существования подобных столь крупных станций за границей, для России это было делом совершенно новым и высказал в общем-то вполне справедливое опасение, что поскольку существующая ст. Петроград-Сортировочный с трудом справляется с объёмом работы в 2 000 вагонов, вряд ли можно быть уверенным, что новая станция сможет справиться с 6 000 вагонов. Вместо этого предлагалось устройство нескольких предузловых сортировочных станций, расположенных там, где это было бы наиболее удобно по условиям грузовых потоков (как данной дороги, так и всего узла), вблизи образуемого вышеупомянутого внешнего кольца, причём желательно – вне него. Функции этих станций были аналогичными таковым в "плане Кульжинского-Главацкого" – разделение всего грузопотока на три группы.

Кроме того, именно Ю.В. Ломоносов в своём варианте перспективной схемы развития узла впервые высказал идею об устройстве единой "предпортовой", т.е. расположенной на подходе к Петроградскому порту сортировочной станции, предназначенной для переработки его грузопотока.

Обе вышеописанные схемы были рассмотрены и проанализированы на заседании Инженерного совета МПС, состоявшемся 27 января 1916 г. под председательством Д.П. Козырева<sup>1</sup>, однако ввиду чрезвычайной важности вопроса Совет потребовал более детальной проработки обоих вариантов и тщательного сравнения их "в строительном и эксплуатационном отношении"<sup>2</sup>.

В скором времени были выполнены более подробные перспективные планы развития Петроградского узла по этим двум различным вариантам – кольцевой и радиальной схемам (см. рис. П-6.9 и П-6.10), с одновременной проработкой целого ряда дополнительных вопросов. В целом, можно сказать, оба варианта были весьма продуманными и вполне жизнеспособными.

Тем не менее, Инженерный совет МПС на заседании, состоявшемся 25 февраля 1916 г., после тщательного сравнения обоих вариантов, одобрил большинством голосов (при одном голосе "против" – А.В. Ливеровский) кольцевую схему, с незначительными уточнениями. При этом было принято во внимание то, что "схемы кольцевая и радиальная в смысле их строительной стоимости и эксплуатационных расходов представляются равноценными, в отношении же стоимости работ первой очереди, близости к узлу станций основной сортировки и главнейше в отношении удобств примыкания к узлу в будущем новых линий и ветвей несомненные преимущества имеет за собой кольцевая схема"<sup>3</sup>. Управлению железных дорог МПС на её основании было поручено составить уже детальный проект развития узла; одновременно был утверждён перечень работ первой очереди.

В целом, в основу расчётов проекта развития Петроградского узла был положен грузооборот, прогнозируемый к 1930 г. и равный пропускной способности всех сходящихся в узле линий (существовавших и намеченных к постройке). При развитии узла по полному проекту, предусмотренному планом

---

<sup>1</sup> Козырев Дмитрий Павлович – инженер путей сообщения, тайный советник, товарищ (заместитель) министра путей сообщения, председатель Инженерного совета (с 1912 г.). Ранее работал на постройке Вильно-Ровенской ж.д. и Закаспийской ж.д., был начальником Службы пути Сызрано-Вяземской ж.д. и Петербурго-Варшавской ж.д., начальником Либаво-Роменской ж.д., начальником Управления железных дорог МПС.

<sup>2</sup> Более подробно см.: Журнал заседания Инженерного совета МПС №4 от 27 января 1916 г. (РГИА. Ф. 240. Оп. 1. Д. 11436. Л. 1-14).

<sup>3</sup> Более подробно см.: Журнал заседания Инженерного совета МПС №14 от 25 февраля 1916 г. (РГИА. Ф. 240. Оп. 1. Д. 11436. Л. 15-45).

1916 г., он смог бы перерабатывать в общей сложности до 6 тыс. вагонов в сутки. К сожалению, большинство мероприятий, предусмотренных этим планом, не были выполнены в предполагавшиеся сроки (лишь частично осуществились только в 1920-е...1930-е гг.), а многие из них – так и остались на бумаге. Причиной тому стали революционные потрясения 1917 г. в России и последовавшая вслед за ними Гражданская война.

Тем не менее, значение факта появления такого плана огромно. Если ранее все вопросы реконструкции и развития сети решались бессистемно, каждой железной дорогой самостоятельно в своих интересах, то данный проект представлял собой первый комплексный план развития всего Петроградского узла, составленный с учётом общегородских потребностей, взаимосвязей между станциями и возможности их перспективного развития. Истоки всех последующих проектов реконструкции узла будут так или иначе восходить к плану 1916 г.

После окончательного утверждения общего плана переустройства и развития Петроградского узла Инженерным советом МПС, а затем Особым совещанием по перевозкам, в марте 1916 г. был решён вопрос о выделении кредитов на производство работ по нему. В первую очередь планировалось произвести работы по развитию в соответствии с данным проектом левобережной части Петроградского узла.

К основным работам, которые должны были начаться уже в текущем строительном сезоне (1916 г.), были отнесены<sup>1</sup> следующие:

- 1) строительство южной (левобережной) части Кольцевой линии (длиной 14 км, под один путь), от ст. Рыбацкое до предпортовой сортировочной станции, с соединительными ветвями между этой линией и новой (предузловой) сортировочной станцией Николаевской ж.д. и Витебской линией;
- 2) строительство первой очереди новой (предузловой) сортировочной станции Николаевской ж.д. (она должна была располагаться в районе

---

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 240. Оп. 1. Д. 11436. Л. 29-30; ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 18. Л. 83.

сближения линий Николаевской и Северных ж.д. – между Славянкой и Рыбацким, с выходом на неё со стороны Москвы от ст. Колпино), с подходами к ней и двумя соединительными ветвями к существовавшей ст. Сортировочная Николаевской ж.д.;

- 3) строительство первой очереди новой предпортовой сортировочной станции, с ветвями к станциям Пушино и Автово;
- 4) строительство второй пары главных путей (III-го и IV-го) на участке Обухово – Тосно, с развитием и частичным переустройством станций.

Сооружение южной части Кольцевой линии<sup>1</sup> с устройством новой предпортовой сортировочной станции было призвано значительно облегчить работу узла. В тот момент времени эти объекты рассматривались даже не столько в качестве нового выхода в порт (его работа в связи с войной практически замерла, хотя послевоенные перспективы, несомненно, учитывались), а скорее в качестве дополнительной инфраструктуры, способной взять на себя переработку всего вагонопотока назначением в западную часть Петроградского узла (на ст. Пушино и т.д.), разгрузив таким образом "задыхавшуюся" ст. Петроград-Сортировочный Николаевской ж.д. Несмотря на небольшую протяжённость запланированной к сооружению южной части Кольцевой линии, её строительство оказалось делом достаточно сложным и дорогостоящим в связи с тем, что все развязки этой линии с другими железными дорогами выполнялись в разных уровнях: должны были появиться путепроводы в местах пересечения с Витебской линией М.В.Р. ж.д., Императорским путём, Варшавской линией Северо-Западных ж.д. (с расположением Кольцевой линии в верхнем уровне) и при пересечении с Балтийской линией Северо-Западных ж.д. (из-за того, что эта развязка располагалась фактически в горловине проектируемой предпортовой сортировочной станции, в верхнем уровне здесь должны были располагаться пути Балтийской линии). Также планировалось построить путепроводы в местах пересечений новой железной дороги с Московским и Пулковским шоссе.

---

<sup>1</sup> В документах того времени она упоминается под разными названиями: южная часть Кольцевой линии, Южное полукольцо, Южная портовая линия.

Строительство второй пары главных путей на головном участке магистрали Петроград – Москва осуществлялось для отделения грузового и дальнего пассажирского движения от пригородного, с целью "выровнять пропускную способность дороги и кардинально решить вопрос об упорядочении пригородного движения, дав тем самым широкую возможность развитию и процветанию пригородов, наиболее удобных для обитания малосостоятельного населения столицы"<sup>1</sup>. Данные работы были запланированы дорогой ещё до войны, поскольку пропускная способность головного участка Петербург – Любань была и в мирное время практически исчерпана, из-за чего он постепенно стал "узким местом" всей Главной линии. В первую очередь вторые главные пути (III, IV) должны были быть сооружены на участке Обухово – Тосно (длиной 42 км); в чуть более отдалённом будущем участок Тосно – Любань планировалось сделать трёхпутным, а ещё позднее, при необходимости – тоже четырёхпутным. Первый из вышеупомянутых путей (III-й) планировалось ввести в строй уже в текущем (1916) году, главным образом, для временной организации движения по нему балластных поездов на другие объекты строительства.

Весной 1916 г. были проведены окончательные изыскания и вскоре началось сооружение запланированных объектов первой очереди – южной части Кольцевой линии и III-го, IV-го путей участка Обухово – Тосно. Однако с самого начала строительство столкнулось с целым рядом трудностей (которые, впрочем, во многом были следствием того исторического периода, который переживала страна): машины для земляных работ, закупленные в Америке, поступили с большим опозданием<sup>2</sup> (вследствие военных действий, в зависимость от которых попал морской транспорт); возникла нехватка рабочих рук (на строительстве широко применялся труд военнопленных, "которые в общем оказались плохими работниками"); трудности с поставками строительных и путевых материалов; сложности во взаимоотношениях с подрядчиками и т.д.<sup>3</sup> В начале 1917 г. выяснилось, что рельсы для нужд Николаевской ж.д., в связи с требованием

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 18. Л. 83-84.

<sup>2</sup> Тем не менее, по имеющимся сведениям, на строительстве применялось около десятка экскаваторов ("паровых лопат"), как постройки Путиловского завода, так и американского производства (фирмы "Magini & Vucyrus").

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 12. Л. 66.



Ставки о предоставлении всей продукции русских заводов вплоть до 1 июля 1917 г. для потребностей фронта, смогут поступить лишь не ранее конца августа. Затем в течение 1917 г. ход работ нарушался во время выступлений войск Корнилова, а позднее Керенского – Краснова, когда "на насыпях и искусственных сооружениях стояли пулемёты, рабочие были прогнаны, а склады продовольствия и бараки для жилья были реквизированы"<sup>1</sup>.

В связи со всем этим, работы постоянно задерживались или прекращались вовсе. Первоначальные планы строительства многократно подвергались в 1916-1918 гг. пересмотру и сокращению. В итоге, к началу 1918 г. предполагалось завершить работы по минимальной программе, чтобы открыть полноценное движение хотя бы по III-му главному пути участка Обухово – Тосно, и сквозное (хотя бы рабочее) сообщение по Кольцевой линии между Николаевской ж.д. и районом порта. Сооружение предузловой сортировочной станции практически так и не началось.

Для скорейшего открытия движения до постройки прямого выхода на новую Кольцевую линию со ст. Рыбацкое (на нём требовалось сооружение путепровода через Главную линию Николаевской ж.д.) осенью 1916 г. было произведено примыкание Кольцевой линии к главному пути перегона Обухово – Рыбацкое (на 11-й версте), с устройством в этом месте поста разветвления "Р" (ветвь, тогда рассматривавшаяся как временная<sup>2</sup>). Одновременно была построена ветвь от ст. Обухово, которая примыкала к Кольцевой линии недалеко от того же поста. Для пропуска поездов с Главной линии (до сооружения предузловой сортировочной станции) планировалось использовать уже существовавшую соединительную ветвь Славянка – Рыбацкое.

В целом, в 1916-1917 гг. была выполнена<sup>3</sup> значительная часть намеченных работ: произведено отчуждение земель, отсыпано земляное полотно на значительном протяжении (особенно на западной части трассы Кольцевой линии), выполнена часть земляных работ по сооружению предпортовой станции,

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 18. Л. 30.

<sup>2</sup> Существующий и сегодня "2-й Купчинский" путь перегона Купчинская – парк Обухово ст. СПб-Сорт.-Моск.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1323. Л. 37-38, 41.

закончено сооружение почти всех опор мостов и путепроводов (однако пролётные строения были установлены только на путепроводе через Витебскую линию) и значительной части труб. В месте пересечения с Балтийской линией были практически полностью закончены опоры этого путепровода и примерно на 60 % отсыпаны подходы к нему. В марте 1917 г. открылось временное рабочее движение по III-му пути участка Обухово – Тосно<sup>1</sup>.

Однако в итоге в тот период времени вышеописанное строительство, несмотря на понимание железнодорожниками его "чрезвычайно серьёзного государственно-экономического значения"<sup>2</sup>, так и не было завершено. В стране началась Гражданская война, на строительстве ощущалась острая нехватка средств и рабочей силы, производительность труда работников была чрезвычайно мала<sup>3</sup>. Но главное – при произошедшем резком падении объёма перевозок на железных дорогах необходимость в немедленном сооружении второй пары главных путей и нового выхода в западную часть узла и порт просто-напросто отпала (так, в ноябре 1918 г. доля использования пропускной способности участка Петроград – Тосно составила<sup>4</sup> всего лишь 29 %). В 1919 г. строительные работы были окончательно прекращены, а вскоре верхнее строение пути на новостройке было снято и использовано на других линиях.

## **2.3 Строительство железной дороги Петроград – Орёл.**

### **Усиление головного участка Московско-Виндаво-Рыбинской ж.д.**

Различные проекты новой магистрали, которая связала бы центральные и южные губернии Российской империи с портами Балтийского моря, появлялись задолго до войны, но при рассмотрении в Комиссии о новых железных дорогах<sup>5</sup> все они по разным причинам отклонялись. Наконец, после целого ряда заседаний

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 16. Л. 69.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 18. Л. 97.

<sup>3</sup> Там же. Л. 151, 158; ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 175. Л. 46-47.

<sup>4</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 134. Л. 4.

<sup>5</sup> Комиссия о новых железных дорогах в то время представляла собой главный государственный плановый орган по изучению предложений железнодорожного строительства. Была образована в 1895 г., находилась в составе Министерства финансов, а с октября 1916 г. перешла в ведение МПС (РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1372. Л. 1-15).

Комиссии, проходивших с осени 1912 г. до весны 1913 г., на которых рассматривались несколько вариантов такой магистрали, был утверждён предварительный проект линии Петербург – Орёл. В соответствии с ним, дорога протяжённостью 925 км должна была проходить через Новгород и Вязьму, образуя кратчайшее соединение столицы с районами Донбасса, Кавказа и Крыма. Магистраль могла быть использована как для транзитных перевозок (сокращая пробег грузов между Петербургом и Орлом примерно на 100 км), так и для перевозок местных грузов, обслуживая обширные пространства Орловской, Смоленской, Псковской, Новгородской, и отчасти Санкт-Петербургской губерний. В соответствии с проектом, на подходе к Петербургу новая дорога должна была примыкать к Витебской линии М.В.Р. ж.д. в районе Царского Села.

Одновременно решением всё той же Комиссии концессию на строительство данной магистрали, а также ещё нескольких новых линий, получила именно М.В.Р. ж.д. В соответствии с Высочайше утверждённым 20 июля 1914 г. дополнением к своему уставу, Общество М.В.Р. ж.д. брало на себя обязательство<sup>1</sup> построить новые железнодорожные линии общей протяжённостью 1,9 тыс. км:

- 1) Петербург (Царское Село) – Орёл;
- 2) Луга – Новгород;
- 3) от какой-либо станции линии Царское Село – Орёл до Валдая;
- 4) Смоленск – Юрьев.

Однако начало Первой мировой войны вынудило подкорректировать первоначальные планы. В новых условиях (о которых уже говорилось ранее) магистраль Петроград – Орёл значительно облегчила бы снабжение столицы всем необходимым (в данном случае – прежде всего топливом), разгружая Николаевскую ж.д. и Витебскую линию. Ещё раз проведённые в 1914 г. М.В.Р. ж.д. изыскания имели цель устроить "возможно большее укорочение линии"<sup>2</sup>; трасса её во многих местах была изменена (спрямлена), в результате чего общая протяжённость сократилась до 905 км. Откорректированный проект

---

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1246. Л. 17-18.

<sup>2</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 26. Д. 482. Л. 1.

магистрала был представлен в МПС в июле 1915 г. Тогда же Особое совещание по перевозкам признало "ныне неотложно необходимым срочно приступить к постройке головного участка линии Петроград – Орёл, а именно от города Новгорода до Петрограда"<sup>1</sup>; в сентябре последовало соответствующее постановление Совета министров, утверждённое Николаем II 5 октября 1915 г.

В конце 1915 г. М.В.Р. ж.д. приступила к сооружению участка Царское Село – Новгород. Для этого Обществу были отпущены материалы верхнего строения в полном необходимом объёме (около 150 км). Для скорейшего открытия движения работы велись в основном на участке южнее ст. Лисино (см. рис. 2.1 на с. 72) Северо-Западных ж.д. К весне 1917 г. земляные работы здесь были выполнены почти полностью (92 % от общего намеченного объёма), были готовы все искусственные сооружения (некоторые, правда, по временной схеме), но ещё не были закончены гражданские и путевые здания и сооружения<sup>2</sup>. С двух противоположных сторон (от ст. Лисино и от Новгорода) навстречу друг другу началась укладка пути.

Однако "общий недостаток рельс в полевом управлении" Северного фронта заставил по указанию МПС в апреле 1917 г. начать разборку пути этой ещё не открытой дороги<sup>3</sup>, тем более, что она не относилась к числу признаваемых приоритетными для обеспечения нужд Северного фронта. Далее последовало "непризнание Высшим военным советом стратегического значения за линией Петроград – Новгород"<sup>4</sup>. Одним словом, в новых условиях смутного времени линия в одночасье оказалась ненужной. В итоге в 1917 г. строительные работы здесь были фактически прекращены (в 1917-1918 гг. велась лишь вялотекущая достройка гражданских и путевых зданий). Готовность участка Царское Село – Новгород по состоянию на 1918 г. в целом оценивалась<sup>5</sup> в 50 %, однако тогда достроить дорогу так и не удалось.

---

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1246. Л. 83.

<sup>2</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1464. Оп. 1. Д. 384. Л. 83.

<sup>3</sup> *Инженер Гонзаль*. Обзор сети железных дорог Северного фронта // В кн.: Труды военно-исторической комиссии. Вып. IV. – М., 1920. – С. 160-161.

<sup>4</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1464. Оп. 1. Д. 286. Л. 119.

<sup>5</sup> Новые железнодорожные линии // Бюллетень Комиссариата Петроградского округа путей сообщения. – 1918. – №12 (29.12.1918). – С. 2.

Что же касается усиления Витебской линии М.В.Р. ж.д., то оно, "принимая во внимание значительное возрастание движения по Царскосельскому участку"<sup>1</sup>, было задумано задолго до войны, ещё до появления замыслов строительства магистрали Петербург – Орёл. Размеры движения здесь постепенно достигли 36 пар пригородных поездов в сутки (в отдельные дни – до 45 пар), 4 пар дальних пассажирских и 10 пар грузовых, в связи с чем пропускная способность была практически исчерпана. В связи с этим намечалось<sup>2</sup> уложить на участке Петербург – Царское Село третий главный путь (для грузового движения) и второй главный путь на участке Царское Село – Павловск-2.

После начала Первой мировой войны загрузка Витебского хода чрезвычайно возросла (в основном, из-за подвоза по нему к Петрограду больших объёмов донецкого угля). Если в течение 1913 г. общее прибытие грузов по Витебской линии в столицу составляло<sup>3</sup> 453,7 тыс. тонн, а в 1914 г. – 579,4 тыс. тонн, то только за 10 первых месяцев 1915 г. оно достигло 637,2 тыс. тонн. В течение 1915-1916 гг. пропускная способность данного направления различными способами была повышена с 9 пар грузовых поездов (400 вагонов) до 14 пар (600 вагонов) в сутки.

Работы по сооружению третьего главного пути на участке Петроград-Сортировочный (Пост 6 версты) – Царское Село общей протяжённостью 20,9 км (из них 18,8 км главного и 2,1 км станционных путей) начались с 15 мая 1915 г.<sup>4</sup> Путь укладывался с восточной стороны от существовавших главных путей (слева по счёту вёрст).

И хотя эти работы вполне согласовывались с задачей усиления головного участка дороги в связи с предстоящим сооружением новой магистрали Петроград – Орёл, на тот момент чёткого представления, каким образом будет устроено её примыкание к Витебской линии, ещё не было. Учитывая немалую сложность данной проблемы, необходимость увязать этот проект с общей перспективной схемой развития Петроградского узла, а также желание М.В.Р.

---

<sup>1</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 360. Л. 18.

<sup>2</sup> Там же. Л. 113-117.

<sup>3</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1361. Оп. 6. Д. 31. Л. 92.

<sup>4</sup> ЦГА СПб. Ф. 1398. Оп. 1. Д. 61. Л. 1-2, 89.

ж.д. одновременно ликвидировать существовавшее на ст. Царское Село одноуровневое пересечение линий на Павловск-1 и Павловск-2, проработка различных вариантов, осуществлявшаяся специальной Узловой комиссией, заняла более года и продолжалась до весны 1916 г. При этом рассматривались различные варианты обхода новой линией Павловска и Павловского парка – с запада или с востока (второй вариант позднее по ряду причин был признан неприемлемым).

В итоге данный вопрос был рассмотрен на заседании Инженерного совета МПС 21 апреля 1916 г.<sup>1</sup> Из нескольких представленных вариантов была одобрена т.н. "Схема 9-б". В соответствии с ней (см. рис. П-6.11), новая Орловская линия примыкала к Витебской на ст. Павловск-2, с устройством чуть южнее последней классической двухпутной развязки с путепроводом. На участке Царское Село – Вырица предполагалось уложить второй главный путь, а между Царским Селом и Петроградом намечалось устройство в будущем аж трёх пар (!) главных путей – по одной для пассажирского дальнего, пригородного и грузового движения. В соответствии с общей перспективной схемой развития Петроградского узла, чуть южнее пересечения Витебской линии и планировавшейся к сооружению Кольцевой линии должна была появиться новая предузловая станция (основной сортировки), с многочисленными соединительными линиями и развязками на подходах к ней. Существовавшая ст. Сортировочная М.В.Р. ж.д. должна была превратиться в станцию вторичной (детальной) сортировки и быть подвергнута дополнительному развитию. Также намечалось развитие ст. Павловск-2, с устройством большой товарной станции в районе 26-й версты. При всём этом предусматривалась перспектива электрификации пригородного движения<sup>2</sup>.

Однако этот план, как и перспективный план развития всего Петроградского узла, о котором речь шла в предыдущем разделе, будучи прекрасно продуманным, появился в неудачное для страны время и в итоге реализован не был. Начатые с 15 июня 1916 г. работы по укладке второго главного пути на участке Павловск-2 – Вырица общей протяжённостью 32,9 км

---

<sup>1</sup> Более подробно см.: Выписка из Журнала заседания Инженерного совета МПС №38 от 21 апреля 1916 г. (ЦГИА СПб. Ф. 1361. Оп. 1. Д. 497. Л. 54-56).

<sup>2</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1361. Оп. 6. Д. 31. Л. 84-85.

(из них 32 км главного и 0,9 км станционных путей)<sup>1</sup> так и не были тогда доведены до конца. По имеющимся сведениям, строительство вторых и третьих путей прекратилось на высокой степени готовности (были произведены отсыпка земляного полотна, устройство искусственных сооружений, велась укладка верхнего строения), однако открыть движение по новым главным путям не успели. В скором времени строительство было прекращено – по тем же причинам, что и в случае с переустройством узла Николаевской ж.д. (разруха в стране, падение грузооборота и т.д.). В 1918 г. укладка новых путей на головном участке Витебской линии уже не производилась, а началась, наоборот, разборка всего ранее уложенного. В 1918 г. были сняты 15 км третьего главного пути от Петрограда до Царского Села и большая часть уложенного второго главного пути от Павловска до Вырицы (12 км); оставшиеся ещё 5,8 км между Семрино и Вырицей разобрали в начале 1919 г.<sup>2</sup>

## **2.4 Развитие правобережной части Петроградского узла.**

### **Строительство дорог Петроград – Рассули и Петроград – Рыбинск**

В описываемое время в рассматриваемом регионе велось сооружение ещё двух новых железнодорожных магистралей, которые подходили к городу в его правобережной части (см. рис. 2.1): Петроград – Рассули и Петроград – Рыбинск.

В начале 1910-х гг. железнодорожная сеть Великого княжества Финляндского (протяжённость которой к тому времени достигла 5 тыс. км) соединялась с сетью дорог России всего лишь одной линией Петербург – Выборг. Русское правительство, справедливо признав такую связь совершенно недостаточной, приняло решение о создании второй стратегической и транзитной магистрали от Петербурга до Ботнического залива, через Кексгольм (ныне Приозерск), Хийтолу, Нейшлот (ныне Савонлинна, Финляндия), Пиексемяки, Ювяскюля в Николайстад (ныне Вааса), с использованием ряда уже

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 1398. Оп. 1. Д. 61. Л. 1-2, 89.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 7. Л. 173, 487-488.

существовавших линий. Недостающие участки "Санкт-Петербург-Николайстадской" магистрали на финской территории (Ювяскюля – Пиексемяки – Нейшлот и Хийтола – Рассули) должны были быть построены силами и средствами Финляндии; сооружение же участка протяжённостью 60 км, проходившего от Петербурга до границы Петербургской и Выборгской губерний (ст. Рассули<sup>1</sup>), происходило за счёт русской казны<sup>2</sup>. Изыскания линии Петербург – Рассули – Хийтола велись в 1911-1913 гг.

Как и большинство других магистралей, подходивших к городу, она должна была заканчиваться головной тупиковой станцией с собственным вокзалом, которые решено было расположить на Большой Охте, напротив построенного незадолго до этого через р. Неву моста "Императора Петра Великого" (ныне Большеохтинский). От этой новой конечной ст. Охта (не нужно путать её со ст. Охта Ириновской ж.д.) трасса линии должна была подходить к ст. Полюстрово, пересечь трассу ФСЛ, и тянуться далее на север.

Летом 1913 г. в системе МПС было организовано Управление по постройке железной дороги Петербург – Токсово – р. Лемболовка; в следующем году началось отчуждение земель и полномасштабное строительство. Однако после начала войны кредиты, выделенные на сооружение магистрали, были значительно урезаны, в связи с чем строительные работы вскоре практически прекратились<sup>3</sup>. Только осенью 1915 г. было решено возобновить постройку магистрали, которая рассматривалась теперь как способная, помимо всего прочего, "приблизить новый большой район для снабжения столицы как дровами, так равно и другими грузами, следующими из Финляндии"; одновременно заинтересованность в продолжении строительства высказывали и военные власти<sup>4</sup>. С весны 1916 г. "работы по постройке линии возобновились и велись усиленным темпом"<sup>5</sup>. 12 января 1917 г. были соединены рельсовым путём участки железной дороги,

---

<sup>1</sup> Рассули – на тот момент деревня Раутусского прихода Выборгской губернии; ныне – посёлок Орехово Приозерского района Ленинградской области. В финском языке наименование звучало как "Raasuli"; в русском же языке оно постепенно трансформировалось в "Рассули" (с двумя буквами "с" в середине).

<sup>2</sup> О разрешении постройки распоряжением и на средства казны железной дороги Санкт-Петербург – Расули (проект). – СПб., 1912. – Рукопись (НТБ ПГУПС).

<sup>3</sup> РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1279. Л. 9, 39-40; Ф. 274. Оп. 2. Д. 731. Л. 12.

<sup>4</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 731. Л. 20.

<sup>5</sup> Там же. Л. 161.



пролежавшие по территории России и Выборгской губернии Финляндского княжества<sup>1</sup>, а в июне 1917 г. на всём протяжении линии (за исключением головного участка Охта – Полюстрово) было открыто рабочее движение поездов. По состоянию на 1918 г. общая готовность дороги оценивалась<sup>2</sup> в 80 %.

Что же касается ст. Охта, то её проектная схема, как конечного пункта линии Петербург – Рассули – Хийтола, была разработана Николаевской ж.д. (см. рис. П-6.12), рассмотрена и одобрена<sup>3</sup> Инженерным советом МПС ещё 2 октября 1913 г. В районе Большой Охты должны были появиться вокзал (см. рис. П-6.13), тупиковые пассажирская и товарная станции (последняя рассчитывалась на средний грузооборот в 221 вагон в сутки). На составление проекта будущего вокзала в конце 1915 г. был объявлен конкурс (см. рис. П-6.14). В 1914 г. сооружение ст. Охта началось и была уложена соединительная ветвь Охта – Дача Долгорукова (2,6 км). Однако вскоре после начала войны строительные работы практически прекратились; в итоге другая соединительная ветвь (которая должна была стать основной), Охта – Полюстрово (4,3 км, головной участок Рассульской линии) так никогда и не была построена<sup>4</sup>. Тем не менее, летом-осенью 1915 г., в связи с общим недостатком "выгрузочных устройств", в числе прочих срочных мер по устранению затруднений в Петроградском узле, на ст. Охта в срочном порядке было развито грузовое хозяйство (построено несколько пакгаузов и путей для выгрузки навалочных грузов) из расчёта на прибытие около 250 вагонов в сутки<sup>5</sup>. Одновременно станция была передана в ведение Николаевской ж.д. и в дальнейшем в документах часто именовалась Охта-Навалочная.

Вопрос о постройке другой новой железной дороги, Петроград – Рыбинск, впервые был поднят в 1908-1909 гг., и ещё до начала войны эта линия фигурировала в перспективных планах отечественного железнодорожного

---

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 732. Л. 38, 40.

<sup>2</sup> Новые железнодорожные линии // Бюллетень Комиссариата Петроградского округа путей сообщения. – 1918. – №12 (29.12.1918). – С. 2.

<sup>3</sup> РГИА. Ф. 240. Оп. 1. Д. 1033. Л. 12-13.

<sup>4</sup> По некоторым сведениям, между станциями Охта и Полюстрово в 1918-1921 гг. недолго существовало лишь временное соединение, называемое в документах "ветвь для возки балласта", в скором времени разобранное. Впрочем, каким образом оно было выполнено на местности, автор определить затрудняется. Тем не менее, как напоминание об этом, один из тупиков ст. Охта в 1920-х гг. назывался "Полюстровским".

<sup>5</sup> РГИА. Ф. 240. Оп. 1. Д. 1173. Л. 1.

строительства. С учётом того, что Петербург располагался достаточно "изолированно от коренных районов страны с главной артерией её – р. Волгой", такая новая железная дорога, являясь, главным образом, транзитной магистралью, "отвечала интересам земледелия и промышленности, образуя правое русло для одного из самых мощных грузовых потоков страны"<sup>1</sup>. В первую очередь имелся ввиду хлеб. Кроме этого, линия Петербург – Рыбинск рассматривалась также в качестве части новой большой транзитной магистрали, будучи продлённой до Самары (Кинели) или Красноуфимска, сокращая при этом путь между Северо-Западом Российской империи, Уралом и Средней Азией.

После начала Первой мировой войны, в новых условиях, о которых уже говорилось ранее, линия Петроград – Рыбинск, соединив столицу с районами Верхнего и Среднего Поволжья, как и в случае с магистралью Петроград – Орёл, существенно облегчила бы снабжение столицы всем необходимым, значительно разгружая Николаевскую ж.д. и Витебскую линию М.В.Р. ж.д. В связи с этим, мнение о необходимости срочного сооружения новой линии было высказано осенью 1915 г. целым рядом государственных структур (Центральным военно-промышленным комитетом, Особым совещанием по перевозкам и т.д.), а в декабре 1915 г. и январе 1916 г. данный вопрос обсуждался в Совете министров, получив положительное заключение.

В соответствии с проектом, однопутная линия Петроград – Рыбинск общей протяжённостью 567 км должна была пройти по территории Петроградской, Новгородской, Тверской и Ярославской губерний, через Мгу, Будогощь, Овинище и Мологу. Намечалось также строительство ветвей от основной трассы магистрали к городам Устюжне, Весьегонску и Красному Холму.

Однако помимо вышеупомянутой задачи подвоза к Петрограду различных грузов из других регионов, сооружение новой Рыбинской магистрали в новых условиях получало ещё один важный аспект. К Петрограду проектируемая дорога подходила с юго-востока, неизбежно пересекая при этом уже существовавшие

---

<sup>1</sup> Экспедиция экономических изысканий Ленинградского железнодорожного узла (1926-1927 гг.). – Т. I (Текст). – Л., 1927. – Л. 131-132.

линии либо Николаевской ж.д., либо Северных ж.д. Первоначально предполагалось подвести новую дорогу к ст. Тосно Николаевской ж.д. Однако позднее, учитывая загруженность основной сортировочной станции Николаевской дороги, а также планируемое увеличение грузопотока, поступающего в город по Северным ж.д. со стороны Званки, было принято решение не "вливать" Рыбинскую линию в какую-либо из вышеуказанных дорог на подходе к Петрограду, а устроить собственный, самостоятельный и независимый ввод этой магистрали в узел. Причём – в его правобережную часть, в тот же район Охты (как и в случае с Рассульской линией), с сооружением нового мостового перехода через Неву. Такое решение объяснялось двумя обстоятельствами. Во-первых, в левобережной части Петроградского узла между линией Николаевской ж.д. и р. Невой было совершенно недостаточно места для размещения ещё одной крупной станции. Во-вторых, головной участок Рыбинской линии теперь планировалось использовать ещё и в качестве части внешнего кольца Петроградского узла, направляя по нему, кроме собственных грузов, "грузы, идущие на Финляндию и обратно в обход узла в сочетании с соединительной ветвью Мга – Саблино – Лисино"<sup>1</sup>, а при необходимости – и грузов с Северных ж.д., с целью освобождения сортировочной станции Николаевской ж.д. от части грузовых операций с перенесением таковых на Охту<sup>2</sup>. Таким образом, как видно, при выборе варианта трассы головного участка дороги весьма значительную роль сыграла задача разгрузки левобережной (основной) части Петроградского узла. При этом отдельную собственную конечную станцию для Рыбинской линии решили не строить, подведя новую дорогу к уже существовавшей ст. Охта (начальному пункту линии Петроград – Рассули).

Решение о постройке (за счёт казны) линии Петроград – Рыбинск было высказано в постановлении Совета министров, Высочайше утверждённом 28 января 1916 г., и окончательно подтверждено законом от 7 апреля 1916 г. Изыскания магистрали начались ещё раньше, осенью 1915 г. Масштабные работы

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 1684. Оп. 5. Д. 333. Л. 5.

<sup>2</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 752. Л. 160.

по сооружению магистрали Петроград – Рыбинск развернулись с весны 1916 г. и велись двумя отдельными строительными Управлениями, организованными в системе МПС (в ведении одного находилась постройка участка Петроград – Мга, в ведении второго – участка Мга – Рыбинск).

Общий средний уровень готовности всей магистрали Петроград – Рыбинск к концу 1917 г. можно охарактеризовать примерно как 50...60 %. На всём протяжении дороги велись земляные работы, в некоторых местах был даже уложен путь и началось рабочее движение. Тем не менее, к моменту окончания Первой мировой войны строительство было ещё далеко от завершения и в деле снабжения Петрограда эта линия в конечном итоге никакой роли не сыграла.

В рамках рассматриваемой темы наиболее интересно проследить историю строительства головного участка Рыбинской магистрали, работы по сооружению которого начались раньше других, и который к моменту распада Российской империи находился на самой высокой стадии готовности. В течение 1916-1917 гг. практически на всём его протяжении между Петроградом и пересечением с Северными ж.д. (на левом берегу Невы) было отсыпано земляное полотно и уложено верхнее строение пути. Земляные работы по состоянию на весну 1918 г. здесь были выполнены на 84 % от их общего объёма, балластировка пути – на 60 %, имелись построенные вчерне путевые и гражданские здания<sup>1</sup>. Пока рассматривались различные варианты выхода линии к ст. Охта (см. далее), на подходе к Петрограду было устроено примыкание (как считалось – временное) дороги к посту Заневскому, недавно открытому на Обуховской ветви. На участке от поста Заневского по трассе новой линии до правого берега р. Невы с осени 1916 г. осуществлялось рабочее движение поездов. На левом берегу Невы линия была подведена к магистрали Обухово – Вологда Северных ж.д. с устройством Поста 39 версты<sup>2</sup>. Это примыкание, позволившее на первое время отказаться от строительства ещё одного моста через р. Мгу, также считалось временным.

Барьерным объектом на головном участке Рыбинской линии являлся

---

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 1460. Л. 249.

<sup>2</sup> В настоящее время (с 1918 г.) – станция Горы.

сложный и дорогостоящий мост через Неву (на 27-й версте, в районе деревень Островки и Кузьминки). Он планировался трёхпролётным, разводным, с отверстиями 124 + 47 + 156 м, и с путепроводом над Шлиссельбургским трактом на левом берегу. К 1917 г. в этом месте были построены опоры моста (береговые устои – полностью, за исключением укладки подферменников и карнизов; речные быки – до уровня ледорезов); действовала паромная переправа. Изготовление пролётных строений моста уже было заказано Воткинскому заводу (по плану они должны были быть поставлены к концу 1917 г., но этого не произошло).

Однако в скором времени из-за событий в стране все строительные работы на участке Охта – Мга прекратились. В условиях начавшейся Гражданской войны и колоссального падения грузооборота железных дорог задача разгрузки Петроградского узла на долгие годы потеряла свою актуальность. В 1919 г. рельсы с большей части правобережного участка недостроенной линии были вовсе сняты и использованы в других местах. Мост через р. Неву тоже не был достроен.

Что касается, опять же, ст. Охта, то она, как видно, после начала строительства магистрали Петроград – Рыбинск становилась объединённым головным пунктом сразу для двух линий, в связи с чем проект этой станции и походов к ней потребовал существенной переработки (в предвидении увеличения грузооборота до тысячи вагонов в сутки<sup>1</sup>), которая и осуществлялась в течение почти всего 1916 г.; кроме того, теперь необходимо было увязать этот проект с общей перспективной схемой Петроградского узла, утверждённой в феврале 1916 г. В итоге проект ст. Охта и Охтинского узла (в нескольких вариантах) был представлен на рассмотрение Инженерного совета МПС только в начале 1917 г. Естественно, его реализации помешали последующие события в стране.

Помимо вышеописанных масштабных работ по постройке двух новых железнодорожных магистралей, в тот же период времени в правобережной части Петроградского узла было также построено несколько соединительных линий и ветвей.

---

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 240. Оп. 1. Д. 1173. Л. 2.

Так, появилась Заневская (или Охтинская) ветвь, соединившая Николаевскую ж.д. и Обуховскую (Полигонную) ветвь, ранее вовсе обособленную от остальной железнодорожной сети. Инициатором её сооружения стало Военное ведомство, которое поручило строительные работы Николаевской дороге. В июле 1915 г. был уложен путь между ст. Дача Долгорукова (на ФСЛ) и Обуховской ветвью<sup>1</sup>, в месте примыкания к которой был устроен новый отдельный пункт – пост Заневский. В общей сложности было уложено около 10 км путей широкой колеи. Новый участок Дача Долгорукова – пост Заневский сразу же оказался в ведении Николаевской ж.д., а старый участок Обуховской ветви между постами Заневским и Ржевкой с 28 сентября 1915 г. был передан ей во временное заведывание<sup>2</sup>. С 8 октября 1915 г. на всём протяжении между ст. Дача Долгорукова и постом Ржевка было открыто регулярное движение поездов<sup>3</sup>. Новая линия позволила значительно ускорить и упростить доставку артиллерийских орудий, различной материальной части и прочих грузов на оба Полигона в районе Ржевки (Морской и Главный артиллерийский).

Вслед за этим Военное ведомство стало также настаивать на скорейшем сооружении ширококолейных подъездных путей из района Ржевки к расположенным поблизости двум Охтинским заводам (пороховому и взрывчатых веществ), а также к военным складам, нагрузка на которые в связи с началом войны значительно возросла – с целью, главным образом, "обеспечения срочной безперегрузочной и безопасной подачи боевых припасов в армию"<sup>4</sup>. Строительные работы по сооружению подъездных путей начались с осени 1915 г. и также велись Николаевской ж.д. С 12 декабря 1915 г. было открыто<sup>5</sup> движение от поста Ржевка (на Обуховской ветви) до порохового завода, а с 15 февраля 1916 г. – от поста Ржевка до разъезда Мелинитового (в район завода взрывчатых веществ), ещё позднее пути были продлены на север до Медвежьего Стана (к складам Военного ведомства). В итоге общая протяжённость местных подъездных

---

<sup>1</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1267. Оп. 15. Д. 121. Л. 39.

<sup>2</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1480. Оп. 17. Д. 670. Л. 36.

<sup>3</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1267. Оп. 15. Д. 121. Л. 44-45; Ф. 1480. Оп. 17. Д. 670. Л. 372.

<sup>4</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1267. Оп. 15. Д. 121. Л. 2.

<sup>5</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1480. Оп. 17. Д. 670. Л. 372.

путей, состоявших из двух основных ветвей (с двумя пересечениями узкоколейной Ириновской ж.д.), достигла почти 12 км. Одновременно пост Ржевка был фактически превращён в станцию с путевым развитием; здесь была организована площадка для перегрузки прибывавших грузов с широкой колеи на узкую и обратно. Примерно в это же время были уложены подъездные пути от ст. Полюстрово (на ФСЛ) к расположенным поблизости Зарядным мастерским. В скором времени в районе Ржевки образовалась достаточно сложная и запутанная сеть железных дорог (см. рис. П-6.15), включавшая в себя пути Николаевской ж.д., Ириновской ж.д., Обуховскую ветвь, а также пути (широкой, узкой колеи, и даже трёхрельсовые; с паровой или конной тягой) Ржевского полигона (в том числе построенную в 1914-1915 гг. для его нужд узкоколейку Ржевка – Пурново), Охтинских заводов, складов Военного ведомства и т.д.

В конце 1915 г. было также устроено соединение между станциями Шувалово (линии Петроград – Выборг Финляндских ж.д.) и Озерки (конечного пункта Озерковской линии Приморской ж.д.). Одновременно Озерковская ветвь, которую, как и всю сеть Приморской (Петроградо-Сестрорецкой) ж.д., правильнее было бы отнести к системе "парового трамвая", была приспособлена для пропуска стандартных железнодорожных вагонов (но при этом обращение паровозов "нормального типа" по ней всё равно не допускалось). Сделано всё это было для передачи на Приморскую ж.д. вагонов, следовавших в адрес расположенных поблизости от неё предприятий Военного ведомства (Комендантского аэродрома и организованного рядом авиационного завода, а также Сестрорецкого оружейного завода).

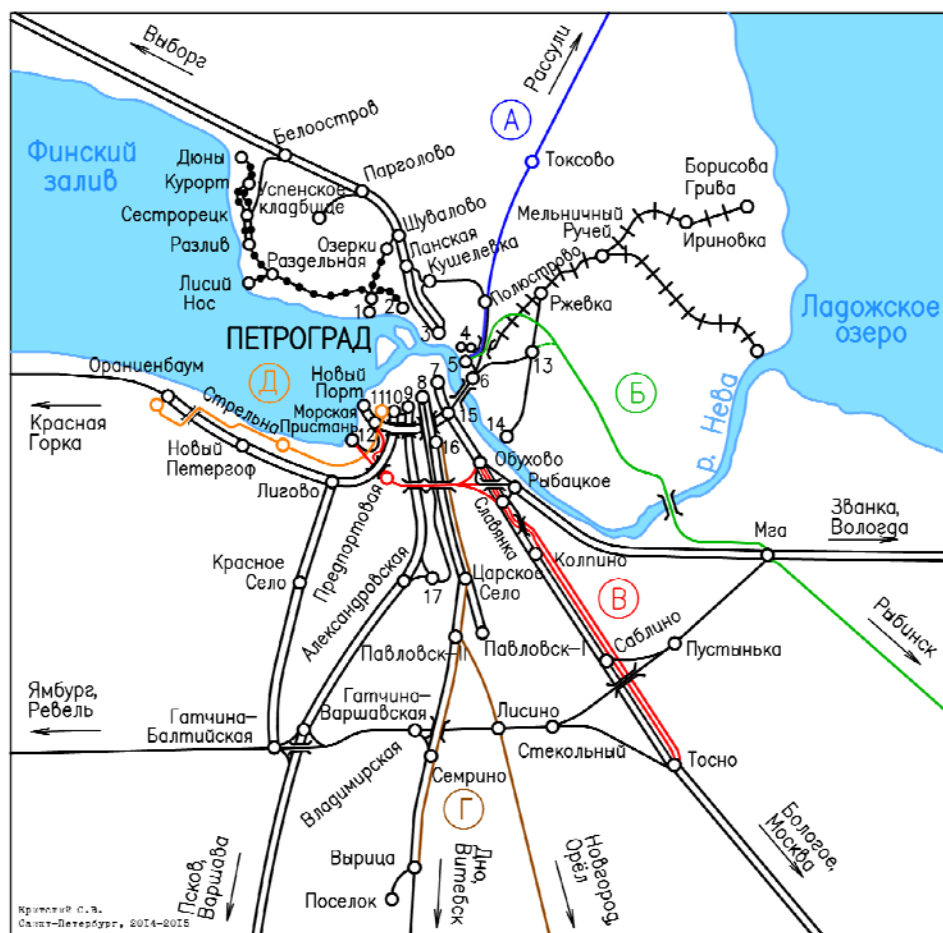


Рис. 2.1 Схема новых железнодорожных линий на подходах к Петроградскому узлу, находившихся к 1917 г. в стадии строительства (реконструкция автора)

Условные обозначения – аналогичные рис. 1.1. Буквами обозначены:

- А – железная дорога Петроград (Охта) – Рассули – Хийтола;
- Б – железная дорога Петроград (Охта) – Рыбинск;
- В – усиление головного участка Николаевской ж.д. (Обухово – Тосно) и строительство южной части Кольцевой линии;
- Г – железная дорога Петроград (Царское Село) – Новгород и усиление головного участка М.В.Р. ж.д.;
- Д – Ораниенбаумская электрическая линия.

Цифрами обозначены:

- 1 – ст. Петроград (Новодеревенский вокзал) и ст. Узловая Приморской ж.д.;
- 2 – ст. Флюгов Разъезд Приморской ж.д.;
- 3 – ст. Петроград Финляндских ж.д. (Финляндский вокзал);
- 4 – станции Охта-Нева и Охта Ириновской (узкоколейной) ж.д.;
- 5 – ст. Охта (планируемый начальный пункт Рассульской и Рыбинской линий);
- 6 – ст. Дача Долгорукова Финляндской соединительной линии (ФСЛ) Николаевской ж.д.;
- 7 – ст. Петроград-1 Николаевский ж.д. (Николаевский вокзал);
- 8 – ст. Петроград-Пассажирский М.В.Р. ж.д. (Витебский, бывший Царскосельский вокзал);
- 9 – ст. Петроград-Варшавский Северо-Западных ж.д. (Варшавский вокзал);
- 10 – ст. Петроград-Балтийский Северо-Западных ж.д. (Балтийский вокзал);
- 11 – Нарвские ворота (начальный пункт Ораниенбаумской электрической линии);
- 12 – ст. Пушино Портовой линии Николаевской ж.д.;
- 13 – пост Заневский Николаевской ж.д.;
- 14 – пристань Обуховского завода (начальный пункт Полигонной ветви);
- 15 – ст. Петроград-Сортировочный Николаевской ж.д.;
- 16 – ст. Петроград-Сортировочный М.В.Р. ж.д.;
- 17 – ст. Царский Павильон бывшего Императорского пути Северо-Западных ж.д.

Примечание: в связи с мелким масштабом схемы, не показаны все ветви, примыкавшие к Портовой линии.



## 2.5 Проекты электрификации железных дорог. Строительство и начало эксплуатации Ораниенбаумской электрической линии

В начале XX века Санкт-Петербург весьма интенсивно рос и развивался, численность населения столицы увеличивалась быстрыми темпами<sup>1</sup>, "что сопровождалось прежде всего квартирным кризисом, а затем усиленным домостроением и заселением окраин"<sup>2</sup>. Следствием этого становились постоянно и неуклонно увеличивающиеся объёмы пригородного пассажирского движения. Это, в свою очередь, вело к увеличению неравномерности загрузки основных подходов к узлу железнодорожных линий, в результате чего пропускная способность головных участков постепенно исчерпывалась и они становились "узким местом" всего магистрального направления. Одним из способов решения данной проблемы была электрификация<sup>3</sup>.

Попытки внедрения на рельсовом транспорте электрической тяги предпринимались по мере развития электротехники в разных странах, начиная с конца XIX века<sup>4</sup>. Россия не стала исключением, однако к 1910-м гг. практическое воплощение здесь получили только городские электрические железные дороги

---

<sup>1</sup> В 1900-1916 гг. численность населения Петербурга-Петрограда увеличилась с 1,4 до 2,5 млн. человек (Весь Ленинград на 1926 г. (Адресная и справочная книга г. Ленинграда). – Л. : Издание Организационного отдела Ленинградского Губисполкома, 1926. – С. 1).

<sup>2</sup> *Гиришон Г.А.* К вопросу о городской дороге большой скорости в Петербурге. – СПб., 1902. – С. 3.

<sup>3</sup> По сравнению с паровой, электрическая тяга на железных дорогах обладает целым рядом преимуществ, основными из которых являются возможность реализации на электроподвижном составе (при определённых условиях) значительно больших значений силы тяги и ускорения, а также отсутствие необходимости для него в частом (как у паровозов) наборе топлива и воды. Следствием этого является возможность значительно повысить, по сравнению с паровой тягой, техническую и участковую скорости движения, а в конечном итоге – пропускную и провозную способности линии в целом. Есть у электротяги и другие преимущества. Пожалуй единственный, но весьма существенный её недостаток – необходимость иметь достаточно сложную и дорогостоящую инфраструктуру тягового электроснабжения (подстанции, контактная сеть и т.д.), затраты на сооружение и содержание которой оправдываются только при определённых условиях (на линиях с очень интенсивным движением, при сложном профиле пути и т.д.).

<sup>4</sup> Ещё в 1876 г. в России, под Сестрорецком, производились опыты с электровагоном конструкции Ф.А. Пироцкого. В 1879 г. на Германской промышленной выставке немецким инженером Вернером фон Сименсом была устроена небольшая железная дорога с электротягой, использовавшаяся для катания посетителей. В том же году во Франции был открыт небольшой электрифицированный участок промышленной железной дороги на текстильной фабрике в г. Брейле. В 1881 г. в Берлине открылась первая в мире электрическая линия городского трамвая. В 1890 г. в Лондоне была открыта электрифицированная подземная пассажирская линия "City & South London Railway" (фактически это был первый в мире метрополитен). В 1895 г. в США был открыт первый участок с электрической тягой на магистральной железной дороге Балтимор – Огайо.

(трамвай)<sup>1</sup>. Тем не менее, постепенно начали появляться различные проекты внедрения электротяги и на магистральных железных дорогах – как электрификации уже действовавших участков, так и строительства совершенно новых электрических линий.

Ближе всего к внедрению электротяги в Петербургском узле подошли Северо-Западные ж.д., будучи наиболее загруженными здесь пригородным движением. Ещё в 1908 г. по их участкам Петербург – Ораниенбаум и Петербург – Красное Село – Гатчина (часто упоминавшихся под общим названием "Балтийская линия" в связи с принадлежностью в прошлом к Балтийской ж.д. и "завязанностью" и той, и другой на Балтийский вокзал) было перевезено в общей сложности 5,6 млн. пригородных пассажиров (что составило 25 % от аналогичных показателей всего Петербургского узла)<sup>2</sup>, а к началу 1910-х гг. дальнейший рост пригородных перевозок "грозил быстро исчерпать пропускную и провозную способность этой дороги и настойчиво требовал, чтобы были приняты неотложные меры по устранению уже возникавших затруднений". В 1913 г. по Балтийской линии перевозилось в среднем зимой по 400 тыс., а летом – по 800 тыс. человек в месяц<sup>3</sup>, причём размеры движения достигали: по будням – 88 пар, по праздникам – 96 пар, а на Троицу – 106 пар поездов в сутки. Пропускная способность головной станции Петербург-Балтийский и наиболее напряжённого (общего для двух направлений на Ораниенбаум и Гатчину) участка Петербург-Балтийский – Лигово были исчерпаны полностью<sup>4</sup>. Сложившееся положение способствовало появлению нескольких различных проектов реконструкции сети (проекты инженеров Смирнова, Мищенко, техника Фишера), среди которых были связанные с объединением, или, наоборот, коренным

---

<sup>1</sup> Первая в России линия электрического трамвая была открыта в 1892 г. в Киеве. По состоянию на 1914 г. в России трамвайные линии уже действовали в 35 городах (*Ржонсницкий Б.Н.* Трамвай – русское изобретение. М. : Изд-во Министерства коммунального хозяйства РСФСР, 1952. – С. 39-41). В Петербурге этот вид транспорта начал внедряться только с того момента, когда основная сеть городских железных дорог перешла в собственность города; в итоге трамвайное движение в столице было открыто 16 сентября 1907 г. (От конки до трамвая. Из истории Петербургского транспорта. – СПб. : "Лики России", 1994. – С. 39, 235).

<sup>2</sup> Краткий доклад о результатах экономического обследования пригородного движения в Ленинградском узле Северо-Западных ж.д. – Л., 1926. – С. 9.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 899. Оп. 4. Д. 180. Л. 48.

<sup>4</sup> Краткий доклад о результатах экономического обследования пригородного движения в Ленинградском узле Северо-Западных ж.д. – Л., 1926. – С. 37, 108-109.

разделением функций двух вокзалов Северо-Западных ж.д. в Петербурге (Балтийского и Варшавского); однако в них предполагалось оставление на дороге паровой тяги поездов.

Наконец, в 1911-1913 гг. Управлением железных дорог МПС был разработан проект, который предусматривал масштабную реконструкцию головных участков Северо-Западных ж.д. с внедрением электрической тяги в пригородном движении (заведующий разработкой – инженер П.П. Дмитренко). В нём планировалось сосредоточить обслуживание всего дальнего и местного пассажирского движения по линиям дороги на ст. Петербург-Варшавский, а всего пригородного движения по Балтийской и Варшавской линиям – на ст. Петербург-Балтийский, в связи с чем обе эти станции и их вокзалы были "намечены к переустройству, сообразно с предположенной организацией движения"<sup>1</sup>. Участок Петербург-Балтийский – Пост 4 версты – Лигово должен был стать четырёхпутным (с устройством путепроводной развязки в Лигово); кроме того, планировалось сооружение двухпутной соединительной ветви между Постом 4 версты (Балтийской линии) и ст. Шоссейная (Варшавской линии). Намечалась электрификация пригородного движения на участках от ст. Петербург-Балтийский до Ораниенбаума, Гатчины (через Красное Село) и Сиверской, общей протяжённостью почти 140 км. Для энергоснабжения дороги планировалось сооружение центральной электростанции (в районе Автово) и пяти линейных подстанций (у Поста 4 версты, Александровской, Лигово, Нового Петергофа и Гатчины). Работы предполагалось полностью закончить к 1919 г.<sup>2</sup>

Однако реализацию плана перечеркнула Первая мировая война. После её начала Финансовая комиссия Государственного совета отклонила проекты внедрения электротяги на Северо-Западных ж.д., а также аналогичный проект Николаевской ж.д. (предусматривавший электрификацию до Любани), признав, что интересы пригородного движения, которые "были основанием для ходатайства об электрификации, в настоящее время могут быть временно

---

<sup>1</sup> Электрификация и переустройство С.Петербургского узла Северо-Западных ж.д. в районе пригородного сообщения. – СПб. : Тип. П.П. Сойкина, 1913. – С. 21.

<sup>2</sup> Вестник путей сообщения. – 1914. – №22 (31.05.1914). – С. 204.

забыты"<sup>1</sup>.

В конечном итоге практическое осуществление в дореволюционное время получил только лишь один подобный проект, разработанный и начавший реализовываться незадолго до начала войны несколько обособленно – проект Ораниенбаумской пригородной электрической железной дороги.

Уникальная железнодорожная линия, носившая название "Ораниенбаумская электрическая", занимает особое место в истории транспорта не только самого Петербурга, но и всей России. Существует мнение<sup>2</sup>, что это был один из первых в мире и первый российский проект именно скоростной пассажирской железной дороги.

Первые проекты сооружения такой линии стали появляться ещё в конце XIX века. Дело в том, что достаточно густонаселённые юго-западные пригороды в то время не имели удобных путей сообщения со столицей. Путиловская линия городских конно-железных дорог (конки), начинавшаяся от Нарвской площади, заканчивалась недалеко от Путиловского завода; далее же в пригороды можно было проехать только на извозчиках. Линия Петербург – Ораниенбаум Северо-Западных ж.д. проходила значительно южнее берега Финского залива, вдалеке от посёлков, располагавшихся вдоль Петергофского шоссе; к тому же, как уже было сказано, работала она в очень напряжённом режиме, а предполагаемая электрификация её по ряду причин затягивалась.

Ещё в 1909 г. в Санкт-Петербурге было образовано Акционерное общество Ораниенбаумской электрической железной дороги, однако начало её строительства по ряду причин, в основном организационно-финансовых, несколько раз откладывалось; в 1912 г. концессию на строительство выкупило Бельгийское акционерное общество. В итоге работы по сооружению линии начались только в июне 1913 г.

Согласно проекту (см. рис. П-6.16), утверждённому Инженерным советом МПС в марте 1913 г., линия протяжённостью около 60 км должна была

---

<sup>1</sup> Вестник Николаевской ж.д. – 1916. – №2. – С. 23.

<sup>2</sup> Киселёв И.П. Развитие высокоскоростного железнодорожного движения в России и СССР: середина XIX-XX век : дисс. на соискание уч. степени д. и. н. – СПб., 2011. – С. 289-291.

начинаться в Петербурге на Нарвской площади, далее тянуться вдоль Петергофского шоссе до Стрельны, через Петергоф подходить к Мартышкино (где пересекать путепроводом линию Северо-Западных ж.д.), затем через Ораниенбаум идти по южному побережью Финского залива к Красной Горке (ныне г. Краснофлотск). Дорога должна была иметь стандартную ширину колеи 1524 мм, быть изначально двухпутной на участке Петербург – Ораниенбаум и однопутной на участке Ораниенбаум – Красная Горка. Для энергоснабжения дороги предусматривалось сооружение центральной электростанции в Петербурге и трёх подстанций на линии. В посёлке Княжево должны были быть построены "вагонный сарай" и главные мастерские. На линии предполагалось эксплуатировать специально спроектированные для неё электропоезда, состоявшие из моторного и прицепного 4-осных вагонов, заказ на изготовление которых был размещён на зарубежных предприятиях.

Нужно сказать, уже в период проектирования дороги среди специалистов не было единого мнения<sup>1</sup> о том, как правильно классифицировать её – как железную дорогу с электрической тягой, либо как городскую электрическую линию (трамвай). С одной стороны, данное "предприятие строилось на условиях железной дороги пригородного типа местного значения"<sup>2</sup>. Если воспринимать её в этом свете, то Ораниенбаумская – вторая<sup>3</sup> в Российской империи электрифицированная железнодорожная линия. Однако в то же время следует отметить, что Общество предполагало в будущем "пропускать свой подвижной состав по линиям городского трамвая города С.-Петербурга на основании особых правил, утверждаемых с министром путей сообщения по соглашению с министром внутренних дел", организуя, таким образом, беспересадочное сообщение с выходом к центру столицы<sup>4</sup>, о чём велись переговоры с городскими властями<sup>5</sup>; соответствующие особенности конструкции были предусмотрены и в

---

<sup>1</sup> Шапилов Е.Д. История одного проекта // Электрическая и тепловозная тяга. – 1987. – №7. – С. 44-46.

<sup>2</sup> Шапилов Е.Д., Питкянен Л.Г. История строительства Ораниенбаумской электрической железной дороги. – Л., 1981. – Рукопись (НТБ ПГУПС). – С. 18.

<sup>3</sup> Первыми являлись построенные в 1901-1902 гг. в польском городе Лодзь узкоколейные (1000 мм) "Лодзинско-Згержский и Лодзинско-Пабианский подъездные пути".

<sup>4</sup> Вестник путей сообщения. – 1914. – №26 (28.06.1914). – С. 235.

<sup>5</sup> ЦГА СПб. Ф. 899. Оп. 4. Д. 180. Л. 16, 19, 48.

проектируемом для линии подвижном составе. В целом, можно сказать, что Ораниенбаумская линия (как и, например, паровая Петербурго-Сестрорецкая ж.д.) занимала некое промежуточное положение между городскими и магистральными железными дорогами, обладая характерными чертами и тех, и других<sup>1</sup>.

В первую очередь предполагалось открыть для движения участок от Петербурга до Ораниенбаума. К 1 января 1914 г. земляные работы на нём были выполнены примерно на 70 %, искусственные сооружения – на 25 %, было закончено вчерне здание центральной электростанции, началось возведение "вагонного сарая" и мастерских в Княжево, заготовлено почти 90 % общего количества необходимого укладочного материала и производилась усиленная заготовка прочих необходимых стройматериалов. Летом 1914 г. велась уже укладка верхнего строения пути между Стрельной и Петергофом<sup>2</sup>.

После начала Первой мировой войны на строительстве возникли трудности, темпы сооружения линии значительно снизились. Фактически производились только достроечные работы на участке от Нарвских ворот до Стрельны.

По первоначальному проекту, энергоснабжение дороги должно было осуществляться следующим образом. Центральная электростанция в Петербурге (построенная в деревне Волинкиной, на берегу р. Екатерингофки) должна была вырабатывать переменный ток напряжением 8 кВ, который по подземным кабелям подавался бы на подстанцию Княжево, где преобразовывался в постоянный ток напряжением 1,2 кВ для подачи в контактный провод, а также напряжением 20 кВ для подачи на подстанции в Стрельне и Мартышкино, тоже питавшие контактную сеть. Однако в связи с началом войны часть заказанного за границей оборудования так и не поступила, и центральная электростанция была законсервирована. Правление Общества было вынуждено заключить договор с Управлением Петроградских городских ж.д. об энергоснабжении линии от городской трамвайной сети (напряжением 550 В), для чего к Нарвской пл. был

---

<sup>1</sup> Подобные транспортные системы (междугородний электрический трамвай) за рубежом назывались "Интерурбан". Они получили значительное распространение в конце XIX...начале XX веков в Западной Европе и особенно в Северной Америке, но остались практически неизвестны в России.

<sup>2</sup> Гольцов Н.Н. История Оранэлы – Стрельнинской трамвайной линии. В документах и воспоминаниях. – СПб. : "Сударыня", 2006. – С. 50, 56.

проложен кабель от находившейся поблизости Лермонтовской подстанции.

В связи с военными действиями в Европе заказанный на зарубежных предприятиях подвижной состав для Ораниенбаумской линии также не поступил в Россию. Вместо него в июне 1915 г. на дорогу было передано около 30 трамвайных вагонов завода "Феникс" (как моторных, так и прицепных) постройки 1901-1914 гг., эвакуированных из становившейся прифронтовой Риги.

К концу 1915 г. постепенно были закончены основные работы на участке от Нарвской площади до Автово (разъезд Красненький), завершено строительство в Княжево "вагонного сарая" и ремонтных мастерских. В декабре 1915 г. началось "пробное" движение на участке от депо Княжево до Путиловского завода.

Официальное открытие головного участка линии, от Нарвской площади до Путиловского завода (2,4 км), состоялось 9 января 1916 г. Вскоре регулярное пассажирское движение осуществлялось уже до посёлка Княжево, а с 19 июня 1916 г.<sup>1</sup> – до конечного пункта под названием Привал<sup>2</sup> (7,7 км от Нарвских ворот).

В 1915 г. в Правление дороги обратилась Путиловская судостроительная верфь Общества Путиловских заводов с предложением провести ветку к своим новым цехам и мастерским, построенным в 1912-1913 гг. на побережье Финского залива южнее основной территории Путиловского завода. Такое небольшое (1,2 км) однопутное ответвление, от разъезда Верфь на Петергофском шоссе до конечной станции около этого предприятия<sup>3</sup>, с промежуточной остановкой у деревни Емельяновки, было открыто летом 1917 г.

В 1916-1917 гг. Ораниенбаумская дорога перевозила 12...14 млн. пассажиров в год. В 1918 г. на линии действовало 3 маршрута<sup>4</sup>: №1 (Нарвские ворота – Путиловский завод), №3 (Нарвские ворота – Привал) и №6 (Нарвские ворота – Путиловская верфь). Рабочее движение за Привалом в 1919 г. поддерживалось до 13-й версты (район посёлка Сергиево). После Октябрьской революции недостроенная частная линия была национализирована.

По имеющимся сведениям, в 1914-1916 гг. на части трассы дороги между

---

<sup>1</sup> Вестник Николаевской ж.д. – 1916. – №17-18. – С. 149.

<sup>2</sup> В настоящее время здесь находится трамвайное кольцо "Пр. Стачек, 111".

<sup>3</sup> В настоящее время – трамвайное кольцо "Завод «Северная верфь»".

<sup>4</sup> Маршруты №2,4,5 предполагалось ввести позднее, по мере достройки дороги.

Стрельной и Ораниенбаумом верхнее строение пути всё-таки было уложено (в начале 1919 г. рельсы лежали до Старого Петергофа<sup>1</sup>), однако регулярное движение здесь так и не было открыто; через некоторое время путь на этом участке был разобран и впоследствии уже не восстанавливался.

Что же касается второго запланированного участка линии, от Ораниенбаума до Красной Горки, то к каким-либо строительным работам здесь не приступали вовсе. В 1912-1914 гг. Обществом Ораниенбаумской ж.д. велись переговоры о переуступке или аренде проходившей в этом районе военной Ижорской ж.д., однако все они наталкивались на сопротивление военных. После начала Первой мировой войны решение этого вопроса и вовсе было отложено; более того, вскоре военные власти запретили Обществу вообще производство каких-либо работ за Петергофом (на территории, находившейся в подчинении Кронштадтской крепости). В конечном итоге участок Ораниенбаум – Красная Горка так никогда и не вошёл в состав дороги.

Таким образом, можно констатировать, что Первая мировая война и последовавшие за ней события в стране не позволили реализовать в полной мере интереснейший проект Ораниенбаумской электрической железной дороги, как и некоторые другие появившиеся незадолго до войны подобные замыслы.

## **2.6 Петроградский узел в годы революций и Гражданской войны**

В феврале-марте 1917 г. в России произошла Февральская революция, в ходе которой был свергнут император Николай II, а власть в стране перешла к Временному правительству. Решающую роль в этих событиях сыграли верховный генералитет (генералы М.В. Алексеев, Н.В. Рузский) и, как ни странно, железнодорожники (А.А. Бубликов, Ю.В. Ломоносов). Во многом успешности свержения царской власти способствовало установление верхушкой заговора в Петрограде контроля над аппаратом МПС, обладавшим собственной сетью

---

<sup>1</sup> Сооружение новых железных дорог в Северном районе // Железнодорожная техника и экономика. – 1919. – №1. – С. 85-88.



телеграфной связи<sup>1</sup>, что, помимо всего прочего, позволило предпринять ряд мер по "недопущению использования железных дорог во вред интересам всенародного дела освобождения родины"<sup>2</sup>. В ходе революционных событий был отстранён от дел последний министр путей сообщения царского правительства Э.Б. Войновский-Кригер (его сменил назначенный Временным правительством Н.В. Некрасов), был убит начальник Северо-Западных ж.д. О.М. Валуев<sup>3</sup>.

В дальнейшем, в течение 1917 г. в России всё более усугублялся политический и экономический кризис. В этих условиях железные дороги не стали исключением: с осени 1917 г. повсеместно наблюдалось "расстройство транспорта". К трудностям военного времени добавились<sup>4</sup> падение производительности труда и служебной дисциплины среди рабочих и служащих, анархия, непризнание авторитета власти, действия различных вновь образованных общественных организаций железнодорожников, а также топливный кризис. Уже и так находившийся в кризисном состоянии, транспорт теперь погружался в самый настоящий хаос.

После Октябрьской революции 1917 г. к власти в России пришли большевики. При формировании нового правительства, Совета народных комиссаров (СНК) во главе с В.И. Лениным, взамен ликвидированного в ноябре 1917 г. МПС был образован Народный комиссариат по железнодорожным делам, в скором времени (с марта 1918 г.) преобразованный в Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) РСФСР (первым наркомом стал М.Т. Елизаров).

С декабря 1917 г. начавшаяся Гражданская война охватила районы всех железных дорог, подходивших к Петрограду. Особенно активные боевые

---

<sup>1</sup> В тот период времени Министерство путей сообщения размещалось в Петрограде, на набережной р. Фонтанки (дома 117 и 119). В настоящее время здесь размещается Северо-Западное территориальное управление Федерального агентства железнодорожного транспорта и ряд структур ОАО "РЖД".

<sup>2</sup> В частности, позволило успешно воспрепятствовать подвозу к Петрограду оставшихся верными царскому режиму войск различными способами, в том числе разборкой путей на головном участке М.В.Р. ж.д. Так, эшелон с войсками под командованием посланного "с чрезвычайными полномочиями" генерала Н.И. Иванова был задержан в Вырице и Семрино, а пехотные части Гарутинского полка были задержаны на ст. Александровская (*Ломоносов Ю.В.* Воспоминания о мартовской революции 1917 г. – Стокгольм, Берлин : Тип. "Нейе цейт", 1921. – С. 27, 41-48, 84; *Некрасов В.* Ленинград и железнодорожники в 1917 году // Вестник путей сообщения. – 1925. – №46 (07.11.1925). – С. 26-28).

<sup>3</sup> *Бубликов А.А.* Русская революция (Её начало, арест царя, перспективы). Впечатления и мысли очевидца и участника. – Нью-Йорк, 1918. – С. 23.

<sup>4</sup> *Сенин А.С.* Министерство путей сообщения в 1917 году. – Изд. 2-е, перераб. и доп. – М. : Книжный дом "ЛИБРОКОМ", 2009. – С. 94.

действия велись в течение 1919 г. при наступлении на Петроград Северной (позднее Северо-Западной) армии под командованием А.П. Родзянко и Н.Н. Юденича; осенью этого года бои происходили в районе Красного Села, Пулковских высот и Колпино, однако в итоге каких-либо значительных успехов белогвардейским силам добиться не удалось и Петроград остался под властью большевиков.

В течение 1918 г. в связи с военной угрозой была произведена масштабная эвакуация промышленности Петрограда, которая, впрочем, в итоге оказалась фактически бессмысленной (город так и не был занят ни вражескими войсками, ни силами внутренних противников Советской власти) и привела только к ещё большей дезорганизации его производительных сил.

В июне 1918 г. Советское правительство издало ряд постановлений<sup>1</sup>, в соответствии с которыми были национализированы (объявлены собственностью РСФСР) бывшие частные предприятия различных отраслей промышленности, и в том числе – "все предприятия обществ частных железных дорог и подъездных путей, как находящихся в эксплуатации, так и строящихся". Теперь все действующие магистральные железные дороги в стране, в том числе бывшие частные, рассматривались как составные части общей сети, находившейся под управлением одного ведомства – НКПС. Вслед за этим последовала реорганизация структуры железнодорожной сети.

К этому времени состояние железных дорог России уже оценивалось как близкое к катастрофическому. Падение производства в большинстве отраслей, а позднее самый настоящий развал промышленности и экономики страны распад хозяйственных связей<sup>2</sup>, фактическое прекращение внешней торговли, привели к

---

<sup>1</sup> Декрет СНК "О национализации крупнейших предприятий по горной, металлургической и металлообрабатывающей, текстильной, электротехнической, лесопильной и деревообделочной, табачной, стекольной и керамической, кожевенной, цементной и прочим отраслям промышленности, паровых мельниц, предприятий по местному благоустройству и предприятий в области железнодорожного транспорта" (№559 от 28 июня 1918 г.), в дополнение к которому был принят Декрет СНК "О ликвидации частных железных дорог" (№712 от 4 сентября 1918 г.) (Собрание узаконений и распоряжений Правительства за 1917-1918 гг. – М. : Управление делами СНК СССР, 1942. – С. 632-636, 887-889).

<sup>2</sup> С 1914 по 1920 гг. объём промышленного производства в стране сократился в 7 раз, сельскохозяйственного – на 38 %, добыча угля упала в 3,5 раза, выплавка чугуна – в 3,6 раза, производство стали – в 26 раз (Сенин А.С. Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914-1922 гг.). – М. : ГОУ "Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте", 2009. – С. 252-253).

колоссальному падению грузооборота на железных дорогах, что усугубилось перебоями в поставках топлива, сырья и различных материалов, расстройством административного аппарата и т.д. С началом Гражданской войны положение ещё более обострилось. В условиях национализации и "военного коммунизма" коммерческая деятельность железных дорог практически прекратилась – с 1 января 1921 г. грузовые перевозки по железным дорогам стали бесплатными.

Петроград особенно остро переживал все последствия войны и революции – частые мобилизации, неоднократные наступления белых армий, "разгрузки" и эвакуации, топливный кризис, голод и эпидемии. В 1918-1920 гг. здесь прекратили функционировать сотни различных промышленных и торговых предприятий<sup>1</sup>, город лишился значительной части своего населения<sup>2</sup>. Тяжёлое положение на транспорте заставило вспомнить и вновь применить практиковавшиеся в годы Первой мировой войны "товарные недели", но теперь уже – в масштабах всей сети. В соответствии с декретом СНК, в период с 18 марта по 10 апреля 1919 г. (т.е. на 3 недели) "в целях осуществления подвоза к центрам продовольствия и угля" на железных дорогах было прекращено всё пассажирское движение (кроме пригородного)<sup>3</sup>. В этот период в Петроград усиленно прибывали хлебные грузы и уголь (объёмы прибытия муки и зерна повысились на 76 %, угля – на 234 %, при общем повышении прибытия всех грузов на 10 % по сравнению с работой в обычных условиях)<sup>4</sup>.

Новая власть занялась восстановлением разрушенного транспортного хозяйства. Был установлен принцип единоначалия на транспорте, постепенно восстанавливался авторитет железнодорожной администрации, предпринимались различные меры по повышению дисциплины труда. Однако ситуацию на

---

<sup>1</sup> Количество действовавших промышленных предприятий в Петрограде составляло (по состоянию на 1 января): в 1914 г. – 537, в 1917 г. – 605, в 1920 г. – 305, в 1921 г. – 177 (Весь Петроград на 1922 г. (Справочник). – Пг. : Изд-во "Петроград", 1922. – Ч. 1. – С. 229).

<sup>2</sup> Население Петрограда с 1917 г. по 1920 г. сократилось более чем в 3 раза (на август 1920 г. составляло 722,2 тыс. человек); только с конца 1920 г., в связи с некоторым улучшением жизненных условий и оживлением промышленности, численность населения города вновь начала увеличиваться (к 1923 г. вновь превысила 1 млн. жителей).

<sup>3</sup> Декрет СНК "О прекращении пассажирского движения в целях подвоза к центрам продовольствия и угля" (№110 от 8 марта 1919 г.) (Собрание узаконений и распоряжений Правительства за 1919 г. – М. : Управление делами СНК СССР, 1943. – С. 159-160).

<sup>4</sup> Товарные недели // Бюллетень Комиссариата Северо-Западного округа путей сообщения. – 1919. – №76 (29.04.1919). – С. 3-4.

железных дорогах, разрушенных войнами и революциями, удалось окончательно стабилизировать только приблизительно к 1923 г.

Основными органами НКПС на местах тогда являлись Управления железных дорог, независимые от местных Советов (подчинялись непосредственно наркомату). Весной 1918 г. в НКПС была предпринята попытка перехода к децентрализованной системе управления на транспорте с организацией Округов путей сообщения; предполагалось тем самым освободить центральный аппарат от оперативных функций<sup>1</sup>. В скором времени такие округа (Московский, Петроградский, Туркестанский и т.д.) действительно были созданы и объединили под своей властью несколько железных дорог, а также водный и местный транспорт какого-либо отдельного географического района, ведая основными административными, техническими, эксплуатационными, хозяйственными и финансовыми вопросами работы транспорта в нём. В рассматриваемом регионе в разное время существовали Петроградский (1918-1919, 1921-1923 гг.) и Северо-Западный (1919 г.) округа путей сообщения, между которыми различные железные дороги неоднократно по-разному "перекраивались". Однако в конечном итоге начатая реформа фактически не была доведена до конца. Округа охватывали собой лишь часть общей сети дорог страны, а даже там, где они существовали, Управления отдельных дорог не упразднялись (хотя теоретически окружная система их исключала, предусматривая деления округов не на дороги, а на линейные отделы). Сыгравшие определённую роль в 1918-1919 гг., округа путей сообщения позднее, в начале 1920-х гг., были постепенно ликвидированы; опыт их создания был, судя по всему, признан неудачным и железные дороги вернулись к централизованной системе управления. Петроградский округ (ПОПС) был окончательно упразднён в январе 1923 г.

Одним из следствий процесса национализации и централизации управления стал новый этап развития железнодорожных узлов страны. К началу 1920-х гг. практически во всех узлах сети НКПС была проведена большая работа по

---

<sup>1</sup> *Сенин А.С.* Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914-1922 гг.). – М. : ГОУ "Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте", 2009. – С. 61.

объединению узловых инфраструктур (станции, соединительные линии, грузовые дворы и т.д.), ранее принадлежавшей в пределах одного города различным железным дорогам, в единый узел, управляемый какой-либо одной из них. Данный процесс стал возможен только при социалистической (плановой) системе хозяйствования и позволил несколько упростить, ускорить и удешевить многие операции в узлах, ускорить оборот вагона, улучшить обслуживание пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, устранить разношёрстность в управлении линиями и ветвями в прошлом различной принадлежности. Кроме того, данное явление позволило на некоторое время отказаться от крупномасштабного строительства, используя имевшиеся внутренние ресурсы и резервы существовавшей сети<sup>1</sup>. Отрицательной (впрочем, не особо проявившей себя) стороной указанного процесса стало сведение различных железнодорожных линий к некоторой усреднённой форме, без учёта конкретных потребностей и особенностей обслуживаемого ими грузо- и пассажиропотока.

В итоге Петроградский узел по состоянию на 1920 г. (см. рис. 2.2 на с. 91) теперь включал в себя линии общего пользования, входившие в состав всего трёх железных дорог:

- 1) Николаевской ж.д., имевшей в новых границах эксплуатационную длину 1 668 км и включавшей в себя теперь помимо линий, входивших в её состав в дореволюционный период, также все линии на правом берегу Невы, где был образован Финляндский район;
- 2) Северо-Западных ж.д., фактически вновь образованных в июне 1920 г., имевших в новых границах эксплуатационную длину 2 395 км и включавших в себя отдельные линии, входившие в дореволюционный период в состав Северо-Западных ж.д. и ликвидированной Петроградской сети частной М.В.Р. ж.д.<sup>2</sup>;
- 3) Мурманской ж.д., имевшей в новых границах эксплуатационную длину

---

<sup>1</sup> Келтуяла В.В. Развитие и реконструкция Ленинградского железнодорожного узла (Историческая справка). – Л., 1967. – Рукопись (НТБ ПГУПС). – С. 35.

<sup>2</sup> Петроградская сеть М.В.Р. ж.д., в соответствии с приказом комиссара Северо-Западного округа путей сообщения №512 от 14 августа 1918 г., была преобразована в Рыбинскую ж.д. Позднее, в соответствии с приказом НКПС от 16 июня 1920 г., Рыбинская ж.д. была упразднена, войдя в состав Северо-Западных ж.д.

1 730 км, и включавшей в себя теперь также участок Рыбацкое – Тихвин, ранее относившийся к Северным ж.д. (де-юре его передача произошла с 1 января, де-факто – с 20 января 1919 г.)<sup>1</sup>.

Темпы строительства новых железных дорог в стране в период революционных событий и последующей Гражданской войны существенно снизились; сооружение многих линий прекратилось вовсе; железнодорожное строительство отличалось непоследовательностью. В этот период времени осуществлялась, главным образом, достройка железных дорог, оставшихся незаконченными в дореволюционный период, но в основном только тех, которые имели важное военно-стратегическое значение. Новое государство оказалось не в состоянии тратить значительные средства на сооружение железных дорог. Кроме того, в новых условиях, значительно отличавшихся от довоенных, многие недостроенные дороги уже не имели того большого магистрального значения, какое предполагалось для них ранее; острая необходимость во многих из них отпала. Также большие трудности в железнодорожном строительстве возникли в связи с крайне ограниченным запасом в стране металлического укладочного материала – "рельсовым голодом"<sup>2</sup>.

Изменения (по сравнению с дореволюционным временем) произошли и в административной организации железнодорожного строительства. Планирование и общее руководство постройкой железных дорог в 1918-1922 гг. осуществлялись Комитетом государственных сооружений (сокращённо – Комгосоор или КГС), организованном в мае 1918 г. при ВСНХ "в целях объединения всей строительной деятельности государства"<sup>3</sup> (в составе Главного управления КГС было учреждено, среди прочих, Управление по сооружению железных дорог).

Первоначально ВСНХ, "в целях улучшения снабжения Северной области"<sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> Передача жел.-дор. участка Северному округу путей сообщения // Бюллетень Комиссариата Петроградского округа путей сообщения. – 1919. – №16 (30.01.1919). – С. 3.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 77. Л. 34.

<sup>3</sup> Декреты СНК "О Комитете Государственных Сооружений Высшего Совета Народного Хозяйства" (№469 от 9 мая 1918 г. и №537 от 18 июня 1918 г.) (Собрание узаконений и распоряжений Правительства за 1917-1918 гг. – М. : Управление делами СНК СССР, 1942. – С. 490-491, 599-601).

<sup>4</sup> Новые железнодорожные линии // Бюллетень Комиссариата Петроградского округа путей сообщения. – 1918. – №12 (29.12.1918). – С. 2.

было намечено закончить сооружение большинства линий, начатых строительством ещё в дореволюционный период (Петроград – Рассули, Царское Село – Новгород – Валдай, Гостинополье – Чудово, Петроград – Рыбинск, и даже Ораниенбаумской электрической линии). Однако очень скоро ситуация изменилась и столь оптимистичные планы пришлось корректировать – как из-за событий в стране в целом, так и из-за "рельсового голода" в частности. За исключением практически достроенных к 1917 г. линий Гостинополье – Чудово (переданной в состав Мурманской ж.д. в 1920 г., правда "в совершенно неоконченном виде"<sup>1</sup>) и Петроград – Рассули, работы по сооружению остальных дорог существенно замедлились или прекратились вовсе на разной степени готовности.

В октябре 1920 г. Декрет СНК "О железнодорожном строительстве" установил чёткий перечень линий, подлежащих достройке в ближайшее время. Из рассматриваемого региона в данный список попали отдельные участки магистралей Петроград – Орёл (участок Лисино – Новгород, 125 км) и Петроград – Рыбинск (участок Мга – Овинище, 432 км). Одновременно в указанный перечень, наоборот, не были по разным причинам включены, к примеру, участки Рыбинской линии (пост Заневский – Мга, 29 км) и Ораниенбаумской электрической ж.д. (Стрельна – Ораниенбаум, 36 км), а также Копорская ж.д. (86 км)<sup>2</sup>, строительные управления на которых были ликвидированы, а все работы – прекращены.

Весьма характерной особенностью строительства железных дорог описываемого периода (1918-1920 гг. и даже несколько позднее) являлось использование для большинства вновь сооружаемых или восстанавливаемых в "военно-срочном порядке" линий старогодного верхнего строения пути (рельсов, скреплений, стрелочных переводов и т.д.) и даже ферм мостов, снятых с других, менее важных участков, "ввиду крайней ограниченности имеющихся в стране запасов рельсов и других металлических изделий, необходимых для поддержания

---

<sup>1</sup> Мурманская железная дорога (Постоянное совещание при НКПС по надзору и оценке работы железных дорог, водного и местного транспорта, Вып. 11). – Харьков : Транспечать НКПС, 1924. – С. 56.

<sup>2</sup> Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства (1917-1957 гг.). – М. : Трансжелдориздат, 1957. – С. 67, 118-122.

существующих и для сооружения новых железнодорожных линий"<sup>1</sup>. Подобные разборки всего, что могло бы быть снято без серьёзного ущерба для эксплуатации дорог стало возможным осуществить только в условиях тогдашнего огромного спада перевозок. Например, учитывая, что ранее (1915-1917 гг.) велись работы по усилению Петроградского узла, работавшего в тот период в очень напряжённом режиме, теперь, когда поступление на узел 2 тыс. вагонов в сутки стало невозможным, представлялось допустимым разобрать всё, что было уложено после 1914 г., и даже часть ранее уложенного<sup>2</sup>, – что и было частично осуществлено. Процесс разборки различных путей на протяжении нескольких лет смутного времени периодически то приостанавливался (по требованиям НКПС и особенно военных властей, требовавших по стратегическим соображениям обеспечения определённой пропускной способности по отдельным железнодорожным линиям), то возобновлялся вновь.

В мае 1919 г. в постановлении "О снятии рельс с некоторых железных дорог" СНК "в целях осуществления постройки железнодорожных линий, как ныне уже утверждённых, так и подлежащих по мере возникающей потребности утверждению" признал подлежащими разборке вторые главные пути на многих направлениях. В данный перечень, среди прочих, попали участки Петроград – Тосно (вторая пара главных путей), Петроград – Царское Село (третий главный путь) и Царское Село – Вырица (второй главный путь). В итоге в этот период в Петроградском узле и его окрестностях было снято верхнее строение пути на неоконченном строительстве Кольцевой линии, участке Обухово – Тосно (вторая пара главных путей), головном участке Витебской линии (вторые и третьи главные пути), линиях пост Заневский – Мга, Новолисино – Новгород, части Ораниенбаумской электрической ж.д. Также были разобраны большая часть Императорского пути, Озерковская ветка бывшей Приморской ж.д., вторые главные пути на некоторых ранее двухпутных участках и целых направлениях (на перегонах Полюстрово – Пискаревка – Кушелевка, частично на Белоостровской

---

<sup>1</sup> Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства (1917-1957 гг.). – М. : Трансжелдориздат, 1957. – С. 57-59.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 166. Л. 169.



линии и на всей линии Рыбацкое – Званка), полностью путевое развитие станций Автово, Пискарёвка, боковые, второстепенные пути, тупики, и даже целые парки на многих станциях, ряд подъездных путей и т.д. Рассматривался даже вопрос о разборке второго главного пути на магистрали Петроград – Москва<sup>1</sup>, но до этого дело не дошло.

Ещё одной весьма характерной особенностью описываемого времени являлось появление многочисленных т.н. "топливных веток". Дело в том, что в ходе Гражданской войны важнейшие топливные базы страны (угольные районы Донбасса, Урала, Кузбасса, нефтяные районы Баку) в 1918-1919 гг. находились под контролем белогвардейских сил. На территории, контролируемой большевиками, возник топливный кризис. В связи с этим, главным видом топлива в европейской части Советской России стали дрова<sup>2</sup>. Что же касается Петрограда, то общий привоз топлива в город в 1919 г. по сравнению с 1914 г. сократился вчетверо, причём изменился (в худшую сторону) и его качественный состав (соотношение угля и дров составляло: в 1914 г. – 60 и 33 %, а в 1919 г. – 4 и 92 % всего объёма поступившего топлива соответственно)<sup>3</sup>. В целом, в 1918-1922 гг. топливный вопрос "был одним из важнейших факторов экономической и политической жизни Петрограда"<sup>4</sup>.

Естественно, топливный кризис не обошёл стороной и железные дороги, работа которых теперь "определялась количеством отпускаемого им топлива"<sup>5</sup>, из-за чего движение на некоторых участках совершенно замирало. Доходило до того, что из-за отсутствия топлива в Петроградском узле прекращалось формирование и отправление на линию поездов с порожняком, необходимым для доставки дров, направляемых в узел<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 77. Л. 116.

<sup>2</sup> За период с 1916 по 1920 гг. в структуре топливного баланса страны произошли следующие изменения: доля каменного угля упала с 67 % до 36 %, доля нефти – с 19 % до 10 %, а доля дров выросла с 14 % до 50 % (*Старшова И.Г.* Топливный кризис на Псковщине в годы Гражданской войны // Псков. Научно-практический, историко-краеведческий журнал. – 2006. – №24. – С. 143-147).

<sup>3</sup> Весь Ленинград на 1924 г. (Адресная и справочная книга г. Ленинграда). – Л. : Издание Организационного отдела Ленинградского Губисполкома, 1924. – С. 10.

<sup>4</sup> Завоз нефтепродукта в Петроград // Вестник путей сообщения. – 1922. – №7 (12.08.1922). – С. 18-19.

<sup>5</sup> *Михайлов И.Д.* Эволюция русского транспорта, 1913-1925 гг. / Под ред. проф. С.А. Фалькнера. – М. : Экономическая жизнь, 1925. – С. 127.

<sup>6</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 158. Л. 13, 64.

Для организации топливоснабжения в этот период времени было сооружено (или перепрофилировано из ранее построенных для других целей) значительное количество железнодорожных путей, которые получили наименование "топливные ветки". Они протянулись в лесные массивы, где в то время велась фактически бесконтрольная массовая вырубка леса. В 1921 г. в составе Петрогубкомгосоора появилось специальное Управление по постройке топливных железнодорожных линий, которым был сооружён целый ряд "топливных веток". Кроме того, немалое количество таких ветвей и "дровяных тупиков" в этот же период времени строили и сами железные дороги НКПС.

Начиная с весны 1923 г. топливный кризис постепенно стал изживаться. Со временем надобность в "топливных ветках" отпала и впоследствии большинство из них было разобрано или перепрофилировано.

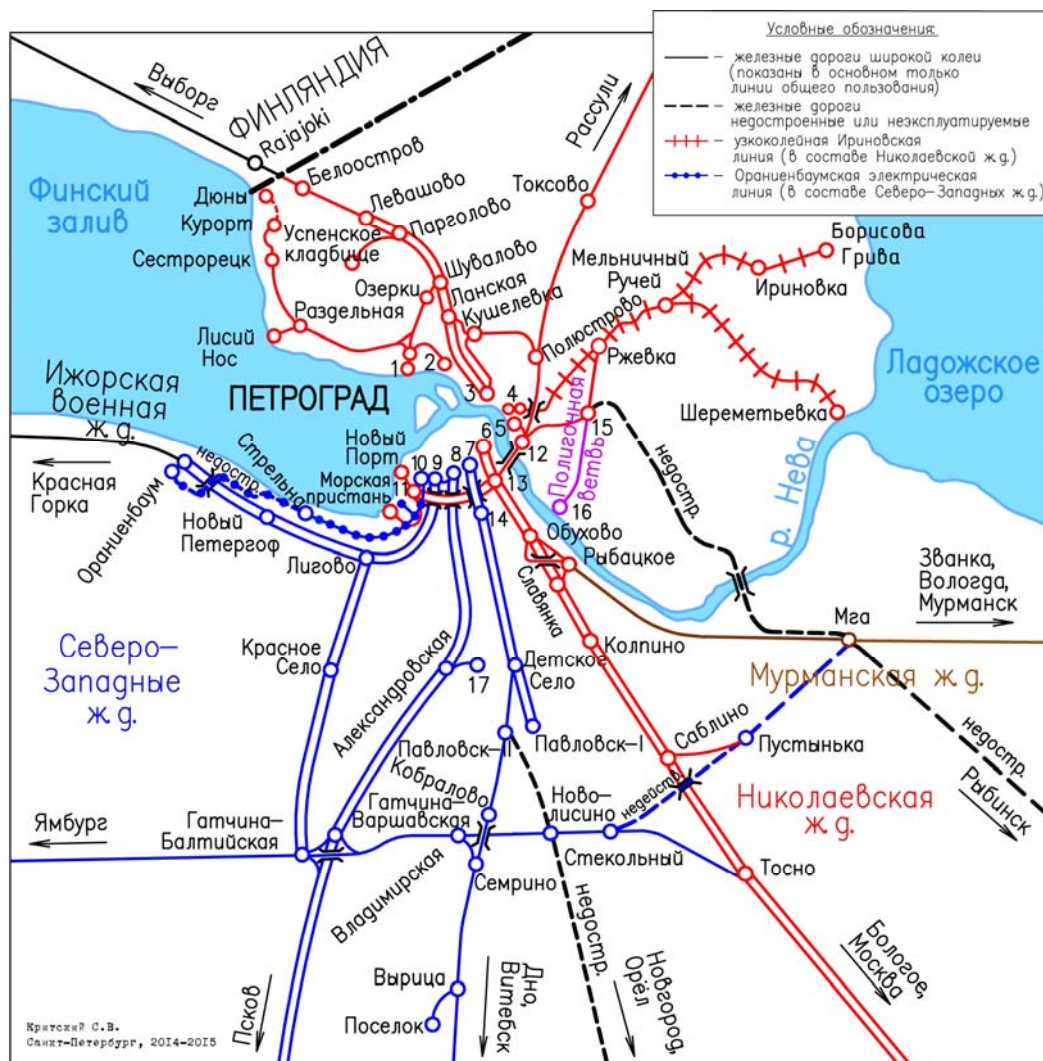


Рис. 2.2 Схема Петроградского железнодорожного узла и подходов к нему по состоянию на вторую половину 1920 года (реконструкция автора)

Цифрами обозначены:

- 1 – ст. Петроград (Новодеревенский вокзал) и ст. Узловая Приморской линии Николаевской ж.д.;
- 2 – ст. Флюгов Разъезд Приморской линии Николаевской ж.д.;
- 3 – ст. Петроград-Финляндский Николаевской ж.д. (Финляндский вокзал);
- 4 – станции Охта-Нева и Охта Ириновской (узкоколейной) линии Николаевской ж.д.;
- 5 – ст. Охта (планируемый начальный пункт Рассульской и Рыбинской линий);
- 6 – ст. Петроград-1 Николаевской ж.д. (Николаевский вокзал);
- 7 – ст. Петроград-Витебский Северо-Западных ж.д. (Витебский, бывший Царскосельский вокзал);
- 8 – ст. Петроград-Варшавский Северо-Западных ж.д. (Варшавский вокзал);
- 9 – ст. Петроград-Балтийский Северо-Западных ж.д. (Балтийский вокзал);
- 10 – Нарвские ворота (начальный пункт Оранienбаумской электрической линии);
- 11 – ст. Пушино Портовой линии Николаевской ж.д.;
- 12 – ст. Дача Долгорукова Финляндской соединительной линии (ФСЛ) Николаевской ж.д.;
- 13 – ст. Петроград-Сортировочный Николаевской ж.д.;
- 14 – ст. Петроград-Сортировочный Северо-Западных ж.д.;
- 15 – пост Заневский Николаевской ж.д.;
- 16 – пристань Обуховского завода (начальный пункт Полигонной ветви);
- 17 – ст. Павильон Урицкого Северо-Западных ж.д.

Примечание: в связи с мелким масштабом схемы, не показаны все ветви, примыкавшие к Портовой линии.

## **Выводы по главе 2:**

1. После начала Первой мировой войны условия работы железных дорог Петроградского узла значительно изменились, что привело к серьёзным затруднениям в эксплуатационной работе. Отчётливо проявилась необходимость серьёзной реконструкции и развития Петроградского узла, в связи с чем в 1916 г. был разработан и утверждён первый подобный комплексный план.
2. Начатые в соответствии с этим планом работы по реконструкции Петроградского узла, а также аналогичные работы по усилению головного участка М.В.Р. ж.д., в связи с последующими событиями в стране (революция, Гражданская война) временно потеряли свою актуальность и в то время не были доведены до завершения.
3. В 1913-1916 гг. в окрестностях столицы началось строительство ряда новых железнодорожных линий и стали появляться первые проекты электрификации железных дорог, однако все они в тот период времени по тем же причинам не были в полной мере осуществлены.
4. После смены власти в стране была осуществлена национализация железных дорог и реорганизация системы управления ими, что, в частности, оказало большое влияние и во многом видоизменило дальнейший процесс формирования крупных железнодорожных узлов. Петроградский железнодорожный узел теперь включал в себя линии, входившие в состав всего трёх железных дорог (Николаевской, Северо-Западных, Мурманской).
5. Новое железнодорожное строительство в период революционных событий и Гражданской войны велось значительно меньшими темпами, чем ранее, за исключением линий, имевших важное военно-стратегическое значение и "топливных ветвей". Для этих целей нередко осуществлялась разборка различных недостроенных или второстепенных линий. В целом, железнодорожное строительство отличалось непоследовательностью.

# ГЛАВА 3

## ПЕТРОГРАДСКИЙ (ЛЕНИНГРАДСКИЙ) УЗЕЛ В 1920-е гг.

### 3.1 Общие сведения

#### 3.1.1 Новые условия работы железных дорог

Только к 1922 г. в стране закончилась разрушительная Гражданская война. Транспорт Советской России пребывал в удручающем состоянии. Объём как грузовых, так и пассажирских перевозок на сети в 1921-1922 гг. составлял лишь около 30...40 % от объёма 1913 г. Важнейшей задачей текущего момента стало возрождение транспортной отрасли. В марте 1921 г. в Советской России начался постепенный переход от "военного коммунизма" к новой экономической политике (НЭП). Основным мероприятием процесса перестройки работы транспорта на началах НЭП стало постепенное введение с лета 1921 г. принципа платности перевозок и коммерческого расчёта, что стало выводить дороги из финансового тупика<sup>1</sup>. С января 1922 г. на железнодорожном транспорте стали вводиться "начала хозяйственного расчёта", главной целью чего был переход к самоокупаемости дорог<sup>2</sup>.

Для внедрения в жизнь подобных новшеств, с середины 1922 г. во главе некоторых железных дорог были созданы Правления, которые должны были развивать хозяйство своей дороги с учётом её местных условий и особенностей, получив значительную степень самостоятельности в вопросах эксплуатации, снабжения и финансовых операций<sup>3</sup>. Впрочем, сыграв определённую роль, уже через несколько лет Правления были постепенно ликвидированы, и во главе железных дорог остались только олицетворявшие единоличную власть Управления, что подразумевало отход от коллегиальности и в целом несколько

---

<sup>1</sup> Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта, 1913-1925 гг. / Под ред. проф. С.А. Фалькнера. – М. : Экономическая жизнь, 1925. – С. 129.

<sup>2</sup> Самсонов А. Финансирование транспорта // Плановое хозяйство. – 1923. – №1. – С. 22-26.

<sup>3</sup> К организации Правлений железных дорог // Вестник путей сообщения. – 1922. – №1 (01.07.1922). – С. 2-4.

меньший уровень демократичности в руководстве. Что касается описываемого региона, то Правление Николаевской (Октябрьской) ж.д. и Правление Мурманской ж.д. существовали в 1922-1930 гг., а Правление Северо-Западных ж.д. – в 1926-1929 гг.

Приблизительно к 1923 г. завершился первый этап восстановления промышленности и транспорта СССР, были постепенно преодолены топливный голод и финансовый кризис. Состояние железных дорог, как в части финансовой и снабжения, так и технической, заметно улучшилось. Согласно официальной статистике, во второй половине 1920-х гг. на сети НКПС постепенно были достигнуты довоенные объёмы перевозок грузов и пассажиров<sup>1</sup>. В стране происходило восстановление и дальнейшее укрепление твёрдой валюты, продолжался постепенный рост промышленности, внутренней и внешней торговли. Стало возможным перейти от восстановления к реконструкции. Вскоре появился первый пятилетний план развития экономики и промышленности СССР (на 1928-1933 гг.), предусматривавший форсированную индустриализацию и коллективизацию страны с целью наращивания высокими темпами её экономической и военной мощи.

В то же время условия работы железных дорог Северо-Западного региона в 1920-е гг. существенно отличались от дореволюционных. Установление новых государственных границ, изменение характера экспорта-импорта, перестройка межотраслевых связей, переход на другие источники сырья и т.д. – всё это привело к значительному изменению объёмов и направлений грузопотоков на железнодорожной сети и изменению экономического режима работы дорог.

Прежде всего, ранее (до 1914 г.), как уже говорилось, значительная часть грузопотоков внешней торговли шла через "аванпорты" Петербурга на Балтике, а также через сухопутную западную границу и Финляндию. Теперь же, в силу новых политических и экономических условий (образование независимых Прибалтийских государств, отделение Польши и Финляндии), важнейшим экспортно-импортным пунктом стал Петроград, и в нём – Петроградский

---

<sup>1</sup> История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. – Т. 2: 1917-1945 гг. – СПб, 1997. – С. 42-43.

торговый порт, значение которого чрезвычайно возросло – теперь он стал единственным морским портом СССР на Балтийском море.

Петроградский торговый порт в 1921 г. распоряжением СНК был передан в ведение Наркомвнешторга (НКВТ); в том же году здесь вновь возобновилась навигация и начались работы по восстановлению портовой инфраструктуры, в основном завершившиеся к 1923 г. В скором времени именно через Ленинградский<sup>1</sup> торговый порт (ЛТП) стала проходить основная часть внешнеторгового товарооборота СССР (с государствами Западной Европы и Америки). Грузопоток, проходивший через другие пункты на новой сухопутной границе (Псков и Кингисепп – на границе с Эстонией, Остров – на границе с Латвией, Белоостров – на границе с Финляндией) был несравненно меньшим<sup>2</sup>. Причём если в первые годы Советской власти объёмы экспортно-импортных операций были незначительными, то позднее они постепенно возрастали, а к концу 1920-х гг., с началом индустриализации – превысили довоенные. В годы первых пятилеток на долю Ленинградского торгового порта приходилось 20...30 % экспорта и 30...40 % импорта от всего объёма внешнеторговых операций страны.

Это, в свою очередь, значительно повысило роль подходивших к Ленинграду железнодорожных линий. Если в прошлом значительная доля грузооборота Северо-Западных ж.д., М.В.Р. ж.д., а во многом и Николаевской ж.д. определялась обслуживанием транзита крупных портов Прибалтики, то теперь вновь образованные дороги своё транзитное значение практически утратили. Лишь Балтийская линия, с погранпереходом Кингисепп – Нарва (Эстония) более-менее сохранила значение транзитного сообщения, однако сократив во много раз густоту этого движения<sup>3</sup>. Варшавская линия, по которой ранее грузы шли на Варшаву и через Вержболово в страны Европы, а также имелось очень интенсивное пассажирское движение в прямом сообщении, теперь упиралась в новые государственные границы, потеряла своё транзитное значение и стала

---

<sup>1</sup> Город Петроград на четвёртый день после смерти В.И. Ленина, 26 января 1924 г., постановлением II-го Всесоюзного съезда Советов "по просьбам скорбящих трудящихся" был переименован в Ленинград.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 280. Л. 17.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 158. Л. 5.

фактически линией местного значения. Кроме того, если в дореволюционный период важнейшей магистралью (как в смысле грузового, так и пассажирского движения) в рассматриваемом регионе являлась Главная линия Николаевской ж.д., то теперь, в силу ряда причин, она в отношении грузового движения постепенно уступила эту роль Витебской линии Северо-Западных ж.д. (Ленинград – Дно – Новосокольники – Витебск), хотя и продолжала подвозить значительную часть грузов с юга и востока страны. Основная часть грузов с Урала и из Сибири подвозилась к Ленинграду по линии Мурманской ж.д. (через Званку).

Постепенно возрождавшаяся в первой половине 1920-х гг. промышленность Ленинграда требовала для своего питания подвоза топлива и сырья, которые, как уже говорилось, в прежние времена в значительной степени поступали из-за рубежа морским путём. Теперь же, в новых условиях, закупки и ввоз заграничного угля значительно сократились и Ленинград, с его большим объёмом потребления и удалённостью от топливных баз, стал снабжаться, главным образом, отечественным углём – в основном, донецким, доставлявшимся по железной дороге (см таблицу 5.3).

В целом, Ленинградский узел стал фактически тупиковым, принимающим у себя груз, а сдающим преимущественно порожняк.

### **3.1.2 Развитие Ленинградского железнодорожного узла в 1920-е гг.**

В период 1919-1924 гг. на железных дорогах страны, в том числе и в Петроградском узле, с целью экономии средств и ресурсов осуществлялись многочисленные мероприятия по "упрощению методов эксплуатации" и "уплотнению работы", первоначально вводившиеся по собственной инициативе дорог на местах, а позднее – внедрявшиеся по указанию НКПС<sup>1</sup>. В рамках этого процесса упразднялись некоторые отдельные пункты, закрывались для движения

---

<sup>1</sup> Шмуккер М.М. Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913-1922 годы. – М. : Транспечать НКПС, 1923. – С. 196-197.



отдельные соединительные ветви, разбирались вторые главные пути на многих линиях, отдельные участки закрывались для ночного движения (последнее, к примеру, практиковалось на правобережных линиях – Рассульской, Ириновской, Приморской). Всё это стало возможным из-за относительно небольшого объёма перевозок (по сравнению с довоенным временем), а также поменявшейся ситуацией в стране, когда по ряду причин (изменение направлений грузопотоков, объединение железных дорог и т.д.) исчезла необходимость в отдельных соединительных ветках, а целые направления превращались из магистральных в линии местного значения. Так, в Петроградском узле Северо-Западных ж.д. в начале 1920-х гг. были вовсе закрыты ст. Шоссейная, Пост 4-й версты Варшавской линии и многие другие станции на различных подходах к узлу (Ижора, Кобралово, Стекольный, Войтоловка и др.), ветвь Петроград-Варшавский – Корпусный пост и т.д. Продолжалась разборка "топливных", различных служебных ветвей и подъездных путей. Сокращались количество различных административных единиц дорог (отделений эксплуатации, участков Службы пути и т.д., путём их объединения) и штат служащих (путём введения совместительства).

Продолжался процесс объединения и упорядочения работы узла в новых, "социалистических" условиях. Как уже было сказано, к началу 1920-х гг. в состав Петроградского узла входили линии, находившиеся в составе всего трёх дорог – Николаевской, Северо-Западных и Мурманской.

При этом Северо-Западные ж.д., несмотря на старое наименование, фактически представляли собой уже совсем другую дорогу, по сравнению с носившей такое название в дореволюционное время. Помимо отдельных линий, входивших в прошлом в состав казённых Северо-Западных ж.д. и после распада Российской империи оставшихся в границах РСФСР, новая дорога с июня 1920 г. включала в себя также и линии Петроградской сети бывшей частной М.В.Р. ж.д. Причём в самом Петроградском узле между отдельными линиями этой дороги отсутствовала прямая связь (передачи вагонов, при необходимости, производились через Портовую линию и ст. Пушино Николаевской ж.д.).

Именно тогда, в начале 1920-х гг., впервые появились планы<sup>1</sup> ликвидации в пределах города Варшавской линии, как дублирующей Балтийскую (полностью осуществлённые значительно позднее, уже в XXI веке). Первоначально данное соображение высказывалось самими Северо-Западными ж.д., в распоряжении которых теперь имелось три головные станции и вокзала в Петрограде, и рассматривалось в качестве меры экономии, поскольку, как считалось, "при сократившемся движении для переработки всех поездов было бы вообще достаточно одной или двух станций". Действительно, в былые годы с Варшавского вокзала ежедневно отправлялось до 50 пар пассажирских (дальних, местных, пригородных) поездов в сутки, а теперь осталось лишь 5 пар; с Балтийского вокзала – было 60, а осталось 10 пар; с Витебского – было 35, а осталось 12 пар<sup>2</sup>. Работа товарных станций также значительно сократилась по сравнению с довоенным временем. Позиция дороги нашла поддержку и в НКПС<sup>3</sup>. Однако такой план, несмотря на кажущуюся его заманчивость, требовал значительного изменения существовавшей инфраструктуры<sup>4</sup> (потребовалось бы строительство нескольких необходимых, но отсутствовавших соединительных линий в узле, переустройство тягового хозяйства и т.д.), а кроме того, встретил возражения со стороны военных властей (видимо, по стратегическим соображениям). В конечном итоге данный вопрос не получил в те годы какой-либо практической реализации.

Другая важная железная дорога, входившая в состав Петроградского узла, Николаевская, в начале 1923 г. была переименована в Октябрьскую ж.д. (в соответствии с приказом НКПС №1313/Ц от 27 февраля 1923 г.).

Сложившейся к началу 1920-х гг. схемой Петроградского узла, поделённого между тремя железными дорогами, была недовольна, пожалуй, только одна из них – Мурманская. Единственная подходившая к Петрограду магистральная линия этой дороги (со стороны Мги, бывших Северных ж.д.) примыкала к

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 627; РГИА. Ф. 350. Оп. 91. Д. 46. Л. 11.

<sup>2</sup> Северо-Западные железные дороги (Постоянное совещание при НКПС по надзору и оценке работы железных дорог, водного и местного транспорта). – М. : Транспечать НКПС, 1923. – С. 66-69.

<sup>3</sup> Обследование Северо-Западных ж.д. // Вестник путей сообщения. – 1923. – №21 (26.05.1923). – С. 12-15; Закрытие Варшавского вокзала // Вестник путей сообщения. – 1925. – №16 (21.04.1925). – С. 26.

<sup>4</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 136. Л. 70-71.

Главной линии Николаевской ж.д. на подступах к узлу в Обухово и не имела собственной головной (конечной) станции. Даже ст. Рыбацкое некоторое время продолжала находиться в ведении Николаевской ж.д. и была передана Мурманской ж.д. только с 14 февраля 1921 г.<sup>1</sup>, в дальнейшем находясь фактически в совместном пользовании этими двумя дорогами. Таким образом, сложилось "ненормальное положение, при котором дорога, в сущности связывавшая Мурманск с Петроградом, не доходила до последнего всего 15 вёрст", и должна была "все свои хозяйственные и экономические операции по петроградским перевозкам развивать на станциях чужих дорог, преимущественно на ст. Петроград Октябрьской, бывшей Николаевской ж.д."<sup>2</sup>. Правление Мурманской ж.д. попыталось решить данную проблему, рассматривая различные способы обретения собственного независимого выхода в Петроград.

Вариант устройства совершенно новой головной станции вполне закономерно наталкивался на огромные трудности, связанные с её размещением в черте плотной городской застройки (особенно в левобережной части города). Другим вариантом виделась передача в ведение Мурманской ж.д. какой-либо из уже существовавших станций Петроградского узла. Так, одно время предполагалось отвести под станцию этой дороги территорию недалеко от Волковского поста, со складами и частью недействовавших тогда путей Николаевской ж.д.<sup>3</sup> Одновременно Мурманская дорога проявила интерес<sup>4</sup> к заполучению либо Варшавского вокзала Северо-Западных ж.д. (в свете вышеописанных событий), либо Финляндского вокзала (который, по её мнению, "будучи случайным для Николаевской ж.д. наследием революции, никакими корнями с ней не связан"). Однако вышеуказанные варианты по разным причинам не были реализованы. В какой-то момент появился ещё один способ: дорога решила заполучить в своё ведение недостроенный головной участок железнодорожной магистрали Петроград – Рыбинск. В конечном итоге

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 431. Л. 431.

<sup>2</sup> Мурманская железная дорога (Постоянное совещание при НКПС по надзору и оценке работы железных дорог, водного и местного транспорта, Вып. 11). – Харьков : Транспечать НКПС, 1924 – С. 29.

<sup>3</sup> Чернышов В. О Мурманской ж.д. // Вестник путей сообщения. – 1922. – №6 (05.08.1922). – С. 28-29.

<sup>4</sup> Фролов А. Насущная нужда Мурманской железной дороги // Вестник путей сообщения. – 1922. – №13 (23.09.1922). – С. 18-19.

Мурманская ж.д. добилась передачи в своё ведение станции Охта и впоследствии долго, но безуспешно настаивала на достройке участка Охта – Мга.

В 1920-х гг. неоднократно изменялось (видимо, в поисках наилучших методов организации работы в новых условиях) административное деление важнейших головных станций узла. Вскоре после переименования города телеграммой НКПС слово "Петроград" в наименовании всех станций узла было заменено на "Ленинград"<sup>1</sup>. Одновременно, по имеющимся сведениям, ст. Петроград-1 Октябрьской ж.д. была разделена на Ленинград-Пассажирский и Ленинград-Товарный. Позднее, в 1926 г., станции Ленинград-2 и Ново-Навалочная были, наоборот, объединены в одну ст. Ленинград-Навалочная. Аналогичным образом некоторые другие крупные станции узла в разное время либо существовали в виде единых административных единиц, либо разделялись на отдельные самостоятельные специализированные станции (например, Ленинград-Финляндский, Ленинград-Варшавский и Ленинград-Балтийский – на товарную и пассажирскую каждая). Из названий отдельных пунктов, которые уже давно обзавелись немалым путевым развитием, закономерно исчезало слово "пост", сохранявшееся с прошлых времён только из-за "инерции мышления" (к примеру, станции, ранее носившие названия Волковский пост и Цветочный пост, теперь стали именоваться просто Волковская и Цветочная).

В целом, в ходе развития Ленинградского железнодорожного узла в 1920-е гг. возможно выделить две группы важнейших осуществлённых организационно-технических мероприятий:

- 1) достройка или коренное переустройство в начале 1920-х гг. практически всех линий заневской (правобережной) части узла;
- 2) развитие в конце 1920-х гг. основной (левобережной) части узла, со строительством Южного полукольца.

Из других заметных событий в жизни узла 1920-х гг. можно отметить, пожалуй, только наводнение, случившееся в Ленинграде 23 сентября 1924 г. Оно было одним из крупнейших за всю историю города и нанесло значительный

---

<sup>1</sup> Вестник путей сообщения. – 1924. – №385 (19.02.1924). – С. 7.

ущерб. Помимо всего прочего, наводнение произвело значительные разрушения в районе порта и его окрестностях (было повреждено около 10 км путей общего пользования и подъездных, размывы земляное полотно и балластный слой на перегонах Пушино – Новый Порт и Пушино – Морская Пристань<sup>1</sup>), на Ораниенбаумской электрической линии (участок от Нарвской пл. до Автово) и на Приморской линии (участок Флюгов пост – Лахта). Стоимость основных восстановительных работ по ликвидации последствий только на Октябрьской ж.д. составила более 512 тыс. руб.<sup>2</sup>

К середине 1920-х гг. Ленинград постепенно восстанавливался после периода войн и революций, в качестве как потребляющего, так и производящего центра. Примерно к концу 1925 г. местная промышленность уже приблизилась к довоенному уровню производства. Общий грузооборот Ленинграда, приходившийся на различные виды транспорта, также постепенно возрастал (см. таблицу 5.4): в 1922 г. он составил 6,3 млн. тонн, в 1923 г. – 8,4 млн. тонн, а в 1924 г. – 8,8 млн. тонн. При этом доля грузооборота, приходившаяся на железнодорожный транспорт, в 1925/26 хозяйственном году впервые за последнее время превзошла аналогичный объём 1913 г., достигнув значения почти 7,4 млн. тонн различных грузов<sup>3</sup>.

Важнейшими станциями основной (первичной) сортировки вагонов в Ленинградском узле на тот момент времени являлись следующие:

- ст. Сортировочная Октябрьской ж.д.;
- ст. Сортировочная Северо-Западных ж.д.;
- ст. Ленинград-Балтийский Северо-Западных ж.д.;
- ст. Ленинград-Варшавский Северо-Западных ж.д.;
- ст. Ленинград-Финляндский Октябрьской ж.д.

Ст. Сортировочная Октябрьской ж.д. являлась наиболее технически совершенной и мощной распорядительной станцией всего Ленинградского узла

---

<sup>1</sup> Наводнение на ж. д. Ленинградского узла // Вестник путей сообщения. – 1924. – №41 (11.10.1924). – С. 22.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 888. Л. 5.

<sup>3</sup> Экспедиция экономических изысканий Ленинградского железнодорожного узла (1926-1927 гг.). – Т. I (Текст). – Л., 1927. – Л. 152.

(см. таблицы 5.5 и 5.6). Оборудованная двумя комплектами сортировочных устройств (с горками, единственными в узле), она перерабатывала практически весь грузопоток, прибывавший в узел по Главной (Московской) линии и с Мурманской ж.д. На остальных перечисленных станциях мощные сортировочные устройства отсутствовали, переформирование поездов осуществлялось на вытяжках.

Пройдя какую-либо сортировочную станцию, вагоны попадали на станции назначения в Ленинградском узле, где после детальной сортировки подавались на пункты погрузки-выгрузки, ветви необщего пользования и т.д. Детальной сортировкой прибывавшего вагонопотока занимались большинство более-менее крупных станций узла. Наибольший грузооборот из всех них имели ст. Ленинград-Товарный и ст. Ленинград-Навалочная Октябрьской ж.д.

Одновременно в те же годы в Ленинграде началось новое жилищное и промышленное строительство. Прокладывались подъездные пути к вновь построенным и возрождённым промышленным предприятиям: ко 2-й ГЭС (от Калашниковской ветви; 1920 г.<sup>1</sup>), к Лесопильному заводу №9 (позднее Завод им. Рыкова; примыкание на перегоне Новая Деревня – Лахта; 1922 г.), к фабрикам им. Володарского и "Красный ткач" (от Обуховской ветви, 1925 г.), к больнице им. Мечникова (от ст. Полюстрово, 1925 г.), к Шотландскому холодильнику и Костеобрабатывающему заводу (от ст. Новый Порт, 1925-1926 гг.), к лесопильному заводу им. Халтурина (от ст. Ленинград-Товарный Октябрьской ж.д., 1925-1926 гг.), к заводу "Красный судостроитель" (от ст. Охта, 1926 г.) и т.д.

Постепенно на железных дорогах увеличивались объёмы и пассажирского движения, особенно в пригородном сообщении. Размеры пригородных перевозок по всему Ленинградскому узлу, выразившиеся в 1924 г. числом 11,5 млн. пассажиров в год, в 1925 г. достигли 15,2 млн. человек<sup>2</sup>, постепенно приближаясь к довоенным значениям.

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 372. Л. 409.

<sup>2</sup> Краткий доклад о результатах экономического обследования пригородного движения в Ленинградском узле Северо-Западных ж.д. – Л., 1926. – С. 9, 37.

При этом если в дореволюционный период в городе действовало семь вокзалов (без учёта не построенного на ст. Охта), то в 1920-х гг., после упразднения Приморского в Новой Деревне и Ириновского на Охте, таковых осталось пять. Причём три из них (Варшавский, Балтийский, Финляндский) теперь обслуживали в основном только пригородное движение; наиболее загруженной им в узле являлась ст. Ленинград-Финляндский. По числу принимаемых и отправляемых поездов дальнего следования первенство принадлежало ст. Ленинград-Пассажирский Октябрьской ж.д. и расположенному на ней Октябрьскому вокзалу (до 1923 г. – Николаевскому; позднее, с 1930 г., он стал именоваться Московским).

### **3.1.3 Комиссия Козырева**

С экономическим возрождением страны в 1921-1922 гг. и постепенным повышением грузооборота железнодорожного транспорта, в Петроградском узле стали ощущаться некоторые затруднения. В связи с этим, в конце 1923 г. НКПС была учреждена специальная Комиссия по пересмотру проекта переустройства Петроградского узла, которую возглавил инженер, член Совета научно-технического комитета НКПС Д.П. Козырев, а в состав были включены представители всех входивших в узел железных дорог – Октябрьской, Северо-Западных и Мурманской. Перед Комиссией были поставлены задачи собрать сведения о работе узла на тот момент времени, выявить основные причины возникавших в нём затруднений и на основании прогнозируемых на будущее грузопотоков "выработать схему полного устройства Ленинградского узла, могущую приспособиться постепенно к разным условиям грузовых потоков в узле, не приурочивая выполнения всей схемы или её отдельных частей к каким-либо определённым годам"<sup>1</sup>. Комиссия, а также различные подкомиссии в её составе, действовали с 1923 по 1926 гг., провели в общей сложности более 60 различных заседаний и совещаний (нередко на них приглашались и другие

---

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 91. Д. 46. Л. 10; Ф. 350. Оп. 91. Д. 47. Л. 21.

заинтересованные лица – представители Военного ведомства, ЛТП и т.д.), и, в общем, свою задачу выполнили.

Самым важным вопросом, который рассматривался Комиссией Козырева, был выбор наиболее рационального варианта развития и реконструкции основной (левобережной) части узла с целью дальнейшего обслуживания железной дорогой Ленинградского торгового порта, грузооборот которого, после резкого падения в прошлые годы, теперь стал постепенно и неуклонно увеличиваться.

В самом порту в 1926 г. был составлен 10-летний ориентировочный перспективный план развития ЛТП, который предусматривал его дальнейшее расширение и реконструкцию<sup>1</sup>. Намечалось, хотя и в несколько видоизменённом виде, воплотить в жизнь старые довоенные замыслы и создать в южной части порта новый район, специально предназначенный для операций с массовыми экспортными грузами. В этом районе, который теперь получил название Хлебно-Лесной мол, планировалось построить новые зерновые элеваторы и мощную инфраструктуру для перегрузки экспортного леса. Предполагалось, что в ближайшие годы грузооборот ЛТП значительно возрастет, и уже к 1930 г. потребуется перерабатывать в его районах по 1,6 тыс. вагонов в сутки (см. таблицу 5.7), к 1932 г. – по 2 тыс., а к 1937-1939 гг. – по 3 тыс. вагонов в сутки.

Такие объёмы существовавшая на тот момент времени железнодорожная сеть Ленинградского узла освоить была не в силах. Прежде всего, пропускная способность старой Портовой (бывшей Путиловской) ветви для этого была явно недостаточной. Увеличение перерабатывающей способности ст. Новый Порт до требуемых значений могло быть достигнуто уже только путём развёртывания её в сортировочную станцию, "для чего нет места ни на существующей территории порта, ни на всём протяжении Портовой линии"<sup>2</sup>. В то же время ЛТП совершенно не устраивало существующее местоположение ст. Новый Порт и он настаивал на коренном её переустройстве. Это было вызвано складывавшемся здесь постепенно, в течение десятилетий, не совсем удачным взаимным расположением

---

<sup>1</sup> Ленинградский торговый порт. Перспективный план развития порта на 1928-1940 гг. – Л., 1927. – 182 с.

<sup>2</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 91. Д. 46. Л. 24.



железнодорожных путей и причальных линий, что теперь сильно осложняло работу станции. В идеале ЛТП видел станцию Новый Порт состоящей из пяти парков, отнесённых на значительное расстояние от причальных линий.

Таким образом, сама необходимость реконструкции железнодорожных подходов к порту сомнений уже не вызывала. Пока же, выявив и проанализировав самые проблемные места в Ленинградском узле, оказывавшие влияние на переработку грузопотока ЛТП, Комиссия Козырева прежде всего занялась "наиболее затруднёнными станциями, требующими неотложного усиления". Уже в 1925 г. она наметила 1-й этап реконструкции узла, предусматривавший развитие в самое ближайшее время станций Волковская и Новый Порт Октябрьской ж.д., а также ст. Сортировочная Северо-Западных ж.д. Соответствующие работы были произведены в 1926-1927 гг. После этого Комиссией Козырева были проанализированы разнообразные варианты развития левобережной части узла с целью обеспечения дальнейшего обслуживания порта. Рассматривались возможности повышения пропускной способности существовавшей Портовой ветви (смягчение её профиля, перепроектирование подходов к ст. Волковская или сооружение обхода её главными транзитными путями и т.д.), реконструкции ст. Сортировочная Октябрьской ж.д., варианты сооружения специальной предпортовой станции, либо на старом месте (по плану 1916 г.), либо путём превращения в неё (после соответствующего переустройства) существовавших станций Пушино, Средняя Рогатка<sup>1</sup> и т.д. Вывод Комиссии по данному вопросу лучше всего был озвучен одним из её участников следующим образом: "развитие Пушина, Портовой ветви и ст. Сортировочной, если бы оказалось и возможным, то во всяком случае будет невыгодно, т.к. всякое развитие здесь стеснено как городскими застройками, так и железнодорожными и фабрично-заводскими сооружениями, и перестройка одной версты Портовой ветви будет стоить дороже постройки 10-ти вёрст южного кольца"<sup>2</sup>. При значительном увеличении грузооборота ЛТП в будущем, строительство нового прямого выхода в порт всё

---

<sup>1</sup> Не нужно путать с нынешней ст. Среднерогатская. Станция Витебской линии Северо-Западных ж.д., носившая в то время название Средняя Рогатка – это нынешняя ст. Шушары.

<sup>2</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 91. Д. 47. Л. 39.

равно становилось практически неизбежным.

Принципиальный вопрос о необходимости сооружения "новой предпортовой станции с вынесением её из территории порта" был решён на совещании в НКПС 28 августа 1925 г.; первоначально открытие её намечалось на осень 1928 г.<sup>1</sup> Вскоре Комиссия Козырева разработала 2-й этап реконструкции Ленинградского узла, предусматривавший сооружение такой новой предпортовой станции с прилегающими ветвями; намечалось также одновременное развитие ст. Средняя Рогатка. Всё это в совокупности должно было образовать т.н. "Южное полукольцо". Предполагалось, что работы по реализации этого 2-го этапа будут выполнены к 1928 г. и окажутся достаточными для нормальной работы основной (левобережной) части узла на период примерно до середины 1930-х гг.

Новая ст. Предпортовая (в какой-то момент времени прилагательное, характеризующее эту станцию, незаметно превратилось в её название) должна была стать конечной тарифной станцией для всех грузов, поступавших в адрес ЛТП, перерабатывать весь этот грузопоток, производя его сортировку по трём основным частям порта (Новый Порт, Хлебно-Лесной мол, Морская Пристань), подборку по их районам, и даже по пунктам погрузки-выгрузки конкретного района, для чего здесь планировалось устройство сортировочной горки. На самой территории порта предполагалось совсем отказаться от сортировочных операций.

После увязки плана развития Ленинградского узла с перспективным планом развития ЛТП, открытие ст. Предпортовая было намечено на 1930 г. Устройство станции предполагалось осуществить в два этапа:

- 1-я очередь (к 1930 г.): устройство станции с перерабатывающей способностью до 2 тыс. вагонов в сутки, с односторонней сортировочной системой, устроенной в чётном направлении (в сторону порта);
- 2-я очередь (к 1935 г.): доведение перерабатывающей способности станции до 4 тыс. вагонов в сутки путём строительства второй (нечётной) сортировочной системы (для приёма вагонопотока из порта).

От ст. Предпортовая намечалось проложить соединительные ветви к

---

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 91. Д. 46. Л. 72.

станциям:

- Рыбацкое (для связи с Мурманской, а через неё – с Северными ж.д.);
- Славянка (для связи с Главной линией Октябрьской ж.д.)<sup>1</sup>;
- Корпусный пост (для связи с Портовой ветвью Октябрьской ж.д.);
- Средняя Рогатка, Лигово (или Дачное), Посту 4 версты Балтийской линии и Шоссейная (для связи с Северо-Западными ж.д.);
- Автово и Пушино (для связи с районами ЛТП).

Проектом предусматривалось, что грузопоток назначением в Ленинградский порт будет сразу же отклоняться к ст. Предпортовая по соединительным ветвям, практически не заходя внутрь Ленинградского узла, для чего предполагалось первое время (до постройки предузловых сортировочных станций) осуществлять формирование прямых (маршрутных) поездов из вагонов соответствующего назначения на "тыловых" распорядительных станциях.

Такая запланированная схема развития южной части узла, помимо решения основной задачи – "обслуживания наилучшим образом"<sup>2</sup> Ленторгпорта, существенно разгружала существовавшие сортировочные станции Октябрьской и Северо-Западных ж.д., а также ст. Волковская – за счёт переключения их на обслуживание преимущественно уже только узловых грузопотоков.

Постепенно Комиссия Козырева выработала проект дальнейшего, полного и планомерного развития Ленинградского железнодорожного узла на перспективу (см. рис. П-6.17). Намеченная технология его работы была аналогична таковой, предусмотренной в плане 1916 г.; различия были, в основном, в деталях. Основной идеей<sup>3</sup> проекта стала всё та же мысль о необходимости выделения на подходах к узлу из общей массы вагонопотока той части, которая шла в адрес Ленинградского порта и транзита (составлявших вместе около 1/3 от общего объёма подходивших к узлу грузов) и отправке их по новой "особой линии, охватывающей узел полукольцом". Предузловых станций (основной сортировки),

---

<sup>1</sup> Предполагалась как временное соединение до постройки предузловой сортировочной станции Октябрьской ж.д.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1161. Л. 14.

<sup>3</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 91. Д. 46. Л. 25-30.

расположенных перед этим полукольцом, было запланировано устроить четыре:

- ст. Средняя Рогатка (для всех линий Северо-Западных ж.д.);
- новая предузловая станция Октябрьской ж.д. (устраиваемая чуть западнее ст. Славянка, с подходами от ст. Колпино)<sup>1</sup>;
- ст. Мга (для переработки вагонопотока с Мурманской и Северных ж.д.);
- ст. Ручьи (для Белоостровской и Рассульской линий).

В качестве станций детальной сортировки (и обслуживаемых ими товарных станций) были намечены:

- Предпортовая (обслуживание всего грузопотока порта – для товарных станций Новый Порт и Морская Пристань, а также той станции, которая в перспективе стала бы обслуживать строящийся Хлебно-Лесной мол);
- Сортировочная Октябрьской ж.д. (для товарных станций Ленинград-Товарный, Ленинград-Навалочная, Бычья, Пушино);
- Сортировочная Северо-Западных ж.д. (для ст. Ленинград-Товарный Витебской линии);
- Ленинград-Варшавский и Ленинград-Балтийский (они же одновременно являлись и товарными станциями);
- Кушелевка (для ст. Ленинград-Финляндский и для себя);
- вновь сооружаемая ст. Охта-Сортировочная (для ст. Ленинград-Товарный-Мурманский).

Реализацию такого масштабного проекта Комиссия предполагала осуществить в несколько этапов<sup>2</sup>, которым были присвоены условные №3...8. Номера не отражали обязательного хронологического порядка их осуществления; любой этап мог быть реализован практически независимо от других – "по мере выявления жизнью потребностей развития тех или иных частей этой схемы узла". Такими этапами были намечены<sup>3</sup>:

- этап №3: строительство предузловой станции Октябрьской ж.д. и

---

<sup>1</sup> Рассматривался также вариант устройства объединённой предузловой станции для Октябрьской и Северо-Западных ж.д. (см., например, схему здесь: РГИА. Ф. 350. Оп. 91. Д. 47. Л. 2).

<sup>2</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 91. Д. 46. Л. 47-49.

<sup>3</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 91. Д. 46. Л. 10; Ф. 350. Оп. 91. Д. 47. Л. 21.

развитие ст. Средняя Рогатка в предузловую Северо-Западных ж.д., с устройством дополнительных подходов к ним;

- этап №4: перенос обмена вагонами между Октябрьской и Северо-Западными ж.д. на предузловые сортировочные станции;
- этап №5: строительство линии Охта – Мга и развитие ст. Мга в предузловую;
- этап №6: развитие ст. Ручьи в предузловую и строительство третьего главного пути на участке Белоостров – Кушелевка;
- этап №7: строительство линии Пискаревка – Ржевка (Ковалёво);
- этап №8: строительство дополнительных главных путей для грузового движения в пределах участков обращения пригородных поездов на всех линиях, подходивших к узлу.

В ходе реализации всех этих этапов реконструкции Ленинградского узла потребовалось бы построить 26 различных соединительных ветвей (общей протяжённостью 246,4 км одиночного пути). На очень отдалённое будущее намечалось устройство ещё одного мостового перехода через р. Неву около ст. Рыбацкое.

Последний раз фамилия Д.П. Козырева автору встретилась в документах<sup>1</sup>, датируемых апрелем 1929 г. Тогда, уже в период начала строительства Южного полукольца, Совет технико-экономического совещания НКПС заслушал доклады инженеров Д.П. Козырева и И.И. Васильева всё по тому же вопросу – о схеме развития Ленинградского узла. В целом одобрив представленную докладчиками такую схему, Совет всё же предложил ещё раз проработать вопрос о станциях основной сортировки для Октябрьской и Мурманской дорог (предлагалось вместо двух различных предузловых станций запроектировать одну объединённую, которая бы располагалась к востоку от ст. Славянка), об окончательном месторасположении предузловой станции Северо-Западных ж.д. и т.д.

Подводя итоги, можно отметить, что Комиссии, возглавляемой инженером Д.П. Козыревым, удалось выявить основные затруднения, имевшие место в

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1323. Л. 126-127.

работе Ленинградского железнодорожного узла, предложить конкретные, хорошо продуманные и обоснованные варианты их разрешения, создав комплексный план развития и реконструкции узла в соответствии с требованиями текущего момента и на перспективу. К сожалению, в последующие годы практическое воплощение получила лишь небольшая часть этих замыслов – в итоге были реализованы в сокращённом объёме намеченные этапы №3, 5, 8, а полностью – только №7; в основном же дело ограничилось различными мероприятиями по "частичному развитию" узла. Судя по всему, основную причину этого следует искать в хроническом недостатке финансирования необходимых в данном случае сложных и дорогостоящих мероприятий.

### **3.1.4 Железнодорожное строительство на подходах к Ленинградскому узлу**

Начатые постройкой ещё в дореволюционное время железные дороги Петроград – Орёл (точнее, её участок Петроград – Новгород с ответвлением на Валдай) и Петроград – Рыбинск в новых условиях 1920-х гг. уже не имели того магистрального транзитного значения, которое предполагалось для них ранее и теперь превратились фактически в линии местного (в основном – лесовозного) значения. В течение первой половины 1920-х гг. вялотекущие строительные работы на них то прекращались, то возобновлялись вновь.

В ноябре 1922 г. ранее самостоятельные Управления по постройке линий Петроград – Рыбинск ("Рыбинскстройка") и Петроград – Орёл были объединены в единое Правление объединенных построек, которое в 1923 г. реорганизовалось в Управление объединенных построек железнодорожных линий Петроград – Рыбинск и Петроград – Орёл ("Петрожелдор", а с 1924 г. – "Ленинграджелдор"; начальник – Б.А. Крутиков). Чуть позднее в ведение данного Управления перешло ещё и возобновлённое строительство Копорской ж.д. Краснофлотск – Веймарн.

Весной 1922 г. из КГС в ведение НКПС были переданы переустройство и перешивка существовавших железнодорожных линий и сооружение различных ветвей ("ветвестроительство"), в связи с чем в 1922-1923 гг. при НКПС

существовала структура "Желветвь", имевшая, среди прочих, Петроградское отделение (занималось постройкой различных ветвей и подъездных путей, главным образом, лесовозных). В мае 1924 г. всё железнодорожное строительство окончательно было сосредоточено в НКПС. Сразу после этого специальная Комиссия по новым путям сообщения при НКПС, проанализировав текущее положение с достройкой линий, начатых ещё в дореволюционное время или восстанавливаемых разрушенных, разделила их все на: 1) первоочередные; 2) подлежащие достройке во вторую очередь; и 3) подлежащие ликвидации<sup>1</sup>; чуть позднее (1925 г.) эти планы были подкорректированы<sup>2</sup>. При этом, в числе прочих, в третью категорию попали отдельные участки Рыбинской и Орловской линий – их достройка была признана нецелесообразной<sup>3</sup>; фактически это означало окончательный отказ от сооружения этих магистралей по полным проектам.

Что касается Рыбинской линии, то в 1921 г. был передан в постоянную эксплуатацию НКПС и вошёл в состав Мурманской ж.д. участок Мга – Будогощь (99 км). Участок Будогощь – Пестово в 1923 г. был передан немецкой концессии "Мологолес", занимавшейся заготовкой лесных материалов в полосе железной дороги и обязавшейся достроить этот её участок, для чего было организовано специальное предприятие – Управление по достройке ж.-д. линии Будогощь – Красный Холм ("Мологожелдор"). Головной участок Рыбинской линии на правом берегу р. Невы не был достроен и практически не функционировал.

Что же касается железной дороги Петроград – Орёл, то её сооружение фактически ограничивалось теперь достройкой линии Павловск-2 – Новгород. В результате использования путевого материала, снятого с других линий бывшей М.В.Р. ж.д., получения рельс с Ярославского узла и т.д., по состоянию на начало 1919 г. на протяжении трассы головного участка магистрали Петроград – Орёл действовали лишь участки от ст. Новолисино до 61-й версты на юг, и от Новгорода до 137-й версты на север, использовавшиеся в качестве "топливных

---

<sup>1</sup> Новое железнодорожное строительство // Вестник путей сообщения. – 1924. – №45 (08.11.1924). – С. 18-19.

<sup>2</sup> В Комиссии по новым путям сообщения. Перспективный план ж.-д. строительства на ближайшее 10-летие // Вестник путей сообщения. – 1925. – № 17 (27.04.1925). – С. 18-19.

<sup>3</sup> В результате в 1924-1926 гг. постепенно были окончательно переведены на положение "технической охраны" (консервации) участки пост Заневский – Мга, Овинище – Рыбинск, Новгород – Крестцы.

веток"<sup>1</sup>. Однако более-менее полноценная достройка Новгородской линии возобновилась лишь в 1920 г., когда в её адрес поступило с Северо-Западных ж.д. значительное количество материала верхнего строения пути. К 1923-1924 гг. степень готовности дороги оценивалась<sup>2</sup> в 56 %, на всём протяжении от Новгорода до Новолисино был уже вновь уложен путь и осуществлялось рабочее движение поездов. Важнейшей задачей теперь стало устройство прямого выхода новой линии с Новолисино на Петроград. При Транспортном совещании Северо-Западной области была образована специальная комиссия, которая проанализировала три возможных варианта примыкания дороги к Витебской линии, признав наиболее приемлемым присоединение к ст. Павловск-2; в скором времени он и начал реализовываться. Регулярное сквозное пассажирское движение по всей линии Павловск-2 – Новгород (протяжённостью 143 км, а если вести отсчёт от Ленинграда – 166 км) было открыто в конце декабря 1924 г.<sup>3</sup>

Что же касается бывшей Копорской ж.д. (Краснофлотск – Копорье – Веймарн), недостроенной и заброшенной в смутные годы, то по состоянию на начало 1925 г. на всём её протяжении готовность исполненных в прошлом (до национализации в 1918 г., вскоре после которой все работы здесь по распоряжению Центра были прекращены) земляных работ оценивалась в 30 %, искусственных сооружений – в 25 %, гражданских сооружений – в 40 % (имелись пассажирские здания на станциях Котлы, Копорье, Калище), но к укладке пути нигде не приступали. С весны 1925 г. строительные работы здесь возобновились. По состоянию на осень того же года был уже уложен путь на протяжении первых 24,5 км от Краснофлотска; на участке Краснофлотск – Калище (16 км) открылось временное грузо-пассажирское движение с беспересадочным сообщением до ст. Ораниенбаум. В общей сложности в 1925-1926 гг. на трассе дороги был выполнен значительный объём земляных работ, построено 27 железобетонных мостов и уложено 75 км пути<sup>4</sup>. Кроме того, в течение лета 1926 г. для непосредственного соединения Ораниенбаумской и Копорской линий в обход

---

<sup>1</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1464. Оп. 1. Д. 286. Л. 240.

<sup>2</sup> В Госплане СССР. Строительная секция // Плановое хозяйство. – 1924. – №1-2. – С. 146.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 1993. Оп. 6. Д. 189. Л. 84.

<sup>4</sup> Постройка железных дорог в 1925/26 г. // Вестник путей сообщения. – 1926. – №70 (08.09.1926). – С. 2.



крепостной зоны форта "Краснофлотский" Кронштадтской крепости был сооружён участок железной дороги длиной около 7 км, начинавшийся от вновь устроенной ст. Лебяжье и проходивший несколько южнее Краснофлотска (позднее участок старой трассы Краснофлотск – Пост 69 км был разобран, после чего участок Лебяжье – Краснофлотск длиной 6,5 км стал тупиковым).

К тому времени само существование "Ленинграджелдора" было признано нецелесообразным. Дело в том, что отпускаемых ему из НКПС ассигнований, а также средств, добытых им самим от перевозок по открытым для временного движения участкам и различной подсобно-хозяйственной деятельности, было явно недостаточно, в связи с чем данное учреждение, как констатировалось, было практически "лишено возможности производить строительные работы, а в эксплуатационном отношении находится в стадии постепенного, но неминуемого умирания"<sup>1</sup>. В конце 1926 г. "Ленинграджелдор" был ликвидирован, а находившиеся в его составе железнодорожные линии были переданы в состав, главным образом, Северо-Западных ж.д. и Северных ж.д.<sup>2</sup>

В 1926-1927 гг. в состав Северо-Западных ж.д. были включены новые линии общей протяжённостью 318 км, ранее относившиеся к "Ленинграджелдору" и Военно-Ижорской ж.д.:

- Павловск-2 – Новгород (143 км) – с 1 ноября 1926 г.;
- Валдай – Крестцы (58 км) – с 25 ноября 1926 г.;
- Лебяжье – Копорье – Веймарн (89 км) – с 25 ноября 1926 г.;
- Ораниенбаум – Лебяжье – Краснофлотск (28 км) – с 5 января 1927 г.

По большому счёту, достройка этих дорог была вызвана отнюдь не тем, что они имели какую-либо важную магистральную значимость. Окончательный ввод в эксплуатацию данных участков был обусловлен скорее сравнительно высоким процентом готовности их и в общем-то рациональным желанием хоть как-то оправдать вложенные в прошлом в их постройку немалые средства<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 129. Л. 166.

<sup>2</sup> Северным ж.д. были переданы участки бывшей "Рыбинскстройки" Красный Холм – Овинище и Овинище – Весьегонск.

<sup>3</sup> Борисов И. К вопросу о железнодорожном строительстве // Плановое хозяйство. – 1926. – №12. – С. 25-32.

В последующие годы Северо-Западные ж.д. неоднократно поднимали в НКПС вопрос о достройке участка Новгород – Крестцы и продолжении строительства линии Ленинград – Орёл (точнее, участка Новгород – Брянск как её составной части), но в итоге этого так и не было сделано.

Мгинская линия Северо-Западных ж.д. Мга – Стекольный в новых условиях фактически утратила своё транзитное значение, превратившись в малодеятельную ветку. Со временем мосты с фермами системы Лембке (через р. Мга на 2-й версте и р. Войтоловка на 5-й версте линии), а также эстакада на подходах к путепроводу через Главную линию Николаевской ж.д. (на 22-й версте) постепенно пришли в аварийное состояние из-за гнилости деревянных конструкций. Мост через р. Тосну (на 19-й версте, на участке, ранее относившемся к ветви Саблино – Кирсино) также представлял собой "не вполне надёжное сооружение, как построенный в своё время частным лицом без достаточных технических соображений"<sup>1</sup>. В свою очередь, систематические обращения Северо-Западных ж.д. в НКПС с просьбами о выделении кредитов на реконструкцию данной линии в первой половине 1920-х гг. неизменно получали отказ. В результате с 13 июля 1923 г. Северо-Западные ж.д. вовсе закрыли сквозное движение по линии Мга – Лисино, "признавая пропуск поездов по искусственным сооружениям не безопасным"<sup>2</sup>. Только к концу 1920-х гг., после восстановительных работ, замены ветхих мостов и сооружения нового путепровода через Главную линию Октябрьской ж.д., сквозное движение по всей линии Мга – Лисино было вновь открыто 12 января 1929 г.<sup>3</sup>

Что же касается Мурманской ж.д., то к началу 1920-х гг. только южная часть этой дороги (бывшая Олонецкая ж.д., длиной 284 км от Званки до Петрозаводска) являлась вполне достроенным в техническом отношении участком, с металлическими мостами и капитальными сооружениями. Основная же часть магистрали, от Петрозаводска до Мурманска, протяжённостью более тысячи километров, представляла собой дорогу, построенную наспех, в военное

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 9. Л. 183.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 675. Л. 5.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 726. Л. 18.

время, по суровому, малонаселённому краю, оставалась в сильно недостроенном виде (практически все мосты на ней, а таковых насчитывалось более тысячи, представляли собой временные деревянные сооружения; имелись уклоны до 28 %, множество кривых малого радиуса) и вообще "походила скорее на временку, чем на магистральную"<sup>1</sup>. Для приведения её в нормальное состояние (фактически – достройки) пришлось затратить значительные усилия и средства. В 1924-1926 гг. (да и в последующие годы) здесь проводились значительные работы по реконструкции искусственных сооружений, развитию станций, строительству зданий, устройств водоснабжения и т.д. В результате со временем дорога смогла усилить "свою провозоспособность до размеров, обеспечивающих все предъявленные к ней требования"<sup>2</sup>. При этом в 1923 г. Мурманская ж.д., фактически являвшаяся дорогой "пионерного типа", в соответствии с утверждённым СТО по её инициативе "Положением о колонизации Карело-Мурманского края" стала частью "транспортно-промышленно-колонизационного комбината" (просуществовавшего до 1930 г.). Он получил в своё распоряжение значительные прилегавшие территории в полосе отвода между Петрозаводском и Мурманском с той целью, чтобы "дорога путём своей работы способствовала пробуждению и возможно полной реализации производственных сил в районе, который тяготеет к дороге"<sup>3</sup>.

## **3.2 Реконструкция и развитие правобережной (заневской) части узла в 1920-е гг.**

### **3.2.1 Общие сведения**

18 декабря 1917 г. Советское правительство признало независимость Финляндии. Севернее Петрограда образовалась новая государственная граница,

---

<sup>1</sup> Мурманская железная дорога (Постоянное совещание при НКПС по надзору и оценке работы железных дорог, водного и местного транспорта, Вып. 11). – Харьков : Транспечать НКПС, 1924. – С. 56.

<sup>2</sup> Колонизационная деятельность Мурманской ж.д. // Вестник путей сообщения. – 1926. – №51 (03.07.1926). – С. 8.

<sup>3</sup> Очерк работы Мурманской железной дороги в 1923-1924 г. – Л. : Издание Правления Мурманской жел. дор., 1925. – С. 202.

протянувшаяся от Финского залива до Ладожского озера на расстоянии 20...50 км от города. Помимо всего прочего, эта граница теперь перерезала две железнодорожные магистрали, проходя в непосредственной близости от станций Белоостров (Выборгского направления) и Рассули (Рассульской линии).

В период 1918-1923 гг. к Николаевской ж.д. были присоединены практически все железнодорожные линии, располагавшиеся в правобережной части Петроградского узла:

- Белоостровская линия: Петроград-Финляндский – Белоостров (32 км), с веткой на Успенское кладбище (3,7 км);
- Приморская линия: участки Петроград (Новая Деревня) – Сестрорецк – Курорт – Дюны (33 км) с ветвью Раздельная – Лисий Нос (3,2 км), Новая Деревня – Озерки (6,4 км), Новая Деревня – Флюгов Разъезд (2 км);
- Рассульская (Васкеловская) линия: Петроград (Охта) – Рассули (65 км);
- Ириновская линия (узкоколейная): Охта-Нева – Мельничный Ручей (20,2 км), с ветвями до Борисовой Гривы и Шереметьевки (по 21 км).

Эти линии (вместе с ФСЛ) образовали Финляндский район Николаевской ж.д. В течение следующих нескольких лет здесь была проведена большая работа по реконструкции железных дорог с целью обеспечения возможности пропуска по ним стандартного подвижного состава широкой колеи, а также создания наиболее удобной конфигурации взаимного расположения и соединения всех линий в узле.

Значительное влияние на данный процесс оказали военные власти: в 1920 г. они выдвинули требование, что "провозоспособность по всем железным дорогам Карельского сектора должна быть равна четырём эшелонам в сутки"<sup>1</sup>. Дело в том, что в начале 1918 г. по Финляндии прокатилась гражданская война, в которой участвовали и русские (советские) войска. В 1918-1920 гг. на вновь образованной границе шли бои. В 1919-1920 гг. к северу от Петрограда (местность Кирьясало) существовала "Республика Северная Ингрия", враждебно относившаяся к Советской России. В марте 1921 г. произошло Кронштадтское восстание. Постоянная напряжённая ситуация на Северо-Западе страны являлась причиной

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 268. Л. 133.

частых оперативных перевозок войск поездами в различных направлениях, перемещения тяжёлых бронепоездов и т.д. Всё это оказывало большое влияние на работу железных дорог Финляндского района.

Первым этапом масштабной реконструкции линий Финляндского района стала постройка в 1920-1921 гг. двух ветвей на головном участке Сестрорецкой линии бывшей Приморской ж.д., и ещё одной ветви, Ручьи – Пискарёвка (см. рис. П-6.18 и П-6.21). Целью их сооружения было создание прямых выходов со ст. Петроград-Финляндский (важнейшей станции правобережной части узла) на Сестрорецкую и Рассульскую линии. СТО в постановлении от 23 ноября 1920 г. признал "работы по развитию дорог Карельского сектора, состоящие в укладке трёх соединительных ветвей, военно-срочными". Уже к январю 1921 г. указанные линии были "вчера закончены"<sup>1</sup>.

Из всех дорог района в наилучшем состоянии находилась линия Петроград – Белоостров, в прошлом представлявшая собой часть магистрали Петроград – Выборг Финляндских ж.д., теперь – "Белоостровская линия", присоединённая к Николаевской ж.д. с 1 сентября 1918 г. Станция Белоостров, расположенная на р. Сестре и находившаяся на расстоянии 32 км от Петрограда, теперь являлась пограничной с Финляндией. В ходе военных действий 1918-1919 гг. здесь были "разобрана верста главных путей и 18 вёрст станционных путей, сожжено пассажирское здание, испорчено водоснабжение и подорван финский устой моста через р. Сестру"<sup>2</sup>.

Прямое железнодорожное сообщение между Советской Россией и Финляндией возобновилось только после восстановления моста через пограничную р. Сестру на перегоне Белоостров – Раяйоки<sup>3</sup>, что было осуществлено в течение декабря 1920 г.<sup>4</sup> С декабря 1925 г. было открыто прямое грузовое железнодорожное сообщение между СССР и Финляндией.

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 372. Л. 309, 352.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 278. Л. 29; Ф. 2275. Оп. 9. Д. 371. Л. 41, 365; Ф. 2275. Оп. 9. Д. 372. Л. 395.

<sup>3</sup> Станция Раяйоки (Rajajoki – финское название р. Сестры) располагалась на территории Финляндии, в нескольких сотнях метров севернее ст. Белоостров; была разрушена в ходе военных действий сначала 1939-1940, а потом 1941-1944 гг., и позднее уже не восстанавливалась.

<sup>4</sup> По некоторым данным, мост был восстановлен в срочном порядке специально для пропуска поезда с финской правительственной делегацией, направлявшейся в Москву для обсуждения условий мирного договора (ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 371. Л. 53-54, 65).

Доделочные работы на линии Петроград – Рассули (ранее она называлась "Рассульской", а теперь постепенно стала всё чаще именоваться "Васкеловской") первоначально осуществлялась всё тем же Управлением по постройке ж.д. линии Петроград – Токсово – р. Лемболовка ("Лемболостройка"). Однако в скором времени оно было ликвидировано, и с 16 июля 1919 г. дорога перешла в состав Николаевской ж.д. К этому времени на ней были закончены лишь самые основные строительные работы; в целом, она оставалась "недостроенной на 40...50 %"¹. Скорость движения поездов на линии ограничивалась значением 40 км/ч, пропускная способность оценивалась в 5 пар поездов в сутки². Из числа отдельных пунктов линии (см. таблицу 5.8) Лаврики, Пери, Васкелово, Лемболово не были достроены и оставались (по состоянию на 1919 г.) закрытыми.

Ближайшая к границе ст. Рассули (на 62-й версте линии) была совершенно разрушена³, как и близлежащий разъезд Лемболово. Это было следствием боёв, причём весьма жестоких и кровопролитных, происходивших в этом районе между отрядами "красных" и белофиннов в марте-апреле 1918 г. Мост на 54-й версте (через р. Лемболовку) был вскоре восстановлен военными железнодорожниками, но по временной схеме, не допускавшей пропуск по нему паровозов, из-за чего линия долгое время эксплуатировалась только до этого места. По состоянию на март 1920 г.⁴, "начиная с 53-й версты всё население было выселено и деревни сожжены", а "за 56-й верстой до самой границы разобраны рельсы". Движение от ст. Грузино в направлении Рассули осуществлялось маневровым порядком.

Кроме всего прочего, в 1919-1921 гг. от разъезда Ручьи Васкеловской линии был построен подъездной путь для нужд Политехнического института (длиной около 5 км), заходивший на его территорию. С 1920 г. эта небольшая ветка была включена в число "топливных ветвей", намеченных постройкой декретом СНК⁵; сооружение её осуществлялось "Иринстройкой" (см. далее).

Почти сразу же после присоединения Васкеловской линии к Николаевской

¹ ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 240. Л. 95.

² ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 268. Л. 14.

³ ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 450. Л. 176; Ф. 2275. Оп. 9. Д. 467. Л. 180.

⁴ ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 268. Л. 51-52.

⁵ Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства (1917-1957 гг.). – М. : Трансжелдориздат, 1957. – С. 121.

ж.д. обслуживание пассажирского движения по ней было перенесено на Финляндский вокзал (некоторое время осуществлялось через ст. Полюстрово, с "обратным заездом")<sup>1</sup>. Далее последовало вполне логичное сооружение соединительной линии между ст. Пискарёвка (ФСЛ) и разъездом Ручьи (см. рис. П-6.21), представлявшей собой прямой выход на Васкеловскую линию с Финляндского вокзала и со ст. Кушелевка. В августе 1920 г. был утверждён проект, затем началось строительство; к весне 1921 г. однопутная ветвь длиной 1,9 км была практически построена, однако в постоянную эксплуатацию её сдали только осенью того же 1921 г.<sup>2</sup> Судя по всему, вскоре после этого перегон Полюстрово – Ручьи был за ненадобностью разобран<sup>3</sup>.

К середине 1920-х гг. Васкеловская линия "за отсутствием кредитов <...> до сего времени не достраивалась"<sup>4</sup>. Лишь в последующие годы Октябрьской ж.д. постепенно стала проводиться окончательная доделка дороги – досыпка земляного полотна до проектных отметок, ремонт и замена ветхих деревянных мостов, укрепление Кавголовской дамбы, открытие и развитие станций и т.д. В 1929-1930 гг. на участке Кушелевка – Васкелово постепенно была внедрена жезловая система (взамен существовавшего ранее движения "по телеграфным сношениям"). Объёмы пассажирских перевозок по Васкеловской линии, пролежавшей по весьма живописной местности Карельского перешейка, постепенно возрастали. Летом 1924 г. по линии перевозилось в среднем 66 тыс. пассажиров в месяц; летом 1925 г. – уже 127 тыс. Летом 1926 г. здесь ежедневно курсировало 4 пары пригородных поездов<sup>5</sup>. Грузовое движение было не очень значительным (в основном, по линии к Ленинграду подвозились дрова).

При этом в течение всех 1920...1930-х гг. Васкеловская линия оставалась тупиковой. Перевозка пассажиров по территории СССР была организована только до ст. Васкелово. Со времён Гражданской войны железнодорожный путь в приграничной зоне (между ст. Рассули на советской территории и о.п. Нуйяла

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 240. Л. 72.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 432. Л. 328.

<sup>3</sup> По крайней мере, таким он показан на схеме Октябрьской ж.д. 1927 г. (ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1118. Л. 4).

<sup>4</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 289. Л. 476.

<sup>5</sup> ЦГА СПб. Ф. 899. Оп. 4. Д. 180. Л. 34.

(Nuijala)<sup>1</sup> на территории Финляндии) был разобран, в чём, судя по всему, были заинтересованы обе стороны – для обеспечения невозможности внезапного вторжения по железной дороге<sup>2</sup>.

К середине 1920-х гг., после произведённой реконструкции Приморской и Ириновской линий (см. далее), пригородное пассажирское движение по всем заневским участкам Октябрьской ж.д. было "завязано" на Финляндский вокзал. Теперь ст. Ленинград-Финляндский отправляла и принимала поезда четырёх направлений: Приморского, Белоостровского, Васкеловского и Ириновского. Являясь крупнейшей пассажирской и товарной станцией в правобережной части узла, будучи, однако, спроектированной и построенной в своё время финнами из расчёта обслуживания только одного направления (на Выборг) и зажатая теперь со всех сторон городской застройкой Выборгской стороны, начиная уже с 1923 г. она оказалась перегружена и на долгое время стала "больным местом" Ленинградского узла. С этого времени станция практически ежегодно подвергалась частичному расширению и переустройству, что, впрочем, снимало остроту проблемы только лишь на короткое время. Для устранения вышеперечисленных затруднений в 1926-1927 гг. была произведена частичная реконструкция ст. Ленинград-Пассажирский-Финляндский с устройством здесь механической централизации (МЦ), в результате чего её пропускная способность была повышена с 67 до 120 расчётных пар поездов в сутки (впрочем, летом 1927 г. на практике движение иногда доходило до 134 пар).

Помимо этого, в 1920-е гг. была осуществлена реконструкция территории около Финляндского вокзала. В 1924 г. площадь перед вокзалом была названа в честь В.И. Ленина, тогда же здесь был заложен, а 7 ноября 1926 г. открыт памятник ему<sup>3</sup>. Примерно в это же время были ликвидированы железнодорожные

---

<sup>1</sup> В настоящее время – о.п. 67 км.

<sup>2</sup> Так, финны хорошо помнили событие, произошедшее 20 ноября 1917 г., когда из революционного Петрограда через ст. Рассули проследовал поезд с красногвардейцами под командованием Х. Кальюнена. Эта группировка, внезапно и беспрепятственно появившись на финской земле, в течение нескольких месяцев творила там кровавые бесчинства и грабила мирное население. А весной 1918 г. тем же самым маршрутом из Петрограда в район ст. Рауту неоднократно прибывали составы с помощью местным "красным" и бронепоезда (*Балашов Е. Шюцкор. Феномен финского патриотизма. – СПб. : Карелико, 2012. – С. 41-43*).

<sup>3</sup> Первоначально памятник был установлен не там, где он стоит сейчас, а на перекрёстке Симбирской ул. и бокового проезда, являвшегося фактически продолжением Финского пер. Значительному переустройству



пути старой товарной станции ("Нижний двор") между Симбирской ул. и Арсенальной набережной, а вдоль здания Артиллерийской академии была проложена улица к Неве<sup>1</sup> (некоторое время носила название "аллея Ленина").

Кроме того, в конце 1920-х гг. в границах ст. Ленинград-Финляндский, фактически разделявшей Выборгскую сторону на две части, были ликвидированы два переезда, Бабуринский (в створе Чугунной ул. и Бабурина пер.) и Ломанский (в створе Ломанского пер.), которые существенно затрудняли городское движение из-за интенсивного движения поездов и производства манёвров (особенно Бабуринский, пересекавший 11 станционных путей). Чугунная ул. была продлена на север до соединения с Ньюстадской и Литовской улицами, после чего всё движение городского транспорта было направлено под Литовский путепровод.

Пассажиропоток линий Финляндского района, проходивших, главным образом, по обширной дачной местности, начиная с середины 1920-х гг. постоянно рос. Если, например, ещё летом 1924 г. ежедневные перевозки пассажиров на Финляндском участке не превышали 25 тыс. человек, то летом 1925 г. они уже достигли 60...65 тыс. человек<sup>2</sup>. В свою очередь, это заставляло Октябрьскую ж.д. предпринимать различные меры для освоения возраставшего пассажиропотока – увеличивать количество обращающихся пригородных поездов (см. таблицу 5.9) и, соответственно, повышать пропускную способность правобережных линий.

С этой целью в 1926-1927 гг. на линиях Финляндского района открывались новые отдельные пункты. На Белоостровской линии с лета 1926 г. была вновь открыта ст. Дибуны (на перегоне Левашово – Белоостров, на 25-м км). Был вновь уложен разобранный в годы Гражданской войны второй (нечётный) главный путь Белоостровской линии – на участке Левашово – Дибуны (1927 г.) и Дибуны – Белоостров (1928 г.), с устройством двухпутной блокировки (ПАБ). Подверглась переустройству ст. Белоостров – в 1929 г. здесь была введена в работу одна из

---

площадь подвергнется в послевоенное время, при этом памятник Ленину в 1946 г. будет перенесён на нынешнее своё место, а в 1955-1960 гг. будет построено новое, существующее и сегодня здание Финляндского вокзала.

<sup>1</sup> Ленинград. Путеводитель. – М., Л. : Гос. соц.-эк. изд-во, 1931. – С. 283; *Богданов И.А.* Вокзалы Петербурга. –

СПб. : Филологический факультет СПбГУ, 2004. – С. 176.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1062. Л. 35.

первых на дороге систем электрической централизации стрелок и сигналов (ЭЦ), и началось строительство нового каменного здания вокзала (будет открыт в декабре 1934 г.). В 1924-1927 гг. на Приморской, Белоостровской линиях и на ФСЛ была внедрена селекторная диспетчерская связь<sup>1</sup>; оборудован ПАБ перегон Ленинград-Финляндский – Бабурин пост – Кушелевка и восстановлена жезловая система на участке Кушелевка – Пискарёвка – Полюстрово – Дача Долгорукова.

Участок Парголово – Успенское кладбище, движение на котором было незначительным, с 1 октября 1928 г. был переведён из линий общего пользования в категорию служебных ветвей<sup>2</sup>, а позднее разобран совсем.

### **3.2.2 Реконструкция и развитие Приморской линии**

Национализированная бывшая частная самостоятельная Приморская (Петроградо-Сестрорецкая) ж.д. с 1 июля 1919 г. была присоединена к Николаевской ж.д., образовав Приморский участок её Финляндского района.

На тот момент времени эта линия, "резко отличавшаяся от нормальных железных дорог своим паровозным и вагонным парком и способами движения и управления"<sup>3</sup> (из-за ряда особенностей устройства, её более правомерно было бы отнести к системе "парового трамвая"), характеризовалась следующим образом. Общая протяжённость сети – около 40 км. В путь уложены рельсы лёгкого типа, имелось много кривых малых радиусов, а значительное количество стрелочных переводов имело "трамвайную" или, как ещё говорили, "коночную" конструкцию (одноплёрые с пластинчатым острием). Допустимая скорость движения – не более 20 км/ч. В суровые годы Гражданской войны был разобран второй главный путь на участке Разлив – Курорт, ряд боковых путей на разъездах и станциях, закрыты в качестве отдельных пунктов разъезды Скачки, Горская и т.д. В результате пропускная способность дороги, размеры движения на которой в прошлые годы достигали 58 пар поездов в сутки, теперь сократилась до 5...7 пар. По веткам

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1000. Л. 13.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1189. Л. 5.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 289. Л. 124.

Узловая – Флюгов Разъезд и Раздельная – Лисий Нос регулярного движения не осуществлялось, производились только периодические (2...3 раза в месяц) подачи-уборки грузовых вагонов. Ветвь Курорт – Дюны, теперь располагавшаяся в приграничной зоне, была закрыта с 1918 г. (здание ст. Дюны, как и большинство других строений вокруг, было полностью разрушено), причём военными властями свободный доступ в этот район был закрыт.

В связи с такими особенностями Приморской линии, пропуск по ней обычного, стандартного для всей железнодорожной сети подвижного состава был затруднён, а паровозов "нормального типа" – совершенно невозможен. Здесь эксплуатировался исключительно свой специфический подвижной состав. В парке дороги имелось около 20 ед. танк-паровозов весьма своеобразной конструкции (двухосные, короткобазные, с небольшой нагрузкой на ось – 10 тонн), около 70 пассажирских и около 40 грузовых вагонов, оборудованных ударно-тяговыми приборами "трамвайного типа" (с центральным буфером).

Теперь, после присоединения Приморской линии к Николаевской ж.д., потребовалось решить две основные проблемы – обеспечить, во-первых, удобную связь между ней и остальной железнодорожной сетью, и во-вторых, возможность пропуска по Приморской линии стандартного подвижного состава. Уже в течение 1920 г. на линии были все стрелки трамвайного типа ходовых путей заменены нормальными<sup>1</sup>, началось удлинение станционных путей.

В 1920-1921 гг. одна из ветвей Приморской линии, заканчивавшаяся тупиковой станцией Флюгов Разъезд, была продлена примерно на 1,6 км далее на юго-восток и подведена к Белоостровской линии с устройством примыкания в одном уровне. В месте примыкания, на 4-м км Белоостровской линии в районе путепровода через Батенину ул., появился новый раздельный пункт Флюгов пост. Продлённая Флюговская ветвь была открыта для движения 20 марта 1921 г.<sup>2</sup> Старая ст. Флюгов Разъезд при этом прекратила своё существование (образовался новый перегон Флюгов пост – Узловая длиной 3,6 км).

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 372. Л. 385.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 371. Л. 159-163.

Одновременно было устроено прямое соединение между этой новой Флюговской и Сестрорецкой ветвями (уложен участок пути длиной 650 м). При этом в районе ст. Узловая образовалось сложное хитросплетение путей различных линий с глухим пересечением в одном уровне (см. рис. П-6.18).

Данные мероприятия выполнялись, как уже говорилось, в рамках "военно-срочных" работ и имели цель получить возможность отправлять и принимать воинские поезда на Приморскую линию непосредственно с Финляндского вокзала. Впрочем, тогда эти ветви рассматривались, в общем-то, в качестве временных, а потому и были построены "с применением возможных упрощений"<sup>1</sup>. Так, поскольку полотно Белоостровской линии в районе Флюгова поста пролегало на высокой насыпи, новая ветвь Приморской линии подходила к нему с уклоном значительной крутизны (11 ‰, тогда как остальные подъёмы на Приморской линии не превышали 6 ‰). С 1 декабря 1921 г. обслуживание пассажирского движения Приморской линии было перенесено на Финляндский вокзал. Старый вокзал Приморской ж.д. в Новой Деревне больше не принимал в этом участия, все пути к нему и близлежащая станция Узловая вскоре были разобраны. Название "Новая Деревня" перекечевало к платформе, располагавшейся на месте бывшей ст. Узловая.

Во время Кронштадтских событий марта 1921 г. по Приморской линии были в срочном порядке пропущены воинские эшелоны, при этом тяжёлый подвижной состав, ранее не допускавшийся к обращению по данному участку, вызвал значительную деформацию конструкций мостов.

Дело в том, что эксплуатировавшиеся на дороге маломощные танк-паровозы, рассчитанные на тягу лёгких пригородных поездов и работу на качественном английском угле, при отоплении их теперь боровичским углём (не говоря уже о дровах) оказались совершенно непригодными к обслуживанию поездов, особенно грузовых; "приморские танки" могли брать составы<sup>2</sup>, состоявшие в нечётном направлении (к Сестрорецку) максимум из шести, а в

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 372. Л. 221.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 289. Л. 116, 124.

чётном – всего из двух гружёных грузовых вагонов. В связи с этим, с марта 1922 г. на Приморской линии, при соблюдении ряда предосторожностей, начали постепенно эксплуатироваться несколько более мощных, но всё же относительно лёгких паровозов русской серии Д (2-2-0) и серии Ц (латинское обозначение "С"; 0-3-0) из парка бывших Финляндских ж.д., имевшихся в депо Петроград-Финляндский; постепенно всё шире использовались стандартные для всей сети дорог страны вагоны. К 1923 г. практически весь специфический подвижной состав бывшей Приморской ж.д. был отставлен от эксплуатации.

Начиная с 1923 г. пассажиропоток Приморской линии, проходившей по наилучшим в окрестностях Петрограда курортным местам, стал постоянно расти, и вскоре она превратилась в одну из наиболее оживлённых из всех пригородных линий Ленинградского узла. В то же время линия едва справлялась с перевозками пассажиров, а в дальнейшем их объёмы только увеличивались: так, если за июль 1924 г. по линии в обе стороны проехало 338 тыс. человек, то за июль 1925 г. – уже 443 тыс. (объёмы грузового движения, впрочем, продолжали оставаться небольшими). В отдельные праздничные и воскресные дни лета 1925 г. Приморская линия (перевозившая в 1913 г. как максимум 25 тыс. пассажиров в сутки) перевозила до 80 тыс. человек. Такое постоянное увеличение пассажиропотока, в свою очередь, почти каждый год требовало проведения мероприятий по дальнейшему повышению пропускной способности линии<sup>1</sup>.

В результате наводнения в Ленинграде 23 сентября 1924 г. был значительно повреждён участок Флюгов пост – Лахта. Земляное полотно на протяжении около пяти километров было разрушено на 90 %, верхнее строение пути (рельсы со шпалами) на протяжении 2,5 км были отнесены в сторону от трассы на расстояние свыше полукилометра, была размыта до основания Лахтинская дамба, повреждено немало гражданских и путевых сооружений<sup>2</sup>. На некоторое время железнодорожное сообщение по линии было прервано. Большинство разрушений было восстановлено к 15 декабря 1924 г. (причём с одновременной

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 899. Оп. 4. Д. 180. Л. 34; Ф. 2275. Оп. 9. Д. 289. Л. 443; *Воинов А.* Итоги годовой работы Октябрьской ж.д. (1924/1925 г.) // Вестник путей сообщения. – 1925. – №46 (07.11.1925). – С. 34-35.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 888. Л. 19, 20.

реконструкцией), за исключением дамбы, в районе которой был сооружён только временный мост. Дамба была восстановлена только летом 1925 г. в значительно усиленном виде, с каменными banquetами, укреплением откосов камнем в плетневых клетках и т.д. Одновременно поблизости был открыт разъезд Дамба.

С целью повышения пропускной способности пригородных линий в условиях постоянно возрастающих пассажиропотоков, Октябрьская ж.д. решила прибегнуть к достаточно оригинальному способу – организовать кольцевое движение пригородных поездов Приморской и Белоостровской линий по замкнутому маршруту Ленинград – Курорт – Белоостров – Ленинград (и в обратном направлении). Считалось, что "один поезд при кольцевом движении по этим маршрутам заменяет пару прежних при раздельном движении"<sup>1</sup> – за счёт одностороннего движения поездов в часы пик с минимальным количеством скрещений. Для этого в течение первой половины 1925 г. была сооружена "в ударном порядке" линия Курорт – Белоостров, проложенная по левому (южному) берегу р. Сестры и соединившая Приморскую и Белоостровскую линии. Участок длиной 5,7 км, с двумя мостами, был открыт 1 июля 1925 г., с движением "посредством телеграфных сношений"<sup>2</sup>. Организованное по образовавшемуся "Приморско-Белоостровскому кольцу" (общей протяжённостью около 72 км) движение "круговых" пригородных поездов действительно значительно увеличило пропускную способность Приморской линии и несколько отсрочило необходимость постройки на ней второго пути, хотя и создавало некоторые неудобства для пассажиров.

В 1927-1928 гг. была разобрана ветвь Курорт – Дюны<sup>3</sup>; участок Раздельная – Лисий Нос с 1928 г. был переведён в категорию служебных ветвей (позднее также разобран). Тогда же ст. Раздельная была переименована в Лисий Нос<sup>4</sup>.

Проблемным местом Приморской линии оставалось её примыкание к

---

<sup>1</sup> Вестник путей сообщения. – 1925. – №22 (01.06.1925). – С. 26.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 289. Л. 568.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1189. Л. 5.

<sup>4</sup> Таким образом, название "Лисий Нос" в разное время носили три станции Приморской линии: до 1896 г. – ст. Горская, после – тупиговая станция у пристани на Финском заливе, и с 1928 г. – бывшая ст. Раздельная (Архангельский А.С., Архангельский В.А. Железнодорожные станции СССР. Справочник (в двух книгах). – Кн. II. – М. : Транспорт, 1981. – С. 273).

главному ходу Белоостровской на Флюговом посту, выполненное в одном уровне, что существенно снижало пропускную способность обоих направлений и отрицательно влияло на безопасность движения. Так, 25 июля 1926 г. при проходе по этому посту примыкания пригородного поезда №78-бис, из-за ошибочного перевода централизованной стрелки под составом, произошёл сход с рельсов двух его хвостовых вагонов (к счастью, без человеческих жертв), с загромождением на 6 часов пути Приморской линии и чётного пути Белоостровской линии<sup>1</sup>. Решение данного вопроса затянулось на несколько лет и только в 1932 г. появилась разноуровневая развязка в районе станции Ланская.

### 3.2.3 Реконструкция и развитие Ириновской линии

Узкоколейная, бывшая самостоятельная Ириновская ж.д. с 16 июля 1920 г. вошла в состав Николаевской ж.д.<sup>2</sup> Для реконструкции и перешивки линии, что было запланировано, главным образом, по требованию военных властей, а также в связи с предполагавшимися перевозками по ней больших объёмов торфа в Петроград, ещё чуть ранее, в апреле 1920 г., было образовано отдельное Управление по переустройству Ириновской ж.д. на нормальную колею ("Иринстройка"). В течение 1920-1923 гг. им была осуществлена реконструкция Ириновской ж.д. на участке от Ржевки до Борисовой Гривы с перешивкой пути на широкую колею. Ширококолейный путь ответвлялся от Обуховской ветви (с устройством в этом месте временного поста Жезлового) на её 4-й версте, чуть южнее закрытой тогда ст. Ржевка широкой колеи<sup>3</sup>, и далее на восток, почти до ст. Мельничный Ручей, был уложен по новой, независимой, спрямлённой трассе, проходившей немного южнее трассы узкоколейки. На участке от Мельничного Ручья до Борисовой Гривы перешивка осуществлялась путём временной укладки трёхрельсового совмещённого полотна, допускавшего движение как

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1063. Л. 90.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 241. Л. 15.

<sup>3</sup> Распоряжение по дороге №1122 от 29 ноября 1923 г. "О порядке открытия и эксплуатации переустроенного ширококолейного участка Ириновской линии пост Жезловой – Борисова Грива и следования пассажирских поездов с Финляндского вокзала до Борисовой Гривы через Дача-Долгоруково" // Бюллетень Октябрьской ж.д. – 1923. – №89 (12.12.1923). – С. 2-3.

узкоколейного, так и ширококолейного подвижного состава.

В 1923 г. отдельное Управление "Иринстройки" было ликвидировано; её линии с 29 августа того же года вошли в состав Октябрьской ж.д., при этом на момент передачи на них оставалось множество недоделок. Сквозное движение по участку пост Жезловой – Мельничный Ручей – Торфяная – Борисова Грива началось только в ноябре-декабре 1923 г. Одновременно обслуживание пассажирского движения Ириновской линии было перенесено на Финляндский вокзал, откуда поезда следовали через Пискаревку, Полюстрово, Дачу Долгорукова (с "обратным заездом"), посты Заневский и Жезловой. Однако линия находилась фактически ещё во временной эксплуатации, допустимые скорости движения по ней оставались невысокими.

Шереметьевский участок оставался узкоколейным, его переустройство и перешивка были осуществлены в 1925-1927 гг. В течение лета-осени 1925 г. такие работы велись на участке Мельничный Ручей – Дунай (длиной 16 км, из которых примерно 10 км были уложены по новой трассе), движение поездов по широкой колее здесь открылось 15 ноября 1925 г. Дальнейшая перешивка последнего узкоколейного участка Дунай – Шереметьевка из-за отсутствия средств затянулась<sup>1</sup>. Однако в продолжении работ оказались заинтересованы трест "Севзаплес" и "Вохимтрест"<sup>2</sup>, в чьём ведении находились близлежащие промышленные предприятия; они предоставили ссуды дороге, после чего с лета 1926 г. работы возобновились. От ст. Дунай линия была продолжена по новой трассе мимо деревни Шереметьевки (где появилась ст. Шлиссельбург<sup>3</sup>) до ст. Невская Дубровка. Участок протяжённостью 23 км был открыт в 1927 г. (пассажирское движение до ст. Шлиссельбург началось 1 июля, а до Дубровки – 15 сентября 1927 г.)<sup>4</sup>. Так был ликвидирован последний узкоколейный участок Ириновской дороги.

Кроме того, в 1925-1926 гг. была построена ветка от Борисовой Гривы до

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1000. Л. 31.

<sup>2</sup> Военно-химический трест Севзапвоенпрома.

<sup>3</sup> Название станция получила в связи с близостью г. Шлиссельбурга, расположенного на противоположном (левом) берегу р. Невы. В настоящее время (с 1951 г.) – ст. Петрокрепость.

<sup>4</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1118. Л. 22.



Осиновецкого мыса (длиной около 9 км). Первоначально она рассматривалась только в качестве подъездного пути к каменным карьерам на берегу Ладоги, но уже в 1927 г. участок Борисова Грива – Ладожское Озеро вошёл в состав дороги на правах линии общего пользования.

Головной участок бывшей Ириновской ж.д. от Охты до Ржевки к середине 1920-х гг. оставался узкоколейным. В связи с конфигурацией сложившейся к тому времени схемы железных дорог правобережной части узла, острой необходимости в его перешивке и реконструкции Октябрьская ж.д. не испытывала. В то же время данным участком очень заинтересовался город. Удобная и быстрая транспортная связь многочисленных рабочих посёлков, располагавшихся вдоль трассы узкоколейки, как с центром города, так и с промышленно-заводским районом в окрестностях Ржевки, отсутствовала. Поезда бывшей Ириновской ж.д. являлись здесь практически единственным средством сообщения, но при этом ходили достаточно редко; кроме того, дорога не подвозила пассажиров до города и даже к трамваю. В связи с этим, Откомхоз поставил вопрос о прокладке в район Ржевки и Пороховых новой трамвайной линии, считая, что существующее заселение вдоль дороги придаёт ей "гораздо более характер трамвайный, чем пригородный или магистральный". А устройство новой трамвайной линии с использованием уже имевшегося полотна Ириновской ж.д. позволило бы снизить его стоимость примерно на треть. Два года ушло на различные согласования с НКПС, обсуждения порядка передачи имущества узкоколейки, его инвентаризацию и т.д. Наконец, в начале 1926 г. между Октябрьской ж.д. и Ленгуботкомхозом было достигнуто соглашение о передаче головного участка Ириновской линии, причём город обязался выплатить дороге инвентарную стоимость принимаемого имущества в размере 35 440 руб.<sup>1</sup>

С 7 июня 1926 г. на участке Охта – Ржевка бывшей Ириновской ж.д. было прекращено коммерческое, а с 18 июня – и всё рабочее движение поездов<sup>2</sup>. В течение конца весны и начала лета по трассе узкоколейки (от угла

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 899. Оп. 4. Д. 130. Л. 1, 3-4, 6, 132.

<sup>2</sup> Там же. Л. 111.

Среднеохтинского пр. и ул. Панфилова, по Ириновскому пр., Рябовскому шоссе до Ржевки) была проложена новая Пороховская трамвайная линия (длиной 6,5 км), торжественное открытие которой состоялось 30 июля 1926 г.<sup>1</sup>

Следующим логичным шагом в условиях сложившейся схемы железных дорог правобережной части Ленинградского узла стало "выпрямление" Ириновской дороги – строительство соединительной линии Пискарёвка – Ржевка – Ковалёво, что позволило отказаться от движения поездов кружным путём (длиной около 16 км), ещё и с "обратным заездом" через ст. Дача Долгорукова. Изыскания новой линии были выполнены в 1925-1926 гг., но начало строительных работ затягивалось из-за отсутствия средств<sup>2</sup> и в итоге к ним приступили только в октябре 1927 г. На участке были сооружены несколько мостов, самыми крупными из которых стали однопутный через р. Охту (на 4-м км) и под два пути через р. Лубью (в восточной горловине ст. Ржевка), построенные с использованием старых ферм, ранее стоявших где-то на Главной линии Октябрьской ж.д. Перегоны были оборудованы жезловой системой. 11 июля 1928 г. однопутный участок Пискарёвка – Ковалёво длиной 8,1 км (см. рис. П-6.21) был открыт для регулярного движения. Время хода поездов Ириновской линии сократилось на 40 минут<sup>3</sup>. По данным на сентябрь 1928 г., по новому участку ежедневно проходило 9 пар (по праздникам – 10 пар) пассажирских пригородных поездов и 3 пары грузовых. Одновременно в течение 1928 г. коренному переустройству подверглась ст. Ржевка.

В итоге к концу 1920-х гг. общая протяжённость Ириновской линии достигла 85 км. В то же время большая часть этой дороги находилась всё ещё "в крайне недостроенном виде"<sup>4</sup> и в последующие годы здесь продолжались работы по сооружению постоянных мостов, пассажирских зданий, открытию и развитию станций и т.д. Грузопоток линии стал постепенно возрастать, по ней в сторону Ленинграда шло немалое количество торфа, строительного камня, кирпича, дров,

---

<sup>1</sup> Данная трамвайная линия существует и сегодня, но в период массового жилищного строительства и произошедшей в связи с этим перепланировки многих улиц в районе Ржевка-Пороховые (конец 1970-х...начало 1980-х гг.) трасса её была частично изменена.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 899. Оп. 4. Д. 130. Л. 50.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1254. Л. 430.

<sup>4</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1189. Л. 25.

рыбы, стекла и т.д.<sup>1</sup>

### 3.2.4 Строительство станции Невы

Ещё в 1912 г. в Петербурге началось сооружение новой крупной паровой электростанции, которая должна была появиться на окраине города, на правом берегу Невы, в месте под названием Уткина Заводь. Через некоторое время в связи с революционными потрясениями в стране работы здесь прекратились, строительство было законсервировано. Вновь оно возобновилось лишь спустя несколько лет, с осени 1920 г., после появления перспективного плана электрификации России, разработанного комиссией ГОЭЛРО. Открытие электростанции состоялось 8 октября 1922 г. В дальнейшем она стала называться 5-й Государственной электрической станцией "Красный Октябрь" (5-й ГЭС) Ленинградского объединения "Электроток". В качестве топлива использовался торф. Рост промышленности Ленинграда требовал дальнейшего наращивания энергетической мощности. С 1927 г. на 5-й ГЭС велось строительство второй очереди; планировалось, что в 1931-1932 гг. ежегодное потребление торфа электростанцией будет составлять 1,2 млн. куб. м (540 тыс. тонн), а доставка его будет организована железнодорожным (495 тыс. тонн) и речным (45 тыс. тонн) транспортом. Как видно, основной объём (более 90 %) торфа планировалось доставлять по железной дороге, для чего (при использовании специальных торфовозных вагонов) требовалась подача на ГЭС примерно 6 поездов в сутки<sup>2</sup>.

В тот период времени к Уткиной Заводи подходил Обуховский подъездной путь. В связи с возобновлением работ по строительству электростанции, в январе 1921 г. началась укладка подъездного пути к ней (длиной 1,9 км) от Обуховской ветки; в июле 1921 г. по нему было открыто рабочее движение<sup>3</sup>. Одновременно был произведён частичный ремонт всей Обуховской ветви (замена шпал,

---

<sup>1</sup> Исключительное значение Ириновская линия будет иметь в период Блокады Ленинграда (1941-1944 гг.), став частью "Дороги Жизни" осаждённого города. Тогда же, в течение сентября 1941 г., для обеспечения эвакуационных перевозок в срочном порядке будет уложен второй главный путь на участке Ковалёво – Мельничный Ручей.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 11. Д. 1. Л. 40.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 2068. Оп. 1. Д. 15. Л. 174.

балластировка, смена деревянных частей мостов) и с 15 сентября 1921 г. началась подача грузов по ней к месту строительства<sup>1</sup>, а с июля 1924 г. вся ветка от поста Заневского уже эксплуатировалась 5-й ГЭС на арендных условиях.

Помимо этого, от Обуховской ветви в 1924-1925 гг. был проложен подъездной путь к писчебумажной фабрике им. тов. Володарского (Ленинградбумтреста), от которого, в свою очередь, одновременно было устроено примыкание пути к соседней фабрике шерстяных изделий "Красный ткач" (Ленинградтекстильтреста); оба этих предприятия располагались на берегу р. Невы. Кроме того, при планировании программы освоения лесозэкспорта на 1929 г., было принято решение об устройстве рядом с "Красным ткачом" вспомогательного пункта для перевалки леса на водный транспорт.

В связи со всем вышеперечисленным предполагалось, что в 1929 г. объём поступающего в данный район вагонопотока будет составлять около 350 вагонов в сутки. Такие размеры грузооборота уже требовали переустройства местной железнодорожной сети, в связи с чем было принято решение о передаче практически всего южного участка Обуховской ветки в состав Октябрьской ж.д. (с его реконструкцией) и об устройстве новой железнодорожной тарифной станции общего пользования, которая должна была стать конечной (тупиковой) для этой линии. В течение 1929 г. такая станция, получившая название "Нева", была сооружена на расстоянии шести километров от поста Заневского (см. рис. П-6.22). Строительные работы выполнялись Октябрьской ж.д., в основном за счёт промышленности (обслуживание которой являлось основной задачей станции) – на средства, отпущенные "Электротокком", а также Ленинградтекстилем и Бумтрестом. Действие поста Нева как отдельного пункта было открыто 26 июня 1929 г. В том же году достроенная станция и весь участок пост Заневский – Нева (длиной 6,2 км) вошли в состав Октябрьской ж.д.

Одновременно чуть южнее ст. Нева, в непосредственной близости от 5-й ГЭС, была построена ещё одна железнодорожная станция (необщего пользования) Красный Октябрь, находившаяся в ведении электростанции и обслуживавшая её

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2068. Оп. 1. Д. 37. Л. 1.

технологические операции. Отсюда протянулись подъездные пути к складам торфа, торфоподъёмникам, электротехническим устройствам, мастерским и т.д.<sup>1</sup>

### **3.2.5 Станция Охта и вопрос о достройке линии Охта – Мга**

Как уже говорилось, строительство железной дороги Петроград – Рыбинск, начатое в 1916 г., было вскоре прервано из-за революционных событий в стране. Отдельные участки этой дороги постепенно вводились в эксплуатацию в 1920-е и 1930-е гг.; в конце концов, остались не построенными два головных участка магистрали: пост Заневский – Мга (33 км) и Овинище – Рыбинск (120 км), на которых требовалось сооружение крупных мостов (через реки Неву и Волгу соответственно).

Что касается подхода к Ленинградскому узлу, то острой необходимости в сооружении ещё одного выхода в его правобережную часть в тот момент попросту не было – Рыбинская линия в новых условиях уже не имела того магистрального транзитного значения, которое предполагалось для неё до революции; хозяйственные связи с Финляндией теперь сократились до минимума; кроме того, разгрузка узла и подходов к нему (одна из предполагаемых ранее целей строительства головного участка) в новых условиях представлялась не такой уж очевидной и бесспорной задачей. В октябре 1920 г. декретом СНК участок Петроград (пост Заневский) – Мга был включён в число линий, строительные работы на которых предписывалось окончательно прекратить<sup>2</sup>, что и было сделано.

Однако в описываемое время всё большее значение постепенно приобретала Мурманская ж.д. В 1919-1940 гг. к ней относился участок Рыбацкое – Званка, и эта дорога, как уже говорилось, очень желала получить свой независимый железнодорожный выход в Ленинград, с собственной головной станцией и

---

<sup>1</sup> В послевоенное время, в ходе многочисленных реконструкций железнодорожной сети на территории электростанции, в какой-то момент станция Красный Октябрь перестала существовать в качестве раздельного пункта, растворившись среди подъездных путей этого большого предприятия.

<sup>2</sup> Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства (1917-1957 гг.). – М. : Трансжелдориздат, 1957. – С. 118-122.

вокзалом. После длительных переговоров, ходатайств и согласований в НКПС, на совещании 25 сентября 1922 г. в своём Правлении Мурманская ж.д. добилась передачи в свой состав станции Охта-Навалочная. Ранее несколько лет эта станция относилась к Николаевской ж.д., но после переноса пассажирского движения на Финляндский вокзал её значение сильно уменьшилось. С 5 марта 1923 г. ст. Охта (с прилегающей веткой к ст. Дача Долгорукова) отошла к Мурманской ж.д., что позволило той создать в Петрограде "базу для хозяйственной деятельности"<sup>1</sup> – станция должна была служить основой для развития перевозок дороги, ускорив доставку грузов (прямыми поездами, с отказом от обменно-передаточных операций с Октябрьской ж.д.). С целью создания более удобных условий для отправителей и получателей в вопросе хранения грузов, в скором времени Мурманская ж.д. капитально отремонтировала<sup>2</sup> существовавшие на ст. Охта пакгаузы со складскими помещениями общей площадью около 6,8 тыс. кв. м. Для развития грузооборота дорога ввела специальные льготные (пониженные) тарифы на перевозку до ст. Охта дров и лесных строительных материалов со станций Мурманской ж.д.<sup>3</sup>

В то же время собственную станцию в Ленинграде Мурманская ж.д. получила, можно сказать, на перспективу. А пока сложилась весьма интересная ситуация: ст. Охта-Навалочная (теперь она стала называться Охта-Мурманская, а позднее Ленинград-Товарный-Мурманский) стала "островной" станцией этой дороги, поскольку сообщение её с остальной сетью Мурманской ж.д. было возможно только транзитом, через пути Октябрьской ж.д. Получив такой "полувыход" в Ленинград, в дальнейшем Мурманская ж.д. в течение почти 20 лет постоянно и неуклонно добивалась в НКПС достройки участка Охта – Мга, чтобы дорога "представляла бы из себя законченную в эксплуатационном отношении

---

<sup>1</sup> О переходе станции Охта в распоряжение Мурманской ж.д. // Вестник Мурмана. – 1923. – №10 (10.03.1923). – С. 4-5.

<sup>2</sup> Работа Мурманской железной дороги за 1922-23 год. Обзор деятельности Правления и Управления по отчётным данным. – Л. : Издание Правления Мурманской жел. дор., 1924. – С. 179.

<sup>3</sup> Пресс М. Станция Охта Мурманской ж.д. // Вестник Мурмана. – 1923. – №18 (05.05.1923). – С. 7-8; Работа Мурманской железной дороги за 1922-23 год. Обзор деятельности Правления и Управления по отчётным данным. – Л. : Издание Правления Мурманской жел. дор., 1924. – С. 213.

единицу"<sup>1</sup>, но – безуспешно.

При ликвидации "Ленинграджелдора" недостроенная линия пост Заневский – Мга была зарезервирована за Мурманской ж.д. на положении "технической охраны" (консервации). Полотно дороги частично использовалось лишь в качестве подъездных путей. На левом берегу р. Невы рельсы были уложены от разъезда Горы почти до устоев недостроенного моста через неё (здесь функционировала т.н. "Лобановская ветвь"). На противоположном правом берегу Невы путь не доходил до моста около 6 км; тот отрезок использовался для вывоза в Ленинград дров, заготовленных здесь силами ОГПУ (с подачей-уборкой вагонов паровозом Октябрьской ж.д. маневровым порядком с поста Заневского)<sup>2</sup>.

Комиссия Козырева в 1924 г. высказалась по данному вопросу в том смысле, что в будущем "выход Мга – Охта необходим и естественен", он входил в прежнюю схему узла и остаётся в предложениях Комиссии о будущем его развитии, однако в самом ближайшем времени (1,5...2 года) острой необходимости в достройке этой линии при существующих объёмах и направлениях грузопотоков – не усматривается<sup>3</sup>. Одновременно к такому же выводу пришла Комиссия по новым путям сообщения, признав "достройку Северного участка Мга – Нева – Ленинград в настоящее время нецелесообразным"<sup>4</sup>, хотя и включила эту линию в число подлежащих достройке в отдалённом будущем<sup>5</sup>.

Дело в том, что из-за географического положения города и исторически сложившего размещения его промышленности, структура вагонопотоков, поступавших в Ленинградский узел в то время была такова, что в них, как правило, назначение на предприятия и склады правобережной части города имела только относительно небольшая часть вагонов (в разные годы – примерно 10...30 % от общего количества); основная же часть грузопотока тяготела к

---

<sup>1</sup> Мурманская железная дорога (Постоянное совещание при НКПС по надзору и оценке работы железных дорог, водного и местного транспорта, Вып. 11). – Харьков : Транспечать НКПС, 1924. – С. 29, 77.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 129. Л. 159.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 812. Л. 3, 12.

<sup>4</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 129. Л. 128.

<sup>5</sup> Новое железнодорожное строительство // Вестник путей сообщения. – 1924. – №45 (08.11.1924). – С. 19; В Комиссии по новым путям сообщения. Перспективный план ж.-д. строительства на ближайшее 10-летие // Вестник путей сообщения. – 1925. – № 17 (27.04.1925). – С. 18-19.

левобережным станциям – "так уж складывается экономика Ленинградского узла"<sup>1</sup>. Кроме того, на протяжении 1920-х...1930-х гг. город весьма медленно и ограниченно развивался в северном направлении (в основном по внешнеполитическим мотивам). В связи с этим, направлять весь грузопоток, следовавший со стороны Вологды, Мурманска и Пестово, по линии Мга – Охта в правобережную часть узла для последующей сортировки (как это планировала сделать Мурманская ж.д.), при которой большинство вагонов потребуется в дальнейшем отправлять по назначению в основную (левобережную) часть Ленинградского узла, вряд ли можно было считать рациональным решением вопроса (поскольку такие вагоны, как видно, должны были бы в пути следования дважды пересекать Неву в противоположных направлениях, загружая собой мостовые переходы с весьма ограниченной пропускной способностью). В таких условиях строительство новой линии Охта – Мга (если не принимать во внимание ведомственных интересов Мурманской ж.д.) экономически не оправдывало себя – обслуживаемый ею грузопоток был бы минимален.

Но Мурманская дорога не успокаивалась. В середине 1920-х гг. она, аргументируя тем, что "выросла не только из рамок станции Охта, но и из рамок Октябрьского вокзала Ленинград-Пассажи́рская", неоднократно поднимала в различных инстанциях даже вопрос о передаче ей всей правобережной части Ленинградского узла с Финляндским вокзалом, "как не имеющих по существу никакого прямого отношения к эксплуатационной работе Октябрьской ж.д.", но, впрочем, безуспешно<sup>2</sup>. Естественно, последняя этому категорически воспротивилась, не видя никаких оснований к пересмотру данного вопроса<sup>3</sup>. В свою очередь, Октябрьская ж.д. с началом интенсивного роста пригородного пассажирского движения поднимала вопрос об обратной передаче ей ст. Охта, предполагая превратить её (после переустройства) в пассажирскую станцию для обслуживания Ириновской и Васкеловской линий (с целью разгрузки

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 812. Л. 22.

<sup>2</sup> Розенфельд И. Наболевший вопрос (К передаче бывш. Финляндского вокзала Мурманской ж.д.) // Вестник путей сообщения. – 1925. – №44 (26.10.1925). – С. 12-14.

<sup>3</sup> Чегодаев Н. Необоснованное притязание // Вестник путей сообщения. – 1926. – №1 (09.01.1926). – С. 4-6.



Финляндского вокзала)<sup>1</sup>, что в итоге тогда также не было осуществлено.

После постройки в 1929 г. ст. Нева, Мурманская ж.д. рассматривала новый вариант трассы своего выхода в правобережную часть узла: после перехода на правый берег Невы линия могла бы повернуть на запад и далее идти вдоль реки, подходя к ст. Нева<sup>2</sup>. Дорога высказывала<sup>3</sup> всё новые доводы о необходимости достройки такого соединения, а именно:

- сокращение пробега растущих перевозок торфа, шедшего из Синявино на 5-ю ГЭС;
- обслуживание силикатной промышленности на правом берегу Невы, использовавшей для перевозок водный транспорт в период навигации и нуждавшейся в остальное время в транспорте железнодорожном;
- обслуживание промышленного строительства на правом берегу Невы, предусмотренного пятилетними планами;
- стратегические интересы НКО и т.д.

Тем не менее, ни в 1920-е, ни в 1930-е гг. новый выход в правобережную часть Ленинградского узла так и не был построен. Линия Заневский Пост – Горы будет введена в эксплуатацию только в 1940 г., когда у неё появится новая, чрезвычайно важная задача – обеспечение транзитных перевозок через узел в Карелию и Финляндию.

А тогда Охта (Ленинград-Товарный-Мурманский) всё чаще стала рассматриваться уже не в качестве будущей крупной головной станции, а скорее как всего лишь одна из товарных станций Ленинградского узла, удобная для небольшой части клиентов. Большинство грузов, поступавших в Ленинградский узел с Мурманской ж.д. (через ст. Рыбацкое) имело назначение на ст. Ленинград-Товарный Октябрьской ж.д.; работа ст. Охта оставалась весьма незначительной<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 812.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 1684. Оп. 5. Д. 333. Л. 7.

<sup>3</sup> ЦГА ИПД. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 1484. Л. 267-268.

<sup>4</sup> Например, в 1924-1925 гг. составила: по прибытию – 111 481 тонна, по отправлению – 16 078 тонн; в 1925-1926 гг.: по прибытию – 147 592 тонны, по отправлению – 27 236 тонн, что составляло всего лишь около 5 % работы всей Мурманской ж.д. (Экспедиция экономических изысканий Ленинградского железнодорожного узла (1926-1927 гг.). – Т. I (Текст). – Л., 1927. – Л. 144).

(как констатировалось, "главная масса грузов до Охты вовсе не доходит"<sup>1</sup>). При этом вся складская инфраструктура и пакгаузы здесь продолжали оставаться деревянными и временного характера, а перерабатывающая способность станции ограничивалась скромным значением всего лишь около 120 вагонов в сутки<sup>2</sup>. В итоге в 1932 г. она была возвращена Октябрьской дороге<sup>3</sup>. Такова история этой небольшой станции Охта, которая в начале века задумывалась как крупная пассажирская и грузовая, но в итоге так никогда ею и не стала<sup>4</sup>.

### **3.3 Развитие левобережной части узла в 1920-е гг.**

#### **Строительство Южного полукольца**

На протяжении почти всего десятилетия 1920-х гг. ЛТП обслуживался, как и ранее, двумя припортовыми железнодорожными станциями: Новый Порт и Морская Пристань, относившимися к Николаевской (Октябрьской) ж.д.

Важнейшая из них, станция Новый Порт, расположенная на Вольном и Гутуевском островах, хотя и получила значительное дополнительное развитие в предвоенные годы, но позднее, "в связи с замиранием работы Петроторгпорта, явившимся результатом войны и общеполитической конъюнктуры" большинство вновь уложенных здесь путей бездействовали и в 1919 г. были разобраны<sup>5</sup>. В начале 1920-х гг. ст. Новый Порт состояла из двух параллельно расположенных парков (№I и II). Пассажирское движение было представлено двумя парами (в период навигации – больше) пассажирских ("трудовых") поездов в сутки, предназначавшихся, главным образом, для перевозки рабочих<sup>6</sup>. Станция перерабатывала в основном зерно, лес, грузы штучные, скоропортящиеся, а также грузы Портовой таможни.

---

<sup>1</sup> Работа Мурманской железной дороги за 1922-23 год. Обзор деятельности Правления и Управления по отчётным данным. – Л. : Издание Правления Мурманской жел. дор., 1924. – С. 16.

<sup>2</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 91. Д. 46. Л. 16.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1487. Л. 64.

<sup>4</sup> А в настоящее время – и вовсе потеряла самостоятельность (с 1986 г. считается парком Охта станции Дача Долгорукова).

<sup>5</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 542. Л. 143.

<sup>6</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 543. Л. 3.

Станция Морская Пристань обслуживала небольшой грузооборот района Угольного мола и Нефтяной гавани, где имелись углеперегрузатели и нефтесклады<sup>1</sup>. Сортировочные устройства на станции были развиты мало.

В конце 1922...начале 1923 гг. на ст. Новый Порт сначала частично, а затем и полностью был восстановлен уложенный в 1910 г. и разобранный в смутные годы ещё один парк – №III (состоявший из семи сквозных парковых, одного соединительного и одного тупикового путей, общей полезной длиной 6,2 км), располагавшийся между мостом через р. Екатерингофку и существовавшими парками №I и II. Одновременно были установлены новые вагонные весы и сделан ещё "ряд частичных улучшений в расположении путей и стрелок" на ст. Новый Порт, а также на ст. Морская Пристань и на территории самого порта<sup>2</sup>. Кроме того, был открыт (восстановлен) разобранный в прошлом второй главный путь перегона Новый Порт – Пушкино. В итоге максимальная перерабатывающая способность ст. Новый Порт при трёх парках была практически доведена до довоенной и теперь составляла 360, "при полном напряжении" могла достигать 426, а ещё позднее повысилась до 450 вагонов в сутки<sup>3</sup>.

Грузооборот ЛТП год от года только возрастал (основную долю операций составляла переработка экспортных грузов), при этом развитие ст. Новый Порт не поспевало за ростом грузооборота ЛТП. На 1926 г., в соответствии с рекомендациями Комиссии Козырева, была запланирована очередная реконструкция станции, однако это мероприятие сильно затянулось "вследствие запоздания в отпуске кредита"<sup>4</sup>, из-за чего строительный сезон 1926 г. был упущен. В итоге некоторое переустройство ст. Новый Порт, позволившее повысить её перерабатывающую способность до 620 вагонов в сутки, а также освободившее (для нужд ЛТП) территорию вдоль причального фронта на набережной Морского канала, было осуществлено только в следующем, 1927 г.<sup>5</sup> Общая стоимость работ тогда составила 330 тыс. руб., а количество стрелочных

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 91. Д. 46. Л. 13-14.

<sup>2</sup> Там же. Л. 24.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 543. Л. 325-326.

<sup>4</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1064. Л. 49-50.

<sup>5</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1118. Л. 21-22; Ленинградский торговый порт. Перспективный план развития порта на 1928-1940 гг. – Л., 1927. – С. 124.

переводов на путях здесь достигло 225. Однако становилось очевидным, что дальнейшее развитие в соответствии с требованиями ЛТП этой станции, располагавшейся в стеснённых условиях (на островах) и зажатой портовыми территориями, представляется всё более затруднительным.

Помимо станций, непосредственно обслуживавших порт (припортовых), значительное влияние на переработку грузопотока ЛТП оказывала пропускная способность всей Портовой ветви Октябрьской ж.д.

Самым, пожалуй, проблемным местом Портовой ветви являлся бывший Волковский пост, к описываемому времени превратившийся в полноценную станцию Волковская. Её особенностью было то, что работала она одновременно на 6 (!) направлений, пересекавшихся в одном уровне. Летом 1924 г. через станцию пропускалось в общей сложности около 50 пар поездов в сутки. Из этого количества примерно 60 % проходило транзитом, в котором основную долю составлял грузопоток Портовой ветви. Помимо этого, ст. Волковская осуществляла основную часть обмена вагонами между Октябрьской и Северо-Западными ж.д., формируя свои передаточные поезда на соседнюю дорогу и принимая, в свою очередь, таковые от неё. Поступавшие со ст. Сортировочная Северо-Западных ж.д. поезда на ст. Волковская сразу же расформировывались; прибывшие в них вагоны (помимо выкидки брака) распределялись по направлениям Октябрьской ж.д.: на Сортировочную, на Ленинград-Навалочную, на Пушкино, на Бычью, на правый берег, и здесь же формировались в новые поезда соответствующих назначений. Аналогичным образом перерабатывалась и часть поездов других направлений. Также станция обслуживала несколько ветвей необщего пользования (подавая на них в месяцы оживлённой работы по 15 вагонов в сутки). В общей сложности ст. Волковская принимала и расформировывала в среднем 11...12 поездов в день, столько же формировала и отправляла. В то же время объём работы ст. Волковская в 1920-е гг. значительно увеличился по сравнению с довоенным временем – в основном из-за того, что по Витебской линии в Ленинград стало поступать большое количество угля, основная часть которого здесь передавалась на Октябрьскую ж.д. Летом 1925 г.

станция перерабатывала в среднем около 540 вагонов в сутки. К этому времени установленной для ст. Волковская нормы обмена в 200...250 вагонов в сутки уже становилось недостаточно. Особенно недостаток пропускной способности ст. Волковская проявился при усиленном подходе в Ленинград угля из Польши в октябре 1926 г. (тогда приём с Северо-Западных ж.д. в отдельные дни достигал 400 вагонов, что вызывало большие перенапряжения в работе станции и стало возможным только за счёт осуществлявшейся Северо-Западными ж.д. предварительной подгруппировки вагонов в поступающих с неё поездах)<sup>1</sup>.

В свою очередь, перерабатывающая способность ст. Волковская ограничивалась недостаточным путевым развитием. Десяти существовавших парковых путей было уже недостаточно для сортировочной работы. Устройствами МЦ управлялись лишь несколько стрелок на главных путях<sup>2</sup>. В итоге в течение 1925-1926 гг., в соответствии с рекомендациями всё той же Комиссии Козырева, постепенно было осуществлено развитие ст. Волковская (укладка дополнительных путей в парке, съездов и т.д.), что позволило повысить "нормальный" обмен вдвое, до 400...425 вагонов в сутки<sup>3</sup>. Впрочем, уже в 1928 г., в связи с увеличением работы порта, произведённых работ оказалось недостаточно. В 1929 г. ст. Волковская была оборудована дополнительными устройствами МЦ, однако всё равно испытывала затруднения в работе<sup>4</sup>.

Ещё одна станция Портовой ветви, Пущино, помимо пропуска поездов, также осуществляла обмен с Северо-Западными ж.д. (хотя и в значительно меньших объёмах, чем Волковская) и, кроме того, обслуживала близлежащие промышленные предприятия. Если в феврале 1927 г. ст. Пущино была загружена на 83 % своей пропускной способности, то уже в октябре того же года, в связи с реконструкцией производства, осуществлявшейся одним из основных её клиентов – заводом "Красный Путиловец" (с 1922 г. так именовался бывший Путиловский завод), уже работала<sup>5</sup> с перегрузкой в 20 %. В 1927 г. (и затем ещё

---

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 91. Д. 46. Л. 210; Ф. 350. Оп. 91. Д. 47. Л. 22-23, 27.

<sup>2</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 91. Д. 46. Л. 90-105, 207.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1000. Л. 10, 31; Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1118. Л. 22.

<sup>4</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1189. Л. 5.

<sup>5</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1328. Л. 257.

позднее, в 1929-1930 гг.) было осуществлено частичное развитие ст. Пушкино, после чего она смогла перерабатывать около 500 вагонов в сутки<sup>1</sup>, однако дальнейшая её реконструкция с целью улучшения обслуживания ЛТП была признана нецелесообразной – из-за территориальной тесноты расположения, а также из-за настойчивого требования города о ликвидации в данном месте одноуровневого пересечения железнодорожной линии с ул. Стачек.

Однако события развивались быстрее, чем это было предусмотрено различными перспективными проектами. С началом индустриализации и принятием в 1928 г. первого пятилетнего плана, государство стало испытывать острую необходимость в получении конвертируемой (твёрдой) валюты, а практически единственным источником валютных накоплений являлся экспорт. В свою очередь, наиболее естественным экспортным ресурсом огромной страны являлся лес. Согласно прогнозам, сделанным в 1927 г., в ближайшее время предполагалось дальнейшее значительное повышение объёма экспорта лесных материалов ("лесоэкспорта") через ЛТП. В 1929 г. он должен был достигнуть значения почти 2 млн. тонн, превысив максимальный дореволюционный объём 1913 г. (1,7 млн. тонн; см. таблицу 5.10).

В планах на 1929 г. железным дорогам и порту было предъявлено задание обеспечить перевозку и переработку в рамках лесоэкспортной программы 75 тыс. вагонов в год (в то время как аналогичный объём предыдущего года составил только 28...30 тыс.). Для этого в период навигации прибытие экспортных лесных материалов в ЛТП должно было достигать 900 вагонов в сутки и более.

К тому времени реконструкция ЛТП велась уже несколько лет, но достаточно неспешными темпами. С 1924 г. здесь была продолжена начатая ещё до войны постройка Хлебно-Лесного мола, постепенно расширялись лесные склады в районе Балтийского поля и Вольного острова. Тем не менее, для освоения намеченного на 1929 г. объёма лесоэкспорта на территории Ленторгпорта имелся недостаток площадей под склады и глубоководных причальных линий, путевое развитие железнодорожных подъездных путей у

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1189. Л. 5.

причалов и складов также было явно недостаточным и т.д. Что же касается ст. Новый Порт Октябрьской ж.д., то она, как уже говорилось, к тому времени имела возможность перерабатывать до 620 вагонов в сутки, однако вагонов с лесозэкспортом из этого количества могла пропустить максимум 400 (и то при условии, что импорт и прочий экспорт не превышал 220 вагонов в сутки), чего с учётом вышесказанного было совершенно недостаточно. Пропускная способность Портовой линии также не позволяла освоить намеченные размеры грузооборота.

Одним словом, существовавшая на тот момент времени инфраструктура не могла обеспечить прогнозируемый объём лесозэкспорта 1929 г. Возникла необходимость её реконструкции и усиления, причём сделать это теперь нужно было в значительно более короткие сроки, чем предполагалось ранее перспективными планами.

В течение 1929 г. было осуществлено расширение существовавших портовых территорий и причальных линий для переработки леса, в срочном порядке начал достраиваться Хлебно-Лесной мол (рассчитанный на переработку в среднем 280 вагонов в сутки), до этого не связанный с "материком" ни железными, ни даже грунтовыми дорогами. От вновь открытой ст. Автово к нему была подведена железнодорожная ветка протяжённостью 3,1 км. Также летом 1929 г. были проложены ветви "Экспортлеса" от ст. Автово в район Турухтанских Островов и от ст. Новый Порт в район Вольного острова к р. Екатерингофке; производились и другие работы по реконструкции ЛТП. На случай, если планируемый объём лесозэкспорта не сможет быть освоен на его территории, планировалась организация перевалочных пунктов на правом берегу р. Невы у фабрики "Красный ткач" и на берегу р. Ижоры у одноимённого о.п. Мурманской ж.д., рассматривавшихся в качестве резервных.

На заседании 1 февраля 1929 г. СТО постановил "в целях обеспечения транспортными средствами форсированного лесного экспорта через Ленинградский порт в 1929 г." поручить НКПС "не позже 1-го августа 1929 г. закончить устройство южного полукольца". Стройка была объявлена "ударной задачей наступающей навигации" (наибольшая интенсивность вывоза леса через

ЛТП традиционно приходилась на осенние месяцы). В течение 1929 г. Южное полукольцо, или, как ещё называли данную линию, Вторая Портовая ветвь (эксплуатационная длина – 33,6 км, строительная – 26,3 км) с ветвями было сооружено и введено в эксплуатацию (см. таблицу 5.11 и рис. П-6.19). При строительстве были использованы земляное полотно и искусственные сооружения, частично возведённые в 1916-1918 гг. Однако в отличие от проектов 1916 г. и Комиссии Козырева, в ходе сооружения новой линии в 1929 г., "принимая во внимание крайне ограниченный срок окончания работ" и недостаток ассигнований, имели место многие упрощения, выполнялся только минимально необходимый объём работ по сооружению станций и нижнего строения пути<sup>1</sup>.

В ночь 29/30 июля 1929 г. была произведена смычка главных путей в нескольких местах и открылось сквозное рабочее движение на всём протяжении новой линии<sup>2</sup>. На тот момент Южное полукольцо включало в себя перегоны Рыбацкое – Пост №1 – Купчинская – Предпортовая, Предпортовая – Автово и Предпортовая – Пост №2 (открытый на 2-м км Морской ветви; позднее он будет развит в полноценную станцию, которая получит название Нарвская). Путевое развитие ст. Предпортовая ещё не было достроено. Вновь открытая ст. Автово стала третьей станцией узла, которая приступила к обслуживанию ЛТП.

Первоначально Южное полукольцо начиналось в месте примыкания к нечётному пути перегона Обухово – Рыбацкое, где с 19 июля 1929 г. был открыт Пост №1, что, в общем, рассматривалось в качестве временной меры (до постройки прямого выхода со ст. Рыбацкое на ст. Купчинская, которого ещё не существовало, и восстановления перегона Обухово – Купчинская). Если ранее на участке Обухово – Рыбацкое по данному пути<sup>3</sup> существовало одностороннее движение поездов (от Ленинграда на Мурманскую ж.д.), то теперь на перегоне Пост №1 – Рыбацкое оно стало двухсторонним. Из-за этого проследование

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1323. Л. 50, 90.

<sup>2</sup> Там же. Л. 463.

<sup>3</sup> В настоящее время – путь №3 парка Обухово, переходящий в "1-й Кировский" путь. Примыкание перегона со ст. Купчинская и двухстороннее движение на этом коротком отрезке (теперь он находится в границах парка Обухово ст. СПб-Сорт.-Московский) сохранились здесь до настоящего времени.



грузовых поездов на Южное полукольцо затруднялось или становилось вовсе невозможным при проходе "пачек" пассажирских поездов мурманского направления (особенно в период с 6 до 12 часов дня).

Большая часть перегона Пост №1 – Купчинская представляла собой переустроенную, существовавшую ещё со времени первого строительства (1916-1918 гг.) ветвь, которая в 1920-е гг. частично использовалась в качестве подъездного пути от ст. Обухово к торфяным разработкам "Электротока". Также вновь открылось действие построенной ещё в те годы станции Купчинская (первоначально – разъезд Купчинский)<sup>1</sup>.

Одновременно ст. Рыбацкое была передана от Мурманской ж.д. в состав Октябрьской ж.д. Для возможности прохода на полукольцо поездов с Главной линии дороги, подходящих со стороны Бологое, в том же 1929 г. была открыта для движения соединительная ветвь Славянка – Рыбацкое (3,3 км), существовавшая ещё с 1915 г. Все 1920-е гг. она относилась к Мурманской ж.д., но была закрыта для движения из-за гнилости шпал. Впрочем, чуть позднее, в 1932 г., эта ветвь подверглась переустройству, будучи проложенной по новой трассе (для возможности прохода поездов на Южное полукольцо фактически без захода на ст. Рыбацкое), с устройством Поста "А" (см. рис. П-6.19). После этого с 11 июля 1932 г. ст. Рыбацкое вновь была возвращена Мурманской дороге.

Развязки Южного полукольца с другими железнодорожными линиями были выполнены в разных уровнях. Витебский ход и Варшавский ход (а вместе с последним также и Пулковское шоссе) новая линия пересекала в верхнем уровне. Пересечение с Балтийским ходом было сделано в нижнем уровне, причём в отличие от проекта 1916 г. путепровод Балтийской линии был выполнен (с частичным изменением её трассы на 6...8 км в районе развязки и подъёмом в верхний уровень) с отверстием для пропуска под ним только двух главных путей – к ст. Автово и Посту №2. Чуть западнее путепровода через Витебский ход новая линия пересекала в одном уровне (переездом) Московское шоссе; в этом месте дорога была уложена по немного изменённой (по сравнению с намеченной

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1323. Л. 24-57.

в 1927 г.) трассе, в обход недостроенных в 1916-1918 гг. опор путепровода (теперь его предполагалось соорудить позднее). Вновь построенные перегоны были вскоре оборудованы жезловой системой. Помимо этого, была сооружена ветвь Шушары – Купчинская (3,9 км), представлявшая собой соединение между Южным полукольцом и Витебской линией Северо-Западных ж.д.

Открытие ст. Предпортовая состоялось 2 апреля 1930 г.<sup>1</sup> Пока ещё не имея сортировочной горки, станция могла перерабатывать в сторону порта по 600...700 вагонов в сутки. В том же 1930 г. был открыт перегон Рыбацкое – Купчинская (длиной 5,1 км, с путепроводом над Главной линией), представлявший собой прямой выход на Южное полукольцо с Главной линии и Мурманской ж.д.

Ещё через некоторое время на ст. Предпортовая была введена в эксплуатацию сортировочная горка, предназначенная для переработки чётного грузопотока (в сторону порта). Здесь стали формироваться одногруппные поезда назначением в Новый Порт и Автово (с детальной подборкой вагонов по районам ЛТП), а позднее также и поезда других назначений. Работа горки носила колебательный сезонный характер, в зависимости от работы порта (например, в 1934 г. горка переработала: за январь – всего 13,5 тыс., а за июнь – 44,9 тыс. вагонов, в отдельные дни во время навигации работая на пределе своих возможностей). Сооружение на станции различных объектов второй очереди (устройств паровозного и вагонного хозяйства, централизации стрелок и сигналов, путепровода для пропуска обыкновенной дороги и т.д.) затягивалось; многое из этого так никогда и не было воплощено в жизнь. Фактически ст. Предпортовая в итоге не была развита даже до размеров, намеченных в своё время Комиссией Козырева для 1-й очереди её строительства. Тем не менее, в Ленинградском узле появилась вторая мощная сортировочная станция (с горкой), что стало, несомненно, важным событием.

По Южному полукольцу пошли грузовые поезда, состоявшие из вагонов назначением на станции т.н. "западного сектора" узла (его образовали три станции, обслуживавшие Ленинградский порт – Новый Порт, Автово, Морская

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1414. Л. 147.

Пристань, а также ст. Ленинград-Балтийский). В обратном направлении по полукольцу пропускалось лишь небольшое количество порожняка; основная его масса, как правило, уходила по старой Портовой ветви (через Корпусный пост); отчасти в связи с этим острой необходимости в сооружении ранее планировавшегося прямого выхода с полукольца на Главную линию (к ст. Славянка) в общем-то не было и его в итоге так и не построили. Тяга поездов по Южному полукольцу осуществлялась узловыми ("гонялочными") паровозами, для которых на ст. Предпортовая в 1929 г. был организован пункт экипировки со складом топлива (на перспективу здесь предусматривалась постройка каменного здания паровозного депо на 3 стойла<sup>1</sup>). В связи с тем, что профиль пути не был отсыпан по полному проекту (что практически невозможно было сделать за короткие сроки, отведённые на строительство линии), на участке Купчинская – Предпортовая с большими уклонами применялись паровозы-толкачи.

Поскольку строительство предузловых станций Октябрьской, Мурманской, а также Северо-Западных ж.д. не было осуществлено, после сооружения Южного полукольца и ст. Предпортовая возникла необходимость дополнительной специализации грузовых поездов, следовавших в адрес Ленинграда: кроме основного прежнего назначения на ст. Сортировочная Октябрьской ж.д. (теперь такое назначение стало называться "Ленинград-Центр"), теперь должны были формироваться прямые (маршрутные) поезда назначением "Ленинград-Запад" (ст. Предпортовая), которые направлялись бы со станций Славянка и Рыбацкое сразу же на Южное полукольцо без переработки в узле. Поезда с Витебской линии "гонялочными" паровозами завозились на полукольцо со ст. Шушары (которая в 1929 г. также подверглась существенному развитию) с "обратным заездом" через ст. Купчинская.

Такое дополнительное назначение "Ленинград-Запад" действительно было включено в общесетевые планы формирования. Однако очень быстро выявилось хроническое неисполнение сдающими дорогами указаний о маршрутизации, что вынуждало производить переработку неправильно сформированных и

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1323. Л. 275.

"засорённых" маршрутов на сортировочных станциях Октябрьской и Северо-Западных ж.д., и вело, в конечном счёте, к недоиспользованию Южного полукольца. Из года в год тянулось положение, при котором "если проектируется 70 % грузопотока на Южное полукольцо и 30 % на Сортировочную-Моск., то действительное распределение является обратным запроектированному, со всеми вытекающими последствиями"<sup>1</sup>. И наоборот, нередко на ст. Предпортовая направлялись поезда, имевшие в своём составе значительное число вагонов, следовавших в адрес, к примеру, "центрального сектора"<sup>2</sup>. Позднее, в 1930-х гг., была организована переработка неорганизованного грузопотока, поступавшего с других дорог, на станциях Дно и Ховрино, с выделением здесь в отдельные поезда вагонов назначением в "западный" (портовый) сектор Ленинградского узла. Аналогичным образом производилась на ст. Рыбацкое специализация грузопотока, поступавшего с Мурманской ж.д.<sup>3</sup> Хотя в конечном итоге эту проблему так и не удалось полностью изжить.

### **3.4 Ораниенбаумская электрическая линия в составе Северо-Западных ж.д. (1920-1929 гг.)**

Начатая строительством в 1913 г., частная Ораниенбаумская электрическая ж.д. к моменту революционных событий в стране оставалась недостроенной. В 1918-1920 гг., хотя пассажирское движение на электротяге по ней и не прерывалось, действуя на участке от Петрограда (от Нарвских ворот) до Привала и Путиловской верфи, но дорога работала только в дневное время по рабочим дням. За Привалом поддерживалось только служебное (хозяйственное) движение на паровой тяге<sup>4</sup>.

После национализации, в марте 1919 г. линия была передана в ведение

---

<sup>1</sup> Нормализация грузопотоков Октябрьских и Мурманской жел. дор. (Анализ материалов и общие обоснования грузопотоков на 1933 г.). – Вып. 1. – Л. : Издание Научно-технического совета Октябрьских ж.д., 1933. – С. 10.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1765. Л. 30.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 16. Д. 1. Л. 43.

<sup>4</sup> *Питкянен Л.Г.* От депо Княжево до трамвайного парка им. И.Е. Котлякова (1909-1999). – СПб., 1999. – С. 15.

Петроградского округа путей сообщения, а чуть позднее – в ведение Комгосоора. В период с октября 1919 г. по июнь 1920 г. силовые агрегаты и многое другое оборудование так и не введённой в эксплуатацию центральной электростанции дороги были постепенно демонтированы и отправлены на Урал, где использовались<sup>1</sup> на строительстве Кизеловской ГРЭС.

Примерно в то же время верхнее строение пути, уложенное на так и не введённом в эксплуатацию участке дороги между Стрельной и Ораниенбаумом, было снято и использовано на строительстве других железнодорожных линий. Ещё в октябре 1920 г. декретом СНК этот участок был включён в число линий, строительные работы на которых предписывалось окончательно прекратить<sup>2</sup>; в 1924 г. такое решение было подтверждено выводами Комиссии по новым путям сообщения<sup>3</sup>. В конечном итоге этот участок так и не был достроен; получилось, что "Ораниенбаумская линия" до Ораниенбаума так и не дошла.

Наконец с 1 мая 1920 г. дорога была включена в состав Северо-Западных ж.д. НКПС в качестве самостоятельной административной единицы. Тогда же возникли её условный телеграфный адрес – "ОРАНЭЛ" и на основе него – неофициальное название "Оранэла". Северо-Западные ж.д., судя по всему, были не в восторге от "навязанной" им линии и почти сразу же предложили передать этот участок в ведение Петроградского Откомхоза, но тот, занятый восстановлением собственного трамвая, тогда от него отказался<sup>4</sup>. Северо-Западные ж.д. были вынуждены самостоятельно заняться содержанием и развитием "Оранэлы", и вскоре добились в этом определённых успехов.

В 1920-х гг. Ораниенбаумская электрическая линия работала "на коротком протяжении случайным трамвайным подвижным составом"<sup>5</sup>. Хотя и находясь теперь в составе Северо-Западных ж.д., но не имея прямого сообщения с железнодорожной сетью, "Оранэла" существовала достаточно обособленно,

---

<sup>1</sup> Гольцов Н.Н. История Оранэлы – Стрельнинской трамвайной линии. В документах и воспоминаниях. – СПб. : "Сударыня", 2006. – С. 226.

<sup>2</sup> Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства (1917-1957 гг.). – М. : Трансжелдориздат, 1957. – С. 118-122.

<sup>3</sup> Новое железнодорожное строительство // Вестник путей сообщения. – 1924. – №45 (08.11.1924). – С. 19.

<sup>4</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 645. Л. 16.

<sup>5</sup> Железнодорожная энциклопедия / Под ред. проф. А.Н. О'Рурка. – М., Л. : Издательство ЦКЖД "Гудок", 1926. – С. 440.

фактически представляя собой скорее "трамвай с весьма изношенной воздушной сетью и подвижным составом лёгкого типа"<sup>1</sup>.

По особенностям своего путевого устройства и организации движения, а также по типу эксплуатируемого подвижного состава, "Оранэла" действительно представляла собой скорее всё же трамвайную линию. Устройство СЦБ на ней практически не было (существовала только телефонная связь между основными конечными пунктами – Нарвскими воротами, Привалом, Стрельной). Депо в Княжево часто прямо именовалось "трамвайным парком", а работники – "вагоновожатыми" (таковых на дороге по штату 1926 г. числилось 60 человек, а в летний период, в связи с увеличением движения – 90 человек<sup>2</sup>), да и вся линия, даже в официальных документах того времени нередко называлась "трамвайной веткой"<sup>3</sup>. В 1919-1924 гг. на дороге даже эксплуатировались несколько трамвайных вагонов, арендованных у сети Петроградского трамвая<sup>4</sup> (два из них были приспособлены для перевозки почты). Впрочем, в тот период времени на линии применялась, хотя и в значительно меньших объёмах (в основном, в моменты наибольшего наплыва пассажиров – пиковые часы, праздничные дни; а также в хозяйственном движении и т.д.), не только электрическая, но и паровая тяга. Первоначально использовались паровозы, арендованные у Путиловского завода, а позднее – паровозы и вагоны, переданные с других линий (в частности, с бывшей Приморской (Сестрорецкой) ж.д. и с сети Московского трамвая).

Несмотря на то, что головной участок "Оранэлы" от Нарвских ворот до Автово был проложен по городским улицам, замощение путей здесь имелось только на небольшом протяжении (от Нарвских ворот до Тракторной ул. и от Пущинской "пересечки"<sup>5</sup> до Чугунного пер.), на остальном протяжении пути были уложены посередине улицы без замощения (за исключением нескольких перекрёстков), с деревянными ограждениями вдоль полотна. Как таковых "станций" (в железнодорожно-техническом значении этого термина, т.е.

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 158. Л. 7-8.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 331. Л. 138.

<sup>3</sup> Например: Административное деление Северо-Западных ж.д. на 1 октября 1925 года. – Л., 1926. – С. 23.

<sup>4</sup> Шапилов Е.Д., Питкянен Л.Г. История строительства Ораниенбаумской электрической железной дороги. – Л., 1981. – Рукопись (НТБ ПГУПС). – С. 36.

<sup>5</sup> Подробно о "пересечках" – см. п. 5.3.

раздельных пунктов) на линии не было; под этим наименованием здесь, как правило, понимались трамвайные "кольца" в виде рельсовых петель с минимальным путевым развитием. В начале линии размещалась "станция", носившая одно время, как и сама площадь, название "пл. Коммунаров". Помимо рельсовой петли вокруг Нарвских ворот, здесь было несколько запасных путей, на которых, в частности, отстайвались прицепные вагоны "в зависимости от густоты наплыва пассажиров"<sup>1</sup>. На конечных пунктах Путиловский завод, Привал и Стрельна петли первоначально отсутствовали и оборот вагонов здесь производился с помощью стрелочных съездов (двухвагонных поездов – с обгоном моторного и перецепкой прицепного вагонов)<sup>2</sup>. Такие же съезды между главными путями имелись ещё у Пущинской "пересечки" и в Княжево.

Электроснабжение дороги признавалось неудовлетворительным из-за "ненормального способа питания линии с одного конца" (только от Лермонтовской подстанции), из-за чего в часы максимума нагрузки напряжение в контактной сети нередко падало до 250 В (половины номинального). В середине 1920-х гг. на линии около Сергиевского подъёма (с уклоном 25 ‰, одного из наиболее сложных участков трассы) был установлен дополнительный источник энергоснабжения – мотор-генератор, смонтированный в товарном вагоне и достаточно эффективно подпитывавший линию<sup>3</sup>.

Маршрут №1 (Нарвские ворота – Путиловский завод) просуществовал до 1922 г. (самый короткий, со временем он стал перекрываться другими маршрутами). Основным на линии являлся маршрут №3 (Нарвские ворота – Привал), продолжал действовать также №2 (Нарвские ворота – Северная верфь<sup>4</sup>). Постепенно линия достраивалась: в июле 1920 г. открылся самый длинный маршрут №4 (Нарвские ворота – Стрельна) длиной 21,5 км, доходивший сначала до р. Кикенки (далее пока не было контактной сети), а с 25 августа 1924 г. – до кольца около бывшего дворца князя А.Д. Львова в центре Стрельны (протяженность маршрута достигла 25 км). Увеличение выработки

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 331. Л. 85.

<sup>2</sup> *Питкянен Л.Г.* От депо Княжево до трамвайного парка им. И.Е. Котлякова (1909-1999). – СПб., 1999. – С. 12.

<sup>3</sup> Там же. С. 16.

<sup>4</sup> Так с 1922 г. стала называться бывшая Путиловская верфь.

электроэнергии в Петрограде позволило организовать курсирование с июля 1920 г. в том числе и двухвагонных поездов. В июне 1923 г. дорога перевезла 243 тыс. пассажиров, в июне 1924 г. – 670 тыс.<sup>1</sup> В августе 1925 г. дорога ежедневно перевозила около 15 тыс. человек (см. таблицу 5.12). Грузовое движение было незначительным.

23 сентября 1924 г. линия пострадала от наводнения: был затоплен участок от Нарвских ворот до Автово и особенно ветка к Северной верфи. Впрочем, в скором времени нормальная работа дороги была восстановлена.

В целом же, к середине 1920-х гг. постепенно стала очевидной необходимость значительной реконструкции "Оранэлы", находившейся фактически всё ещё во временной эксплуатации. Крупные недоделки, оставшиеся со времени строительства линии, усугубились в процессе работы дороги. Кроме того, развитие электротехники за прошедшее десятилетие требовало применения уже новых технических решений. Старые проекты требовали переработки.

В то же время пассажиропотоки на линии постоянно возрастали. Самой значительной проблемой при этом стало отсутствие прямого сообщения между "Оранэлой" и городской трамвайной сетью, существенно затруднявшее транспортную связь между центром города и Нарвской окраиной. В 1926 г., например, трамваи пяти маршрутов ежедневно в рабочие дни подвозили на Нарвскую пл. свыше 35 тыс. человек, из которых более половины затем были вынуждены пересаживаться на "Оранэлу"; такая ежедневная пересадка, "ничем, кроме ведомственных соображений не оправдываемая и значительно удорожающая проезд"<sup>2</sup>, вызывала закономерные многочисленные недовольства рабочих и служащих заводов и фабрик, расположенных за Нарвской заставой.

В связи с таким положением, вскоре уже сами городские власти начали добиваться передачи "Оранэлы" в состав трамвайной сети Петрограда. Управление дороги первоначально выступало против такой передачи, считая, что эта линия "представляет научный интерес, как опытный участок электрической

---

<sup>1</sup> Ораниенбаумская электрическая дорога // Вестник путей сообщения. – 1924. – №33 (16.08.1924). – С. 17.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 899. Оп. 4. Д. 180. Л. 48-49, 60-61, 63.



железной дороги", но позднее, осознав, что для превращения её в полноценный полигон электрической тяги требовались большие затраты, "которые Управление С-З ж.д. производить не имеет возможности"<sup>1</sup>, уже не возражало против передачи Ораниенбаумской линии, но ни в коем случае не безвозмездно, как на том настаивал город. На протяжении нескольких лет данный вопрос обсуждался в целом ряде заинтересованных ведомств – в НКПС, ПОПС, Откомхозе, Экономическом совете РСФСР, Госплане СССР и т.д. Не отвечая категорическим отказом, железнодорожники, тем не менее, затягивали решение данного вопроса, а после появления проекта электрификации Северо-Западных ж.д. – соглашались на передачу городу лишь головного участка, от Нарвских ворот до Автово.

Дело в том, что в 1925-1927 гг. Северо-Западными ж.д. был разработан достаточно масштабный проект электрификации пригородного движения. Весьма важное место в этих планах занимала "Оранэла": её участок от Автово до Стрельны должен был стать полноценной железной дорогой, "быстроходной дорогой тяжёлого типа"<sup>2</sup>, по которой было бы организовано сквозное движение пригородных электропоездов с Балтийского вокзала. Для реализации этого планировалось осуществить:

- строительство нового головного участка, выведившего линию к Балтийскому вокзалу (рассматривались несколько вариантов его трассы, из которых наиболее приемлемым было признано сооружение двухпутной соединительной линии длиной около 5 км, от ст. Ленинград-Балтийский до новой станции "Вологодско-Ямская" (на трассе "Оранэлы" около Автово), с путепроводной развязкой в районе Поста 4 км Балтийской линии (см. рис. П-6.27);
- коренное переустройство существовавшей трассы "Оранэлы" на участке Автово – Княжево – Стрельна (приведение её к нормальному, "железнодорожному" виду);
- строительство соединительной линии между трассой "Оранэлы" и

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 158. Л. 7-8.

<sup>2</sup> Краткий доклад о результатах экономического обследования пригородного движения в Ленинградском узле Северо-Западных ж.д. – Л., 1926. – С. 165.

- линией Лигово – Ораниенбаум в районе Стрельны;
- строительство ответвления "Оранэлы" длиной 1,5 км от ст. Вологодско-Ямская к заводу "Красный Путиловец" (в район ст. Пушино);
  - строительство дополнительных тяговых подстанций, приспособление существовавших зданий и платформ для эксплуатации электропоездов и прочие работы.

Реализация этих планов была намечена соответствующим постановлением СТО от 27 апреля 1927 г. С августа того же года начались работы в соответствии с ним по достройке и реконструкции полотна на всём протяжении дороги и устройству запланированных выходов к Балтийскому вокзалу и Стрельне<sup>1</sup>. Предполагалось завершить строительство и открыть движение по новостройкам к октябрю 1929 г., однако по причине отсутствия средств работы в скором времени были фактически прекращены. Дело в том, что из первоначально запланированных в соответствии с утверждённым СТО пятилетним планом на 1926-1928 гг. кредитов на данные цели в размере 3,5 млн. руб., фактическое ассигнование составило только 670 тыс. руб., из-за чего уже в 1927 г. констатировалась полная невозможность "создать к осени будущего года что-либо законченное по выводу ОРАНЭЛа к Балтийскому вокзалу"<sup>2</sup>. В итоге в то время масштабный план электрификации Северо-Западных ж.д. не был воплощён в жизнь и даже перспективы его скорой реализации выглядели весьма туманно. Силы и средства во многом оказались затраченными впустую.

Наконец 18 июля 1929 г. на заседании коллегии НКПС, принимая во внимание заявления Откомхоза и Облисполкома Ленсовета об имеющихся в их распоряжении средствах и возможностях для дальнейшего улучшения работы Ораниенбаумской линии, было принято решение предложить СТО "находящуюся в ведении Северо-Западных железных дорог электрическую линию Нарвские ворота – Стрельна передать Ленинградскому Откомхозу". В соответствии с решением СТО от 1 октября 1929 г., Ораниенбаумская линия была передана

---

<sup>1</sup> Отчёт по эксплуатации Северо-Западных ж.д. за 1926-1927 бюджетный год (октябрь 1926 – сентябрь 1927 г.) – Л., 1928. – С. XXIII.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 526. Л. 27.

городу, "полностью и безвозвратно"<sup>1</sup>. Фактическая передача несколько затянулась, окончательный акт был подписан только 28 ноября 1929 г.<sup>2</sup>

В итоге дорога со всей своей инфраструктурой вошла в состав городской трамвайной сети Ленинграда и вскоре окончательно превратилась в трамвайную линию. После произведённой в том же 1929 г. реконструкции пл. Стачек и объединения двух рельсовых систем, из других районов города к заводу "Красный Путиловец", Северной верфи и до Стрельны были запущены несколько новых трамвайных маршрутов. Бывшее депо Княжево окончательно стало трамвайным парком, получив имя И.Е. Котлякова<sup>3</sup>.

В годы Великой Отечественной войны эта трамвайная линия оказалась перерезанной линией фронта и подверглась серьёзным разрушениям. Движение трамваев до Стрельны было восстановлено только в ноябре 1952 г.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Гольцов Н.Н. История Оранэлы – Стрельнинской трамвайной линии. В документах и воспоминаниях. – СПб. : "Сударыня", 2006. – С. 136.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 899. Оп. 4. Д. 257. Л. 78.

<sup>3</sup> Позднее – трамвайный парк №9, а в настоящее время (с 2003 г.) – №8 (пр. Стачек, д. 114).

<sup>4</sup> Однако при этом до старого кольца в центре Стрельны (напротив Львовского дворца) линия восстановлена так и не была, став короче примерно на 1,3 км и заканчиваясь теперь на конечной станции, расположенной напротив Константиновского дворца, действующей и в настоящее время.

### **Выводы по главе 3:**

1. На протяжении 1920-х гг. Ленинградский железнодорожный узел, как и вся промышленность и транспорт Советской России, постепенно восстанавливался после разрухи и развивался в соответствии с требованиями и условиями нового исторического периода. Разработанный в это же время Комиссией Козырева перспективный план развития узла, к сожалению, в итоге был реализован лишь частично.
2. В 1920-х гг. продолжалась работа по объединению узловой инфраструктуры и сосредоточению управления ею в одних руках; при этом отдельные участки железнодорожных линий узла (часть Ириновской линии, вся линия "Оранэлы") были переданы в состав городской трамвайной сети Ленинграда.
3. В первой половине 1920-х гг. была осуществлена значительная реконструкция и развитие правобережной части Ленинградского узла (особенно Приморской и Ириновской линий) с целью обеспечения возможности повсеместного пропуска стандартного подвижного состава широкой колеи, а также создания наиболее удобной конфигурации взаимного расположения и соединения всех линий в узле.
4. В 1929 г. было построено Южное полукольцо Ленинградского узла (Рыбацкое – Купчинская – Предпортовая, с прямыми выходами в порт), предназначавшееся, главным образом, для лесоэкспортных перевозок; в последующие годы был также сооружён ряд смежных с ним соединительных ветвей. Тем не менее, несмотря на постройку сортировочной системы на ст. Предпортовая, в полной мере проект реконструкции основной (левобережной) части узла, разработанный Комиссией Козырева, так и не был реализован.

## ГЛАВА 4

### ЛЕНИНГРАДСКИЙ УЗЕЛ В 1930-е гг.

#### 4.1 Общие сведения

##### 4.1.1 Особенности развития города Ленинграда и Ленинградского железнодорожного узла в 1930-е гг.

В 1930-е гг. Ленинград интенсивно рос и развивался. Среди многих особенностей существования города в то время можно отметить две важнейшие, оказавшие наибольшее влияние на процесс формирования Ленинградского железнодорожного узла.

Во-первых – интенсивное развитие промышленности. В рамках происходившей тогда в СССР форсированной индустриализации (имевшей цель наращивания экономической и военной мощи государства максимально возможными темпами) в Ленинграде расширялись и реконструировались многие существовавшие промышленные предприятия, а также создавались новые. Несмотря на то, что в городе проживало лишь около 2 % от численности всего населения страны, удельный вес ленинградской промышленности в общесоюзной в 1930-е гг. составлял примерно 10...15 % и практически не снижался<sup>1</sup>, даже несмотря на некоторое ограничение в дальнейшем нового промышленного строительства в черте города. Ленинград оставался крупнейшим машиностроительным центром СССР, одним из основных центров конструкторской, исследовательской и научной мысли, кузницей высококвалифицированных кадров. Здесь развивались машиностроение и металлообработка, судостроение, электротехническая, химическая, текстильная и другие отрасли промышленности, выпускалась основная масса турбин и

---

<sup>1</sup> Если точнее, составлял: в 1928 г. – 13,5 %, в 1929 г. – 13,3 %, в 1931 г. – 17,9 %, в 1934 г. – 14,7 %, в 1937 г. – 12,3 %, в 1939 г. – 10,5 %; по отдельным отраслям данный процент был ещё выше (ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1471. Л. 2; Ф. 2275. Оп. 16. Д. 1. Л. 9).

генераторов, прямоточных котлов и других сложных машин.

Во-вторых – быстрый рост численности населения. Период индустриализации, сопровождавшийся бурным промышленным строительством, вызвал значительный дефицит рабочих кадров, совпавший по времени с периодом сплошной коллективизации крестьянства. Это привело к тому, что численность городского населения Ленинграда стала быстро увеличиваться (особенно в 1930-1931 гг.), в основном – за счёт притока людей из деревни. С 1928 г. по 1932 г. население города возросло более чем в 1,5 раза (с 1,7 млн. до 2,6 млн. человек)<sup>1</sup>. Данный процесс усугубил жилищный кризис – несмотря на развернувшееся в 1930-х гг. новое строительство, прирост жилого фонда города значительно отставал от непрерывно возрастающей потребности в жилплощади. Люди были вынуждены селиться в пригородах, что, в свою очередь, вело к постоянному увеличению объёмов локальной, т.н. "маятниковой миграции"<sup>2</sup> населения. Впрочем, в последующие годы численность населения Ленинграда стабилизировалась, что можно объяснить проведённой в 1933 г. паспортизацией населения, "освободившей город от классово-чуждых элементов" и начавшимся жёстким лимитированием ("плановой вербовкой") рабочей силы<sup>3</sup>.

Кроме того, ещё одним немаловажным фактором в процессе дальнейшего формирования Ленинградского железнодорожного узла стала необходимость в значительно большей степени, чем раньше, увязывать и согласовывать проекты его реконструкции с планами развития и насущными требованиями самого города.

Важным событием в истории Ленинградского узла явилось произошедшее на рубеже 1920-х/1930-х гг. объединение в нём двух железных дорог. В соответствии с приказом НКПС №1028 от 20 августа 1929 г., Северо-Западные ж.д. с 1 сентября 1929 г. прекратили своё существование, будучи

---

<sup>1</sup> Весь Ленинград на 1935 г. (Адресная и справочная книга). – Л. : Изд-во Леноблисполкома и Ленсовета, 1935. – С. 2.

<sup>2</sup> Маятниковая миграция – условное название регулярных (обычно ежедневных) поездок населения из одного населённого пункта (места жительства) в другой (место работы, службы или учёбы) и обратно. Особенно развита в пригородных зонах крупных городов, городских агломерациях и мегалополисах (*Шабарова Э.В.* Железная дорога в городе. – М. : Транспорт, 1986. – С. 16).

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1551. Л. 31, 120; Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1648. Л. 24.

присоединёнными к Октябрьской ж.д. С этого момента и до 1936 г. название новой объединённой дороги официально употреблялось во множественном числе – "Октябрьские ж.д." Таким образом, продолжался процесс объединения узла с сосредоточением управления им в одних руках – теперь практически весь Ленинградский узел принадлежал одной дороге (см. рис. П-6.20). Это позволило значительно упростить его работу, ускорить формирование и продвижение поездов, уменьшить простои вагонов, получить экономию эксплуатационных расходов и т.д.

С этого же времени к названию головных станций (пассажирских, товарных, сортировочных) и вокзалов линий, принадлежавших ранее разным, а теперь одной дороге, во избежание путаницы стали добавляться слова "Московский" или "Витебский" (Ленинград-Пассажирский-Московский и т.д.). Одновременно ряд станций (Волковская, Пушкино, Тосно) утратили роль пунктов обмена вагонами между двумя бывшими отдельными дорогами. Вовсе прекратила своё существование в качестве самостоятельной административной единицы станция Бычья, влившаяся теперь в объединённую станцию Ленинград-Варшавский.

Другой железной дорогой, подходившей к Ленинградскому узлу, продолжала оставаться Мурманская. После убийства 1 декабря 1934 г. в Ленинграде С.М. Кирова, в память о его заслугах в деле освоения Кольского полуострова, в соответствии с постановлением Президиума ЦИК СССР №116 от 21 января 1935 г. и приказом НКПС №33Ц от 27 января 1935 г., Мурманская дорога была переименована в Кировскую ж.д. С Октябрьскими ж.д. она продолжала граничить по станциям Рыбацкое, Мга и Чудово.

В 1930-х гг. характер работы Ленинградского железнодорожного узла не сильно изменился по сравнению с предыдущим десятилетием. Он всё также обслуживал практически всю промышленность и население города, в особенности – его морской порт, имевший всесоюзное значение. Именно на железные дороги приходилась основная доля грузооборота (см. таблицу 5.13).

В то время Ленинградский узел "переваривал" около 7 тыс. вагонов в

сутки<sup>1</sup>. Здесь происходило массовое "погашение" грузопотоков (с преобладанием выгрузки грузов, прибывавших как для удовлетворения нужд самого города, так и для экспорта через ЛТП) и формирование обратных вагонопотоков – назначением, в основном, на дороги юга и востока страны (преимущественно порожних, а также загруженных продукцией местной промышленности и импортными грузами). При этом объёмы прибытия (выгрузки) грузов в узле значительно (в 4...6 раз) превышали объёмы отправки (погрузки). По состоянию на 1940 г. Ленинград, где была сосредоточена основная масса промышленности региона, выгружал 50 % от всего прибытия грузов по Октябрьской ж.д. В отправке же грузов по дороге роль Ленинградского узла была значительно меньшей, чем в прибытии, и составляла 21 %. Транзитные перевозки в работе дороги занимали второстепенное место (в 1940 г. – 15 % от общего объёма), но и их значительная часть проходила через Ленинградский узел<sup>2</sup>.

Следствием достаточно интенсивного развития в 1930-е гг. промышленности Ленинграда и всего Северо-Западного региона стало постоянное увеличение объёма грузооборота, перерабатываемого станциями узла и прилегающих направлений. А быстрый рост численности населения города, в свою очередь, требовал значительного увеличения объёмов пригородного движения. Соответственно, условия работы узла год от года становились всё более сложными. За годы 2-й пятилетки перевозки грузов по Октябрьским ж.д. возросли с 29,9 млн. тонн в 1932 г. до 43,7 млн. тонн в 1937 г. Пассажиरोоборот на линиях, подходивших к Ленинграду, за десятилетие 1930-х гг. увеличился в среднем в 4,5 раза<sup>3</sup>.

В целом, Ленинградский узел имел решающее значение для Октябрьских ж.д., качеством его работы определялась работа всей дороги. Здесь были сосредоточены почти все её важнейшие станции. И наибольшие затруднения в работе обычно также имели место именно в Ленинградском узле.

---

<sup>1</sup> Преображенский И. Октябрьским дорогам – первое место! – Л. : Ленинградское областное издательство, 1931. – С. 14.

<sup>2</sup> Паспорт Октябрьской железной дороги. – М. : Центральный планово-экономический отдел МПС СССР, 1946. – С. 19.

<sup>3</sup> Там же. С. 25, 33.



Несмотря на это, на протяжении 1930-х гг. в узле не велось какого-либо крупномасштабного строительства. Развитие Ленинградского узла сводилось, главным образом, к относительно небольшой по объёмам работ реконструкции уже существовавшей инфраструктуры, выполнению только лишь самых необходимых мероприятий, а нередко и вовсе – к бессистемному переустройству отдельных частей лишь для удовлетворения текущих потребностей, без учёта общей перспективы дальнейшего планомерного развития.

Судя по всему, основной причиной этого стал хронический недостаток финансирования многих запланированных проектов и работ. Размеры капиталовложений, отпускаемых из НКПС ежегодно на развитие инфраструктуры, являлись "преуменьшенными по сравнению с намеченными по пятилетнему плану, сообразно значительному росту грузооборота дорог". Так, на 1931 г. Октябрьским ж.д. по плану было намечено выделение 54,2 млн. руб., но фактически было отпущено 45,3 млн. руб. (т.е. на 17 % меньше). Финансирование капитальных вложений отличалось неустойчивостью и крайним запаздыванием<sup>1</sup>. Ограниченность выделяемых средств приводила к тому, что большинство работ выполнялось "только в объёме удовлетворения потребности перевозок текущего операционного года, ни о каком плановом ведении нового строительства по развитию пропускной способности говорить не приходится". Выполнялись "лишь минимумы мероприятий неотложного порядка"<sup>2</sup>.

Переработка грузопотоков в Ленинградском узле 1930-х гг. была организована следующим образом. В основной (левобережной) части Ленинградского узла имелись следующие основные станции, перерабатывавшие поступающие вагонопотоки и выполнявшие сортировочную работу<sup>3</sup>:

- 1) Ленинград-Сорт.-Московский – перерабатывала потоки, прибывавшие с Московской и Мурманской линий (за исключением маршрутных поездов назначением в "западный сектор" узла);
- 2) Ленинград-Сорт.-Витебский – перерабатывала потоки, прибывавшие с

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1551. Л. 332.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1433. Л. 2-3.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1548. Л. 9-10.

Витебской и Новгородской линий (за исключением маршрутных поездов назначением в "западный сектор" узла);

- 3) Шушары – совместно с предыдущей, также перерабатывала поток, прибывавший, в основном, с Витебской линии, с выделением из него потока назначением в "западный сектор" узла и отправкой последнего на Южное полукольцо; иногда работала в помощь ст. Ленинград-Сорт.-Витебский;
- 4) Ленинград-Варшавский – перерабатывала поток, прибывавший с Варшавской линии;
- 5) Предпортовая – перерабатывала потоки назначением в "западный сектор" узла, прибывавшие с Московской и Мурманской линий (отклонявшиеся на Южное полукольцо со ст. Рыбацкое) и Витебской линии (отклонявшиеся на Южное полукольцо со ст. Шушары), с выполнением детальной подборки (в основном, по районам ЛТП).

Кроме того, со стороны примыкания Кировской ж.д. имелась ст. Рыбацкое, хотя и производившая подсортировку, но фактически не являвшаяся сортировочной. Относительно небольшой грузопоток Балтийской линии перерабатывался станцией Ленинград-Балтийский.

Такая сложившаяся схема переработки вагонопотоков, хотя и достаточно успешно работала в течение ряда лет, обладала многими недостатками. Из вышеперечисленных станций, только на двух (Ленинград-Сорт.-Московский и Предпортовая) имелись сортировочные горки (см. таблицу 5.14). Как отмечалось в те годы, "мы имеем в узле фактически, при 6 грузопоточных направлениях только 2 сортировочные станции"<sup>1</sup>. Станции Ленинград-Сорт.-Витебский и Ленинград-Варшавский для возможности освоения ими постоянно растущего грузопотока уже требовали серьёзной реконструкции, осуществление которой представлялось весьма трудоёмким и небесспорным делом. Тупиковое расположение станций Ленинград-Балтийский и Ленинград-Варшавский

---

<sup>1</sup> Октябрьские железные дороги к осенне-зимним перевозкам (Бригада Дирекции Октябрьских ж.д. под руководством К.И. Линова). – М., Л. : Гострансиздат (ОГИЗ), 1932. – С. 17.

вызывало необходимость сложных встречных и возвратных движений узловых передач при уборке с них транзитных вагонов, прибывавших с Балтийской и Варшавской линий назначением в узел и следовавших в обратном направлении, с узла на эти линии. Несмотря на наличие на подходе Витебской линии к узлу сразу двух станций, осуществлявших сортировку (Ленинград-Сорт.-Витебский и Шушары), вместе они едва справлялись с поступающим грузопотоком; мощная сортировочная станция здесь отсутствовала.

Кроме того, как видно, сортировка вагонов осуществлялась на станциях, большинство из которых располагались внутри Ленинградского узла, в то время как наилучшим вариантом общепризнанно считается расположение сортировочных станций на подходах к узлам. При несоблюдении этого условия возникает значительный обратный вагонопоток, а многие поступающие в узел вагоны подвергаются чрезмерно большому количеству ступеней сортировки (двухкратной и даже трёхкратной, с неизбежным увеличением при этом простоя вагонов), что и имело место быть. Кроме того, сложившееся положение вело к недоиспользованию Южного полукольца (в частности, для внутриузловых передач) и, наконец, вынуждало работать на узел "тыловые" станции (Ховрино, Дно, Витебск, Орша, Жлобин, Брянск, Красный Лиман, Одесса и т.д.). Кроме того, положение, при котором важнейшие станции располагались фактически внутри густонаселённых районов города, серьёзно затрудняло дальнейшее развитие, как самих станций (зажатых со всех сторон городской застройкой), так и города (из-за проблем устройства удобной транспортной связи между районами, разделёнными сложной железнодорожной инфраструктурой).

Всё вышеперечисленное привело к тому, что в 1930-е гг. в различных планах и проектах неоднократно вновь поднимался вопрос о строительстве отдельных, рационально расположенных предузловых сортировочных станций, где была бы сконцентрирована переработка больших объёмов вагонопотоков с использованием современных средств механизации, вместо наблюдавшейся пока расплывённости такой работы в узле.

Не менее сложно в то время выглядел процесс переработки грузопотоков

правобережной части Ленинградского узла<sup>1</sup>. Поезда назначением на правый берег Невы формировали четыре станции: Ленинград-Сорт.-Московский, Ленинград-Сорт.-Витебский, Волковская и Ленинград-Варшавский, причём по ряду причин (чрезмерная загруженность, недостаточное путевое развитие и т.д.) на всех них это выполнялось без детальной подборки вагонов. При наличии достаточного количества грузов каждая станция формировала поезда следующих назначений:

- 1) Дача Долгорукова (из вагонов назначением на станции Дача Долгорукова, Охта, Пискарьёвка, Нева);
- 2) Кушелевка (из вагонов назначением на ст. Кушелевка и станции Приморской, Васкеловской и Ириновской линий);
- 3) Ленинград-Финляндский (из вагонов назначением на ст. Ленинград-Финляндский, станции Белоостровской линии и в Финляндию).

При количестве грузов, недостаточном для образования полносоставных поездов, указанные станции формировали поезда одного назначения – "на правый берег", с подборкой вагонов в них тремя группами по тем же станциям: Дача Долгорукова, Кушелевка, Ленинград-Финляндский.

Поезда в обратном направлении (с правого берега в левобережную часть узла) формировали также станции Дача Долгорукова, Кушелевка и Ленинград-Финляндский, причём двух назначений:

- 1) Ленинград-Сорт.-Московский (из вагонов назначением на станции Ленинград-Сорт.-Московский и Ленинград-Навалочная, а также на станции Московской и Мурманской линий и далее);
- 2) Волковская (из вагонов назначением, во-первых, на ст. Волковская и станции IV и V районов<sup>2</sup>, и, во-вторых, на станции Ленинград-Тов.-Московский и Ленинград-Пасс.-Московский).

Такая схема переработки грузопотоков правобережной сети также имела недостатки. Формирование станциями основной (левобережной) части узла

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1548. Л. 40-41.

<sup>2</sup> Включали в себя линии бывших Северо-Западных ж.д. в Ленинградском узле и на подходах к нему.

поездов на правый берег трёх отдельных назначений при одновременном отсутствии подборки вагонов в них приводило к большим простоям вагонов под накоплением и появлению дополнительной ступени сортировки на правобережных станциях, не имевших, в основном, достаточного путевого развития и производивших переформирование прибывавших поездов с детальной группировкой вагонов (по пунктам выгрузки, ветвям необщего пользования и т.д.) нередко с большим трудом и перенапряжением.

В этой ситуации идеальным вариантом представлялось создание в правобережной части Ленинградского узла единой сортировочной станции, где была бы сконцентрирована вся сортировочно-группировочная работа близлежащего района (вместо имевшего место пока распыления таковой). И планы сооружения такой новой станции, получившей незамысловатое проектное название "Правобережная", действительно появились. Первоначально в мощную сортировочную станцию (с горкой) предполагалось постепенно превратить Кушелевку<sup>1</sup>. Однако здесь возникали сложности, обусловленные месторасположением этой станции, как в общей схеме железнодорожного узла (не в потоке сходящихся в правобережной части узла линий), так и относительно объектов городской среды (если можно так выразиться, "хордовое" расположение станции по отношению к центру Ленинграда, существенно затруднявшее сообщение между различными частями города в данном районе, в отличие от считавшегося более предпочтительным по градостроительным соображениям "радиального"). Позднее в качестве возможных вариантов превращения в Правобережную рассматривались станции Дача Долгорукова и Полюстрово, причём последний вариант был признан наилучшим (см. рис. П-6.23).

Однако самое значительное влияние на решение данной проблемы оказали уже упоминавшиеся особенности правобережной части узла. Из-за незначительности объёмов её внутренних грузопотоков (станций правого берега между собой), основным назначением новой станции стала бы переработка вагонопотоков, прибывавших с левого берега и отправляемых на него же в

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1527. Л. 19-46.

обратном направлении. В то же время, как уже говорилось, доля вагонов, имевших назначение на станции правого берега, в общем объёме грузопотока, поступавшего в Ленинградский узел, была относительно невелика. В связи с этим, вопрос о необходимости создания на правом берегу Невы отдельной сортировочной станции, оправданности крупных затрат на её сооружение и о выборе наиболее рационального её месторасположения требовал дополнительного, очень тщательного и детального анализа, а поскольку не являлся первоочередным – что называется, "повис в воздухе"<sup>1</sup>.

В 1930-х гг., как и ранее, одной из важнейших задач железных дорог Ленинградского узла являлось обеспечение пассажирских перевозок многомиллионного города, объёмы которых были весьма значительными и год от года только увеличивались (см. таблицу 5.15).

Пассажирское железнодорожное сообщение в Ленинграде в 1930-х гг. обеспечивалось пятью станциями с вокзалами тупикового типа (см. таблицу 5.16). При этом дальнейшее пассажирское движение – фактически лишь только тремя станциями и вокзалами; наиболее загружены им были Московское и Витебское направления. Размеры дальнего пассажирского движения на Балтийской линии были небольшими (поезда Копорской линии – к тому же, их следовало бы скорее считать местными, а не дальними), а в правобережной части – и вовсе незначительными (один вагон заграничного сообщения с Финляндией, прицепляемый к одному из пригородных поездов Белоостровской линии<sup>2</sup>).

Размеры пригородного пассажирского движения в окрестностях Ленинграда в 1930-е гг. тоже только увеличивались (см. таблицу 5.17). Наибольшие его объёмы наблюдались на Балтийском направлении (до Ораниенбаума и Гатчины) и на Финляндской кольцевой линии (до Белоострова и Сестрорецка). В числе мероприятий, осуществление которых постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 3 декабря 1931 г. было признано необходимым для превращения Ленинграда в "образцовый социалистический город", предусматривалось, "учитывая, что

---

<sup>1</sup> Отдельная сортировочная станция в правобережной части Петербургского узла отсутствует и в настоящее время.

<sup>2</sup> ЦГА ИПД. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 1484. Л. 174.

значительное количество рабочих и служащих Ленинграда постоянно проживает в пригородах, а также исходя из необходимости расширения использования пригородов для отдыха трудящихся", приступить в 1932 г. к электрификации пригородного сообщения на Балтийском участке (Ленинград – Ораниенбаум и Ленинград – Гатчина) и к прокладке второго пути на Приморской линии.

Что касается Балтийской линии, то здесь в 1930-е гг. появились одни из первых в стране пригородные участки, переведённые на электротягу. Помимо этого, в течение всего предвоенного десятилетия в самых различных планах и проектах<sup>1</sup> постоянно рассматривались как намеченные к электрификации также пригородные участки Ленинград – Любань, Ленинград – Луга, Ленинград – Павловск-2, а позднее и линия Ленинград – Волховстрой. Однако реализация всех этих проектов произойдёт уже в послевоенное время.

Что же касается Приморской линии, то здесь в 1932-1933 гг. были, наконец, осуществлены работы по реконструкции её головного участка, со строительством нового двухпутного перегона Ланская – Новая Деревня и устройством разноуровневой развязки с Белоостровской линией вместо одноуровневого примыкания на Флюговом посту, теперь ликвидированном. Нечётный путь нового перегона, ответвляясь от ст. Ланская, чуть севернее неё пересекал в нижнем уровне два пути Белоостровской линии (в этом месте был сооружён косой путепровод т.н. "тоннельного типа") и далее был уложен на одном полотне вместе с чётным путём, ответвлявшимся от ст. Ланская с другой стороны. Протянувшись по южному краю Удельнинского парка, оба пути подходили к ст. Новая Деревня, которая при этом подверглась некоторому переустройству. В общей сложности было уложено 7,1 км путей. Часть старого перегона Новая Деревня – Флюгов пост после этого ещё некоторое время использовалась в качестве подъездного пути к подстанции; впоследствии он был полностью разобран. Первоначально работы по устройству обоих путей нового перегона предполагалось завершить к сентябрю 1932 г. Однако в итоге движение по чётному пути действительно было открыто<sup>2</sup> в

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 7. Д. 698. Л. 46; Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1474. Л. 127; Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1584. Л. 4 и т.д.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1518. Л. 10.

начале сентября, а вот сооружение нечётного пути из-за расположения его в выемке с плавучими грунтами затянулось и в результате он был сдан в эксплуатацию только 5 июня 1933 г.<sup>1</sup> Одновременно велись работы по внедрению на ст. Ланская устройств МЦ с постройкой нового здания поста централизации. Первоначально планировалось завершить их к ноябрю 1933 г., однако из-за низкого качества работ и множества недоделок, МЦ на этой станции в полном объёме была введена в эксплуатацию только в январе 1935 г.<sup>2</sup>

В связи с тем, что открытие новых разъездов на Приморской линии было уже признано нецелесообразным (вследствие неизбежного при этом "слишком большого падения коммерческой скорости пригородных поездов, и без того недопустимо низкой в настоящее время"<sup>3</sup>), основным способом дальнейшего увеличения её пропускной способности представлялась укладка второго главного пути (до Лахты, Сестрорецка и т.д.), однако эти планы в итоге так и остались неосуществлёнными. Заявки по данному вопросу неоднократно делались дорогой на протяжении всех 1930-х гг., но систематически отклонялись в НКПС<sup>4</sup>. Помимо этого, также ещё в довоенное время появились проекты электрификации всего Приморско-Белоостровского кольца с очень напряжённым пригородным движением, однако реализованы они будут значительно позднее, уже в 1950-е гг.

В связи с развитием пригородного движения, на различных линиях в пригородах города устраивались новые остановочные пункты (платформы): Купчино<sup>5</sup> (начало 1920-х гг.), Кузьмолово (1929 г.), Лаврики, Ваганово, Теплобетонная (1932 г.), Металлострой (1937 г.) и т.д.

Уже неоднократно упоминавшийся рост в 1930-х гг. объёмов грузо- и пассажиропотоков привёл к значительному увеличению размеров движения на линиях, подходивших к Ленинградскому узлу, особенно на их головных участках. Постепенно наступала перенасыщённость графика и исчерпание до предела пропускной способности (особенно в утренние и вечерние часы, при очень

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1518. Л. 41.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1572. Л. 169, 255-527.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1548. Л. 23.

<sup>4</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 16. Д. 1. Л. 68.

<sup>5</sup> В настоящее время (с 1964 г.) – о.п. Проспект Славы.



интенсивном движении пассажирских поездов). Особенно ярко это проявлялось на головных участках важнейших направлений (см. таблицу 5.18) – наиболее напряжённой Главной линии (участок Ленинград – Тосно – Любань) и второй по густоте движения Витебской линии (участок Ленинград – Вырица). В 1929-1930 гг. на них "нарушение следования хотя бы одного поезда создавало условия массового нарушения следования поездов по расписанию"<sup>1</sup>. Об интенсивности движения на Главной линии говорит такой факт: в 1933 г. "балластные поезда, следовавшие с Шапкинской ветки через Тосно на постройку третьих путей Московской линии, в отдельные периоды простаивали в Тосно до пяти суток, ожидая возможности выхода на магистраль"<sup>2</sup>. В свою очередь, это вынуждало искусственно сдерживать на этих линиях рост размеров пассажирского (пригородного) движения, отправлять грузовые поезда "кружностью" (Витебская линия) или пассажирские – сдвоенными составами (Московская линия) и т.д. Дальнейшее "дробление перегонов" путём открытия дополнительных отдельных пунктов из-за небольшого расстояния между уже существовавшими (в среднем – около 2,5 км) не могло устранить проблему.

В качестве решения данного вопроса в случае с подходами к Ленинграду головных участков основных магистралей, Главной (Московской) и Витебской линий, был выбран способ укладки дополнительных главных путей. Это было связано, главным образом, с тем, что весьма значительное грузовое движение на них не могло быть уместно в ночное время, свободное от пассажирского движения, а с другой стороны, будучи допущено и в дневное время вместе с пассажирскими поездами, не могло уложиться с последними в график.

В 1933 г. было начато строительство третьих главных путей на участках Обухово – Тосно (42,2 км, с устройством путепроводной развязки II и III путей на 21...23 км в районе Попова лога около Колпино; см. рис. П-6.24) и Ленинград-Сорт.-Витебский (Пост 6 км) – Детское Село. Однако начатые работы постоянно затягивались, главным образом – из-за отсутствия материалов верхнего

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1314. Л. 23.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1551. Л. 10.

строения пути<sup>1</sup>, и были окончательно завершены в 1935 г. (третий путь на участке Обухово – Славянка находился во временной эксплуатации с 1933 г.; движение на всём протяжении Обухово – Тосно было открыто 22 ноября 1935 г.; в постоянной эксплуатации путь – с 1 декабря 1935 г.<sup>2</sup>).

Помимо повышения пропускной способности, укладка дополнительных главных путей позволила решить ещё одну проблему – неравномерность прибытия (отправления) грузовых поездов в узел, имевшую место при пропуске "пачек" пассажирских поездов. Ранее около половины всех грузовых поездов прибывали на основные сортировочные и товарные станции Ленинградского узла и отправлялись с них в период с 0 до 6 часов утра, в связи с чем работа этих станций носила "спазматический характер", создавая непроизводительные простои в один период времени и лихорадочную работу в другую часть суток<sup>3</sup>. Теперь обстановка значительно смягчилась.

В последующие годы размеры движения на подходах к Ленинградскому узлу продолжали расти (см. таблицу 5.19).

Из других заметных событий в жизни Ленинградского железнодорожного узла 1930-х гг. возможно отметить следующие.

В 1931 г. была построена<sup>4</sup> небольшая соединительная ветвь Детское Село – Колпино-2 (Ижорский завод) протяжённостью 11,6 км, с разъездом Красная Славянка примерно посередине линии. По ней осуществлялось, главным образом, пассажирское движение. Первоначально предполагалось, что эта линия станет частью "пассажирского пригородного кольца"<sup>5</sup> и будет продолжена на восток до ст. Сапёрная Мурманской ж.д., однако этого осуществлено не было.

В 1932 г. в узле была открыта новая станция Бадаевская, а в конце 1934 г. в юго-западной части города была ликвидирована Пущинская "пересечка".

В течение 1937 г. на Южном полукольце был сооружён разъезд Среднерогатский, с частичным смягчением профиля пути в данном месте.

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1551. Л. 51.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1649. Л. 30.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1551. Л. 10, 75.

<sup>4</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1471. Л. 143.

<sup>5</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1522. Л. 2-4.

Уложено в общей сложности 2,1 км путей и 6 стрелочных переводов.

Кроме того, в течение всех 1930-х гг. намечалось к постройке двухпутное соединение между станциями Купчинская и Обухово. Восстановление когда-то существовавшей прямой соединительной ветви Обухово – Купчинская (необходимой для пропуска паровозов-"гонялок" из основного депо приписки Ленинград-Сорт.-Московский в Шушары, на станции Южного полукольца и "западного сектора", а также для передачи порожняка со ст. Ленинград-Сорт.-Московский на Витебскую линию для отправки в сторону Дно) началось ещё в 1935 г., но тогда в скором времени было прекращено<sup>1</sup>. Отсутствие аналогичной ветви для движения во встречном направлении, из Купчинской в Обухово, не позволяло производить на ст. Шушары выделение из поездов, прибывавших по Витебской линии, отдельного грузопотока назначением на ст. Ленинград-Сорт.-Московский и в правобережную часть узла, с последующей отправкой его по Южному полукольцу через ст. Купчинская напрямую в чётную систему ст. Ленинград-Сорт.-Московский. Выделением такого грузопотока была вынуждена заниматься и так чрезвычайно загруженная ст. Волковская, которая отправляла его в нечётную систему ст. Ленинград-Сорт.-Московский, где он, в свою очередь, передавался в чётную, совершая совершенно излишний пробег через всю эту станцию<sup>2</sup>. Как видно, такой существовавший порядок вряд ли можно было признать рациональным, однако поскольку описываемый грузопоток был пока относительно небольшим, это не сильно сказывалось на работе узла. Соединительные ветви для следования поездов между станциями Купчинская и Обухово были запроектированы, но в 1930-х гг. так и не были построены. Появятся они только в 1940 г.

Важнейшей станцией всего узла, самой мощной и хорошо оборудованной, все эти годы продолжала оставаться ст. Ленинград-Сорт.-Московский. Она перерабатывала основную часть прибывавших в узел вагонопотоков, распределяя их по направлениям и станциям узла, и формировала поезда в обратном

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1648. Л. 376; Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1649. Л. 145. По некоторым сведениям, ветвь Обухово – Купчинская в 1930-х гг. дважды начинала строиться (восстанавливаться) и снова разбиралась (Ильина Л.Л. Мой отец против НКВД. – СПб. : Общество "Мемориал", 1998. – С. 122).

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1548. Л. 35-36, 38.

направлении, из узла (в основном, на Главную линию, а также на Мурманскую ж.д.). Сортировочные горки станции, нечётная (№3) и чётная (№4) были наиболее мощными и загруженными на дороге (см. таблицу 5.14). В связи с постепенным ростом грузооборота на прилегающих линиях, а также по ряду других причин, в начале 1930-х гг. были разработаны проекты<sup>1</sup> значительной реконструкции ст. Ленинград-Сорт.-Московский, однако в итоге дело в очередной раз ограничилось лишь частичным развитием станции. В 1936 г. здесь, впервые на Октябрьской ж.д., было произведено оснащение одной из сортировочных горок (чётной, №4) устройствами механизации и горочной автоматической централизации (ГАЦ). При этом были установлены 11 пневматических вагонных замедлителей, а управление 27 стрелочными переводами осуществлялось теперь с помощью ЭЦ; появились светофоры, была произведена радиофикация горки и т.д. Всё это позволило значительно уменьшить время, затрачиваемое на роспуск составов и сократить штат башмачников (тормозильщиков). В 1937 г. на ст. Ленинград-Сорт.-Московский началось оснащение устройствами механизации и нечётной горки (№3), с переустройством горловины её сортировочного парка. Полностью работы по реконструкции и механизации обеих горок станции были закончены к 1940 г.

Помимо чисто технических, проводились и организационные мероприятия по улучшению работы Ленинградского узла. В 1931 г. был организован специальный диспетчерский аппарат, руководивший движением в узле с целью своевременного вывоза готовых поездов, скорейшей доставки грузов на станции назначения, рационального использования узловых паровозов ("гонялок"), сокращения непроводительных простоев подвижного состава и т.д. Однако, как показала практика, к распоряжениям диспетчерского аппарата районы и отдельные станции не всегда относились с должной ответственностью и оперативностью. Так, например, 23 октября 1931 г. ст. Ленинград-Варшавский в 17 часов предъявила заявку на 5 паровозов, по прибытии которых на станцию оказалось, что готовых к отправлению поездов всего 2; после полуночи на

---

<sup>1</sup> Более подробно см., например: ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1532.

станцию вновь прибыли 2 паровоза, которые простояли здесь до 2-х часов, после чего были отправлены обратно без поезда ("резервом"), а в 2 часа 10 мин поступило сообщение о готовности поездов и новая заявка на паровозы. Подобные примеры не были единичными.

Кроме того, перед отчётным часом станции узла (для улучшения установленных показателей) усиленно пытались "вытолкнуть" порожние вагоны на близлежащие районы, одновременно при этом "применяя всевозможные ухищрения по неприёму вагонов с соседних районов". Так, 31 октября 1931 г., в 17 часов ст. Волковская (IV-й район) отказалась принимать порожняк со ст. Глухоозерская (I-й район), а когда тот же самый поезд всё же был отправлен под видом гружёного, IV-й район, "чувствуя себя обманутым, хотел перебросить этот состав обратно на 1-й район"<sup>1</sup>.

Затрудняло работу узла также невыполнение установленных нормативов простоя вагонов под погрузочно-выгрузочными операциями, происходившие в основном по вине клиентов дороги по разным причинам (нехватка рабочей силы и т.д.). Это, в свою очередь, создавало "подпор" поступавших вагонов на ближайших крупных станциях узла, увеличивая непроизводительный простой и ещё более ухудшая условия и качество работы вагона грузового парка<sup>2</sup>.

В конце 1930-х гг. на Ленинградском узле был внедрён комплексный график движения поездов и оборота паровозов. Перераспределение сортировочной работы между станциями позволило сократить 17 назначений внутриузлового плана формирования и более 10 назначений передаточных поездов, на 30 % ускорив оборот вагона в узле<sup>3</sup>.

Кроме того, на важнейших станциях узла для обеспечения чёткости маневровой работы и снижения простоев вагонов внедрялось внутростанционное диспетчерское командование (станции Ленинград-Сорт.-Московский, Ленинград-Тов.-Московский, Ленинград-Сорт.-Витебский, Волковская, Предпортовая, Новый Порт), вводилась строгая специализация маневровых

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1430. Л. 173-174.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1314. Л. 22-23.

<sup>3</sup> История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. – Т. 2: 1917-1945 гг. – СПб, 1997. – С. 117.

паровозов с прикреплением их к определённым маневровым районам станций, удлинялись и изолировались от маршрутов приёма, отправления, пропуска поездов маневровые вытяги. Одним из мероприятий по повышению эффективности работы ст. Ленинград-Сорт.-Московский в середине 1930-х гг. стало внедрение тракторов ("Фордзон-Путиловец") для осаживания и продвижения отцепов и отдельных вагонов на путях подгорочных парков обеих горок<sup>1</sup>. В январе 1937 г. на ст. Ленинград-Сорт.-Московский начал работать первый в узле снегоборщик системы Гавриченко<sup>2</sup>. Для повышения сохранности грузов к 1933 г. было выполнено ограждение и установлена пропускная система на всех крупных товарных станциях города<sup>3</sup>.

Наконец, нельзя не упомянуть о таком явлении, как "стахановско-кривоносовское движение", начавшееся с конца 1935 г. Как считалось в те годы, оно позволило вскрыть "громадные, до сих пор никогда не используемые резервы, существование которых было скрыто от железнодорожников лже-учёными предельщиками"<sup>4</sup>. Действительно, проводившиеся тогда мероприятия организационного порядка по изысканию внутренних резервов, повышению эффективности работы и т.д. принесли некоторый положительный результат и позволили на время отказаться от крупного строительства, однако в итоге не смогли заменить собой назревшие, но не осуществлённые в течение всех 1930-х гг. переустройство и реконструкцию Ленинградского железнодорожного узла.

Другим весьма важным событием 1930-х гг. на железнодорожном транспорте стал принципиально новый этап развития устройств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ).

На станциях важнейших направлений началось внедрение ЭЦ стрелок и сигналов, с применением новейших оптических приборов – светофоров, пришедших на смену различным системам МЦ, ручным стрелкам и семафорам. В

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1551. Л. 97; Октябрьские железные дороги к осенне-зимним перевозкам (Бригада Дирекции Октябрьских ж.д. под руководством К.И. Линова). – М., Л. : Гострансиздат (ОГИЗ), 1932. – С. 18-19.

<sup>2</sup> От Выборга до Новгорода. Каталог станций / Сост. М.М. Рязанцев. – СПб., 2008. – С. 11.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1551. Л. 113.

<sup>4</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1648. Л. 1.

пределах Ленинградского узла и на подходах к нему ЭЦ была внедрена (помимо ст. Ленинград-Пасс.-Витебский, где такая система существовала ещё с дореволюционных времён) на станциях Белоостров (1929 г.), Гатчина-Балтийская (1930 г.), Ленинград-Пасс.-Московский (1931 г.), Колпино, Саблино (1932 г.), Лигово, Броневая (1933-1934 гг.), Ленинград-Балтийский, Новый Петергоф (1935 г.), Тосно (1936 г.), Обухово, Ушаки, Рябово, Володарская, Стрельна (1938 г.), Ленинград-Навалочная, Славянка, Поповка, Любань, Старый Петергоф, Горелово, Тайцы, Пудость (1939 г.), Малая Вишера (1940 г.). На ст. Ленинград-Пасс.-Московский пост ЭЦ разместился в башне, построенной в виде мостика над главными путями<sup>1</sup>. На станциях с меньшим объёмом работы продолжала внедряться МЦ (ст. Семрино – 1930 г., ст. Ланская – 1935 г. и т.д.). В целом, той или иной системой централизации к концу 1930-х гг. были оборудованы все важнейшие станции Ленинградского узла, Московской, Варшавской, электрифицированной Балтийской линий и участка Обухово – Волховстрой.

На наиболее напряжённых линиях начинает внедряться принципиально новое средство интервального регулирования движения поездов – автоблокировка. До войны, в 1937-1939 гг., автоблокировка была внедрена на головных участках важнейших подходивших к узлу направлений – на линиях Ленинград-Балтийский – Ораниенбаум (40,5 км), Лигово – Гатчина (33,5 км), Ленинград-Пасс.-Витебский – Павловск-1 (26,5 км) и Ленинград-Пасс.-Московский – Любань (83,5 км). На линии местного значения Павловск-2 – Новгород в 1932 г. была внедрена жезловая система взамен существовавшего здесь ранее движения по "телеграфным сношениям".

#### **4.1.2 "Образцовый социалистический город". Перспективные планы 1930-х гг. развития Ленинграда и его железнодорожного узла**

В городском хозяйстве Ленинграда в начале 1930-х гг., можно сказать, заканчивался восстановительный период и начинался период "социалистической

---

<sup>1</sup> Не сохранился до настоящего времени.

реконструкции". Ещё с середины 1920-х гг. составлялись различные перспективные планы развития города, в которых делались попытки учесть его текущие и будущие потребности. Значительное влияние на градостроительство оказали решения июньского Пленума ЦК ВКП(б) 1931 г. "О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР"<sup>1</sup>. На основании этих решений появилось постановление ЦК и СНК СССР от 3 декабря 1931 г. "О жилищно-коммунальном хозяйстве Ленинграда", в котором провозглашалось стремление сделать Ленинград "образцовым центром советского городского хозяйства и подлинно социалистическим городом"<sup>2</sup>, и был разработан целый ряд мероприятий в этом направлении для всех основных отраслей городского хозяйства<sup>3</sup>. Касательно железнодорожного транспорта, в этом документе перед НКПС были поставлены две основные задачи: во-первых, развитие пригородных участков Балтийской линии (с их электрификацией) и Приморской линии (с укладкой второго главного пути), и, во-вторых, ликвидация основных существовавших "пересечек" с трамвайными путями.

Позднее, на основе решений ЦК ВКП(б) и СНК от 10 августа 1935 г. и объединённого пленума Ленсовета от 26 августа 1935 г. "Об отправных установках для разработки плана развития гор. Ленинграда"<sup>4</sup>, осенью 1935 г. Архитектурно-планировочным отделом (АПО) Ленсовета был разработан Генеральный план развития города – первый подобный в истории Ленинграда<sup>5</sup>. План, рассчитанный на 10 лет, предусматривал решение основной проблемы (чрезмерной плотности населения в историческом центре, и, как следствие, остро стоявшего жилищного вопроса) путём нового масштабного жилищного строительства в южных районах, со значительным расширением городской

---

<sup>1</sup> КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. – Т. 2: 1898-1953 гг. – Изд. 7-е. М.: Государственное издательство политической литературы, 1953. – С. 666.

<sup>2</sup> Обращение ЦК ВКП(б), СНК СССР ко всем партийным, советским, профессиональным и комсомольским организациям Ленинграда о превращении Ленинграда в образцовый центр советского городского хозяйства // Правда. – 1931. – №333 (04.12.1931).

<sup>3</sup> Одновременно с декабря 1931 г. Ленинград был выделен из состава Ленинградской области, став самостоятельной административно-хозяйственной единицей (городом республиканского подчинения), с собственными органами управления, бюджетом и т.д.

<sup>4</sup> Об отправных установках для разработки плана развития города Ленинграда // Архитектура Ленинграда. – 1936. – №1. – С. 14-17.

<sup>5</sup> Более подробно см., например: Орлов Д.А. Проблема создания нового общегородского центра Ленинграда в 1930-1940-е годы: дисс. на соискание уч. степени к. и. н. – СПб., 2005. – 192 с.



территории в этом направлении, при одновременном ограничении её развития на север. Совместив экономику с идеологией, руководство города провозгласило создание "Нового Ленинграда" – социалистического города с принципиально новой архитектурой, планировкой, и с новым городским центром, главной перспективой которого должны были стать объединённые в одну магистраль Международный пр. и Московское шоссе<sup>1</sup>. Здесь должны были размещаться все основные административные учреждения, а также значительная часть научных и образовательных организаций общегородского значения. Помимо этого, Генеральный план предусматривал вывод значительной части промышленных предприятий, транспортной и складской инфраструктуры за пределы города, а также рассматривал варианты решения основных экономических, демографических, транспортных и других проблем дальнейшего развития Ленинграда. Реализация плана осуществлялась в 1936-1941 гг. (в 1938-1939 гг. он подвергся некоторым корректировкам), но была прервана войной.

Значительное место в Генеральном плане развития города 1935 г. отводилось вопросам переустройства и развития Ленинградского железнодорожного узла. В связи с этим, в том же году была организована специальная Комиссия по реконструкции узла<sup>2</sup> под председательством Г.А. Синёва<sup>3</sup>, которая попыталась выявить основные существовавшие в нём проблемы и высказала свои соображения по их разрешению, отвечавшие задачам наилучшей планировки города.

Прежде всего, для оптимизации и улучшения существовавшей тогда технологии переработки грузопотоков в узле, вновь, как и в более ранних планах, был поднят вопрос о строительстве предузловых сортировочных станций. Наиболее целесообразным представлялось теперь устройство двух таких – одной объединённой для Московского и Кировского направлений, и другой объединённой для Витебского, Варшавского, а в перспективе также Смоленского

---

<sup>1</sup> Позднее они оба вошли в состав нынешнего Московского пр.

<sup>2</sup> ЦГА ИПД. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 1484. Л. 6-10.

<sup>3</sup> Синёв Григорий Абрамович – начальник Октябрьских ж.д. в то время (а до этого – начальник Северной ж.д.), впоследствии заместитель наркома путей сообщения; был арестован органами НКВД в 1938 г. и скончался в Москве во время следствия.

направлений (Балтийскую линию с её незначительным грузопотоком планировалось вывести к ст. Предпортовая). Комиссией были проработаны различные варианты, каждый из которых имел свои преимущества и недостатки: с сохранением существовавшей ст. Ленинград-Сорт.-Московский или строительством вместо неё новой предузловой станции в районе Славянки; с превращением ст. Шушары в сортировочную; или даже с устройством обеих указанных предузловых сортировочных станций далеко за пределами города (в районах Поповки и Антропшино) с одновременным переносом восточной части трассы Южного полукольца<sup>1</sup>. Последний вариант был наиболее приемлем для города, поскольку обеспечивал наилучшую планировку новых территорий, которые не расчленялись бы большими станциями с их сложными развязками.

Неудовлетворительным было признано размещение грузового и складского хозяйства в Ленинградском узле. Из-за полного отсутствия специализации станций по грузообороту, самые разнообразные грузы (навалочные, наливные, тарные, скоропортящиеся и т.д.) поступали в адрес практически всех станций узла, на многих из которых имелись большие неспециализированные навалочные площадки, стеснявшие город; кроме того, такой разброс затруднял маршрутизацию поездов. Большинство товарных станций имели плохо благоустроенные территории, невысокий уровень механизации погрузочно-разгрузочных работ и не обеспечивали поточность операций (невозможность организовать поточное движение автотранспорта и т.д.). Складские обустройства представляли собой, в основном, постройки устаревшего типа (1868-1885 гг.), кроме того, большинство из них находились "в пользовании отдельных хозяйственных предприятий и объединений, и никем не регулировались"<sup>2</sup>. Было предложено<sup>3</sup> максимально сконцентрировать грузопотоки, превратив в несколько новых мощных товарных станций ряд существовавших, расположенных "по окраинам будущего большого города Ленинграда" (Славянка, Шушары, Предпортовая, Лигово, Нева, Полюстрово,

<sup>1</sup> ЦГА ИПД. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 1484. Л. 120-141, 190.

<sup>2</sup> Нормализация грузопотоков Октябрьских и Мурманской жел. дор. (Анализ материалов и общие обоснования грузопотоков на 1933 г.). – Вып. 1. – Л. : Издание Научно-технического совета Октябрьских ж.д., 1933. – С. 14.

<sup>3</sup> ЦГА ИПД. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 1484. Л. 74-78.

Новая Деревня).

Многие специализированные пассажирские станции не имели надлежащей инфраструктуры, "имеющееся на них вагонное хозяйство недостаточно и крайне примитивно", а большинство вокзалов – "устарелого типа, тесные, не отвечающие по размерам, планировке и архитектуре требованиям образцового социалистического города". Комиссия высказала свои предложения по поводу реконструкции существовавших и возможном строительстве новых вокзалов. В будущем предполагалось сосредоточить всё дальнейшее пассажирское движение на двух из них – Московском и Витебском. Были также рассмотрены различные варианты количества и месторасположения пассажирских технических станций<sup>1</sup>.

Помимо всего прочего, генеральный план развития Ленинграда 1935 г. предусматривал ликвидацию по градостроительным соображениям Варшавского вокзала (с продлением Измайловского пр. на юг) и трассы Варшавской линии в пределах города (на её месте планировалось устроить бульвар). Таким образом предполагалось "прорвать" в этом месте обширный промышленно-складской пояс, постепенно образовавшийся вдоль Обводного канала. В связи с этим намечался перенос всего пассажирского движения на участке Варшавской линии от Ленинграда до ст. Александровская: пригородного – на Балтийское, а дальнего – на Витебское направления, для чего планировалось построить соединительные линии Александровская – Шушары и Татьянино – Мариенбург<sup>2</sup>. Однако в описываемое время проект не был реализован<sup>3</sup>.

Подводя итог, можно сказать, что данный план дальнейшего развития и реконструкции Ленинградского узла не являлся чем-то принципиально новым, а напоминал скорее планы прошлых лет (Главацкого, Козырева), подкорректированные с учётом текущего положения вещей. Да и совсем незадолго до этого, 4 августа 1931 г., Коллегией НКПС была утверждена очередная проектная схема Ленинградского узла, почти сразу же, впрочем,

---

<sup>1</sup> ЦГА ИПД. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 1484. Л. 142-155, 159-178.

<sup>2</sup> Там же. Л. 192, 199.

<sup>3</sup> Частичная ликвидация трассы Варшавской линии в пределах города будет осуществлена в 1967 г. А в 2012 г. будет ликвидирована и её головная станция СПб-Варшавский. Таким образом, проект постепенно реализуется только в настоящее время; впрочем, теперь снос Варшавского вокзала не предусматривается – продлённый Измайловский пр. должен будет "обтечь" его здание с двух сторон, соединившись с Новоизмайловским пр.

подвергшаяся пересмотру; в 1932-1933 гг. Ленинградской проектной конторой "Ленгоспроектпуть" разрабатывался уже новый проект реконструкции узла в рамках программы 2-го пятилетнего плана<sup>1</sup>. Наконец, в 1939 г. Ленинградское отделение Союзтранспроекта НКПС (Лентранспроект<sup>2</sup>) начало разработку ещё одной генеральной схемы реконструкции узла, однако до начала Великой Отечественной войны сделать в этом направлении успели немного. Во всех этих планах и проектах, как правило, выявлялись и указывались одни и те же (перечисленные ранее) недостатки и "узкие места" в развитии Ленинградского узла, и предлагались схожие варианты их разрешения. Таким образом, можно констатировать, что в проектах недостатка не было; проблема была в другом – они не выполнялись в полном объёме. Какие-то замыслы были воплощены в жизнь уже в скором времени (например, развитие ст. Шушары в сортировочную), какие-то были реализованы только в послевоенное время (электрификация всего пригородного движения в узле, ликвидация трассы Варшавской линии), какие-то – осуществляются постепенно только сейчас<sup>3</sup>, а какие-то – так и остались на бумаге. Главную причину данного явления автор склонен видеть в недостатке финансирования необходимых при этом весьма сложных и дорогостоящих мероприятий (см. выше).

Таким образом, фактически развитие Ленинградского узла в 1930-х гг. происходило не по планомерной схеме, а по принципу "латания дыр", что вряд ли можно признать правильным и эффективным. Кроме всего прочего, это приводило, например, к тому, что Лентранспроект, постоянно занимавшийся проектированием различных объектов железнодорожной инфраструктуры в пределах узла, многие объекты не мог сразу же запроектировать так, как это было бы наиболее целесообразно и с учётом перспективного развития железнодорожного хозяйства.

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1548. Л. 3, 10.

<sup>2</sup> Позднее (с 1951 г.) – Ленгипротранс; в настоящее время – ОАО по изысканиям и проектированию объектов транспортного строительства "Ленгипротранс".

<sup>3</sup> Например, осуществлённый в 2000-х гг. вынос крупных грузовых станций за черту города (с закрытием грузовых дворов станций СПб-Тов.-Московский и СПб-Варшавский).

### 4.1.3 Строительство и реконструкция линий на дальних подступах к Ленинградскому узлу

В 1930-е гг. Кировская (бывшая Мурманская) ж.д. продолжала развиваться. В 1932-1935 гг. на ст. Званка (с 1936 г. она именовалась – Волховстрой-1) была построена сортировочная горка, которая стала формировать грузовые поезда, в частности, назначением и в Ленинградский узел (в обратном направлении поезда на Кировскую ж.д. формировались станцией Ленинград-Сорт.-Московский Октябрьских ж.д.). Постепенно Волховстроевское направление стало третьей по густоте движения линией (после Московской и Витебской) из числа подходивших к Ленинграду. В 1930-е гг. на всём её протяжении был уложен (восстановлен) второй главный путь, линия оборудовалась полуавтоматической блокировкой, а станции – устройствами МЦ.

Ещё в 1926-1927 гг. Мурманской ж.д. было построено небольшое по протяжённости ответвление Мга – Синявино<sup>1</sup> (эксплуатационная длина – 16 км, развёрнутая – 20,9 км) от главного хода дороги, предназначавшееся для вывоза торфа с Синявинских разработок "Электротока"<sup>2</sup>. Примерно посередине трассы этой ветви был устроен Разъезд 9 км (позднее – разъезд Грибное). В 1929-1933 гг. в этом районе, недалеко от истока р. Невы, была построена новая мощная электростанция (8-я ГЭС, позднее ГРЭС-8, ныне Дубровская ТЭЦ), которая работала на торфе. В связи с этим в окрестном районе была создана обширная инфраструктура для добычи и перевозки торфа (действовали два крупных торфопредприятия – Синявинское и Назия) и была построена железнодорожная ветвь к электростанции (и посёлку её строителей Невдубстрой<sup>3</sup>). На ст. Синявино в больших объёмах осуществлялась погрузка торфа в вагоны широкой колеи.

На протяжении всех 1930-х гг., что называется, "висел в воздухе" вопрос о строительстве ещё одной железнодорожной магистрали от Ленинграда на юг,

---

<sup>1</sup> Во время Великой Отечественной войны ст. Синявино оказалась в зоне интенсивных боевых действий и после неё уже не восстанавливалась.

<sup>2</sup> Очерк работы Мурманской железной дороги в 1926-1927 г. – Л. : Издание Правления Мурманской жел. дор., 1928. – С. 75; *Селюк М.* Мга – Синявино // Вестник путей сообщения. – 1926. – №87 (07.11.1926). – С. 5.

<sup>3</sup> В настоящее время (с 1953 г.) – г. Кировск Ленинградской области.

головным участком которой стала бы линия Павловск-2 – Новгород, представлявшая собой часть недостроенной в прошлом магистрали Петроград – Орёл. Строительство (или, можно сказать, достройка) её предусматривалась различными перспективными планами, однако постепенно в качестве конечного пункта стал рассматриваться не Орёл (как ещё в дореволюционных проектах М.В.Р. ж.д.), а находящийся несколько ближе к Ленинграду Смоленск.

Дело в том, что возрождавшаяся промышленность Ленинграда, со значительным весом металлургии, металлообработки, электротехнических и химических отраслей, всё так же требовала для своего питания высококалорийного топлива, которым служил, в основном, донецкий уголь, доставлявшийся по железной дороге<sup>1</sup>. С целью улучшения транспортной связи Северо-Западного региона с Южным горнопромышленным районом страны (прежде всего – с Донбассом), в начале 1930-х гг. пятилетним планом железнодорожного строительства предусматривалось сооружение линий Брянск – Вязьма, Ворожба – Унеча и Смоленск – Новгород<sup>2</sup>. Линия Ворожба – Унеча – Коммунары – Орша вступила в строй в 1931 г.<sup>3</sup>, в 1934 г. был построен участок Брянск – Вязьма, а вот сооружение Смоленской линии затянулось.

Теперь уголь в Ленинград поступал, в основном, в обход загруженного Московского узла, через Витебск или, в меньшей степени, через Вязьму. В середине 1930-х гг., эти направления, в общем-то, справлялись с существовавшими грузопотоками, но в перспективе продолжавшегося развития промышленности Северо-Запада потребление угля здесь должно было постоянно возрастать. Дальнейшее увеличение нагрузки на Витебскую линию потребовало бы её серьёзной реконструкции (укладка вторых главных путей и т.д.), однако это направление не являлось кратчайшим выходом из Донбасса и Украины к Ленинграду. Линия Брянск – Вязьма – Лихославль из-за достаточно сложного профиля пути не обладала большой пропускной способностью, к тому же

---

<sup>1</sup> К примеру, в 1932 г. в Ленинградскую область и Карелию было завезено 3,45 млн. тонн каменного угля и 88 тыс. тонн кокса (ЦГА СПб. Ф. 1684. Оп. 5. Д. 332. Л. 11).

<sup>2</sup> Пятилетний перспективный план нового железнодорожного строительства (НКПС. Центральное плановое управление). – Ч. IV. – Б.м., б.г. – Рукопись (НТБ ПГУПС). – С. 34; *Белоусов М.П.* Пятилетний план нового железнодорожного строительства. – М., 1930. – С. 27-32.

<sup>3</sup> История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. – Т. 2: 1917-1945 гг. – СПб, 1997. – С. 50.

"упиралась" в Главную линию Москва – Ленинград.

В связи с этим, появился проект создания новой мощной магистрали Ленинград – Новгород – Смоленск, которая должна была бы стать частью "решающего грузового направления" Ленинград – Смоленск – Льгов – Основа – Красный Лиман<sup>1</sup>, предназначенного, главным образом, для транзитных грузовых перевозок (уголь, металл) из южных районов страны в Ленинград и близлежащую область, а также в Карелию. Это подразумевало строительство новой железной дороги Новгород – Беглово – Соблаго – Земцы – Смоленск (471 км) и реконструкцию уже существовавшего участка Ленинград – Новгород (с усилением верхнего строения пути, смягчением профиля и развитием станций)<sup>2</sup>. На будущей магистрали предполагалось использование новых мощных грузовых паровозов серии ФД, устройств автоблокировки и т.д.

Вялотекущими темпами магистраль строилась с начала 1930-х гг. (от Смоленска). Однако в связи с тем, что острой необходимости её срочного сооружения не было, до начала Великой Отечественной войны в полном объёме данный проект так и не был реализован (а после неё – уже не возобновлялся).

## **4.2 Железнодорожные линии и подъездные пути для обслуживания промышленности**

В годы довоенных пятилеток (1928-1941 гг.) промышленность Ленинграда развивалась высокими темпами. Реконструкция и расширение многих уже существовавших предприятий и новое строительство требовали, в свою очередь, совершенствования транспортной инфраструктуры.

Первым пятилетним планом (на 1928-1932 гг.) нового железнодорожного строительства в Ленинграде и области предусматривалась, среди прочего, постройка почти 200 км ветвей исключительно в интересах промышленности, с целью связать различные существовавшие или проектируемые предприятия с

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1584. Л. 4.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 1684. Оп. 5. Д. 332. Л. 7.

сетью железных дорог страны<sup>1</sup>. Впрочем, в полном объёме в итоге эти замыслы не были осуществлены. Однако именно обслуживание близлежащих промышленных предприятий стало основной задачей вновь построенных в узле станций Нева и Бадаевская.

В общей сложности, по состоянию на 1935 г. в границах Ленинграда различные предприятия и организации владели примерно 170 подъездными путями необщего пользования, примыкавшими к 22 станциям узла. На них перерабатывалось около 2 тыс. вагонов в сутки; общий грузооборот по прибытию всех подъездных путей составлял около 40 % от общего прибытия грузов в узел<sup>2</sup>. Наибольшее количество предприятий, пользовавшихся услугами железнодорожного транспорта, было сосредоточено вокруг станций Ленинград-Навалочная (в отношении переработки грузов эта станция, имевшая около 50 различных пунктов подачи вагонов, являлась одной из крупнейших не только в Ленинградском узле, но и на всей сети), Ленинград-Финляндский, Ленинград-Сорт.-Московский, Ленинград-Балтийский и Бадаевская.

В тот период времени прокладывались пути к вновь построенным промышленным предприятиям: фабрике искусственного волокна "Пятилетка" (введённой в строй в 1930 г.; подъездной путь от ст. Ржевка Октябрьских ж.д.), Невскому химзаводу (1932 г.; ст. Дача Долгорукова), заводу "Центролит" (1933 г.; ст. Ленинград-Финляндский), Хлебозаводам №10 (1933 г.; ст. Кушелевка) и №12, позднее им. Микояна (1934 г.; ст. Бадаевская), заводу "Ленметаллург" (1934 г.; ст. Ижоры Кировской ж.д.), Ленинградскому молочному комбинату (1934 г.; ст. Ленинград-Варшавский Октябрьских ж.д.), Ленинградскому мясокомбинату, позднее им. Кирова (1934 г.; первоначально примыкание его подъездных путей было сделано прямо на перегоне Южного полукольца, с подачей вагонов со ст. Предпортовая<sup>3</sup>; после постройки в 1937 г. разъезда Среднерогатского, пути примкнули к нему, создав на территории комбината достаточно разветвлённую сеть с собственной промстанцией и двухсторонним заездом), Ленутилькомбинату

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1334. Л. 73.

<sup>2</sup> Нормализация грузопотоков Октябрьских и Мурманской жел. дор. (Анализ материалов и общие обоснования грузопотоков на 1933 г.). – Вып. 1. – Л. : Издание Научно-технического совета Октябрьских ж.д., 1933. – С. 14.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 15. Д. 54. Л. 17.



(1935 г.; ст. Нева), новому мельничному комбинату, тоже им. Кирова (одному из крупнейших в Европе; 1939 г.; ст. Ленинград-Навалочная) и многим другим. Реконструировались и перестраивались уже существовавшие подъездные пути – заводов им. Жданова и "Красного Путиловца", нефтебазы "Красный нефтяник" (примыкание подъездного пути в 1939 г. было перенесено на ст. Волковская вместо Ленинград-Навалочной, с прокладкой нового пути длиной 2,2 км, что позволило избежать при подачах-уборках вагонов пересечений путей Главной линии) и т.д.

Впрочем, подъездные пути строились не только для обслуживания промышленных предприятий. Так, в 1930-1931 гг. был сооружена "ветвь специального назначения" от ст. Ленинград-Навалочная на территорию бывшей Александро-Невской Лавры, предназначавшаяся для подачи санитарных поездов к эвакуприёмнику, который должен был разворачиваться здесь при объявлении мобилизации (в соответствии с общим мобилизационным планом Ленинграда)<sup>1</sup>.

Необходимо отметить, что подведение железнодорожного подъездного пути к промышленному предприятию, расположенному в крупном городе, является достаточно сложной, иногда чрезвычайно трудновыполнимой задачей, поскольку в этом случае трасса такого пути почти всегда должна тянуться сквозь районы плотной городской застройки. При этом практически невозможно избежать пересечения путей с городскими магистралями (улицами, проспектами), что вынуждает устраивать их развязки – либо одноуровневые (переезды, неудобные и небезопасные), либо разноуровневые (путепроводы, сложные и дорогостоящие). Помимо этого, в случае с Ленинградом, вследствие специфики топографии города (значительная его часть располагается на островах дельты р. Невы), данная задача ещё более усложняется необходимостью устройства многочисленных мостовых переходов через реки и каналы.

Комиссия Синёва, занимавшаяся в 1935 г. вопросами реконструкции Ленинградского узла, констатировала<sup>2</sup>, что подъездные пути в пределах города

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1517. Л. 4, 10-13.

<sup>2</sup> ЦГА ИПД. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 1484. Л. 8, 92-110.

строились ранее "без общего надлежащего плана, во многих случаях запроектированы нерационально, некоторые из них примыкают к техническим сортировочным и даже пассажирским станциям" и предприняла попытку упорядочить данное хозяйство, причём в будущем в городской черте предполагалось оставить подъездные пути лишь для наиболее важных и значимых промышленных предприятий. Все существовавшие на тот момент подъездные пути в черте Ленинграда были условно разделены на три категории:

- 1) пути к "гигантам промышленности и складского хозяйства" (таковых путей насчитывалось 32; в будущем их планировалось сохранить в любом случае, однако примерно половина из них должна была быть переустроена – в основном, это касалось ликвидации одноуровневых пересечений с городскими улицами);
- 2) пути, уложенные на период сооружения каких-либо крупных объектов (таковых насчитывалось всего 7; почти все они должны были быть ликвидированы после окончания соответствующих строителств)<sup>1</sup>;
- 3) все прочие пути, обслуживавшие различные средние и мелкие предприятия (в зависимости от конфигурации трасс путей, загруженности станций примыкания, требований города и т.д., они должны были либо сохраниться, либо реконструироваться, либо переводиться на консервацию, либо ликвидироваться).

Впрочем, как уже было сказано, значительная часть предложений комиссии реализована не была. Ещё раз вопрос о подъездных путях фигурировал в разработанных перед самой войной "Основных положениях на проектирование генеральной схемы Ленинградского железнодорожного узла" (в них предусматривалось закрытие путей с грузооборотом менее пяти вагонов в сутки, перенесение, по возможности, примыканий на новые крупные сортировочные станции Предпортовая и Шушары и т.д.<sup>2</sup>), однако всё это тоже осталось в основном только на бумаге.

---

<sup>1</sup> К числу таковых относились, например, подъездные пути для выгрузки стройматериалов у места сооружения Володарского моста (от ст. Нева; см. рис. П-6.22), Южной водопроводной станции (от ст. Обухово) и т.д.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 7. Д. 720. Л. 22.

В то же время появлялись и альтернативные варианты решения вопроса улучшения транспортного обслуживания промышленных предприятий Ленинграда. Как отмечалось в 1930-е гг., значение и удельный вес автомобильного, гужевого и речного транспорта в городе не соответствовали "рациональному соотношению этих видов транспорта в узле"<sup>1</sup>. СТО постановлением от 14 апреля 1932 г. ввёл ряд мероприятий по облегчению работы железных дорог, среди которых, кроме всего прочего, значились запрет внутриузловых железнодорожных грузовых перевозок (с передачей их на автогужевой транспорт или грузовой трамвай), а также предложение о передаче значительной части грузооборота Наркомводу<sup>2</sup>.

Относительно последнего необходимо отметить следующее: в начале 1930-х гг. действительно предполагалось, что поскольку обильные артерии Невы в пределах Ленинграда представляют собой прекрасные водные пути, возможно использование их для перевозки грузов. Планировалось обслуживать речным транспортом (подвозить, в основном, топливо и сырьё) около 20 промышленных предприятий, располагавшихся в прибрежной полосе р. Невы с её притоками (на Большой Охте, Обводном канале, ул. Воинова, пр. Маклина, пр. Карла Маркса, Свердловской набережной, на Петровском и Васильевском островах и т.д.). С этой целью в 1932-1936 гг. была произведена реконструкция Калашниковской набережной, с устройством здесь причалов Северо-Западного речного пароходства<sup>3</sup>. В итоге в 1930-х гг. речной транспорт в период навигации вполне успешно осуществлял доставку в Ленинград значительного количества грузов (в основном, стройматериалов – кирпича, камня, песка, гравия, а также нефтепродуктов), однако объёмы его грузооборота были всё же далеки от обслуживаемых железной дорогой (см. таблицу 5.13).

Ещё одним способом решения транспортной проблемы в Ленинграде стала

---

<sup>1</sup> Нормализация грузопотоков Октябрьских и Мурманской жел. дор. (Анализ материалов и общие обоснования грузопотоков на 1933 г.). – Вып. 1. – Л. : Издание Научно-технического совета Октябрьских ж.д., 1933. – С. 14.

<sup>2</sup> Октябрьские железные дороги к осенне-зимним перевозкам (Бригада Дирекции Октябрьских ж.д. под руководством К.И. Линова). – М., Л. : Гострансиздат (ОГИЗ), 1932. – С. 13.

<sup>3</sup> Весной 1939 г. приказом Наркомвода был образован Ленинградский речной порт, в составе которого планировалось создать 5 механизированных районных причалов и 21 погрузочно-разгрузочную площадку. Строительство предполагалось завершить к началу 1942 г.; естественно, сделать этого не удалось из-за начала войны (*Измайлов А.Ф.* Ленинградский речной порт. – Л. : Лениздат, 1976. – С. 46-48).

организация грузового трамвайного движения. В 1934 г. был даже создан отдельный грузовой трамвайный парк (им. Е.И. Красуцкого), разместившийся в районе Горячего поля, а в городе активизировалось строительство "грузовых трамвайных веток" к различным промышленным предприятиям. Однако по состоянию даже на 1940 г. подвижной состав "грузопарка" был "крайне ограничен и далеко недостаточен для обслуживания продовольственных, строительных и других, уже имеющихся, грузоперевозок"<sup>1</sup>.

Таким образом, основная доля грузооборота города приходилась всё же на железнодорожный транспорт. В связи с этим, в конце 1920-х...начале 1930-х гг. в Ленинграде был разработан ряд проектов сооружения новых железнодорожных линий и подъездных путей для обслуживания промышленности города. К сожалению, наиболее интересные из них в конечном итоге так не были воплощены в жизнь; на схемах Ленинградского узла так и не появились станции, к примеру, Калашниковская или Васильевский Остров. Основной причиной тому стала сложность и высокая стоимость осуществления данных проектов при постоянном хроническом недостатке финансирования, а также, отчасти, споры по вопросу о распределении расходов на строительство между железной дорогой (НКПС), городом (Откомхозом) и некоторыми другими заинтересованными ведомствами. Однако, даже не будучи реализованными, подобные проекты представляют определённый интерес и заслуживают хотя бы упоминания, отражая уровень развития инженерной мысли своего времени.

Одним из самых протяжённых в черте города железнодорожных подъездных путей была Калашниковская ветвь общей длиной около 4,5 км. В описываемое время она начиналась от ст. Ленинград-Навалочная, тянулась вдоль бассейна Обводного канала параллельно Глиняной ул., затем пересекала Обводный канал временным деревянным мостом, далее пересекала в одном уровне Шлиссельбургский пр. с трамвайными путями, потом тянулась по берегу Невы, пересекая р. Монастырку постоянным мостом и заканчивалась тупиком на Калашниковской набережной, не доходя до ул. Моисеенко. На всём протяжении

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 17. Д. 57. Л. 454.

ветви к ней примыкали пути и тупики, находившиеся в пользовании более десятка разных клиентов, из которых крупнейшими являлись 2-я ГЭС "Электротока" (подача вагонов с углём, дровами, торфом, нефтью), бывшее АО "Транспорт" и 2-я мельница ЛСПО (хлебные грузы). Переподача вагонов на ветвь осуществлялись, как правило, в ночное время (с 22 до 6 часов), во избежание пересечения днём Шлиссельбургского пр., что при скорости движения по ветви 5...10 км/ч приводило бы к длительным задержкам городского транспорта на переезде (а в то время Шлиссельбургский пр. являлся единственной артерией, связывавшей центральную часть города и Володарский промышленный район, с весьма интенсивным движением – около тысячи экипажей в сутки и около 30 трамвайных вагонов в час). Непосредственно на набережной путевое развитие было весьма скромным, причём немногочисленные ходовые и обгонные пути одновременно использовались для выгрузочно-погрузочных работ, "и вообще на месте маневрирование затруднено"<sup>1</sup>. В сутки осуществлялось 3...4 подачи, что давало максимально возможный грузооборот примерно в 200 вагонов, каковой был уже достигнут: в 1930 г. Калашниковская ветвь перерабатывала в среднем уже 225 вагонов в сутки. Из них около 30 вагонов с углём подавалось на 2-ю ГЭС. Планировалось, что в следующем, 1931 г., сюда потребуется подача уже 60 вагонов в сутки, а в 1932 г., когда электростанция будет доведена до номинальной мощности и переведена на торф, на неё потребуется ежедневная непрерывная подача уже 70 или даже 140 вагонов в сутки (точная цифра должна была выясниться после разработки окончательного проекта расширения 2-й ГЭС). Одновременно Ленинградским Откомхозом и Северо-Западным речным пароходством был поднят вопрос об организации на Калашниковской набережной речного порта. Всё это подразумевало значительное увеличение грузооборота Калашниковской ветви, что, в свою очередь, требовало её реконструкции и переустройства. Город, кроме того, настойчиво требовал ликвидировать существовавшее одноуровневое пересечение железнодорожных путей с трамвайными на Шлиссельбургском пр., особенно после инцидента,

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1416. Л. 38.

произошедшего здесь в 1925 г.

В связи с этим в 1929-1930 гг. было разработано несколько вариантов реконструкции ветви, либо с оставлением её на старом месте (с сооружением разноуровневых развязок в месте пересечения со Шлиссельбургским пр.), либо со значительным переустройством, прокладкой ветви частично по новой трассе и подводом уже не к Ленинград-Навалочной, а к ст. Ленинград-Сорт.-Московский. Последний вариант представлялся наиболее предпочтительным. Проектируемая по этому варианту ветвь (см. рис. П-6.25) должна была бы стать линией общего пользования длиной около 4,7 км. Она отходила бы от ст. Ленинград-Сорт.-Московский (рассматривалось несколько возможных вариантов примыкания, с устройством путепроводных развязок), тянулась по существующей трассе подъездного пути завода им. Ленина, далее отклонялась на север, поднимаясь на насыпь и пересекая Екатерининскую, Ново-заводскую улицы и Шлиссельбургский пр. во втором уровне путепроводами. В конце линии на берегу Невы между Финляндским железнодорожным мостом и Обводным каналом проектом была предусмотрена конечная станция Калашниковская, предназначавшаяся, главным образом, для обслуживания расположенных рядом складов и причалов; чуть севернее на подъездных путях планировалось сооружение отдельного парка (разъезда) для обслуживания 2-й ГЭС и некоторых других клиентов. При различных вариантах реализации этого проекта стало бы возможным перерабатывать на ветви 360, 450 или даже 720 вагонов в сутки, а в перспективе, при необходимости, после укладки на перегоне Ленинград-Сорт.-Московский – Калашниковская второго главного пути – тысячи и даже более вагонов в сутки.

К сожалению, вышеописанный проект не был реализован. Начавшееся в 1932 г. устройство Калашниковского причала речного порта затягивалось и в итоге всё ограничилось лишь частичным развитием ветви, с оставлением трамвайной "пересечки" на Шлиссельбургском пр. К тому же размещение новой станции непосредственно на набережной встретило возражение среди специалистов водного транспорта, опасавшихся, что ст. Калашниковская займёт

"более половины её территории, парализуя тем самым операции порта"<sup>1</sup>. Позднее, в середине 1930-х гг., появился похожий проект строительства поблизости, на подъездном пути завода им. Ленина, станции Распределительная (куда должно было быть перенесено с Ленинград-Навалочной обслуживание местных подъездных путей), но он в итоге также остался только на бумаге<sup>2</sup>.

Ещё в плане Главацкого 1916 г. предусматривалось строительство железнодорожной ветви на Васильевский остров. Теперь же, к 1930 г., похожий проект был разработан Ленинградской проектной конторой Трансстрой<sup>3</sup>. Линия общего пользования (см. рис. П-6.26) длиной 11,3 км должна была начинаться от ст. Кушелевка и далее тянуться в юго-западном направлении, петляя по Аптекарскому, Петроградскому, Петровскому островам и заканчиваясь на Васильевском, где должны были появиться две станции, получившие проектные наименования Васильевский Остров-1 и -2. Большая часть линии должна была проходить по железобетонной эстакаде; кроме того, были предусмотрены большие мосты через реки Б. Невку и М. Неву, малые мосты через Карповку, Ждановку и Смоленку, а также несколько путепроводов на пересечениях с городскими магистралями. Предполагалось, что данная линия будет использоваться исключительно для грузового движения. Её основной задачей стало бы обслуживание промышленных предприятий, расположенных на Выборгской стороне, Петроградской стороне и (главным образом) на Васильевском острове. Интересно, что линия проектировалась сразу же с электротягой (обслуживание поездов на ней должно было осуществляться электровозами). Однако проект реализован не был.

В 1929-1932 гг. рассматривался вопрос о строительстве железнодорожной ветви длиной около 4,5 км для обслуживания ряда промышленных предприятий Выборгской стороны<sup>4</sup> – наждачно-механического завода "Ильич" (на Чёрной Речке), заводов им. Карла Маркса, "Красная заря", "Двигатель", фабрик "Красный

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 15. Д. 31. Л. 45.

<sup>2</sup> См., например, схемы здесь: ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1548. Л. 141, 173; ЦГА ИПД. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 1484. Л. 214.

<sup>3</sup> Проект (схематический) подъездной жел. дор. ветви нормальной колеи от ст. Кушелевка Окт. ж.д. – ст. Васильевский Остров-1-й. План. – Б.м., Б.г., 6 кн. (НТБ ПГУПС).

<sup>4</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1334. Л. 11.

маяк" и "Красная нить" (расположенных вдоль берега р. Б. Невки по набережным Выборгской и Фокина). Большинство из них не имели связи с железной дорогой и пользовались для грузовых перевозок автогужем, "который обходится очень дорого, и которого всё равно для перевозок не хватает"<sup>1</sup>. Подъездной путь, т.н. "Фокинская ветвь", должен был проходить по набережной (на протяжении около двух километров), где иметь небольшое путевое развитие. Рассматривались различные варианты его примыкания – к станциям Ленинград-Финляндский (что позднее было признано нецелесообразным) или Кушелевка. Однако в итоге разработанный проект<sup>2</sup> получился чрезвычайно сложным и дорогим (предусматривал сооружение семи путепроводов, причём пересечение Белоостровской линии было запланировано осуществить путепроводом в третьем (!) уровне между 1-м Муринским пр. и Земледельческой ул.), и, кроме того, встретил возражения со стороны городских властей – из-за неизбежного устройства новой "пересечки" с трамваем у Гренадёрского моста. После составления проекта переустройства головного участка Приморской линии появился ещё один вариант примыкания этого подъездного пути – к ст. Новая Деревня, с использованием в качестве его начала части перегона Новая Деревня – Флюгов пост, теперь подлежащего ликвидации, однако этому также воспротивился Откомхоз (по той же причине – "пересечки"). Кроме того, строительство Фокинской ветви Октябрьские ж.д. соглашались осуществить только за счёт промышленности, т.е. тех самых заводов и фабрик, от чего их руководство также было не в восторге. В итоге проект так и не был реализован.

### **4.3 Ликвидация "пересечек"**

Чрезвычайно важной проблемой развития как самого Ленинграда, так и его железнодорожного узла, являлось наличие в черте города значительного количества пересечений железнодорожных путей с городскими улицами и

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1527. Л. 61.

<sup>2</sup> Там же. Л. 53-55.



проспектами в одном уровне – переездов, в том числе на важнейших городских магистралях, переходивших в междугородные дороги (ул. Стачек, проспекты Международный, Шлиссельбургский, Карла Маркса и т.д.); на языке того времени такие места назывались "пересечками". При значительной интенсивности движения обоих видов транспорта, железная дорога и уличное движение мешали друг другу – возникали задержки гужевого, автомобильного и городского транспорта при пропуске железнодорожного подвижного состава через переезды, и, кроме того, создавалась вероятность возникновения аварийных ситуаций.

По состоянию на 1934 г. в пределах городской черты Ленинграда насчитывалось в общей сложности 228 пересечений железнодорожных линий с городскими магистралями<sup>1</sup>, из которых 45 уже были развязаны в разных уровнях (путепроводами). Оставшиеся 183 одноуровневых пересечения (переезда) можно было разделить на две категории:

- 1) располагавшиеся на путях линий общего пользования Октябрьских ж.д. (таковых насчитывалось 68; см. таблицу 5.20); их, в свою очередь, можно было подразделить на находящиеся либо в горловинах станций, либо на перегонах;
- 2) располагавшиеся на подъездных путях необщего пользования – к различным промышленным предприятиям, складам и т.д. (таковых насчитывалось 115).

Что касается задержек, создаваемых для городского движения пересечениями с подъездными путями необщего пользования, то в этом случае проблема стояла не столь остро (движение по подъездным путям, как правило, не слишком интенсивное; кроме того, подачу-уборку вагонов в этом случае возможно было организовать в ночное время, когда уличное движение незначительно – что часто и практиковалось). Также ещё можно было как-то мириться с задержками на переездах, располагавшихся на перегонах линий Октябрьских ж.д., где уличное движение задерживалось только периодическим прохождением организованных поездов. Наибольшие же неудобства для города

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1548. Л. 54.

создавали переезды, расположенные в горловинах станций, где уличное движение парализовывалось, помимо пропуска поездов, ещё и маневровой работой – при перестановках составов, отдельных вагонов или даже одиночного паровоза с одного пути на другой и т.д., при этом задержка уличного движения могла достигать 20 минут и даже более.

Что же касается вопроса обеспечения безопасности движения, то, как показали дальнейшие события, любая "пересечка" вне зависимости от её расположения и интенсивности движения по ней могла стать потенциальным местом возникновения аварийной ситуации. Наиболее опасными в этом отношении являлись переезды, на которых железнодорожные пути пересекались с маршрутами городского транспорта, главным образом – трамвая.

В довоенный период (1920-е...1930-е гг.) в Ленинграде, как и в большинстве других крупных городов СССР, основным видом общественного транспорта являлся трамвай, на который приходилось около 90 % объёма городских пассажирских перевозок. В то время гужевой (конный) транспорт уже постепенно исчезал с улиц, автобус и троллейбус находились пока в начальной стадии развития, метрополитена в Ленинграде ещё не существовало, а автомобиль ещё не успел превратиться из роскоши в средство передвижения. Так, за 1928 г. ленинградский трамвай перевёз в общей сложности почти 506 млн. пассажиров; его сеть, протянувшаяся во все районы города, имела тогда протяжённость 274 км (одиночного пути)<sup>1</sup>, а ежедневный выпуск подвижного состава на линию достигал тысячи вагонов.

В тех местах, где их пути пересекались, трамвай и железная дорога мешали друг другу. На фоне общего числа "пересечек" в городской черте, таких (с трамваем) было немного, около десятка, но именно они создавали наибольшие сложности и опасности для городского движения. Различные происшествия, обходившиеся пока без тяжёлых последствий, происходили и ранее. Так, на пересечении Калашниковской ветви и Шлиссельбургского пр. 16 марта 1925 г. произошло столкновение трамвая и маневрового состава, в результате чего был

---

<sup>1</sup> Годес Я.И. Этот новый старый трамвай. – Л. : Лениздат, 1982. – С. 89.

повреждён моторный и опрокинулся набок прицепной вагона трамвая, пострадало 4 человека. 15 октября 1929 г. на "пересечке" на ул. Стачек (около ст. Пушино) произошло столкновение трамвайного вагона с паровозом Октябрьских ж.д. (пострадавших не было). 27 марта 1930 г. на "пересечке" на углу Лесного пр. и Нейшлотского пер. произошло столкновение трамвая и маневрового состава (пострадавших не было). 27 мая 1930 г. аналогичное столкновение произошло на "пересечке" около ст. Автово (в результате был разбит прицепной вагон трамвая). И так далее.

Настоящая трагедия случилась 1 декабря 1930 г. на Международном пр.<sup>1</sup> В районе больницы им. Коняшина, недалеко от Московских ворот, проспект тогда пересекался Бычьей ветвью Ленинград-Варшавский – Волковская. В тот день, в 7 часов 58 минут утра, при подаче по ней паровозом грузовых вагонов со ст. Ленинград-Варшавский на склады Черниговского холодильника осаживанием (т.е. вагонами вперёд), состав на "пересечке" столкнулся с трамваем, при этом первый по ходу движения маневрового состава гружёный вагон наскочил и подмял под себя моторный вагон трамвая, фактически раздавив его. В результате столкновения погибли 28 человек, ещё 19 было ранено; до настоящего времени данное событие остаётся самым серьёзным (по тяжести последствий) дорожно-транспортным происшествием за всю историю Петербурга.

Проведённое расследование установило, что причиной трагедии стали нарушения, допущенные как со стороны вагоновожатого, так и со стороны переездных сторожей. Вагоновожатый, пытаясь поскорее проскочить "пересечку", вывел трамвай на переезд, несмотря на подаваемый сторожами сигнал остановки, в момент, когда шлагбаумы уже перекрыли проезжую часть проспекта, но ещё оставляли возможность для проезда трамвая, и одновременно при уже открытом их положении для маневрового состава. Переездные сторожа, несмотря на установленный порядок, при котором закрытие переезда должно было осуществляться немедленно по получении соответствующего распоряжения от дежурного по станции (отдаваемого при отправлении состава на ветвь), как

---

<sup>1</sup> Более подробно см.: *Санего М.* Про трамвайную трагедию. – СПб. : "Красный матрос", 2010. – 44 с.

выяснилось, не всегда своевременно перекрывали переезд, а нередко делали это лишь при появлении состава в зоне прямой видимости. Эти отступления от правил делались "под давлением вожатых и пассажиров трамваев, указывавших, что поезда ещё не видно, и трамвай с успехом может проехать пересечение. Давления эти делались в виде просьб и даже угроз по адресу сторожей"<sup>1</sup>.

Нужно сказать, Ленсовет ещё ранее предлагал прекращать манёвры на этой ветви в период с 7 до 8 часов утра, т.к. это постоянно приводило к задержкам трамваев, в которых спешили на работу рабочие и служащие близлежащих предприятий. Октябрьские ж.д. в ответ на это ограничивались отписками.

Следствием данного происшествия стало внедрение ряда организационно-технических мероприятий и ужесточение правил эксплуатации железнодорожных переездов, но главное – осознание того, что лучшим способом избежать повторения подобных трагедий в будущем является полная ликвидация таких "пересечек".

Работы по ликвидации пересечений железнодорожных путей в одном уровне с городскими улицами, "как тормозящих развитие внутригородских сообщений и ухудшающих городской транспорт"<sup>2</sup>, велись постепенно и ранее, но трагедия 1930 г. их подстегнула. В первую очередь подлежали устранению "пересечки" с трамваем. В числе мероприятий, осуществление которых упомянутым постановлением ЦК и СНК СССР от 3 декабря 1931 г. было признано необходимым для превращения Ленинграда в "образцовый социалистический город", предусматривалось "для обеспечения нормального трамвайного движения <...> с 1932 г. приступить к поднятию и переносу железнодорожных путей (ул. Стачек у "Кр. Путиловца", у Московских ворот, проспект К. Маркса и на Калашниковской набережной), пересекающих трамвайные линии, согласовав эти работы с Ленсоветом. Обязать Ленсовет предусмотреть в своих работах необходимость постройки трамвайных виадуков"<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1381. Л. 204.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1548. Л. 55.

<sup>3</sup> Обращение ЦК ВКП(б), СНК СССР ко всем партийным, советским, профессиональным и комсомольским организациям Ленинграда о превращении Ленинграда в образцовый центр советского городского хозяйства // Правда. – 1931. – №333 (04.12.1931).

Вскоре последовал аналогичный по содержанию приказ НКПС.

Ликвидацию железнодорожных переездов возможно было осуществить двумя способами. Наиболее простой и радикальный вариант состоял в полной ликвидации одной из составлявших "пересечку" дорожных систем. Так было сделано, например, при упразднении в конце 1920-х гг. Бабуриного и Ломанского переездов в границах ст. Ленинград-Финляндский (всё уличное движение с них было направлено под Литовский путепровод). Правда, при этом сложилась ситуация, при которой отсутствовала какая-либо транспортная между двумя разделёнными железной дорогой частями Выборгской стороны на протяжении 2,5 км (от ул. Комсомола до Литовской), а пешеходный переход через пути в этом месте (оставшийся на месте бывшего Ломанского переезда) являлся причиной постоянных несчастных случаев. В связи с этим, в 1930-х гг. было намечено устройство путепровода<sup>1</sup> через станцию в створе Ломанского переулка, однако он так и не был построен.

Аналогичным образом (простой ликвидацией возможности проезда безрельсового транспорта) примерно в то же время был ликвидирован переезд по Старообрядческой ул. на 2-м км Балтийской линии. В начале 1930-х гг. здесь тоже планировалось сооружение путепровода над железной дорогой (проект<sup>2</sup> был даже разработан Лендорместхозом), но до его практической реализации дело не дошло.

После катастрофы 1930 г. трамвайная "пересечка" на Международном пр. (который, как тогда планировалось, должен был стать одной из главных магистралей "Нового Ленинграда"), была устранена, наоборот, ликвидацией железнодорожного пути – Бычьей ветви. Недалеко от этого места в 1932 г. была построена новая станция Бадаевская (открыта 15 февраля 1932 г.<sup>3</sup>), получившая своё наименование от расположенного поблизости большого комплекса складов ЛСПО им. А.Е. Бадаева (бывшие Растеряевские склады). Основной задачей новой станции, расположившейся вдоль Черниговской ул., стало обслуживание многочисленных подъездных путей к различным предприятиям промзоны

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1548. Л. 58.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1528. Л. 20-21.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1473. Л. 23.

Московской заставы (упомянутые склады им. Бадаева, несколько заводов, Черниговский холодильник, 1-я ГЭС и т.д.). К новой станции, являвшейся тупиковой, был проложен путь протяжённостью 2,5 км от ст. Волковская, с частичным использованием старой трассы к располагавшейся когда-то здесь частной товарной станции Растеряево. При этом, правда, новый перегон Волковская – Бадаевская образовал ещё два одноуровневых пересечения – с Лиговской и Черниговской улицами (но уже без трамвайного движения).

Ещё две "пересечки" (недавно образовавшиеся при прокладке новых трамвайных линий по пр. Карла Маркса и по ул. Сердобольской<sup>1</sup>) в 1932 г. автоматически прекратили своё существование при переустройстве с переносом на новую трассу головного участка Приморской линии. Правда, новый перегон Ланская – Новая Деревня пересекал в двух местах (чётным и нечётным путями) Ланскую ул. (но уже без трамвая).

Однако описанный способ решения проблемы был применим далеко не всегда, поскольку в этом случае либо отдельные городские улицы и проезды становились тупиковыми, либо требовалось значительное переустройство железнодорожной сети в близлежащем районе. Наиболее эффективным же способом решения проблемы "пересечек" было строительство разноуровневых развязок (путепроводов); однако данное мероприятие не получило массового распространения, поскольку являлось весьма трудоёмким и дорогостоящим.

Одним из немногих осуществлённых проектов того времени стала ликвидация Пущинской "пересечки" – железнодорожного переезда на пересечении улиц Стачек (важнейшей магистрали Кировского района) горловины ст. Пущино Портовой ветви Октябрьских ж.д. Это была, несомненно, одна из наиболее напряжённых и болезненных "пересечек" в городе: помимо пропуска поездов, интенсивное уличное движение (в том числе трамвайное) по ул. Стачек постоянно надолго задерживалось здесь из-за частого производства манёвров в горловине ст. Пущино и переподач вагонов на подъездные пути. В отдельные дни количество задержанных здесь трамваев достигало 80...90 вагонов

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 16. Д. 1. Л. 292.

(за сутки)<sup>1</sup>. По распоряжению Ленсовета железнодорожное движение здесь прекращалось трижды в сутки (делались перерывы на 1,5...2,5 часа во время наиболее интенсивного движения городского транспорта)<sup>2</sup>, что, впрочем, создавало дополнительные немалые трудности в работе близлежащих промышленных предприятий и всего Ленинградского узла. Вполне логично, что данная развязка подверглась переустройству в первую очередь.

Было разработано несколько различных вариантов ликвидации "пересечки"<sup>3</sup>. Однако строительство путепровода в этом месте несколько раз откладывалось, а позднее затягивалось, в основном – из-за недостатка финансирования. Тем не менее, весной 1934 г. на этом объекте было занято более тысячи строительных рабочих<sup>4</sup>. Среди прочего, был произведён перенос нескольких опор высоковольтной линии электропередачи, попавших в зону работ. В конце 1934 г. сооружение развязки было, наконец, завершено и 20 декабря 1934 г. "Пушинская пересечка" была ликвидирована<sup>5</sup>; оставшиеся подсобные работы были завершены здесь уже в следующем, 1935 г.

Портовая ветвь была поднята в верхний уровень, с сооружением путепровода (под два пути) и подходов к нему. Трасса Портовой ветви в этом районе была перенесена чуть севернее прежнего положения (см. рис. П-6.27). Вовсе прекратила своё существование станция Пушино; часть её территории была вскоре поглощена близлежащим заводом "Красный Путиловец" и использована для укладки путей его мартеновского цеха<sup>6</sup>. Общая стоимость работ составила 5,7 млн. руб.<sup>7</sup>

Одновременно существенно изменилась конфигурация железнодорожной сети Ленинградского узла в данном районе:

– бывший Пост №2 (Пост 2 км) на примыкании Южного полукольца к

---

<sup>1</sup> Кларк И.Ф. Транспорт Ленинграда в связи с расселением населения // В кн.: Трамвай (Сборник работ в 2-х частях). – Л. : ЛНИИКХ, 1936. – С. 194.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 15. Д. 54. Л. 7.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1531. Л. 10-13.

<sup>4</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 15. Д. 54. Л. 29.

<sup>5</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1634. Л. 6.

<sup>6</sup> Топоним "Пушино" сохранился здесь до настоящего времени, в качестве наименования маневрового района на сети подъездных путей ОАО "Кировский завод".

<sup>7</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 16. Д. 1. Л. 289.

Морской ветви был развит в станцию, получившую наименование Нарвская (первоначально она рассматривалась в качестве исключительно технического пункта, но позднее, после укладки здесь через несколько лет боковых путей, превратилась в полноценную станцию);

- был упразднён перегон Ленинград-Балтийский – Пушино (Балтийская ветвь) и окончательно прекратил своё существование перегон Пушино – Пост 4 версты Балтийской линии (Пушинская ветвь)<sup>1</sup>;
- был сооружён проложенный по новой трассе однопутный перегон Ленинград-Балтийский – Нарвская (2,1 км);
- из двух путей бывшего перегона Корпусный пост – Пушино один путь (чётный) был оставлен на месте (после ликвидации ст. Пушино войдя в состав нового перегона Корпусный пост – Новый Порт), а второй путь (нечётный) был вместо Пушино подведён к ст. Нарвская, образовав новый перегон Корпусный пост – Нарвская (1,8 км);
- начало бывшей Морской ветви было уложено по изменённой трассе (в связи с устройством подходов к путепроводу) и теперь вошло в состав нового образовавшегося перегона Нарвская – Новый Порт (5,4 км).

Другой весьма напряжённой "пересечкой" являлся расположенный несколько южнее по той же ул. Стачек переезд в горловине ст. Автово. Как и в случае с Пушино, уличное движение здесь постоянно "резалось" как проходящими поездами, так и производством маневровой работы, в том числе связанной с подачей-уборкой вагонов на примыкавшие к ст. Автово подъездные пути. Различные варианты развязок в этом районе рассматривались ещё с конца 1920-х гг.<sup>2</sup> Однако АПО Ленсовета был против предлагаемого дорогой строительства путепровода для пропуска трамвайного и уличного движения поверху над железнодорожными путями, придерживаясь мнения, что такое решение является неудачным с архитектурно-планировочной точки зрения и

---

<sup>1</sup> По имеющимся сведениям, Пушинская ветвь не функционировала с 1920-х гг. и на тот момент уже была разобрана. По крайней мере, такой она показана на схеме Ленинградского узла по состоянию на 1926 г. (РГИА. Ф. 350. Оп. 91. Д. 46. Л. 56).

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 526. Л. 3; Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1521. Л. 1.



вызывает очень большие капиталовложения<sup>1</sup>, одновременно предлагая применить схему, аналогичную реализованной при ликвидации Пущинской "пересечки" – вовсе упразднить путевое развитие ст. Автово, а линию железной дороги здесь поднять во второй уровень (на путепровод). Естественно, такие планы встретили возражение со стороны Октябрьских ж.д., справедливо заявивших, что упразднение ст. Автово было бы допустимо только при условии переноса всех её операций непосредственно в районы порта, что вряд ли окажется возможным для "Экспортлеса", "который не справляется сейчас даже на двух станциях, а ежегодно заваливает лесом территорию ст. Предпортовая и даже близлежащих перегонов"<sup>2</sup>. В итоге проблема Автовской "пересечки" так и не была решена в довоенный период<sup>3</sup>.

Ликвидация одноуровневых пересечений подъездных путей необщего пользования с городскими улицами представляла собой не менее сложную задачу, что видно на примере той же ст. Пущино.

В период её существования к ней примыкали подъездные пути нескольких промышленных предприятий, которые при ликвидации станции следовало как-то переустроить. И если, например, ветки к заводам "Красный химик" и "Знамя труда" без каких-либо сложностей были переподключены к ст. Ленинград-Балтийский (в качестве подъездного пути к ним стала использоваться часть бывшей Балтийской ветви Ленинград-Балтийский – Пущино), то в случае с важнейшим, пожалуй, клиентом ст. Пущино – заводом "Красный Путиловец" (с декабря 1934 г. стал именоваться – Кировский завод), на который подавалось до 200 вагонов в сутки<sup>4</sup>, дело обстояло несколько сложнее.

В 1920-е гг. ст. Пущино обслуживала также судостроительный завод "Северная верфь"<sup>5</sup>, путь которого тянулся с его территории по мосту через

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1634. Л. 43.

<sup>2</sup> Там же. Л. 46.

<sup>3</sup> В послевоенное время через станцию Автово будут построены: в 1978 г. Кронштадтский путепровод (исключительно под трамвайное движение) и в 1980 г. путепровод над западной горловиной станции (в створе пр. Маршала Жукова). Переезд в восточной горловине ст. Автово был ликвидирован относительно недавно, одновременно с сооружением здесь в конце 2002 г. ещё одного путепровода – в створе пр. Стачек.

<sup>4</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1634. Л. 66.

<sup>5</sup> Позднее назывался – завод им. А.А. Жданова (с 1936 г.), завод №190.

р. Емельяновку<sup>1</sup> на территорию "Красного Путиловца" и примыкал там к его подъездным путям (т.е. подача вагонов на Северную верфь производилась со ст. Пущино через территорию "Путиловца"; так сложилось исторически, ещё с тех времён, когда эти два завода были составными частями одного предприятия). Позднее судостроительный завод получил собственный, независимый выход на железнодорожную сеть, когда в 1930 г. был построен подъездной путь к нему от ст. Автово; однако практически сразу же этот путь пересекла в одном уровне новая, открытая в 1931 г. трамвайная линия, протянувшаяся от ул. Стачек до конечной станции "Турухтанные Острова".

Проект ликвидации Пущинской "пересечки" предусматривал и упразднение примыкания подъездного пути "Красного Путиловца" к ст. Пущино. Наиболее, пожалуй, простой вариант – протянуть путь к заводу от ст. Новый Порт, не был сразу же реализован из-за первоначального требования города поднять во второй уровень Портовую ветвь в месте пересечения не только с ул. Стачек, но и с ул. Калинина (позднее это требование пропало).

Вместо этого, в течение 1932 г. Октябрьскими ж.д. от ст. Автово был проложен подъездной путь, подходивший к территории "Красного Путиловца" с противоположной, южной стороны этого предприятия<sup>2</sup> (см. рис. П-6.27). Однако завод, а вместе с ним и город, сразу же заняли отрицательную позицию по отношению к такому переносу примыкания. Во-первых, новый подъездной путь от ст. Автово (длиной 1,6 км, с небольшим сортировочным парком около станции) на своём протяжении пересекал в одном уровне сначала ту же Дорогу на Турухтанные Острова с трамвайным движением (таким образом, здесь на расстоянии около 30 м друг от друга образовались уже две "пересечки"), а затем Дорогу на Северную верфь с уличным движением и ещё одной трамвайной линией. Действительно, получалось, что вместо одного ликвидированного пересечения с трамваем у ст. Пущино появилось два новых (такое решение было в своё время согласовано городом исключительно как временное; позднее, осенью

---

<sup>1</sup> Река Емельяновка была частично засыпана в 1960-х гг.; до настоящего времени сохранились лишь устье и небольшой участок её русла на территории Кировского завода.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1634. Л. 4-5.

1937 г., Ленсовет назовёт, в духе того времени, постройку этой ветки "вредительством"<sup>1</sup>). Во-вторых, подача-уборка вагонов на новый подъездной путь и связанные с этим соответствующие манёвры ещё более усложнили бы дорожную обстановку на переезде у ст. Автово. Город предлагал рассмотреть вопрос о прокладке нового подъездного пути к заводам "Красный Путиловец" и им. Жданова от ст. Нарвская, параллельно путям перегона Нарвская – Новый Порт, с устройством ещё одного путепровода через ул. Стачек рядом с только что построенным. Кроме того, для пользования подъездным путём от ст. Автово "Путиловцу" необходимо было произвести переустройство железнодорожной сети на своей территории.

А пока, для скорейшей ликвидации Пущинской "пересечки", было принято решение временно сохранить примыкание пути завода "Красный Путиловец" в старом месте; после упразднения ст. Пущино здесь было устроено примыкание на перегоне, с подачей-уборкой вагонов со ст. Новый Порт, которым завод успешно и пользовался<sup>2</sup>.

Одновременно с работами по ликвидации Пущинской "пересечки", во второй половине 1934 г. было, наконец, осуществлено переустройство сети подъездных путей завода "Красный Путиловец", с устройством на заводской территории собственной небольшой сортировочной станции. Построенный же подъездной путь от ст. Автово долгое время не эксплуатировался (соединение его с путями завода появилось только после этой реконструкции 1934 г., а до этого путь просто обрывался у ворот), был законсервирован, в 1933 г. верхнее строение на нём даже было снято<sup>3</sup> и использовано в более необходимых местах, но позднее вновь уложено. После длительных споров о том, кто должен был стать собственником данного пути (завод или дорога) и о порядке его обслуживания, дошедших даже до Ленгосарбитража и Главарбитража при СНК, он стал рассматриваться лишь в качестве второго, резервного выхода с Кировского завода, который он, как крупное промышленное предприятие, должен был бы

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1634. Л. 33; *Ильина Л.Л.* Мой отец против НКВД. – СПб. : Общество "Мемориал", 1998. – С. 121.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1634. Л. 24, 26.

<sup>3</sup> Там же. Л. 15.

иметь из стратегических соображений. В конце 1930-х гг. часть этого пути стала использоваться заводом как "свалочный путь" для вывоза со своей территории отходов производства (шлака). Стрелка примыкания подъездного пути завода им. Жданова к пути Кировского завода была перенесена севернее "пересечки" через Дорогу на Турухтанные Острова, после чего вместо двух "пересечек" в этом месте осталась только одна. Другой же подъездной путь, который подходил к Кировскому заводу в старом месте (с северной стороны, из района бывшей ст. Пушино), было решено после некоторого переустройства считать основным<sup>1</sup>.

В 1935 г. вопрос упразднения "пересечек" на подъездных путях необщего пользования был проработан уже упоминавшейся Комиссией Синёва. И тем не менее, количество ликвидированных таких одноуровневых пересечений в довоенном Ленинграде исчислялось буквально единицами. Подавляющее большинство "пересечек", разбросанных по городу, продолжили своё существование. Ленсовет смог добиться лишь запрета на строительство новых подъездных путей, которые пересекали бы городские магистрали, а также на присоединение новых клиентов к таковым, уже существовавшим.

Таким образом, можно констатировать, что несмотря на многочисленные заседания и совещания по данному вопросу (в которых участвовали представители и города, и промышленности, и железнодорожники), планы, проекты, включения намеченных работ в титульные списки строительства и т.д., проблема железнодорожных "пересечек" так и не была в довоенном Ленинграде решена должным образом. Разработанные планы и проекты многоуровневых развязок, включая весьма интересные, в большинстве своём не получили какой-либо практической реализации, в основном – из-за больших размеров необходимых капиталовложений при одновременной ограниченности в кредитах, отпускаемых для этой цели.

Перед Великой Отечественной войной 1941-1945 гг. вопрос "пересечек" был упомянут в разработанных в начале 1941 г. Лентранспроектom "Основных

---

<sup>1</sup> В несколько переустроенном виде, находясь теперь в границах ст. Новый Порт Октябрьской ж.д., это примыкание подъездного пути ОАО "Кировский завод" действует и сегодня.

положениях на проектирование генеральной схемы Ленинградского железнодорожного узла"<sup>1</sup>. Предлагалось считать первоочередными работы по ликвидации трёх пересечений: Лиговской ул. с Витебской линией, ул. Стачек в горловине ст. Автово, и Шлиссельбургского пр. с Калашниковской ветвью. Практического воплощения эти замыслы также не получили – началась война.

#### **4.4 Электрификация пригородных участков Балтийской линии**

Только во второй половине 1920-х гг., после завершения восстановительного периода, вновь начали появляться различные проекты электрификации железных дорог; вскоре дело дошло и до их реализации<sup>2</sup>.

И вновь, как и до революции, наиболее близко к решению вопроса о внедрении электротяги в рассматриваемом регионе подошли Северо-Западные ж.д. На участках Ленинград – Ораниенбаум и Ленинград – Красное Село – Гатчина Балтийской линии этой дороги, проходивших по густонаселённым южным окраинам города и обслуживавших, главным образом, пригородное движение, пассажиропотоки с середины 1920-х гг. постоянно росли. Так, количество пассажиров, отправлявшихся с Балтийского вокзала в летние дни достигало: в июле 1926 г. – 29 тыс., а в июле 1927 г. – уже 42 тыс. человек; в часы пик населённость поездов доходила до 1 200 человек<sup>3</sup>. Помимо постоянной "маятниковой миграции" населения, количество пассажиров значительно возрастало здесь в летний период, а наличие в пригородах красивейших исторических памятников архитектуры и садово-парковых ансамблей (Петергоф, Ораниенбаум, Гатчина) вызывало дополнительный поток экскурсантов и отдыхающих, особенно в дни праздников и массовых гуляний. Всё это привело к тому, что данные линии стали наиболее загруженными пригородным движением

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 7. Д. 720. Л. 17-26.

<sup>2</sup> В июне 1926 г. в Азербайджанской ССР был открыт электрифицированный участок Баку – Сабунчи – Сураханы (19 км); но в связи с тем, что данная линия на тот момент была передана Бакинскому горсовету и не находилась в системе НКПС, нередко первым в СССР участком железной дороги, переведённым на электротягу, официально считается линия Москва – Мытищи (Северных ж.д.), электрифицированная в 1929 г.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 526. Л. 28.

из всех в Ленинградском узле (см. таблицу 5.17).

К началу 1930-х гг. эти направления, Ленинград – Ораниенбаум (39,5 км) и Лигово – Гатчина (32,3 км), представляли собой двухпутные на всём протяжении линии, пригородное движение на которых обслуживалось паровой тягой (паровозы серии Н различных индексов). Пропускная способность определялась устройствами СЦБ (применялась ПАБ системы "Siemens & Halske" и частично – системы Гордеенко), а также развитием станций, и в среднем определялась величиной 6 пар поездов в час по каждому из направлений<sup>1</sup>, что было уже явно недостаточным. Наиболее загруженным являлся головной, общий для двух линий участок Ленинград-Балтийский – Пост 4 км – Дачное – Лигово.

Эффективно решить назревавшую проблему могла бы электрификация. Ещё в мае 1925 г. в составе Северо-Западных ж.д. было организовано Бюро по составлению проекта достройки Ораниенбаумской электрической линии, осенью того же года преобразованное в Часть электрификации Отдела (позднее Службы) связи и электротехники дороги<sup>2</sup>. К 1927 г. здесь был разработан проект<sup>3</sup> электрификации пригородного движения с одновременной реконструкцией головных участков Северо-Западных ж.д. в Ленинградском узле, увязанный к тому же с планом Комиссии Козырева. Данный проект, конечно, не был столь масштабным, как проекты 1913-1914 гг., однако был по-своему интересен. Кроме того, теперь рядом пролежала "Оранэла", которую планировалось (после реконструкции) сделать частью единой сети электрических железных дорог. В целом, проект предусматривал:

- 1) на первом этапе – коренную реконструкцию линии "Оранэлы", с организацией движения на ней пригородных электропоездов по участку Ленинград-Балтийский – Княжево – Стрельна; поезда линий Ленинград – Лигово – Ораниенбаум и Ленинград – Лигово – Гатчина пока продолжали бы пока обслуживаться паровой тягой;
- 2) на втором этапе – электрификацию линии Ленинград-Балтийский –

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 1684. Оп. 5. Д. 66. Л. 1.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 319. Л. 122-126.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 526. Л. 77-91.

Лигово – Ораниенбаум; на паровой тяге оставались бы поезда, следовавшие за пределы электрифицированного участка с Лигово в сторону Гатчины, а также через Ораниенбаум на Ижорскую и Копорскую линии;

- 3) на третьем этапе – электрификацию линии Лигово – Гатчина, а также перевод всего пригородного движения Варшавской линии с Варшавского на Балтийский вокзал (требование города).

К сожалению, этот интереснейший проект так и не был реализован (а занимавшийся его подготовкой отдел был вскоре расформирован). Основной причиной этого автор склонен считать недостаток средств, а также материалов (прежде всего – дефицитной меди), как у дороги, так и у НКПС (да и во всей стране в целом), из-за чего внедрение электрической тяги в СССР происходило весьма медленно.

Определённый прогресс наметился только в начале 1930-х гг. К тому времени задача повышения пропускной и провозной способности пригородных участков встала ещё более остро. За 1931 г. по вышеуказанным участкам Балтийской линии Октябрьских ж.д. было перевезено уже более 20 млн. пассажиров; в летнее время от Балтийского вокзала курсировало до 102 пар поездов в сутки, часто отправлявшихся совершенно переполненными. Наконец, в составе дороги вновь было организовано Бюро по проектированию электрификации, первоначально подчинявшееся Службе сигнализации и связи, а вскоре выделенное в самостоятельный Отдел электрификации.

В июне 1931 г. постановлением пленума ЦК ВКП(б), провозгласившего, что "электрификация является ведущим звеном реконструкции ж.-д. транспорта", и рядом постановлений СНК<sup>1</sup>, в список дорог, подлежащих электрификации, были включены участки Балтийской линии Октябрьских ж.д. (Ленинград – Ораниенбаум и Лигово – Гатчина). Технический проект электрификации был в середине 1931 г. утверждён НКПС; его стоимость с учётом работ и подвижного

---

<sup>1</sup> Постановление СНК "О мероприятиях по реконструкции железнодорожного транспорта в 1932-1934 гг." от 28 июля 1931 г. и т.д. (Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства (1917-1957 гг.). – М. : Трансжелдориздат, 1957. – С. 254).

состава предполагалась около 20 млн. руб. Проект предусматривал строительство устройств тягового электроснабжения (тяговых подстанций и контактной сети), электродепо, реконструкцию путевого хозяйства, устройств СЦБ и т.д.

В июле 1931 г. начались строительные-монтажные работы. Однако строительство испытывало постоянный недостаток многих дефицитных материалов. В течение 1931-1932 гг. имело место недополучение достаточного количества стройматериалов, контактного провода, троса, различного оборудования и деталей для монтажа контактной сети<sup>1</sup>. В связи с этим в целях экономии меди в отходящие ветви анкеровок контактного провода врезались вставки из стального троса; на тяговых подстанциях во многих случаях применялись алюминиевые шины и кабели (вместо медных). В целях экономии чёрного металла грузы компенсаторов контактного провода были изготовлены из бетона (вместо чугунных). На самих опорах применялись в основном штыревые изоляторы и прямые консоли (дефицитные тарельчатые изоляторы применялись только в анкеровках проводов и на поперечинах). Большинство опор контактной сети были деревянными. На строительстве основного электродепо из-за недостатка металлического проката перекрытия здания первой очереди были выполнены из деревянных ферм; ощущалась нехватка кирпича, цемента. Весьма низким был и уровень механизации. Необходимый объём работ и сроки их выполнения несколько раз корректировались; так, строительство объектов в Петергофе несколько раз то консервировалось, то возобновлялось вновь<sup>2</sup>.

Однако следует отметить, что в отличие от ранее переведённых на электротягу участков сети дорог, где использовалось импортное оборудование, электрификация Балтийской линии была от начала и до конца осуществлена без помощи зарубежных фирм и специалистов; установленное здесь основное оборудование было почти исключительно отечественного производства<sup>3</sup> (заводов "Электросила", "Электроаппарат", "Красный Выборжец", им. Лепсе и т.д.).

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1487. Л. 195-197; Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1515. Л. 53.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1515. Л. 79.

<sup>3</sup> За исключением постов секционирования контактной сети. Кроме того, в связи с ненадёжной работой установленного на тяговых подстанциях некоторого электрооборудования производства завода "Электросила", оно с 1935 г., заменялось на импортное, фирмы "Cojenel" (ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1648. Л. 245).



К началу 1933 г. были в основном закончены работы по электрификации первого участка Ленинград-Балтийский – Лигово (14 км). В январе производились "холодные обкатки" линии: по ней следовала электросекция с поднятым токоприёмником, ведомая паровозом; напряжения в контактной сети ещё не было, и с крыши электросекции велись наблюдения за правильностью подвески проводов; по результатам обкатки производились дополнительные регулировки контактной сети. Велись испытания и прочности изоляции подвески.

25 января 1933 г. состоялся пробный пуск первого электропоезда и была произведена "горячая обкатка"<sup>1</sup>. Электросекция (судя по всему, это была С<sub>В</sub>-003), питаемая из контактной сети от Лиговской подстанции, своим ходом совершила поездку от Ленинграда до Лигово и обратно. Испытания прошли успешно, контактная сеть работала вполне удовлетворительно. Далее начались опытные поездки.

Наконец, в начале марта 1933 г. состоялось торжественное открытие электрифицированной линии Ленинград – Лигово. Правда, с марта по июнь 1933 г. в работе здесь находилась всего одна трёхвагонная электросекция, обслуживавшая первоначально 4 пары, а позднее (с 1 апреля 1933 г.) – 6 пар поездов в день; обещанное НКПС поступление в депо трёх электросекций С<sub>д</sub> задерживалось. В августе движение на электротяге временно прекратилось вовсе; велись работы по электрификации участка Лигово – Новый Петергоф (15 км), законченные в основном к 28 августа 1933 г. С 6 сентября 1933 г. вновь открылось регулярное движение электропоездов, теперь уже на участке Ленинград – Новый Петергоф (29 км); первоначально работали две электросекции (обслуживая до 20 пар поездов в сутки), а с ноября – три. В скором времени, 1 января 1934 г., был сдан в постоянную эксплуатацию следующий электрифицированный участок Новый Петергоф – Ораниенбаум (10,9 км)<sup>2</sup>. В общей сложности, начиная с 1931 г., в строительство было вложено около 15 млн. руб.<sup>3</sup>

Одновременно, начиная с 1932 г., то приостанавливаясь, то вновь

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1541. Л. 5.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1551. Л. 230.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 15. Д. 54. Л. 49.

возобновляясь, велись работы по электрификации линии в сторону Гатчины. К середине 1935 г. участок Лигово – Красное Село (12,7 км) в целом был завершён, однако дело тормозилось отсутствием 20 тонн медного контактного провода<sup>1</sup>. В конце 1935 г. пригородное движение на электротяге здесь всё же открылось: "горячая обкатка" была произведена 24 декабря, а с 30 декабря участок был передан в постоянную эксплуатацию<sup>2</sup>. Работы по электрификации всей линии Лигово – Гатчина-Балтийская (32,3 км) были завершены к 1 августа 1937 г. Кроме того, в 1937-1938 гг. была электрифицирована ветвь Гатчина-Балтийская – Гатчина-Варшавская (работы закончены к 6 августа 1938 г.).

Несмотря на то, что удельный вес электрифицированных участков Балтийской линии по потоку пригородных пассажиров занимал первое место в Ленинградском узле (в 1934 г. – 34 %, составляя 22 млн. пассажиров в год), в первые годы их эксплуатации удельный вес электроподвижного состава (ЭПС) в общем объёме пригородного движения был невелик (запланированные поставки электросекций хронически срывались); параллельно с электропоездами по тем же направлениям курсировали и поезда на паровой тяге, что, естественно, вело к недоиспользованию всех преимуществ электрификации, снижало пропускную способность и т.д. Тем не менее, в дальнейшем, по мере поступления новых электросекций серии С<sub>д</sub>, процент электротяги год от года возрастал и к 1940 г. уже практически всё пригородное движение до Ораниенбаума и Гатчины обслуживалось исключительно электропоездами.

Таким образом, в течение 1933-1938 гг. на Балтийской линии Октябрьской ж.д. были электрифицированы железнодорожные линии общей протяжённостью 76,1 км (см. рис. П-6.28), на которых постепенно всё пригородное движение было переведено на обслуживание электропоездами. В ходе последующей эксплуатации проявились все преимущества электротяги. Помимо всего прочего, Балтийская линия стала своеобразным полигоном, школой электрификаторов, где испытывалось и работало отечественное электрооборудование и ЭПС, заложив

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 15. Д. 57. Л. 28.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1648. Л. 368.

хорошую основу для дальнейшей электрификации сети железных дорог страны вообще и Ленинградского узла в частности.

#### **4.5 Усиление и реконструкция подхода Витебской линии**

Как уже говорилось, в 1920-х...1930-х гг. Витебская линия, связывавшая Ленинград с Белоруссией, Украиной и районами Юга, стала одним из самых грузонапряжённых железнодорожных направлений, подходивших к Ленинграду. В восстановительный период размеры движения здесь быстро достигли довоенного уровня, а к середине 1920-х гг. поток грузов, прибывавших по ней в Ленинград, утроился по сравнению с довоенным уровнем. По этой магистрали подвозился основной объём топлива и металла для нужд ленинградской промышленности с Украины и из других южных районов, причём основную долю в грузопотоке составлял уголь из Донбасса. Пробег вагонов по Витебской линии получался чуть меньше, чем через Главную линию Октябрьской ж.д., но направление груза по Витебскому ходу практиковалось, главным образом, вследствие желания избежать прохода через перегруженный Московский узел, следование груза через который нередко занимало до четырёх суток<sup>1</sup>.

К началу 1930-х гг. грузопоток, подходивший к Ленинграду по Витебской линии, составлял в среднем уже более тысячи вагонов в сутки<sup>2</sup>. Проявившаяся тогда же острая необходимость увеличения размеров пригородного движения в окрестностях Ленинграда создала на Витебском направлении, особенно в 1931-1932 гг., "крайне тяжёлое положение"<sup>3</sup>. Пропускная способность участков Ленинград – Детское Село<sup>4</sup> (двухпутного) и Детское Село – Вырица (однопутного) была исчерпана практически полностью, вынуждая дорогу "искусственно сдерживать рост пригородных перевозок до Посёлка, что ухудшало

---

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 91. Д. 46. Л. 59, 198.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1533. Л. 4.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 1684. Оп. 5. Д. 269. Л. 1.

<sup>4</sup> Нынешний г. Пушкин (муниципальное образование в составе Санкт-Петербурга) до 1918 г. носил название Царское Село, а в 1918-1937 гг. – Детское Село. Железнодорожная станция, расположенная здесь, в настоящее время, как и до 1918 г., именуется Царское Село, а в 1918-2013 гг. носила название Детское Село.

условия проезда пассажиров (перенаселённые поезда)"<sup>1</sup>. Открытие дополнительных разъездов с целью повышения пропускной способности уже не могло решить данную проблему по причине и так небольшого расстояния между существовавшими раздельными пунктами и неизбежно последовавшего бы вслед за этим уменьшения коммерческой скорости движения (из-за увеличения числа скрещений). Дальнейшее увеличение веса грузовых поездов представлялось невозможным по той причине, что установленная весовая норма в чётном направлении (к Ленинграду) – 1 800 тонн, и так полностью использовала запас прочности существовавших тяговых приборов<sup>2</sup>.

Решением проблемы стала укладка дополнительных главных путей (точнее сказать, их достройка и восстановление). В 1933-1934 гг. был уложен третий главный путь на участке Ленинград-Сорт.-Витебский (Пост 6 км) – Детское Село (длиной 17,1 км). В 1933 г. было открыто движение<sup>3</sup> на участке Шушары – Детское Село (9,6 км), а в 1934 г. – на участке Пост 6 км – Шушары (7,5 км). Далее, в 1934-1935 гг. дорога построила (восстановила) второй главный путь на участке Детское Село – Вырица (36 км; сдан в постоянную эксплуатацию 1 декабря 1935 г.<sup>4</sup>). После этого пропускная способность участка Ленинград-Сорт.-Витебский – Павловск повысилась на 20 пар, а участка Павловск – Вырица на 9 пар поездов в сутки<sup>5</sup>.

С 1936 г. Витебская линия стала первой на Октябрьской ж.д., где в грузовом движении начали эксплуатироваться новейшие по тому времени мощные грузовые паровозы серии ФД.

Важнейшей станцией Витебской линии в узле и её "конечным пунктом товарного движения"<sup>6</sup> до середины 1930-х гг. являлась ст. Ленинград-Сорт.-Витебский. Чуть южнее, на 14-м км Витебской линии в месте пересечения её с Московским шоссе и с трассой Южного полукольца, располагалась ст. Шушары. До 1929 г. она носила название Средняя Рогатка и

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 16. Д. 1. Л. 67.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 1684. Оп. 5. Д. 269. Л. 8.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 16. Д. 1. Л. 311.

<sup>4</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1701. Л. 1.

<sup>5</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1648. Л. 387.

<sup>6</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 91. Д. 47. Л. 28.

выполняла лишь функции разъезда, а затем была превращена в полноценную станцию – 23 августа 1929 г. здесь был открыт<sup>1</sup> отдельный товарный парк (на 5 путей), связанный двумя съездами с главными путями и отдельным однопутным перегонном – со ст. Купчинская.

Построенное в 1929 г. Южное полукольцо значительно облегчило работу Ленинградского узла. Как уже было сказано, при этом первоначально предполагалось, что основная часть грузопотока назначением в Ленинградский порт будет поступать в узел в виде организованных маршрутов и сразу же будет отклоняться на Южное полукольцо к ст. Предпортовая. Однако в полной мере этого достичь не удалось, и необходимость производить дополнительное переформирование поступающего грузопотока всё равно постоянно возникала. Применительно к Витебской линии это объяснялось недостаточной развитостью "тыловых" распорядительных станций, невыполнением специализации грузовых поездов, формировавшихся на соседней Московско-Белорусско-Балтийской ж.д., наличием местных грузов, прибывавших в неподобранном виде с участков Ленинград – Дно и Ленинград – Новгород – Старая Русса, а также нередко имевшей место переадресовкой грузов и т.д.

Однако в начале 1930-х гг. на подходе Витебской линии к Ленинграду отсутствовала какая-либо крупная станция, где возможно было бы осуществлять такое переформирование, и эту работу приходилось выполнять на ст. Ленинград-Сорт.-Витебский. Её перерабатывающая способность была постепенно исчерпана ещё в 1920-е гг. и ограничивалась возможностью переработки 12 поездов в узел в сутки. Горки здесь не было, сортировка вагонов осуществлялась на вытяжке. Для возможности освоения станцией растущих грузопотоков потребовалось бы её значительное переустройство<sup>2</sup>. Однако расширение ст. Ленинград-Сорт.-Витебский, зажатой с одной стороны тяговым хозяйством, а с другой стороны главными путями Витебского направления, представлялось весьма сложным и дорогостоящим делом. Но главное – поскольку

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 726. Л. 18.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1533. Л. 64.

теперь, после постройки Южного полукольца, эта станция оказалась расположенной внутри узла, за пунктом разделения грузового потока, даже и в случае осуществления такой её реконструкции, переформированный здесь грузопоток в адрес ЛТП пришлось бы, как и раньше, отправлять через чрезвычайно загруженные ст. Волковская (с "обратным заездом") и старую Портовую ветвь, а не по построенному специально для этих целей полукольцу. Решить данную проблему могло бы сооружение новой предузловой сортировочной станции на подходе Витебской линии к Ленинградской узлу.

В существовавшем на тот момент виде ст. Шушары ещё не могла осуществлять вышеописанное переформирование поступавшего грузопотока в требуемых объёмах. В связи с этим, в начале 1930-х гг. был разработан проект реконструкции и развития ст. Шушары с превращением её в мощную сортировочную станцию. Планировалось в дальнейшем перенести сюда разбивку всего грузопотока, поступавшего в Ленинградский узел по Витебской и Новгородской (в перспективе – Смоленской) линиям, на три сектора – "центральный", "западный" и "восточный". Выделенные грузопотоки назначением в "западный" и "восточный" сектора узла должны были бы сразу же отклоняться на Южное полукольцо в соответствующих направлениях. Кроме того предполагалось, что ст. Шушары будет перерабатывать грузопоток также и Варшавской линии, для чего на будущее намечалось постройка соединительной ветви Александровская – Шушары с использованием полотна бывшего Императорского пути.

Новое строительство с целью превращения ст. Шушары в мощную сортировочную станцию (с горкой) велось с середины 1930-х гг., но достаточно неспешными темпами. Постепенно станция стала работать в помощь ст. Ленинград-Сорт.-Витебский, однако если выделение грузопотока "западного сектора" стало на ст. Шушары вполне успешно выполняться, то выделение грузопотока "восточного сектора" в 1930-е гг. реализовано в полной мере здесь не было – из-за того, что соединительная ветвь между станциями Купчинская и Обухово тогда ещё не была построена (грузопоток "восточного сектора"

пропускался вместе с "центральным" на ст. Ленинград-Сорт.-Витебский и далее на ст. Волковская). В итоге первая очередь сортировочной станции Шушары будет открыта только в 1940 г.

#### **4.6 Развитие Ленинградского узла в связи с Советско-финской войной (1939-1941 гг.)**

Советско-финская война, которую в Финляндии называют "Зимней", началась 30 ноября 1939 г. и продлилась 105 дней, до 13 марта 1940 г. Вопросы о причинах и поводе к её началу, о целях, которые в этой войне преследовала советская сторона, и о методах ведения ею боевых действий до сих пор остаются дискуссионными среди историков.

После начала войны, осенью и зимой 1939/1940 гг., поток воинских грузов, поступающих в адрес Ленинградского военного округа (ЛенВО) по Октябрьской и Кировской железным дорогам резко возрос<sup>1</sup>. Кроме того, встала задача оперативных перевозок войск и снабжения действующей армии (постоянно нуждавшейся в подвозе большого количества продовольствия, фуража, боеприпасов, техники, горючего, других материальных средств и организации эвакуации). Резко возросший грузопоток привёл к тому, что основные направления железных дорог Северо-Запада СССР и важнейшие станции Ленинградского узла оказались перегруженными. В результате войска и воинские грузы поступали на фронт с запозданием, сосредоточение войск растягивалось во времени, а это, в свою очередь, сказывалось на планах и боевой деятельности. На 10 октября 1939 г. в Ленинградском узле скопилось 15 тыс. вагонов (вместо 7 тыс., как бывало в обычное время). Сложилась ситуация, когда "вагоны с ценным грузом тащатся 15...20 км буквально по двое суток"<sup>2</sup>. Дело дошло до

---

<sup>1</sup> Общий объем воинских перевозок с 1 октября 1939 г. по 13 марта 1940 г. составил около 347 тыс. вагонов. Средняя протяжённость оперативных перевозок превышала 1 650 км, снабженческих – 980 км. Погрузка в вагоны производилась на 16 железных дорогах, выгрузка – на Кировской и Октябрьской (Булгаков Д.В., Турков А.Г. Тыл Красной армии в Советско-Финляндской войне (1939-1940 гг.). – М. : Военно-научный комитет тыла ВС РФ, 2008. – С. 44).

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1869. Л. 11, 13.

временного запрета на сети приёма грузов в адрес Ленинграда.

Существовали объективные причины возникших сложностей: войска Красной Армии вторглись на территорию Финляндии, сеть грунтовых и железных дорог которой не всегда могла обеспечить снабжение войск, а существовавшая инфраструктура (особенно железнодорожная – пути, искусственные сооружения, устройства водоснабжения и т.д.) повреждалась в ходе боевых действий и, по возможности, приводилась в негодность противником при отступлении.

Однако помимо этого существовали и другие причины, главная из которых – недостаточная пропускная способность важнейших направлений и ключевых станций Октябрьской ж.д. и Кировской ж.д. В наиболее сложных условиях функционировал Ленинградский железнодорожный узел, находившийся в непосредственной близости от основного театра военных действий Зимней войны – Карельского перешейка. Здесь сказалось недостаточное путевое развитие (количество и длина путей) многих станций, особенно Белоостровского и Васкеловского направлений, и ст. Кушелевка (одной из основных в правобережной части узла)<sup>1</sup>, а также недостаток или вовсе отсутствие на них необходимой погрузочно-разгрузочной инфраструктуры, что затрудняло разгрузку прибывавших эшелонов.

Значительной проблемой являлась недостаточно развитая транспортная связь по железной дороге между левобережной и правобережной частями Ленинградского узла. Железные дороги Карельского перешейка соединялись с остальной сетью страны всего лишь одним мостовым переходом через р. Неву (однопутный перегон Глухоозерская – Дача Долгорукова), который обеспечивал пропуск не более 36 пар поездов в сутки (кроме того, периодически требовал разводки для пропуска судов), чего в сложившихся условиях было совершенно недостаточно (суммарное значение пропускной способности всех правобережных линий Октябрьской ж.д. превышало указанное почти в 2,5 раза).

Также в Ленинградском узле отсутствовали некоторые соединительные

---

<sup>1</sup> Во время войны Белоостров и Кушелевка стали т.н. "распорядительными станциями" для 7-й, а позднее и 13-й армий; именно до них производился основной подвоз снабженческих грузов, тыловых частей и соединений, здесь осуществлялись их приём, распределение и т.д.



линии, что вынуждало производить дополнительные маневровые работы по переформированию составов отдельных назначений или "обгону" паровозов, затрудняло работу станций, увеличивало непроизводительные перепробеги подвижного состава в узле и т.д.

Кроме того, железнодорожный транспорт не был отобилизован и воинские перевозки совершались по мирному графику, что, естественно, снижало скорость и быстроту переброски поездов воинского назначения. Фактически очерёдность и скорость их продвижения была предоставлена диспетчерскому аппарату дорог<sup>1</sup>, который определял её по своему усмотрению.

Сложившаяся ситуация вынуждала применять иногда неординарные решения. По Финляндскому железнодорожному мосту, как правило, пропускались только составы с тяжёлой техникой, санитарные поезда, специальные формирования и снабженческие грузы до районов выгрузки, а прибывавшие войска выгружались на подступах к Ленинграду, после чего следовали маршем на Карельский перешеек в районы сосредоточения. Точно также осуществлялась переадресовка большинства вагонов с народнохозяйственными грузами, шедших в адрес Ленинград-Финляндского отделения, с последующей разгрузкой их на станциях других отделений. Из автохозяйств города было мобилизовано сроком на 2 месяца около 300 грузовых автомобилей для перевозки грузов, скопившихся в Ленинградском узле. Более того, для переправки грузов через Неву (в обычных железнодорожных вагонах) по согласованию с Ленсоветом использовались даже трамвайные пути города, Литейный и Володарский мосты<sup>2</sup>, для чего в период с декабря 1939 г. по январь 1940 г. были уложены соединительные ветви к путям Лентрамвая, что позволило пропускать железнодорожные составы по маршруту ст. Ленинград-Сорт.-Московский – Володарский мост – ст. Нева<sup>3</sup>.

Но всё это были временные меры. Полностью проявилась необходимость серьёзной реконструкции и усиления железнодорожной сети Северо-Запада

---

<sup>1</sup> Булгаков Д.В., Турков А.Г. Тыл Красной армии в Советско-Финляндской войне (1939-1940 гг.). – М. : Военно-научный комитет тыла ВС РФ, 2008. – С. 143, 154.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 2006. Л. 33.

<sup>3</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 2007. Л. 54.

СССР. Во многом сказалось десятилетие 1930-х гг., в течение которого Ленинградский железнодорожный узел практически не развивался, ограничиваясь в основном лишь решением отдельных проблем и изысканием внутренних резервов.

В связи с этим, в самом начале 1940 г. в срочном порядке было организовано несколько специальных "номерных" строительства НКПС, целью которых было значительное усиление железнодорожной сети Северо-Запада СССР<sup>1</sup>. В рамках рассматриваемой темы таковыми стали "Строительство №102" (работы в самом Ленинградском узле и на прилегающих направлениях) и "Строительство №103" (железная дорога Заневский Пост – Горы). Специальным приказом НКПС был определён объём намеченных работ<sup>2</sup>.

В рамках "Строительства №102" были осуществлены работы по постройке новых железнодорожных линий в Ленинградском узле и на подходах к нему, а также по реконструкции уже существовавших сооружений и устройств. Естественно, в первую очередь подверглись реконструкции и усилению те линии, которые обеспечивали пропуск поездов через Ленинградский узел в направлении Карельского перешейка и Финляндии. Однако, даже несмотря на отнесение их к "оборонным объектам НКПС", работы по "Строительству №102" (да и "№103" тоже) постоянно сталкивались с нехваткой материалов, особенно верхнего строения пути (рельсов, скреплений и т.д.); кроме того, ощущался недостаток рабочей силы (по указанию Ленгорисполкома на строительные объекты временно были направлены более 3,5 тыс. ленинградских рабочих, со своими спецодеждой и инструментом, а также вербовались рабочие из других областей).

В течение зимы 1939/1940 гг. была построена и в конце июня 1940 г. сдана в эксплуатацию железная дорога Заневский Пост – Горы ("Строительство №103") длиной 37,5 км. Таким образом, наконец-то появился второй железнодорожный мостовой переход через Неву и прямой выход с Кировской ж.д. в правобережную

---

<sup>1</sup> Более подробно см.: *Критский С.В.* Развитие Ленинградского железнодорожного узла и подходов к нему в период Советско-финской войны и после её окончания (1939-1941) // Известия Петербургского университета путей сообщения. – 2013. – №3 (36). – С. 147-152.

<sup>2</sup> Приказ НКПС №С-10/Ц "Об увеличении пропускной способности Ленинградского железнодорожного узла Октябрьской дороги и линий, примыкающих к нему" от 7 февраля 1940 г. (ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 2006. Л. 181-190).

часть Ленинградского узла (в обход ст. Ленинград-Сорт.-Московский). Сооружением и моста, и всей этой новой дороги занимался Мостотрест (специализированная мостостроительная организация в системе НКПС). На линии были устроены отдельные пункты – станции Мяглово, Павлово (3-го класса) и разъезды Манушкино, Островки (5-го класса). Трасса линии практически на всём своём протяжении совпадала с трассой головного участка недостроенной магистрали Петроград – Рыбинск 1916 г. Однако соединение новой дороги с существовавшей сетью было выполнено по "временной схеме", без сооружения путепроводных развязок, которые предусматривались прежними проектами (нужно сказать, многие из этих "временных схем" действуют и сегодня).

На левом берегу Невы, при пересечении с другой железной дорогой, Ленинград – Волховстрой, как и в 1916 г., было сделано примыкание к соседней со Мгой ст. Горы. В Ленинграде дорога также "временно" была подведена к Заневскому Посту, без устройства путепроводных развязок. Конфигурация примыкания к ст. Заневский Пост, в отличие от трассы 1916 г., была выполнена по-другому (если тогда временное примыкание позволяло поезду со стороны Мги без изменения направления движения следовать в сторону Дачи Долгорукова, то теперь линия давала прямой выход в противоположную сторону – к ст. Ржевка).

Однако в целом линия Заневский Пост – Горы была сдана в эксплуатацию с большими недоделками. Мост через р. Неву на 26-м км (на перегоне Мяглово – Павлово) разводился на понтонах ручным способом, с применением достаточно сложной системы лебёдок и "мёртвых якорей"<sup>1</sup>, из-за чего движение поездов прерывалось для пропуска судов на значительное время (3,5 часа) и не обеспечивалась заданная пропускная способность линии; требовалась механизация разводной части моста. На разъездах Манушкино и Островки не было закончено устройство путевого развития, на всём протяжении линии практически не были построены здания и гражданские сооружения (фактически имелись только семафоры и стрелочные будки) и т.д.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Более подробно см., например, "Временную инструкцию по разводке и наводке моста через реку Нева на линии Охта – Горы Октябрьской ж.д." 1940 г. (ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 10. Д. 2. Л. 56-61).

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 10. Д. 14. Л. 9-10.

В непосредственной близости от города, на правом берегу Невы, должна была появиться новая головная станция данной линии – Правобережная. Та самая, которую все 1930-е гг. планировалось сделать важнейшей станцией правобережной части узла, освободив от этой роли Ленинград-Финляндский, Кушелевку, а также Дачу Долгорукова. Теперь же, в связи с включением в состав дороги значительных по протяжённости участков на Карельском перешейке (см. далее) и возросшей в связи с этим роли Ленинград-Финляндского узла, её строительство наконец-то началось. Однако месторасположение новой станции было выбрано без подробных технико-экономических изысканий, фактически – волевым порядком (видимо, из-за срочности всего строительства)<sup>1</sup>; судя по всему, на первых порах не был даже однозначно определён её статус – в различных документах того времени она называется то участковой, то сортировочной. Тем не менее, в 1940-1941 гг. ст. Правобережная начала сооружаться на территории между Дачей Долгорукова и Заневским Постом (примерно в районе нынешнего Ранжирного парка ст. Дача Долгорукова). Однако к лету 1941 г. здесь был выполнен только небольшой объём строительных работ, которые прекратились с началом Великой Отечественной войны; построенная часть путевого развития станции в период Блокады Ленинграда была разобрана, а после войны – не восстанавливалась. Сама линия Заневский Пост – Горы в войну перестала функционировать (мост через р. Неву был взорван).

Одновременно с постройкой линии Заневский Пост – Горы в рамках смежного титула №102 был построен ряд соединительных ветвей. Была уложена<sup>2</sup> соединительная ветвь между ст. Горы и линией Мга – Гатчина (открыта 5 июля 1940 г.; в месте примыкания её к последней был устроен разъезд Войтоловка). Также были построены несколько соединительных ветвей в местах пересечения линии Мга – Гатчина с подходившими к узлу Московской, Новгородской и Витебской магистралями (соответственно около станций Саблино, Новолисино и Семрино). Это в теории давало возможность пропускать грузовые поезда,

---

<sup>1</sup> Келтуяла В.В. Основные положения по восстановлению и развитию Ленинградского железнодорожного узла (К проекту генерального плана города Ленинграда). – Л., 1947. – Рукопись (НТБ ПГУПС). – С. 49-51.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 2007. Л. 57.

следовавшие через Ленинградский узел транзитом, без захода в него (по образовавшемуся обходу Гатчина – Войтоловка – Горы – Заневский Пост). Впрочем, все вышеуказанные линии и ветви были сданы в эксплуатацию уже после окончания Советско-финской войны, когда объём перевозок в направлении Финляндии значительно уменьшился, и острая необходимость их сооружения, в общем-то, уже отпала (можно сказать, их сделали "на перспективу").

Работы по "Строительству №102" велись Северо-Западным строительно-монтажным трестом НКПС. В рамках этого титула в правобережной части Ленинградского узла был построен ряд соединительных ветвей. В конце 1939...начале 1940 гг. была построена линия Пост 2 км – Ручьи (прямой выход в Ручьи со стороны Ржевки) длиной 2,7 км и восстановлен обход ст. Ржевка (напрямую соединявший линии с Заневского Поста и с Мельничного Ручья) длиной 1,3 км. В 1940 г. был сдан в эксплуатацию переустроенный перегон Полюстрово – Ручьи (фактически – восстановлен после постройки в 1915-1916 гг. и разборки в начале 1920-х), при этом пересекавший его трассу путь перегона Пискаревка – Ржевка был поднят на сооружённый деревянный путепровод; в результате этого стал возможен пропуск поездов между ст. Полюстрово и Васкеловской линией напрямую (без "обратного заезда" через ст. Пискаревка). Подверглись дополнительному развитию станции Кушелевка (здесь было уложено 1,6 км путей), Дача Долгорукова, Ржевка, Ручьи. В 1940-1941 гг. велись даже работы<sup>1</sup> по внедрению на ФСЛ (Ленинград-Сорт.-Московский – Кушелевка) автоблокировки, которые, впрочем, до новой войны не были доведены до конца.

В 1940-1941 гг. была построена и в 1941 г. принята в эксплуатацию соединительная линия Ручьи – Парнас – Парголово (16,5 км) в северной части узла, позволившая осуществлять пропуск транзитных поездов на Выборгский ход (или в обратном направлении, на узел) в обход чрезвычайно загруженной ст. Кушелевка. Намечавшиеся тогда же к постройке<sup>2</sup> прямые выходы на данную линию со стороны станций Шувалово и Девяткино в итоге не были сооружены.

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 7. Д. 703. Л. 30; Ф. 2275. Оп. 7. Д. 720. Л. 65; Ф. 2275. Оп. 10. Д. 14. Л. 15.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 7. Д. 721. Л. 65.

Помимо правобережной части, в рамках "Строительства №102" осуществлялось развитие и других станций узла.

15 октября 1940 г. была принята в эксплуатацию сортировочная станция Шушары<sup>1</sup>. Здесь были выполнены работы первой очереди, в ходе которых появилась чётная сортировочная система (первая из двух, намеченных на перспективу), с немеханизированной горкой, работавшей "в узел". Путевое развитие станции состояло из трёх парков (парка приёма, сортировочного и приёмо-отправочного). В то же время здесь не были реализованы намеченные прежними проектами развязки подходов с северной и южной сторон, устройства локомотивного хозяйства и т.д. Но и в таком виде станция стала перерабатывать в среднем по 1,5 тыс. вагонов в сутки, значительно облегчив работу узла и частично разгрузив "тыловые" по отношению к Ленинграду станции (Волховстрой, Ховрино, Киров), освободив их от формирования поездов по секторам узла. Кроме того, теперь Ленинград стал вторым в стране (после Московского) железнодорожным узлом, в котором имелось более двух крупных сортировочных станций (с горками). Впрочем, до войны сортировочная ст. Шушары поработать практически не успела, а в период Блокады Ленинграда, оказавшись в зоне боевых действий, была почти полностью разрушена.

Кроме того, при превращении ст. Шушары в сортировочную не была построена соединительная линия Александровская – Шушары, предусматривавшаяся прежними проектами (с целью организации на ст. Шушары переработки вагонопотоков также Варшавского и Балтийского направлений). Вместо неё в 1940 г. были сооружены перегоны Предпортовая – Лигово (длиной 4,4 км; уложен в октябре 1940 г.) и Среднерогатская – Шоссейная (2,5 км; во временной эксплуатации с 14 июня 1940 г.). Также был построен перегон Шушары – Среднерогатская (2,6 км), значительно упростивший пропуск поездов на Южное полукольцо с Витебской линии (устранена необходимость "обратного заезда" через ст. Купчинская). Он был сдан в эксплуатацию 27 ноября 1940 г., первоначально с временным примыканием к главному пути Южного полукольца

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 2007. Л. 58.

перед путепроводом через Витебский ход<sup>1</sup>; в 1941 г. здесь было закончено сооружение второго путепровода, после чего трассу нового перегона переключили на него. Всё это позволило окончательно освободить Ленинград-Балтийский и Ленинград-Варшавский от роли головных станций соответствующих направлений, возложив эту функцию на ст. Шушары.

Одновременно была переустроена ветвь Предпортовая – Шоссейная (открыта 27 ноября 1940 г.), что позволило принимать поезда с Варшавской линии не только на два, как раньше, а на все пути парка приёма ст. Предпортовая. Кроме того, наконец-то были достроены две ветви для прямой связи между ст. Ленинград-Сорт.-Московский и Южным полукольцом (перегон<sup>2</sup> Обухово – Купчинская длиной 3,6 км и соединительная ветвь<sup>3</sup>, ответвлявшаяся от нечётного пути перегона Обухово – Рыбацкое, позволившая поездам со стороны ст. Купчинская прибывать в Обухово; см. рис. П-6.19); обе они были сданы в эксплуатацию 20 октября 1940 г.<sup>4</sup>

Кроме того, в рамках "Строительства №102" в 1940-1941 гг. производились работы по усилению верхнего строения пути, удлинению приёмо-отправочных путей, развитию многих станций прилегающих направлений, особенно Главной линии Ленинград – Москва, Выборгского и Васкеловского направлений. Реконструировались устройства водоснабжения, не отвечавшие требуемым размерам движения. На ст. Ленинград-Сорт.-Московский подверглась переустройству чётная (4-я) сортировочная горка. В начале 1941 г. на ст. Ленинград-Пасс.-Московский 5 стрелочных переводов в опытном порядке были оборудованы электрообогревателями<sup>5</sup> (под руководством изобретателя Гавриченко из НКПС). Продолжалось внедрение ЭЦ на станциях Главной и Балтийской линий, МЦ на линии Рыбацкое – Волховстрой.

Одновременно проводились в жизнь и различные организационные мероприятия. В январе 1940 г. в составе Октябрьской ж.д. было организовано

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 2007. Л. 56-57.

<sup>2</sup> "1-й Купчинский" путь перегона Обухово – Купчинская, разобранный в начале 2000-х гг.

<sup>3</sup> Существующий и сегодня "3-й Купчинский" путь (он же путь №5 парка Обухово ст. СПб-Сорт.-Моск.).

<sup>4</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 2007. Л. 57.

<sup>5</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 10. Д. 10. Л. 72.

отдельное Управление Ленинградского узла, позволившее сконцентрировать руководство всей работой узла в одних руках. Чуть позднее было создано Ленинград-Узловое эксплуатационное отделение (ДН-7), в ведение которого перешли важнейшие грузовые станции узла и все три сортировочные станции.

Также перед самой войной 1941-1945 гг. на отдалённых подступах к Ленинградскому узлу началось грандиозное, ныне почти полностью забытое "Строительство №75", история которого достойна отдельного повествования – сооружение почти 300-километрового "Южного обхода" узла (Тихвин – Будогощь – Чудово – Веймарн – Котлы – Усть-Луга). К лету 1941 г. на трассе этой дороги были выполнены основные первоочередные работы по сооружению однопутной линии, однако полностью в эксплуатацию передана она ещё не была и обслуживала в основном пока только нужды строительства. Вскоре после начала войны все работы здесь прекратились, а после – уже не возобновлялись.

Наконец, с 1939 г. началась разработка очередной комплексной генеральной схемы реконструкции Ленинградского узла. Как своеобразный итог обобщения опыта его работы в период Советско-финской войны, в самом начале 1941 г. в рамках всё того же "титула №102" Лентранспроект на основе соответствующего распоряжения НКПС разработал "Основные положения на проектирование генеральной схемы Ленинградского железнодорожного узла"<sup>1</sup>, в которых были предусмотрены усиление транспортных связей Ленинграда с недавно включёнными в состав СССР территориями (Эстонской, Латвийской, Литовской ССР и южной частью Карело-Финской ССР), увязка с линиями на подступах к узлу, которые, как планировалось, должны были вступить в строй в ближайшие годы (Новгород – Смоленск к 1945 г.; Лодейное Поле – Коноша к 1947 г.) или должны были быть реконструированы с укладкой вторых путей, а также ряд других вопросов. Дальнейшему ходу работ в этом направлении помешала война.

Одним из результатов Советско-финской войны стало изменение государственной границы, с отторжением от Финляндии и включением в состав СССР значительных территорий. На ставшей теперь советской части Карельского

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 7. Д. 720. Л. 17-26.



перешейка находилось несколько железнодорожных линий общей протяжённостью 390 км, построенных как ещё в дореволюционный период (участки Белоостров – Выборг и Выборг – Антреа (ныне Каменногорск) – Хийтола – Сортавала, с ветвями на север к новой границе; Рауту (ныне Сосново) – Хийтола), так и уже в период независимости Финляндии (бóльшая часть линии Тюрисевя (ныне Ушково) – Койвисто (ныне Приморск) – Выборг; тупиковая ветка Выборг – Валкъярви (ныне Мичуринское)). Данные линии весной 1940 г. были включены в состав Октябрьской ж.д.

Одновременно произошли крупные организационные преобразования: в соответствии с постановлением СНК СССР №802 от 18 мая 1940 г. и приказом НКПС №109Ц от 22 мая 1940 г. было осуществлено разукрупнение Октябрьской ж.д., в результате чего:

- образовалась самостоятельная Ленинградская ж.д. (включала в себя Витебскую, Новгородскую, Варшавскую и Балтийскую линии из прежнего состава Октябрьской ж.д.);
- изменились границы Кировской ж.д. (теперь она стала граничить с Октябрьской ж.д. по Волховстрою и Сортавале);
- Октябрьская ж.д. в новых границах включала в себя Главную линию Ленинград – Москва с ветвями, все линии на Карельском перешейке, а также некоторые участки, ранее находившиеся в составе Кировской ж.д. (Рыбацкое – Волховстрой, Волховстрой – Чудово и Мга – Пестово).

В результате этих метаморфоз произошло перераспределение линий и ветвей Ленинградского узла между дорогами. После десятилетнего периода, когда вся узловая инфраструктура практически всецело находилась в ведении одной Октябрьской ж.д. (если не считать подхода Кировской ж.д.), теперь узел вновь оказался разделённым между двумя таковыми – Октябрьской и Ленинградской (см. рис. 4.1 на с. 228). Впрочем, в таком виде Ленинградский узел функционировал всего лишь около года (вскоре началась Великая Отечественная война) и однозначно оценить влияние новой организационной структуры на его

работу достаточно сложно<sup>1</sup>.

Инфраструктура вошедших в состав Октябрьской ж.д. бывших финляндских железных дорог получила значительные повреждения в ходе боевых действий. Здесь было разрушено около 70 % мостов и 10 % водопропускных труб, немалая часть линий связи и т.д. На важнейшем, Выборгском направлении, 37 % верхнего строения пути было подорвано, 17 % разрушено путеразрушителями, ещё немалая часть – эвакуирована финнами<sup>2</sup>. Требовалось восстановление разрушенных и реконструкция уцелевших станционных сооружений и устройств водоснабжения на многих станциях, а также проведение обезвреживания оставленных противником многочисленных мин. Первый этап восстановления осуществлялся ещё в ходе боёв, военными железнодорожниками, находившимися в подчинении НКО (вслед за передовыми частями, часто под огнём противника), а позднее – силами НКПС (полевыми формированиями – головными восстановительными отрядами и т.д.). Впрочем, уже после окончания войны, в соответствии с условиями мирного договора, финны выплатили СССР значительную денежную сумму в качестве репараций, и передали, кроме всего прочего, значительное количество различных единиц подвижного состава<sup>3</sup>.

Уже к началу февраля 1940 г. основные прифронтовые участки железных дорог на Карельском перешейке были восстановлены, причём с повышением пропускной способности (которая при финнах составляла 4...6 пар поездов): на Выборгском – до 24, на Приморском – до 12, на Приозерском направлении – до 16 пар поездов в сутки. Была запланирована укладка второго главного пути на всём протяжении участка Белоостров – Выборг и значительная реконструкция Выборгского узла.

Также в 1940 г. велись работы по восстановлению основного паровозного депо Элисенваара и здания мастерской бывшего паровозоремонтного завода в

---

<sup>1</sup> В 1942-1947 гг. самостоятельная Ленинградская ж.д. была упразднена (территории, где она пролегла, во время войны оказались под немецкой оккупацией), в 1947 г. вновь была восстановлена и просуществовала до 1953 г., когда уже окончательно влилась в состав Октябрьской ж.д.

<sup>2</sup> *Булгаков Д.В., Турков А.Г.* Тыл Красной армии в Советско-Финляндской войне (1939-1940 гг.). – М. : Военно-научный комитет тыла ВС РФ, 2008. – С. 52.

<sup>3</sup> В том числе 75 паровозов и около 2 тыс. вагонов (*Кару Сало.* Передача имущества Государственных железных дорог Финляндии Советскому Союзу в 1940-1941 гг. // *Локотранс.* – 2006. – №12. – С. 26-35).

Выборге с приспособлением его под депо; планировалось восстановление оборотных депо Териоки, Койвисто, Валкъярви, Рауту<sup>1</sup>. На ст. Выборг частично была введена в эксплуатацию (восстановлена) МЦ. Остро стоял жилищный вопрос (в 1940 г. на Карельском перешейке проживало около 600 семей железнодорожников в 200 временно приспособленных для этой цели вагонах).

Помимо восстановительных работ, появлялись и проекты нового строительства. В связи с произошедшим значительным увеличением пригородной зоны на Карельском перешейке, вновь появился план<sup>2</sup> сооружения нового вокзала на правом берегу р. Невы в районе ст. Охта, который мог бы обслуживать пассажиропотоки Васкеловской, Ириновской линий и в сторону Мги<sup>3</sup>. Появились и проекты электрификации пригородных участков на Карельском перешейке, причём теперь для этого предлагалось<sup>4</sup> использовать электроэнергию бывших финских электростанций Раухиала и Энсо<sup>5</sup>. Реализации этих планов помешала в 1941 г. новая война.

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 7. Д. 698. Л. 37.

<sup>2</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 7. Д. 720. Л. 21.

<sup>3</sup> Воплощение в жизнь замыслов постройки нового вокзала в этом месте произойдёт уже только в начале XXI века, когда в 2003 г. в Санкт-Петербурге будет открыт новый Ладожский вокзал. Как говорится, всё новое – хорошо забытое старое.

<sup>4</sup> ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 7. Д. 698. Л. 41.

<sup>5</sup> В настоящее время – соответственно Лесогорская и Светогорская ГЭС.

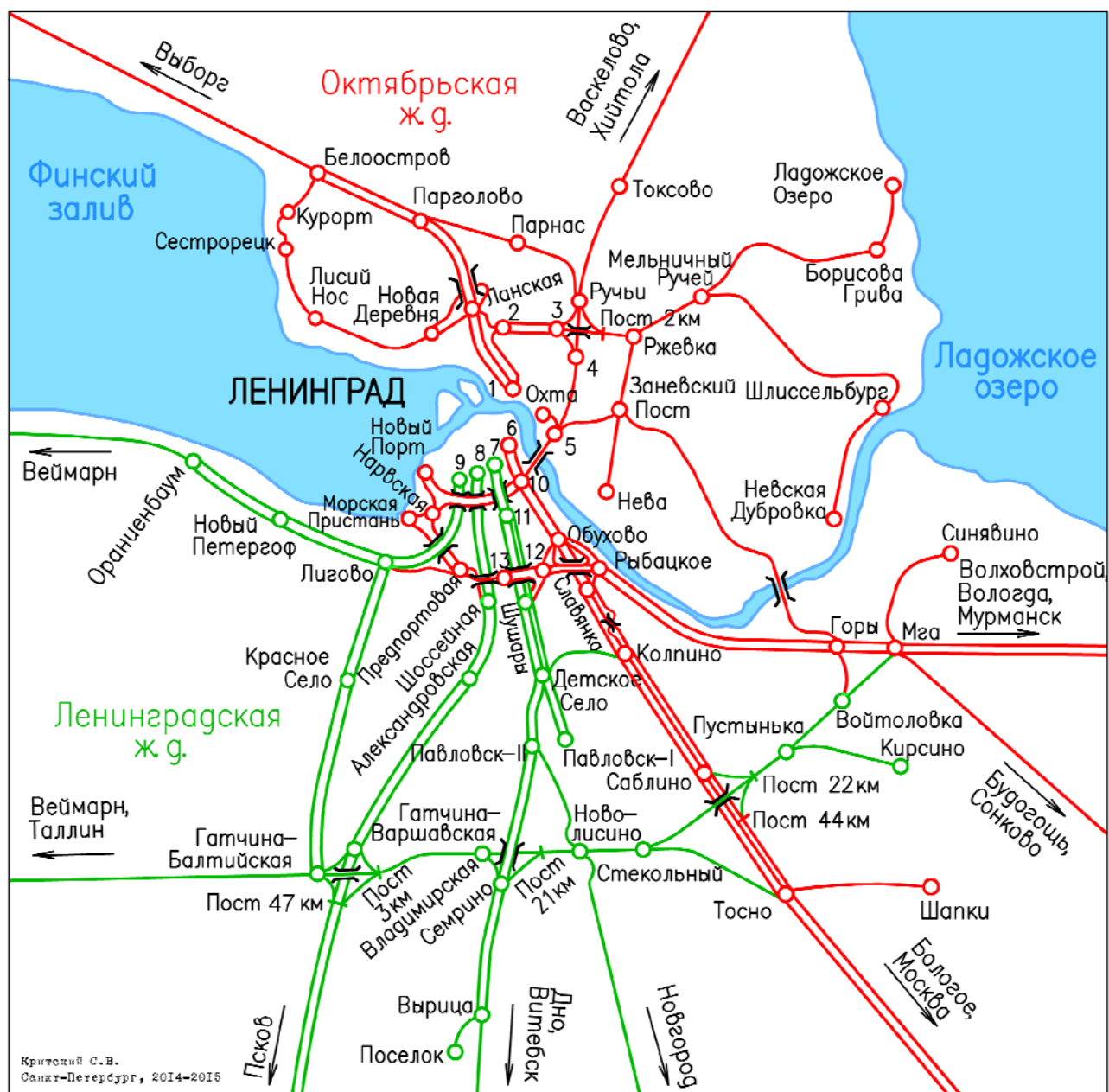


Рис. 4.1 Схема Ленинградского железнодорожного узла и подходов к нему по состоянию на начало 1941 г. (реконструкция автора)

Цифрами обозначены:

- 1 – ст. Ленинград-Финляндский Октябрьской ж.д. (Финляндский вокзал);
- 2 – ст. Кушелевка Октябрьской ж.д.;
- 3 – ст. Пискаревка Октябрьской ж.д.;
- 4 – ст. Полустрово Октябрьской ж.д.;
- 5 – ст. Дача Долгорукова Октябрьской ж.д.;
- 6 – ст. Ленинград-Пасс.-Московский Октябрьской ж.д. (Московский вокзал);
- 7 – ст. Ленинград-Пасс.-Витебский Ленинградской ж.д. (Витебский вокзал);
- 8 – ст. Ленинград-Варшавский Ленинградской ж.д. (Варшавский вокзал);
- 9 – ст. Ленинград-Балтийский Ленинградской ж.д. (Балтийский вокзал);
- 10 – ст. Ленинград-Сорт.-Московский Октябрьской ж.д.;
- 11 – ст. Ленинград-Сорт.-Витебский Ленинградской ж.д.;
- 12 – ст. Купчинская Южного полукольца Октябрьской ж.д.;
- 13 – ст. Среднерогатская Южного полукольца Октябрьской ж.д.

Примечание: в связи с мелким масштабом схемы, не показаны все ветви, примыкавшие к Портовой линии.

### **Выводы по главе 4:**

1. На протяжении 1930-х гг. грузо- и пассажиропотоки в Ленинградском узле постоянно росли, однако при этом какого-либо крупномасштабного железнодорожного строительства в узле не велось; его развитие сводилось, в основном, к переустройству уже существовавшей инфраструктуры, что происходило, главным образом, из-за недостатка финансирования.
2. В 1930-х гг. развитие Ленинградского железнодорожного узла было увязано с интересами самого города и его промышленности, что проявлялось, в частности, при строительстве подъездных путей, путепроводных развязок с городскими магистралями и т.д., однако и в этих случаях многие запланированные проекты так и остались нереализованными – главным образом, по той же вышеуказанной причине.
3. В 1930-х гг. Октябрьские ж.д. стали одной из первых дорог на сети, где началось внедрение электрической тяги в пригородном пассажирском сообщении, что в итоге продемонстрировало все преимущества электрификации и заложило основу для дальнейшего перевода на электротягу целых направлений железных дорог страны.
4. В течение 1930-х гг. было осуществлено усиление и развитие одной из самых грузонапряжённых магистралей, подходивших к Ленинграду – Витебской линии, с началом сооружения новой сортировочной станции – Шушары.
5. В ходе Советско-финской войны была выявлена неподготовленность Ленинградского железнодорожного узла и подходов к нему к выполнению заданий, которые предъявлялись военным командованием. В связи с этим в короткие сроки был осуществлён целый ряд мероприятий по реконструкции, усилению узла, что позволило частично преодолеть возникшие трудности. Завершению многих работ помешала Великая Отечественная война. Однако фактически можно говорить о том, что к 1941 г. Ленинградский узел во многом сформировался в том виде, в котором он существует и сегодня.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В целом, поставленные в настоящей работе задачи автором были выполнены, что позволяет сделать несколько основных выводов.

В рассматриваемый период времени 1914-1941 гг. Петроградский (Ленинградский) железнодорожный узел развивался различными темпами. Строились многие новые линии, подвергались значительной реконструкции, либо были, наоборот, вовсе разобраны отдельные уже существовавшие, осуществлялось развитие и переустройство станций, усиление пропускной способности подходов к узлу, постепенно внедрялись новые технические средства, менялась технология эксплуатационной работы и т.д.

Выявление и анализ причин, по которым в различное время были запланированы, осуществлялись, либо, наоборот, прекращались работы по строительству и переустройству железнодорожных линий, ветвей и станций в Петроградском (Ленинградском) узле, позволяет сделать вывод о том, что в качестве основной таковой следует считать необходимость освоения грузопотоков, объёмы и направления которых периодически изменялись под действием различных условий. На это, в свою очередь, оказывали влияние изменения в сфере внешней торговли страны (экспортно-импортные связи), которые происходили из-за военных действий (сопровождавшихся закрытием сухопутных и морских границ), из-за изменения государственных границ (отделение прибалтийских государств и Финляндии при распаде Российской империи; последующее (1939-1940 гг.) частичное возвращение данных территорий в состав СССР), и из-за изменений во внешней политике государства. Также сказывалось развитие, либо, наоборот, упадок отдельных отраслей промышленности и энергетики в Северо-Западном регионе страны и изменение местоположения основных источников топлива и сырья для них. Другой важнейшей причиной развития Петроградского (Ленинградского) узла следует считать необходимость освоения пассажиропотоков (прежде всего – пригородных), объёмы и направления которых определялись, главным образом,

численностью населения города Петрограда (Ленинграда) и его окрестностей (которая в рассматриваемый период времени значительно изменялась). Важнейшим же поводом (толчком) к началу осуществления различных мероприятий по усилению и развитию рассматриваемого железнодорожного узла выступали, прежде всего, военные действия. Наибольшее развитие Петроградский (Ленинградский) железнодорожный узел получал именно в ходе войн – сначала Первой мировой, а позднее Советско-финской. Это связано с тем, что именно в ходе военных действий значение железных дорог чрезвычайно возрастает и работа их активизируется, при этом ярко проявляются уже существовавшие трудности и добавляются новые, преодолеть которые необходимо, как правило, в очень сжатые сроки.

Были выявлены особенности эксплуатационной работы узла в зависимости от различных политических и экономических условий, имевших место в разные периоды истории страны. В рассматриваемый период времени данному узлу довелось работать в самой разнообразной окружающей обстановке: в мирных условиях предвоенной царской России (1914 г.), в условиях Первой мировой войны (1914-1917 гг.), в условиях революционных потрясений, Гражданской войны, ломки старых капиталистических отношений и периода "военного коммунизма" (1917-1921 гг.), в условиях НЭПа, "социалистического строительства" и индустриализации СССР (1922-1939 гг.) и в условиях Советско-финской войны (1939-1940 гг.). При этом Петроградский (Ленинградский) железнодорожный узел функционировал непрерывно, ни на минуту не прекращая своей деятельности, несмотря на различные условия работы и окружающую обстановку, в том числе – самые неблагоприятные.

Также в настоящей работе были рассмотрены особенности формирования и развития узла в зависимости от различной принадлежности железнодорожных линий, входивших в узел (в дореволюционный период – к нескольким частным и казённым дорогам; в Советской России – к Николаевской (Октябрьской), Северо-Западным, Мурманской (Кировской) железным дорогам). Необходимо отметить, что большое влияние на развитие узла в рассматриваемый период,

особенно в 1920-е гг., оказывали новые условия работы железных дорог в Советской России (отличные от существовавших в Российской империи) с её "социалистическим способом хозяйствования" – национализацией, укрупнением железных дорог, централизацией управления ими и т.д.

Раскрыто влияние потребностей города Петрограда (Ленинграда) и его промышленности, возникавших в ходе их развития на формирование узла, на строительство или, наоборот, ликвидацию отдельных железнодорожных линий, входивших в его состав. Особенно актуальным данный вопрос стал в 1930-е гг., когда городскими властями к железнодорожникам предъявлялись многочисленные требования, связанные с дальнейшим развитием Ленинграда (ликвидация "пересечек", вопросы расположения различных объектов железнодорожной инфраструктуры, занимавших значительные территории в городе и т.д.).

Рассмотрены и проанализированы некоторые другие аспекты в развитии узла, а именно – совершенствование железнодорожного пути, строительство зданий и технических сооружений, развитие подвижного состава, средств сигнализации и связи (СЦБ), и самое главное – начало практического применения на железных дорогах страны вообще и в Петроградском (Ленинградском) узле в частности электрической тяги.

Произведённое рассмотрение всех существовавших проектов частичного или комплексного развития узла, разработанных в рассматриваемый период, позволяет констатировать, что будучи направленными на оптимизацию, главным образом, переработки грузопотоков в узле и являясь достаточно хорошо продуманными, далеко не все такие перспективные планы и проекты были реализованы; скорее наоборот – была воплощена в жизнь лишь небольшая часть задуманного. Так, в узле не было реализовано и половины мероприятий из тех, что предусматривались сначала планом Главацкого 1916 г., затем планом Комиссии Козырева 1927 г., а ещё позднее планом Комиссии Синёва 1935 г.; решение многих вопросов (строительство линии Охта – Мга, электрификация пригородного движения и т.д.) затягивалось на долгие годы, некоторые другие



мероприятия были либо реализованы только в более позднее время (например, частичный перенос трассы Варшавского хода в пределах города в 1967 г.), либо так и остались неразрешёнными, вплоть до сегодняшнего дня (строительство нескольких предузловых сортировочных станций, сортировочной станции в правобережной части узла, второго главного пути на всём протяжении Приморской линии и т.д.). Причинами этого стали вначале сопровождавшие распад Российской империи смута и Гражданская война, которые привели к упадку практически во всех областях жизни страны (из-за чего актуальность проведения какой-либо глобальной реконструкции узла на долгое время практически сошла на нет), а в последующие годы, 1920-е и 1930-е – хронический недостаток финансирования многих запланированных проектов и работ.

Тем не менее, перед Великой Отечественной войной Ленинградский железнодорожный узел, как и всегда, представлял собой важнейший, ключевой пункт Октябрьской ж.д. (после упомянутого разделения железных дорог – и Октябрьской, и вновь образованной Ленинградской ж.д.), да и всей сети Северо-Запада СССР, причём в отношении как грузовых, так и пассажирских перевозок. Тогда за сутки по всем направлениям в узел прибывало в среднем 117 грузовых поездов; размеры пассажирских перевозок в максимальные дни достигали 450 пар поездов всех видов сообщений (дальних, местных, пригородных). Среднесуточные размеры выгрузки в узле достигали 6 тыс., погрузки – 1,6 тыс. вагонов (что составляло соответственно около 65 % и 35 % от объёма всех таких операций прежней единой Октябрьской ж.д.). Что же касается пассажирского движения, то на долю Ленинградского узла приходилось 84 % общего объёма пассажирооборота дорог.

Кроме того, вполне возможно говорить о том, что именно к 1941 г. Ленинградский узел фактически во многом сформировался в том виде, в котором он существует и сегодня.

Помимо всего прочего, на основании проведённого диссертационного исследования возможно сформировать ряд рекомендаций и предложений, как по дальнейшему развитию как самого Петербургского железнодорожного узла (с

учётом нужд города), так и отечественных железнодорожных узлов вообще:

- 1) с точки зрения развития железнодорожных узлов с учётом перспективы, сооружение станций с большим объёмом работы тупикового типа существенно затрудняет процесс передачи транзитных поездов между различными сходящимися в узле линиями; более предпочтительным вариантом является сооружение в узле проходных станций (имеющих железнодорожные подходы с обеих сторон);
- 2) существование одноуровневых пересечений (переездов) железнодорожных путей и городских магистралей (улиц, проспектов) следует признать крайне нежелательным и совершенно не обеспечивающим безопасности движения; наилучшим вариантом решения данной проблемы представляется устройство разноуровневых развязок (путепроводов); для г. Санкт-Петербурга является весьма актуальным сооружение путепроводов взамен существующих и сегодня железнодорожных переездов, например, на перегоне Ланская – Шувалово (на 8 км "Скобелевский" и на 9 км "Поклонногорский" переезды), "Вологодского" переезда в чётной (южной) горловине ст. Нарвская и т.д.;
- 3) для левобережной части Петербургского железнодорожного узла сегодня представляется весьма перспективным сооружение предузловой сортировочной станции для подхода Волховстроевского направления (например, в районе ст. Мга), что позволило бы освободить для нужд города обширные территории, занимаемые ныне парками ст. Санкт-Петербург-Сорт.-Московский, окружённой плотной городской застройкой;
- 4) в настоящее время представляется необходимым переустройство ст. Санкт-Петербург-Тов.-Витебский; во-первых, из-за её не совсем удачного путевого развития, вследствие чего пропуск транзитных грузовых поездов со ст. Волковская на главные пути Витебского направления сейчас невозможен сразу же в нечётной (северной) горловине (проходные поезда приходится пропускать через весь парк станции, имеющий ограниченное количество приёмо-отправочных путей); во-вторых, уже давно назрел перенос расположенных на этой станции сооружений инфраструктуры локомотивного

и вагонного хозяйств, а также грузового двора, за пределы городской черты – на ст. Шушары, которая теперь является фактически предузловой для Витебского направления;

- 5) для оптимизации работы правобережной части Петербургского железнодорожного узла сегодня необходимо сооружение второго главного пути (существовавшего в 1915-1919 гг.) на чрезвычайно загруженном перегоне Дача Долгорукова – Полюстрово (в настоящее время недостаток его пропускной способности нередко вынуждает пропускать грузовые поезда "кружностью", через Заневский Пост и Ржевку) и сооружение путепроводных развязок в начальных пунктах соединительной линии Ручьи – Парголово (сейчас при пропуске поездов на неё режущим маршрутом часто происходят задержки других поездов у входных сигналов главных направлений); в будущем, в случае увеличения грузооборота правобережной части узла, представляется возможным устройство здесь собственной сортировочной станции (замыслы сооружения которой существовали с довоенного времени);
- 6) в настоящее время представляется необходимым сооружение в Петербургском железнодорожном узле ряда соединительных линий, отсутствие которых сегодня создаёт определённые трудности в эксплуатационной работе, в частности:
- между станциями Дача Долгорукова и Нева (имеющаяся сейчас конфигурация примыкания линии со ст. Нева к Заневскому Посту-2 делает возможным заезд поезда с узла на ст. Нева только с изменением направления движения по ст. Заневский Пост-2);
  - между станциями Санкт-Петербург-Сорт.-Московский и Купчинская (такая ветвь, "1-й Купчинский" путь, была построена в 1940 г., но впоследствии разобрана); в настоящее время передаточные поезда между станциями Шушары и Санкт-Петербург-Сорт.-Московский пропускаются по единственному пути (путь №3 парка Обухово), развязываясь в разных уровнях с магистралью Петербург – Москва, но одновременно пересекая в одном уровне всё движение на направлении Петербург – Волховстрой);

- между станциями Санкт-Петербург-Главный и Глухоозерская (отсутствие такой ветви сегодня вынуждает осуществлять пропуск локомотивов резервом (или с пассажирскими вагонами) на Ладожский вокзал только с изменением направления движения по ст. Санкт-Петербург-Товарный-Московский, или с протяжённым объездом по так называемой "гитаре" (хитросплетению путей особой конфигурации) в Обухово);
  - между станциями Санкт-Петербург-Балтийский и Цветочная (из-за отсутствия такой ветви грузовые поезда, следующие на ст. Санкт-Петербург-Балтийский со стороны Волковской, должны менять направление движения по ст. Нарвская, где имеет место нехватка приёмо-отправочных путей);
- 7) в будущем, в случае расширения жилой застройки в южных и северо-западных пригородах Санкт-Петербурга, для освоения пригородных пассажиропотоков, которые при этом неизбежно возрастут, представляется весьма актуальным восстановление третьего главного пути на перегоне Шушары – Детское Село (существовал в 1934-1941 гг., но после войны не восстанавливался) и сооружение второго главного пути на Приморской линии (такие замыслы существовали ещё с довоенного времени).

## ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

### 1. Архивные материалы

1. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 240. Оп. 1. Д. 996, 1026, 1033, 1095, 1117, 1126, 1143б, 1150, 1173.
2. РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 717, 718, 1039, 1182, 1234, 1244, 1245, 1246.
3. РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 752, 1037, 1349, 1413, 1460.
4. РГИА. Ф. 350. Оп. 26. Д. 97, 396, 481, 482, 485.
5. РГИА. Ф. 350. Оп. 31. Д. 130, 136, 338, 965, 966.
6. РГИА. Ф. 350. Оп. 91. Д. 46, 47.
7. Центральный государственный исторический архив г. Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб). Ф. 1361. Оп. 1. Д. 73, 103, 134, 264, 360, 417, 497, 504-506, 566, 775, 776.
8. ЦГИА СПб. Ф. 1361. Оп. 6. Д. 31, 32, 34-38, 48, 54, 65.
9. ЦГИА СПб. Ф. 1373. Оп. 3. Д. 67, 94.
10. ЦГИА СПб. Ф. 1373. Оп. 4. Д. 12, 15, 122, 150, 156.
11. ЦГИА СПб. Ф. 1374. Оп. 1. Д. 401, 854.
12. ЦГИА СПб. Ф. 1374. Оп. 7. Д. 27, 76.
13. ЦГИА СПб. Ф. 1464. Оп. 1. Д. 20, 21, 109, 178, 222, 269, 286, 350, 384, 408, 771.
14. ЦГИА СПб. Ф. 1480. Оп. 1. Д. 1494-1498, 1719-1721, 1752, 1762, 1763, 1764, 1878, 1905.
15. ЦГИА СПб. Ф. 1480. Оп. 17. Д. 579, 619, 620, 661-664, 670, 703, 904.
16. Центральный государственный архив г. Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. 899. Оп. 4. Д. 75, 107, 130, 180, 205, 244, 245, 257, 344, 724.
17. ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 6, 7, 9, 76, 77, 93-96, 107, 109, 129, 133, 135, 136, 149-152, 158, 164, 176, 191-193, 210, 220, 240, 265-267, 280, 283, 284, 294, 319, 331, 344-349, 368, 394, 521, 526, 597, 626, 627, 637, 645, 692, 703, 726.

- 18.ЦГА СПб. Ф. 1398. Оп. 1. Д. 9, 61, 109а.
- 19.ЦГА СПб. Ф. 1684. Оп. 5. Д. 66, 269, 332, 333.
- 20.ЦГА СПб. Ф. 2068. Оп. 1. Д. 5, 15, 25, 27, 37, 43.
- 21.ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 7. Д. 476, 581, 634, 654, 689, 693-695, 698, 702-704, 720-722.
- 22.ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 12, 13, 16, 18, 22, 35, 134, 166, 174, 175, 177, 239-242, 267, 268, 278, 289, 315, 371-373, 395, 431, 432, 440, 450, 467, 504, 518, 538, 539, 541-543, 546, 600, 650, 651, 675, 676, 771, 783, 812, 813, 888, 989, 1000, 1062-1065, 1118, 1158, 1160-1162, 1189, 1214, 1245, 1246, 1253, 1254, 1260, 1263, 1266, 1298, 1308, 1314, 1323, 1328, 1334, 1339, 1348, 1379-1381, 1414-1416, 1429, 1430, 1433, 1462, 1470, 1471, 1473, 1474, 1487, 1515, 1517, 1518, 1521, 1522, 1525, 1527-1533, 1541, 1548, 1551, 1552, 1557, 1572-1574, 1584, 1586, 1632, 1634, 1645, 1648-1650, 1677, 1680, 1681, 1688, 1701, 1710-1712, 1753, 1755, 1758-1765, 1802, 1828, 1844, 1845, 1864-1869, 1913, 1914, 1970, 2002-2007, 2035-2037, 2093, 2094.
- 23.ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 10. Д. 1-4, 10, 14.
- 24.ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 15. Д. 31, 54, 57.
- 25.Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга (ЦГА ИПД СПб). Ф. 24. Оп. 2в. Д. 1484.

## **2. Статистические сборники и справочники**

- 26.Весь Петроград на 1916 г. (Адресная и справочная книга г. Петрограда). – Пг. : Издание Т-ва А.С. Суворина "Новое время", 1916. – 2786 с.
- 27.Весь Петроград на 1917 г. (Адресная и справочная книга г. Петрограда). – Пг. : Издание Т-ва А.С. Суворина "Новое время", 1917. – 1291 с.
- 28.Краткий справочник правительственных учреждений гор. Петрограда – Пг., 1921. – 43 с.
- 29.Весь Петроград на 1922 г. (Справочник). – Пг. : Изд-во "Петроград", 1922. – Ч. 1. – 960 с.; Ч. 2. – 464 с.

- 30.Весь Петроград на 1923 г. (Адресная и справочная книга г. Петрограда). – Пг. :  
Издание Отдела управления Петрогубисполкома, 1923. – 957 с.
- 31.Весь Ленинград на 1924 г. (Адресная и справочная книга г. Ленинграда). – Л. :  
Издание Организационного отдела Ленгубисполкома, 1924. – 315 с.
- 32.Весь Ленинград на 1926 г. (Адресная и справочная книга г. Ленинграда). – Л.:  
Издание Организационного отдела Ленгубисполкома, 1926. – 464 с.
- 33.Весь Ленинград на 1927 г. (Адресная и справочная книга г. Ленинграда). – Л. :  
Издание Организационного отдела Ленгубисполкома, 1927. – 516 с.
- 34.Весь Ленинград и Ленинградская область на 1928 г. (Адресная и справочная  
книга). – Л. : Издание Орготдела Ленинградского областного Исполкома и  
Ленинградского совета, 1928. – Ч. 1: Весь Ленинград. – 1198 с.; Ч. 2:  
Ленинградская область. – 201 с.
- 35.Весь Ленинград на 1932 г. (Адресная и справочная книга). – Л. : Издание  
Ленинградского Облисполкома и Ленинградского совета, 1932. – 552 с.
- 36.Весь Ленинград на 1933 г. (Адресная и справочная книга). – Л. : Изд-во  
Леноблисполкома и Ленсовета, 1933. – 981 с.
- 37.Весь Ленинград на 1935 г. (Адресная и справочная книга). – Л. : Изд-во  
Леноблисполкома и Ленсовета, 1935. – 1076 с.
- 38.Ленинград 1939 г. (Адресно-справочная книга). – Л. : Лениздат, 1939. – 519 с.
- 39.Ленинград 1940 г. (Адресно-справочная книга). – Л. : Лениздат, 1940. – 641 с.

### **3. Сборники документов**

- 40.Собрание узаконений и распоряжений Правительства за 1917-1918 гг. –  
М. : Управление делами СНК СССР, 1942. – 1483 с.
- 41.Собрание узаконений и распоряжений Правительства за 1919 г. –  
М. : Управление делами СНК СССР, 1943. – 886 с.
- 42.Национализация промышленности и организация социалистического  
производства в Петрограде (1917-1920 гг.) / Сост. М.В. Киселёва. Под ред. А.В.  
Венедиктова – Т. 1. – Л. : Изд-во Лен. университета, 1958. – 384 с.

43. Национализация промышленности и организация социалистического производства в Петрограде (1917-1920 гг.) / Под ред. А.В. Венедиктова – Т. 2. – Л. : Изд-во Лен. университета, 1960. – 422 с.
44. Восстановление промышленности Ленинграда (1921-1924 гг.) / Под ред. С.И. Тюльпанова и Л.А. Шилова. – Л. : Изд-во Лен. университета, 1963. – 451 с.
45. Завершение восстановления промышленности и начало индустриализации Северо-Западного района (1925-1928 гг.) / Под ред. С.И. Тюльпанова. – Л., 1964. – 394 с.
46. Индустриализация Северо-Западного района в годы первой пятилетки (1929-1932 гг.) / Под ред. С.И. Тюльпанова. – Л., 1967. – 454 с.
47. Индустриализация Северо-Западного района в годы второй и третьей пятилеток (1933-1941 гг.) / Под ред. С.И. Тюльпанова. – Л., 1969. – 495 с.

#### **4. Библиография**

48. Административное деление Северо-Западных ж.д. на 1 октября 1925 года. – Л., 1926. – 67 с.
49. *Архангельский А.С., Архангельский В.А.* Железнодорожные станции СССР. Справочник (в двух книгах). – М. : Транспорт, 1981. – Кн. I. – 368 с.; Кн. II. – 360 с.
50. *Белюсов М.П.* Пятилетний план нового железнодорожного строительства. – М. : Транспечать НКПС, 1930. – 87 с.
51. *Белявский Ф.* Краткий путеводитель по Мурманской железной дороге. – Пг., 1923. – 117 с.
52. *Богданов И.А.* Вокзалы Петербурга. – СПб. : Филологический факультет СПбГУ, 2004. – 256 с.
53. *Булгаков Д.В., Турков А.Г.* Тыл Красной армии в Советско-Финляндской войне (1939-1940 гг.). – М. : Военно-научный комитет тыла ВС РФ, 2008. – 269 с.



54. *Васильев Н.* Транспорт России в войне 1914-1918 гг. – М. : Гос. военн. изд-во НКО СССР, 1939. – 260 с.
55. *Виролайнен В.М.* Зелёная улица. – М. : Политиздат, 1977. – 190 с.
56. *Голубев А.А.* Мурманская железная дорога. История строительства. – СПб. : ПГУПС, 2011. – 205 с.
57. *Гольцов Н.Н.* История Оранэлы – Стрельнинской трамвайной линии. В документах и воспоминаниях. – СПб. : "Сударыня", 2006. – 254 с.
58. *Енакиев Ф.Е.* Задачи преобразования С.-Петербурга. – СПб., 1912. – 84 с.
59. Железнодорожные станции и узлы / Под ред. Н.В. Правдина. – М. : Транспорт, 1976. – 325 с.
60. Железнодорожные станции и узлы. / В.Г. Шубко, Н.В. Правдин, Е.В. Архангельский и др. Под ред. В.Г. Шубко и Н.В. Правдина. – М. : УМК МПС России, 2002. – 368 с.
61. Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства (1917-1957 гг.). – М. : Трансжелдориздат, 1957. – 383 с.
62. Иллюстрированный путеводитель по Николаевской ж.д. – Пг., 1914. – 215 с.
63. *Ильин Л.М., Флеров А.В.* Проектирование реконструкции пути на эксплуатируемом участке Ленинград – Тосно линии Ленинград – Москва Октябрьских ж.д. // В кн.: Постановка пути на щебень (Научно-исследовательский институт пути НКПС; Сборник №36). – М. : Трансжелдориздат, 1934. – С. 83-107.
64. *Ильин Ю.Л.* Основные этапы истории Варшавского вокзала // В кн.: Петербург – центр промышленности и инженерного искусства (Материалы научных конференций). – СПб. : "Норинт", 2003. – С. 49-55.
65. *Ильина Л.Л.* Мой отец против НКВД. – СПб. : Общество "Мемориал", 1998. – 193 с.
66. *Инженер Гонзаль.* Обзор сети железных дорог Северного фронта // В кн.: Труды военно-исторической комиссии. – Вып. IV. – М., 1920. – С. 132-172.

67. История железнодорожного транспорта России. – Т. 1: 1836-1917 гг. – СПб, 1994. – 336 с.
68. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. – Т. 2: 1917-1945 гг. – СПб, 1997. – 416 с.
69. К проекту линии Орёл – Нарва. Варианты: Холм – Псков – Ревель и Щир – Тапс. – СПб., 1912. – 48 с.
70. *Келтуяла В.В.* Основные положения по восстановлению и развитию Ленинградского железнодорожного узла (К проекту генерального плана города Ленинграда). – Л., 1947. – Рукопись (НТБ ПГУПС).
71. *Келтуяла В.В.* Развитие и реконструкция Ленинградского железнодорожного узла (Историческая справка). – Л., 1967. – 58 с. – Рукопись (НТБ ПГУПС).
72. *Корнаков А.М.* Развязки железнодорожных линий в узлах. – М. : Всесоюзное издательско-полиграфическое объединение МПС, 1962. – 154 с.
73. *Корнатовский Н.А.* Борьба за Красный Петроград. – Л. : Изд-во "Красной газеты", 1929. – 540 с.
74. *Красковский А.Е., Фортунатов В.В.* Принятие управленческих решений на железнодорожном транспорте: история и современность. – СПб. : ПГУПС, 2009. – 274 с.
75. Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 1990 гг. / Сост. Г.М. Афолина. – М., 1996. – 223 с.
76. Краткие сведения по эксплуатации Николаевской железной дороги по данным на 1 января 1915 года. – Пг., 1915. – 288 с.
77. Краткий доклад о результатах экономического обследования пригородного движения в Ленинградском узле Северо-Западных ж.д. – Л., 1926.
78. Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую отечественную войну. – Ч. 1: С начала войны по 1 января 1915 года. – Пг. : Типо-Литография Н.И. Евстифеева, 1916. – 61 с.
79. Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую отечественную войну. – Ч. 2: Первое полугодие 1915 г. – Пг. : Типо-Литография Н.И. Евстифеева, 1916. – 132 с.

80. Краткий очерк деятельности Северо-Западных ж.д. в период времени с 1-го ноября 1905 г. по 1-е ноября 1915 г. – Пг. : Типо-литография Сев.-Зап. ж. д., 1915. – 163 с.
81. Крутиков Б.А. Воспоминания инженера путей сообщения. – Л., 1963. – 209 с. – Рукопись (НТБ ПГУПС).
82. Кульжинский С. Железные дороги в Санкт-Петербурге. – СПб. : Тип. Ю.Н. Эрлих, 1902. – 34 с.
83. Ленгипротранс. Программа "Проект генеральной схемы Ленинградского железнодорожного узла". – Л., 1965. – Рукопись (НТБ ПГУПС).
84. Ленинград. Путеводитель. – М., Л. : Гос. соц.-эк. изд-во, 1931. – 516 с.
85. Логинов С.И., Уздин М.М. Образование и развитие Петербургского железнодорожного узла // В кн.: Интенсификация эксплуатационной работы на железных дорогах. Сб. трудов ЛИИЖТа. – Л., 1987. – С. 93-104.
86. Ломоносов Ю.В. Воспоминания о мартовской революции 1917 г. – Стокгольм, Берлин : Тип. "Нейе цейт", 1921. – 86 с.
87. Магистраль имени Октября / В.М. Юрасов, Б.В. Януш, М.И. Воронин и др. – М. : Транспорт, 1990. – 343 с.
88. Мельникова Е.А. Из истории строительства и эксплуатации Петергофской и Балтийской железных дорог // В кн.: Петербург – центр промышленности и инженерного искусства (Материалы научных конференций). – СПб. : "Норинт", 2003. – С. 74-80.
89. Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта, 1913-1925 гг. / Под ред. проф. С.А. Фалькнера. – М. : Экономическая жизнь, 1925. – 248 с.
90. Москалёв Л. Ириновский подъездной путь. – М. : "Железнодорожное дело", 2000. – 52 с. (ЖД-Коллекция, вып. 2).
91. Мурманская ж.д. Справочник расположения линейных единиц и границы их обслуживания. – Л. : Изд. Административно-организационного отдела Мурманской ж.д., 1934. – 18 с.

92. Мурманская железная дорога (Постоянное совещание при НКПС по надзору и оценке работы железных дорог, водного и местного транспорта, вып. 11). – Харьков : Транспечать НКПС, 1924. – 102 с.
93. Николаевская ж.д. за пятилетие 1914-1918. – Вып. I: Общие цифровые данные о деятельности дороги (таблицы и диаграммы). – Пг., 1920. – 18 с.
94. Нормализация грузопотоков Октябрьских и Мурманской жел. дор. (Анализ материалов и общие обоснования грузопотоков на 1933 г.). – Вып. 1. – Л. : Издание Научно-технического совета Октябрьских ж.д., 1933. – 162 с.
95. О разрешении постройки распоряжением и на средства казны железной дороги Санкт-Петербург – Расули (проект). – СПб., 1912. – Рукопись (НТБ ПГУПС).
96. О сооружении железной дороги от Санкт-Петербурга до Орла. – Б.м., б.г. – Рукопись (НТБ ПГУПС).
97. Обзор деятельности центрального отдела по сооружению железных дорог НКПС (За период времени с весны 1924 г. по 1 октября 1925 г.). – М., 1926. – 23 с.
98. Обзор работы Мурманской железной дороги в 1922 году. – Петрозаводск : Типо-литография Мурманской жел. дор., 1924. – 32 с.
99. Общество Московско-Виндаво-Рыбинской ж.д. Отчёт по эксплуатации дороги за 1914 год. – Ч. I: Петроградская сеть. – Пг., 1915. – 467 л.
100. Октябрьская железная дорога (Постоянное совещание при НКПС по надзору и оценке работы железных дорог, водного и местного транспорта). – М. : Транспечать НКПС, 1923. – 63 с.
101. Октябрьские железные дороги к осенне-зимним перевозкам (Бригада Дирекции Октябрьских ж.д. под руководством К.И. Линова). – М., Л. : Гострансиздат (ОГИЗ), 1932. – 71 с.
102. *Орурк И.А.* Профессор А.Н. О'Рурк. Личные воспоминания. Обучение в институте, служебная, научная и педагогическая деятельность на транспорте. – СПб. : ПГУПС, 1995. – 40 с.

103. Основные соображения к проекту железнодорожной линии Петербург (Царское Село) – Орёл с ответвлениями Бологое (Валдай) – Тапс и Нелидово – Юрьев. – СПб. : Общество М.В.Р. ж.д., 1912.
104. От Выборга до Новгорода. Каталог станций / Сост. М.М. Рязанцев. – СПб., 2008. – 226 с.
105. Отчёт о деятельности Особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по перевозке топлива и продовольственных грузов за период сентябрь 1915 г. – сентябрь 1916 г. – Пг. : Типо-Литография Н.И. Евстифеева, 1916. – 27 с.
106. Отчёт осмотра по Высочайшему повелению военным инженером генерал-лейтенантом бароном Ропп Петроградской сети Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, произведённого с 30 декабря 1915 г. по 12 января 1916 г. – М. : Т-во скоропечатни А.А. Левенсон, 1916. – 116 с.
107. Отчёт осмотра по Высочайшему повелению военным инженером генерал-лейтенантом бароном Ропп Северных железных дорог, произведённого с 20 по 24 марта и с 4 по 5 апреля 1916 г. – М. : Т-во скоропечатни А.А. Левенсон, 1916. – 70 с.
108. Отчёт по постройке Санкт-Петербург-Вологодской ж.д. (1902-1905 гг.). – СПб., 1908. – 325 с.
109. Отчёт по постройке Соединительной линии между Имперскими и Финляндскими железнодорожными сетями. – Пг., 1915. – 520 с.
110. Отчёт по эксплуатации Мурманской железной дороги за 1925-1926 год (октябрь 1925 г. – сентябрь 1926 г.). – Л. : 2-я типография Транспечати НКПС им. тов. Лоханкова, 1927. – 282 с.
111. Отчёт по эксплуатации Мурманской железной дороги за 1926-1927 год (октябрь 1926 г. – сентябрь 1927 г.). – Л., 1928. – 230 с.
112. Отчёт по эксплуатации Николаевской ж.д. за 1913 год. – Пг., 1914. – 533 л.
113. Отчёт по эксплуатации Николаевской ж.д. за 1914 год. – Пг., 1915. – 554 л.

114. Отчёт по эксплуатации Николаевской ж.д. за 1915 год. – Екатеринослав, 1916. – 588 л.
115. Отчёт по эксплуатации Октябрьской ж.д. за 1926-27 год. – Л., 1928. – 304 с.
116. Отчёт по эксплуатации Северо-Западных казённых ж.д. за 1912 год. – СПб., 1913. – 669 л.
117. Отчёт по эксплуатации Северо-Западных казённых ж.д. за 1913 год. – Пг., 1914. – 447 л.
118. Отчёт по эксплуатации Северо-Западных казённых ж.д. за 1914 год. – Пг., 1915. – 553 л.
119. Отчёт по эксплуатации Северо-Западных казённых ж.д. за 1915 год. – Пг., 1916. – 513 л.
120. Отчёт по эксплуатации Северо-Западных ж.д. за 1923-1924 бюджетный год. – Л. : 1-я типография Транспечати им. Воровского, 1925. – 219 с.
121. Отчёт по эксплуатации Северо-Западных ж.д. за 1925-1926 бюджетный год (октябрь 1925 – сентябрь 1926 г.) – Л., 1927. – 146 л.
122. Отчёт по эксплуатации Северо-Западных ж.д. за 1926-1927 бюджетный год (октябрь 1926 – сентябрь 1927 г.) – Л., 1928.
123. Отчёт по эксплуатации Северо-Западных ж.д. за 1927-1928 бюджетный год. – Л., 1929.
124. Отчёт по эксплуатации Северных ж.д. за 1914 год. – М., 1915. – 966 л.
125. Отчёт по эксплуатации Северных ж.д. за 1915 год. – М., 1916. – 939 л.
126. Очерк работы Мурманской железной дороги в 1923-1924 г. – Л. : Издание Правления Мурманской жел. дор., 1925. – 267 с.
127. Очерк работы Мурманской железной дороги в 1924-1925 г. – Л. : Издание Правления Мурманской жел. дор., 1926. – 234 с.
128. Очерк работы Мурманской железной дороги в 1925-1926 г. – Л. : Издание Правления Мурманской жел. дор., 1927. – 277 с.
129. Очерк работы Мурманской железной дороги в 1926-1927 г. – Л. : Издание Правления Мурманской жел. дор., 1928. – 248 с.

130. Очерки истории Ленинграда. – Т. 4: Период Великой Октябрьской социалистической революции и построения социализма в СССР (1917-1941 гг.). – М., Л. : Наука, 1964. – 942 с.
131. Паспорт Октябрьской железной дороги. – М. : Центральный планово-экономический отдел МПС СССР, 1946. – 370 с.
132. Петровская ж.д. Проект линии Санкт-Петербург – Орёл. План линии на карте масштаба 3 версты в дюйме. – СПб., 1912. – Рукопись (НТБ ПГУПС).
133. *Питкянен Л.Г.* От депо Княжево до трамвайного парка им. И.Е. Котлякова (1909-1999). – СПб., 1999. – 72 с.
134. План железнодорожного строительства, составленный Совещанием под председательством товарища министра путей сообщения И.Н. Борисова (Краткое резюме). – Пг., 1916. – 20 с.
135. *Плинер И.А.* Записки старого машиниста. – СПб, 2005. – 40 с.
136. Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования, развитые применительно к местным условиям Октябрьской железной дороги. – Л., 1926. – 683 с.
137. Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования, утверждённые НКПС 12 февраля 1926 г., с дополнениями, разработанными Северо-Западными жел. дор. применительно к местным условиям. – Л. : 2-я Тип. Транспечати НКПС им. тов. Лоханкова, 1927. – 1034 с.
138. *Преображенский И.* Октябрьским дорогам – первое место! – Л. : Ленинградское областное издательство, 1931. – 56 с.
139. Проект о разрешении постройки распоряжением и на средства казны железной дороги Санкт-Петербург – Расули. – СПб., 1912. – Рукопись (НТБ ПГУПС).
140. Путеводитель по железным дорогам Приморской и Финляндской. – Л., 1927.
141. Пятилетний перспективный план нового железнодорожного строительства (НКПС. Центральное плановое управление). – Ч. IV. – Б.м., б.г. – 80 с. – Рукопись (НТБ ПГУПС).

142. Работа Мурманской железной дороги за 1922-23 год. Обзор деятельности Правления и Управления по отчётным данным. – Л. : Издание Правления Мурманской жел. дор., 1924. – 336 с.
143. Работа Мурманской железной дороги за период 1923-1924 бюджетного года. Доклад Уполнаркомпути и Председателя Правления Дорожным производственным конференциям. – Л. : Издание Правления Мурманской жел. дор., 1925. – 60 с.
144. Развитие городского и пригородного пассажирского сообщения в Ленинграде (Первый энергетический съезд Ленинградской области и А.К.С.С.Р. Выпуск №9. Доклад инж. Гринвальда Ю.К.). – Л. : Изд. Лен. обл. отделения всесоюзного энергетического комитета, 1931. – 60 с.
145. Сборник воспоминаний о работе комиссаров Николаевской железной дороги. – Пг. : Тип. Ник. ж.д., 1922. – 42 с.
146. Северо-Западные ж.д. Обзор работы дорог за 1922/23 бюджетный год. – Л. : 1-я объединённая типография Транспечати НКПС, 1924. – 483 с.
147. Северо-Западные железные дороги (Постоянное совещание при НКПС по надзору и оценке работы железных дорог, водного и местного транспорта). – М. : Транспечать НКПС, 1923. – 104 с.
148. *Сенин А.С.* Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914-1922 гг.). – М. : ГОУ "Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте", 2009. – 320 с.
149. *Сенин А.С.* Министерство путей сообщения в 1917 году. – Изд. 2-е, перераб. и доп. – М. : Книжный дом "ЛИБРОКОМ", 2009. – 224 с.
150. *Сидоров А.Л.* Экономическое положение России в годы Первой Мировой войны. – М. : Наука, 1973. – 655 с.
151. Скоростной и высокоскоростной железнодорожный транспорт / В. Ковалёв, И. Киселёв, А. Лисицын, М. Уздин. – Т. 1. – М. : Информационный центр "Выбор", 2001. – 318 с.
152. Социалистическое соревнование на Северо-Западных железных дорогах. – Л. : 2-я тип. С-3 ж.д., 1929. – 35 с.



153. Станции и узлы / В.Н. Образцов, В.Д. Никитин, Ф.И. Шаульский, С.П. Бузанов. Под общ. ред. В.Н. Образцова. – М. : Трансжелдориздат, 1949. – 540 с.
154. Станция Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский в прошлом, настоящем и будущем / Ю.И. Ефименко, П.К. Рыбин, М.М. Уздин. Под ред. М.М. Уздина. – СПб. : Журнал "Нева", 1999. – 96 с.
155. Стахановцы-диспетчеры Октябрьской жел. дороги / Под ред. П.Я. Гордеенко. – Л. : ЛИИЖТ, 1941. – 16 с. (Стахановская школа; Вып. №3).
156. Харитонов С.Ф., Звягин Ю.И. Мурманская, Кировская, Октябрьская. – 2-е изд., испр. и доп. – Петрозаводск, 1996. – 157 с.
157. Харитонов С.Ф. Рассказ о великом северном пути. – Петрозаводск : "Карелия", 1984. – 144 с.
158. Хейвуд Э. Дж. Инженер революционной России. Юрий Владимирович Ломоносов (1876-1952) и железные дороги / Пер. с англ. Д.А. Косачёвой. – М. : ФБОУ "Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте", 2013. – 443 с.
159. Хейвуд Э. Дж. "Самый катастрофический вопрос": железнодорожное строительство и военная стратегия в позднеимперской России // В кн.: Русский сборник: Исследования по истории России. – Т. VI. – М. : Модест Колеров, 2009. – С. 112-143.
160. Фельд В.К. Петровская ж.д. К рассмотрению вопроса о сооружении железнодорожной линии Петербург – Орёл. – СПб., 1912. – Рукопись (НТБ ПГУПС).
161. Шабарова Э.В. Железная дорога в городе. – М. : Транспорт, 1986. – 223 с.
162. Шапилов Е.Д., Питкянен Л.Г. История строительства Ораниенбаумской электрической железной дороги. – Л., 1981. – Рукопись (НТБ ПГУПС).
163. Шмуккер М.М. Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913-1922 годы. – М. : Транспечать НКПС, 1923. – 292 с.

164. Экспедиция экономических изысканий Ленинградского железнодорожного узла (1926-1927 гг.). – Л., 1927. – Т. I (Текст). – 434 л.; Т. 2 (Приложения). – 74 л.
165. Электрификация и переустройство С.Петербургского узла Северо-Западных ж.д. в районе пригородного сообщения. – СПб., 1913. – 82 с.

## **5. Периодическая печать**

166. Бюллетень Комиссариата Петроградского округа путей сообщения (1918-1919 гг.), Бюллетень Комиссариата Северо-Западного округа путей сообщения (1919 г.).
167. Бюллетень Николаевской ж.д. (1922-1923 гг.), Бюллетень Октябрьской ж.д. (1923 г.).
168. Бюллетень Правления Мурманской ж.д. (1925-1927 гг.).
169. Вестник Мурманской ж.д. (1923 г.), Вестник Мурманска (1923-1924 гг.).
170. Вестник Николаевской ж.д. (1916-1917 гг.).
171. Вестник Петроградской сети М.В.Р. ж.д. (1919 г.).
172. Вестник путей сообщения (1914-1917; 1922-1926 гг.).
173. Железнодорожная техника и экономика (1919 г.), Техника и экономика путей сообщения (1920-1924 гг.).
174. Железнодорожное дело (1914-1917 гг.; 1924-1928 гг.).
175. Журнал МПС (1914-1917 гг.).
176. Электрификация железнодорожного транспорта (1932-1935 гг.).

Петербургский государственный университет  
путей сообщения Императора Александра I

На правах рукописи

К Р И Т С К И Й  
Сергей Валерьевич

История развития Петроградского (Ленинградского)  
железнодорожного узла в 1914-1941 гг.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Специальность: История науки и техники (07.00.10)

Диссертация  
на соискание учёной степени кандидата исторических наук

Научный руководитель: доктор исторических наук  
Киселёв Игорь Павлович

Санкт-Петербург

2017

## Оглавление:

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Основные используемые в тексте сокращения и аббревиатуры .....	7
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. Основные используемые в тексте специальные железнодорожные термины .....	13
ПРИЛОЖЕНИЕ 3. Упомянутые в тексте исторические названия районов г. Санкт-Петербурга и подвергшиеся переименованию его улицы, проспекты, переулки, площади, набережные и мосты .....	19
ПРИЛОЖЕНИЕ 4. Краткая история образования и развития Петербургского железнодорожного узла в период до 1914 г. ....	25
4.1 Общие сведения .....	25
4.2 Формирование и развитие левобережной (основной) части узла .....	26
4.3 Формирование и развитие правобережной ("заневской") части узла .	38
4.4 Железные дороги на побережье Финского залива .....	43
ПРИЛОЖЕНИЕ 5. Дополнительный справочный материал к тексту, приводимый в виде таблиц .....	46
Таблица 5.1 Объёмы импорта в Россию заграничного угля в 1913 г. ....	46
Таблица 5.2 Повышение пропускной способности важнейших подходов к Петроградскому узлу в 1915-1916 гг. ....	46
Таблица 5.3 Сравнение объёмов каменного угля и кокса, доставлявшихся в Санкт-Петербург в 1913 г. и в Ленинград в 1925/26 гг. ....	47
Таблица 5.4 Объёмы грузооборота Санкт-Петербурга в 1913 г. и Ленинграда в 1927 г., приходившиеся на различные виды транспорта ...	47
Таблица 5.5 Объём работы важнейших сортировочных и грузовых станций Петербургского железнодорожного узла в 1913 г. и Ленинградского узла в 1926 г. ....	48

Таблица 5.6 Перерабатывающая способность станций Ленинградского железнодорожного узла и подходов к нему (в преимущественном грузовом направлении – прибытие в узел) по условиям их путевого развития по состоянию на 1926-1927 гг. ....	49
Таблица 5.7 Предполагаемый в 1927 г. объём переработки вагонов в Ленинградском торговом порту к 1930 г. ....	50
Таблица 5.8 Раздельные пункты линии Петроград – Рассули (по состоянию на 1919 г.) ....	51
Таблица 5.9 Пригородное движение по линиям Октябрьской ж.д. в 1923-1924 гг. ....	52
Таблица 5.10 Экспорт лесных материалов через Петербургский и Ленинградский торговый порт в дореволюционный и советский периоды ....	52
Таблица 5.11 Перегоны и раздельные пункты Южного полукольца и смежных с ним ветвей (1929 г.) ....	53
Таблица 5.12 Количество пассажиров, перевезённых по Ораниенбаумской электрической линии в 1925 г. ....	53
Таблица 5.13 Объём грузооборота Ленинграда, приходившийся на различные виды транспорта по состоянию на 1932 г. ....	54
Таблица 5.14 Объём работы сортировочных горок Октябрьских ж.д. (1933-1935 гг.) ....	54
Таблица 5.15 Отправление пассажиров из Ленинградского узла (1938-1939 гг.) ....	55
Таблица 5.16 Основные головные пассажирские станции Ленинградского узла (по состоянию на 1932-1934 гг.) ....	56
Таблица 5.17 Пассажиропоток на основных пригородных линиях в окрестностях Ленинграда (1926-1932 гг.) ....	57
Таблица 5.18 Размеры движения на головных участках Главной (Московской) и Витебской линий Октябрьских ж.д. в 1933 г. ....	58

Таблица 5.19 Исполненные размеры движения на головных участках подходов к Ленинградскому узлу в среднегодовые сутки 1939 г. ....	58
Таблица 5.20 Одноуровневые пересечения (переезды) железнодорожных линий общего пользования Октябрьских ж.д. с городскими улицами Ленинграда (по состоянию на 1932-1934 гг.) .....	59
ПРИЛОЖЕНИЕ 6. Иллюстративный материал .....	60
Рис. П-6.1 Схема Санкт-Петербургского железнодорожного узла Октябрьской ж.д. (современное состояние) .....	61
Рис. П-6.2 Схема Петроградского железнодорожного узла Николаевской ж.д. по состоянию на 1914 г. ....	62
Рис. П-6.3 Схема головного участка Главной (Московской) линии Николаевской ж.д. по состоянию на 1914 г. ....	63
Рис. П-6.4 Схема западной части Петроградского железнодорожного узла, Портовой линии Николаевской ж.д. с ветвями, головных участков Витебской линии М.В.Р. ж.д., Варшавской и Балтийской линий Северо-Западных ж.д. по состоянию на 1914 г. ....	64
Рис. П-6.5 Схема Петроградского узла по состоянию на 1915 г. ....	65
Рис. П-6.6 Первоначальный вариант схемы развития Петроградского узла по "плану Кульжинского-Главацкого" .....	66
Рис. П-6.7 Переработанный вариант "плана Кульжинского-Главацкого" .....	67
Рис. П-6.8 Радиальная схема Ю.В. Ломоносова .....	68
Рис. П-6.9 Окончательный вариант развития Петроградского узла по кольцевой схеме (1916 г.) .....	69
Рис. П-6.10 Окончательный вариант развития Петроградского узла по радиальной схеме (1916 г.) .....	70
Рис. П-6.11 Проектная схема (нереализованная) усиления головного участка М.В.Р. ж.д. на подходе к Петроградскому узлу (1916 г.) .....	71

Рис. П-6.12 Проектная схема (нереализованная) станции Санкт-Петербург-Охта, конечного пункта железной дороги Санкт-Петербург – Рассули – Хийтола (1913 г.) .....	72
Рис. П-6.13 Проектная схема (нереализованная) месторасположения вокзала станции Петроград-Охта (1915 г.) .....	73
Рис. П-6.14 Представленные на конкурс различные проекты вокзала станции Петроград-Охта (1916 г.) .....	74
Рис. П-6.15 Схема железнодорожных путей в районе Ржевки и Охтинских пороховых заводов по состоянию на 1917 г. ....	75
Рис. П-6.16 Проектная схема Ораниенбаумской электрической ж.д. (1913 г.) .....	76
Рис. П-6.17 Проектная схема развития Ленинградского узла, выработанная Комиссией под председательством Д.П. Козырева (1926 г.) .....	77
Рис. П-6.18 Схема головного участка Приморской линии Николаевской ж.д. по состоянию на 1921 г. ....	78
Рис. П-6.19 Схема Южного полукольца (Второй Портовой ветви) Октябрьской ж.д. и смежных с ним ветвей по состоянию на 1941 г. ....	79
Рис. П-6.20 Схема Ленинградского железнодорожного узла Октябрьских ж.д. по состоянию на середину 1930-х гг. ....	80
Рис. П-6.21 Схема железнодорожной сети в правобережной части Ленинградского узла, в районе Пискаревка – Ржевка и Дача Долгорукова – пост Заневский по состоянию на вторую половину 1930-х гг. ....	81
Рис. П-6.22 Схема железнодорожных подъездных путей в правобережной части Ленинградского узла, в районе станций Нева и Дача Долгорукова, по состоянию на вторую половину 1930-х гг. ....	82
Рис. П-6.23 Проектная схема (нереализованная) устройства станции Правобережная (развитие узла Полюстрово-Охта), 1934 г. ....	83

Рис. П-6.24 Схема головного участка Ленинград – Тосно Главной линии Октябрьской ж.д. по состоянию на 1940-1941 гг. ....	84
Рис. П-6.25 Проектная схема (нереализованная) реконструкции Калашниковской ветви (1929 г.) .....	85
Рис. П-6.26 Проектная схема (нереализованная) железнодорожной линии Кушелевка – Васильевский остров (1930 г.) .....	86
Рис. П-6.27 Схема железнодорожной сети в юго-западной части Ленинградского узла по состоянию на вторую половину 1930-х гг. ....	87
Рис. П-6.28 Схема участков Балтийской линии Октябрьской ж.д., электрифицированных в довоенный период .....	88



## ПРИЛОЖЕНИЕ 1

### Основные используемые в тексте сокращения и аббревиатуры

**АБ** – автоблокировка (см. "*Способ организации движения поездов*" в Приложении 2).

**АПО** – Архитектурно-планировочный отдел Ленсовета. Существовал в 1933-1943 гг., ведал основными вопросами планировки и развития Ленинграда с градостроительной точки зрения.

**ВОСО** – Органы военных сообщений. Служба ВОСО вплоть до настоящего времени является полномочным представителем военных властей на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, участвуя в использовании его для организации всех видов воинских перевозок, в подготовке путей сообщения в интересах вооруженных сил и т.д.

**ВСНХ** – Высший совет народного хозяйства. Общее наименование центральных государственных органов управления экономикой советских республик в 1917-1932 гг., когда практиковался территориальный принцип управления. Структура ВСНХ неоднократно изменялась. На местах действовали районные, областные и губернские Советы народного хозяйства (Совнархозы – СНХ); в рассматриваемом регионе существовал СНХ Северного района (1918-1920 гг.), Петроградский губернский СНХ (1920-1921 гг.), Севзаппромбюро ВСНХ (1921-1927 гг.), Ленинградский городской СНХ (1927-1928 гг.) и Ленинградский областной СНХ (1927-1932 гг.). В связи с переходом к отраслевому управлению, в начале 1932 г. функции ВСНХ были переданы Народным комиссариатам (Наркоматам).

**ГОРЖД** – Главное общество российских железных дорог. Частное общество, существовавшее в 1857-1894 гг., занимавшееся строительством и содержанием ряда железнодорожных магистралей (в том числе Санкт-Петербурго-Варшавской, Николаевской и Московско-Нижегородской дорог). Результаты его деятельности оцениваются весьма неоднозначно.

**ГОЭЛРО** – Государственная комиссия по электрификации России. Орган, существовавший в 1920-1921 гг., а в дальнейшем ставший прообразом Государственного планового комитета (Госплана СССР)<sup>1</sup>. Результатом деятельности комиссии стал "План электрификации РСФСР", который был разработан в 1920 г., стал первым перспективным планом развития энергетики (а в конечном счёте – и всей экономики) страны, принятым и реализованным после революции, и во многом заложил основу дальнейшей индустриализации.

**ГУГС** – см. "КГС".

**КаУР** – Карельский укреплённый район. Комплекс оборонительных сооружений и воинских формирований Красной Армии, размещавшихся на территории северной части Ленинградской области, на Карельском перешейке. Был сооружён в 1928-1939 гг. вдоль линии тогдашней границы между СССР и Финляндией (на протяжении около 80 км от Сестрорецка до Ладожского озера); предназначался для обороны Ленинграда с севера, одновременно являясь частью т.н. "Линии Сталина"; включал в себя около десятка батальонных районов обороны и около 200 различных фортификационных сооружений. Принимал участие в боевых действиях в 1941-1944 гг.; в послевоенное время постепенно утратил своё значение.

**КГС (Комгосоор)** – Комитет государственных сооружений. Главный комитет государственных сооружений ВСНХ был образован декретом СНК от 9 мая 1918 г. в целях объединения всей строительной деятельности (необоронительного характера) в Советской России<sup>2</sup>. Ведал городским, сельским, промышленным строительством, строительством железных дорог (широкой и узкой колеи), сооружений водного хозяйства (водных путей, морских портов и т.д.), шоссейных и грунтовых дорог, различных вспомогательных транспортных сооружений (элеваторов, зернохранилищ, холодильников и т.д.). В составе Главного управления КГС, среди прочих, имелось и Управление по сооружению железных дорог (Ужедорстрой). В регионах были организованы местные

---

<sup>1</sup> Председателем ГОЭЛРО, а позднее и первым председателем Госплана был Г.М. Кржижановский.

<sup>2</sup> Возглавил Комитет государственных сооружений всё тот же Г.М. Кржижановский.

комитеты. Организационная структура КГС несколько раз изменялась<sup>1</sup>. На Северо-Западе страны в разное время существовали Комитет государственных сооружений совнархоза Северного района (Севкомгосоор; 1918-1919 гг.), Петроградский отдел Главного комитета государственных сооружений ВСНХ РСФСР (1919-1920 гг.), Петроградский губернский комитет государственных сооружений (Петрогубкомгосоор; 1920-1921 гг.), Северо-Западный областной комитет государственных сооружений Севзаппромбюро (1921-1922 гг.). В 1922 г. Комгосоор был реорганизован в Главное управление государственного строительства (ГУГС ВСНХ), просуществовавшее до 1924 г. В его составе также имелся Отдел железнодорожного строительства, но при этом постановлением СТО от 28 апреля 1922 г. в ведение НКПС были переданы переустройство и перешивка существовавших железнодорожных линий и сооружение различных ветвей ("ветвестроительство"). После ликвидации ГУГС, постановлением от 17 мая 1924 г. всё железнодорожное строительство было окончательно сосредоточено в НКПС<sup>2</sup>, при этом большинство Управлений сооружаемых линий перешли в ведение Центрального отдела по сооружению железных дорог НКПС (ЦУСТРОЙ).

**ЛенВО** – Ленинградский военный округ. Оперативно-стратегическое территориальное объединение вооружённых сил на территории Ленинградской и прилегающих к ней областей. Ведёт свою историю от Петербургского военного округа (созданного в 1864 г.); просуществовал до 2010 г. В разное время территориальные границы ЛенВО неоднократно изменялись.

**Ленсовет** – Ленинградский городской Совет народных депутатов. Высший орган государственной власти на территории г. Ленинграда в советское время. Ведёт историю от Петроградского Совета рабочих и солдатских депутатов (созданного 27 февраля 1917 г.); 26 января 1924 г., в связи с переименованием самого города, Петросовет был переименован в Ленсовет. Просуществовал до 1993 г.

---

<sup>1</sup> Более подробно см., например: *Казусь И.А.* Советская архитектура 1920-х годов: организация проектирования. – М.: Прогресс-Традиция. – 2009. – 464 с.

<sup>2</sup> Тогда из ВСНХ в структуру НКПС были переведены 9 отдельных строительных Управлений, ведавших сооружением в общей сложности 7,1 тыс. км железных дорог.

**ЛСПО** – Ленинградский союз потребительских обществ. Существовал в 1924-1935 гг., представлял собой объединение первичных кооперативов, занимался обслуживанием потребностей населения в продуктах питания и предметах широкого потребления (одежда, обувь и т.д.). В систему ЛСПО входили предприятия, заводы (преимущественно пищевой промышленности), склады, магазины, столовые и т.д.

**ЛТП** – Ленинградский торговый порт. В 1920-х гг. находился в ведении Народного комиссариата внешней торговли (НКВТ), в 1930-х гг. – Народного комиссариата водного транспорта (Наркомвода). В настоящее время – Большой порт Санкт-Петербург.

**МПС** – Министерство путей сообщения. Государственный орган России и СССР, управлявший деятельностью железнодорожного, а в некоторые годы и других видов транспорта. Официальной датой образования МПС считается 15 июня 1865 г., когда Императором Александром II был издан соответствующий указ. В 1918-1946 гг. функции МПС в Советской России выполнял НКПС, который в 1946 г. был вновь преобразован в министерство. Окончательно МПС было ликвидировано уже в Российской Федерации, 9 марта 2004 г., в рамках проводившейся на железнодорожном транспорте масштабной реформы<sup>1</sup>.

**МЦ** – механическая централизация стрелок и сигналов (см. "Централизация" в Приложении 2). В настоящее время уже не применяется на отечественных железных дорогах.

**НКО** – Народный комиссариат обороны. Высший военный орган СССР в 1930-х...1940-х гг. Был образован в 1934 г. (до этого существовал Народный комиссариат по военным и морским делам – Наркомвоенмор), просуществовал до 1946 г.

**НКПС (Наркомпуть)** – Народный комиссариат путей сообщения. Государственный орган СССР, существовавший в 1923-1946 гг. и управлявший деятельностью железнодорожного, а также в разные годы и других видов

---

<sup>1</sup> Более подробно см., например: История организации и управления железнодорожным транспортом России. Факты, события, люди. К 200-летию транспортного ведомства и образования на транспорте России. / Под ред. А.А. Тимошина. – М. : ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте». – 2009. – 466 с.

транспорта страны (до этого, в 1918-1922 гг. существовал НКПС РСФСР). В 1920-х гг. в составе НКПС существовали следующие основные центральные управления: железнодорожного транспорта (ЦУЖЕЛ), речного транспорта (ЦУРЕК), морского транспорта (ЦУМОР), местного транспорта (ЦУМТ), а позднее также по сооружению железных дорог (ЦУСТРОЙ, затем преобразованное во Всесоюзное объединение капитального строительства НКПССТРОЙ). В 1931 г. из состава НКПС были выделены в самостоятельные ведомства Наркомат водного транспорта и Управление автодорог, в результате чего в ведении НКПС остался только железнодорожный транспорт. В 1946 г. НКПС был преобразован в Министерство путей сообщения (МПС СССР).

**о.п.** – остановочный пункт пригородных поездов. Как правило, не является отдельным пунктом и не участвует в процессе организации движения поездов по участку.

**Откомхоз** – Отдел коммунального хозяйства Ленсовета. Ведал основными вопросами коммунального хозяйства и благоустройства города. В разное время существовали: Петроградский губернский отдел коммунального хозяйства (Петрогуботкомхоз; 1921-1924 гг.), Отдел коммунального хозяйства Ленгубисполкома (1924-1927 гг.), Ленинградский городской (1927-1929 гг.) и Ленинградский областной (1929-1931 гг.) отдел коммунального хозяйства. В 1931 г. вместо единого отдела были созданы специализированные управления, которым подчинялись соответствующие тресты.

**ПАБ** – полуавтоматическая блокировка (см. "Способ организации движения поездов" в Приложении 2).

**ПОПС** – Петроградский округ путей сообщения. Округа путей сообщения, созданные в составе НКПС весной 1918 г. и просуществовавшие несколько лет в рамках попытки внедрения новой, децентрализованной системы управления на транспорте, объединяли под своей властью несколько железных дорог, а также речной и местный транспорт какого-либо отдельного географического района Советской России. На Северо-Западе страны в разное время существовали Петроградский (1918-1919, 1921-1923 гг.) и Северо-Западный (1919 г.) округа

путей сообщения. Более подробно – см. п. 2.6 настоящей работы.

**СМЕ** – см. "Система многих единиц" в Приложении 2.

**СНХ** – см. "ВСНХ".

**СТО** – Совет труда и обороны. Высший орган власти в Советской России, ведавший основными вопросами управления и финансирования различных отраслей экономики и обороны страны. Был образован в апреле 1920 г. (ранее, в 1918-1920 гг. действовал Совет рабочей и крестьянской обороны – СРКО), просуществовал до 1937 г. В свою очередь, органами СТО на местах были областные, губернские, уездные и волостные Экономические совещания (ЭКОСО).

**ФСЛ** – Финляндская соединительная линия. Построенная в 1910-1914 гг. железнодорожная линия (см. рис. П-6.2), соединившая в черте г. Санкт-Петербурга Николаевскую ж.д. (а вместе с ней и всю сеть железных дорог Российской империи) с железнодорожной сетью Княжества Финляндского. Функционирует и в настоящее время.

**ЦУЖЕЛ** – см. "НКПС".

**ЭКОСО** – см. "СТО".

**ЭПС** – электроподвижной состав. Тяговой подвижной состав, использующий электричество в качестве основного источника энергии. К ЭПС относятся электровозы (локомотивы), электросекции и электропоезда (моторвагонный подвижной состав, в составе которого имеются электрические моторные вагоны).

**ЭЦ** – электрическая централизация стрелок и сигналов (см. "Централизация" в Приложении 2). Широко применяется на железных дорогах в настоящее время.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2

### Основные используемые в тексте специальные железнодорожные термины

***Верхнее строение пути*** – часть железнодорожного пути, предназначенная для непосредственного направления движения подвижного состава по рельсовой колее, а также для восприятия от него нагрузки и передачи её на нижнее строение пути. К верхнему строению пути относятся рельсы, шпалы, элементы стрелочных переводов, скрепления (промежуточные и стыковые), балластный слой, а также различные дополнительные устройства (противоугоны, контррельсы, отбойные брусья и т.д.).

***"Гонялка"*** (жаргонн.) – локомотив, задействованный на маневровой или вывозной работе (как правило, не уезжает далеко от места постоянной работы и депо приписки).

***Длина железнодорожной линии*** – протяжение линии по направлению, в котором её крайние пункты наиболее удалены один от другого. Различают понятия: *эксплуатационная длина* (сумма расстояний между осями отдельных пунктов, причём в однопутном исчислении, т.е. без учёта длины других главных путей при их наличии), *развёрнутая длина* (сумма длин всех главных путей на двухпутных и многопутных линиях), *строительная длина* (протяжённость земляного полотна, отсыпаемого под главные пути). В данной работе при употреблении термина "длина" (или "протяжённость") линии подразумевается, как правило, эксплуатационная длина (если не указано иное).

***Маневровая вытяжка*** – станционный путь (чаще тупиковый), предназначенный для заезда маневрового состава при перестановке его с одного станционного пути на другой в процессе маневровой работы (формирование, расформирование поездов, переподача вагонов к грузовым фронтам и т.д.). Процесс сортировки вагонов на вытяжке выглядит следующим образом: локомотив вытягивает маневровый состав с одного станционного пути на

вытяжку, где останавливается, и после перевода соответствующих стрелок начинает движение с вытяжки в противоположном направлении на другой (нужный) станционный путь.

**Маршрут** – 1) (*маршрут приёма, отправления и т.д.*) траектория движения поезда или маневрового состава в пределах станции, определяемая положением стрелочных переводов (входящих в маршрут); 2) (*маршрут, маршрутный поезд*) поезд, сформированный из вагонов преимущественно одного назначения, проходящий большие расстояния, несколько участковых и сортировочных станций без переформирования.

**Нижнее строение пути** – часть железнодорожного пути, служащая непрерывной опорой для верхнего строения пути. К нижнему строению пути относятся земляное полотно (выполняемое в виде насыпей, выемок и т.д.) и искусственные сооружения (мосты, путепроводы, туннели, водопропускные трубы и т.д.).

**Обгон локомотива** – процесс отцепки локомотива от поезда на станции и последующей прицепки этого же локомотива к тому же составу с другой стороны (т.е. перестановка из "головы" в "хвост"), происходящий, как правило, при необходимости изменения направления движения поезда на противоположное.

**Обратный (или угловой) заезд** – ситуация, при которой для продолжения движения поезда или маневрового состава к пункту назначения необходимо произвести изменение направления его движения на противоположное в каком-либо промежуточном пункте (например, в связи с отсутствием прямой соединительной ветви). Обратный заезд (в поездной работе сопровождающийся, как правило, обгоном локомотива) усложняет работу станции, требует дополнительных манёвров, ведёт к увеличению непроизводительных простоев подвижного состава и т.д.

**Осаживание** – движение маневрового состава или поезда вагонами вперёд, т.е. когда локомотив находится позади вагонов (по направлению движения), толкая их перед собой. Часто имеет место в маневровой работе; в поездной работе практикуется, как правило, только в случае возникновения каких-либо



внештатных ситуаций.

**Парк станции** – обособленная группа станционных путей одного назначения. В соответствии с ним, существуют специализированные парки (приёма, отправления, сортировочные, ранжирные и т.д.), либо совмещающие в себе одновременно несколько функций (приемо-отправочные, сортировочно-отправочные и т.д.). Каждый парк имеет своё уникальное (в пределах станции) обозначение – либо номер, либо литеру, либо название.

**Перерабатывающая способность станции** – максимальное количество грузовых вагонов (или, реже, соответствующее количество поездов), которое может быть переработано станцией за сутки (т.е. быть принято в составе поездов, расформировано, подано на грузовые фронты или ветви необщего пользования, убрано с них, сформировано в поезда и отправлено далее по назначению). Перерабатывающая способность определяется двумя основными факторами: мощностью путевого развития (количество и длина путей) и техническим оснащением станции (наличие и особенности устройства маневровых вытяжек, сортировочных горок, устройств МЦ или ЭЦ и т.д.).

**Провозная способность линии** – максимальное количество тонн груза, которое может быть перевезено по какой-либо железнодорожной линии в течение года (измеряется в миллионах тонн нетто).

**Пропускная способность линии** – максимальное количество поездов, которое может быть пропущено по какой-либо железнодорожной линии в единицу времени (измеряется, как правило, в парах поездов в сутки). Пропускная, как и провозная способности линии зависят от множества факторов, важнейшими из которых являются следующие: количество главных путей, применяемый способ организации движения поездов, расположение отдельных пунктов, мощность путевого развития станций, продольный профиль линии, тип эксплуатируемого подвижного состава, а на электрифицированных линиях – также мощность устройств энергоснабжения.

**Путевое развитие** – совокупность главных путей, боковых путей различного назначения и соединяющих их между собой стрелочных переводов на отдельных пунктах железных дорог. В данном случае слово "развитие" отнюдь

не обозначает какой-либо процесс, а является своеобразной характеристикой отдельного пункта (большое, мощное путевое развитие – это наличие значительного количества приёмо-отправочных, сортировочных путей и т.д.).

**Раздельный пункт** – пункт, разделяющий железнодорожную линию на отдельные перегоны и принимающий непосредственное участие в организации движения поездов по ней в соответствии с одним из установленных для этого способов. Существуют раздельные пункты без путевого развития (посты) и с путевым развитием (разъезды, обгонные пункты, станции). В то же время, например, остановочные пункты пригородных поездов (о.п. – платформы для посадки-высадки пассажиров) не принимают участия в организации движения поездов и раздельными пунктами не являются.

**Система многих единиц (СМЕ)** – комплекс устройств, позволяющий при необходимости управлять несколькими однотипными единицами подвижного состава с одного поста (одной локомотивной бригадой).

**Скорость техническая** – скорость движения поезда по какому-либо участку железной дороги *без учёта времени стоянок* в пути следования.

**Скорость участковая** (ранее употреблялось наименование *коммерческая*) – скорость движения поезда по какому-либо участку железной дороги *с учётом времени стоянок* в пути следования. Является одним из основных показателей работы железных дорог, оказывает большое влияние на решающие элементы эксплуатационной работы (оборот вагона и т.д.).

**Способ организации движения поездов** – один из чётко определённых и установленных Правилами технической эксплуатации железных дорог способов, в строгом соответствии с которым осуществляется движение поездов на конкретном перегоне между двумя раздельными пунктами и обеспечивается безопасность этого движения. В описываемое в настоящей работе время существовали следующие основные такие способы: "*посредством одного паровоза*" (на малодейственных участках, где в работе находился только один локомотив и опасность столкновения с другими поездами отсутствовала), "*посредством телеграфных сношений*" (достаточно примитивный способ, при

котором отправлению любого поезда предшествует связь двух соседних станций между собой по телеграфу<sup>1</sup>), *жезловая система*, *полуавтоматическая блокировка* (ПАБ, при которых на соседних станциях устанавливаются заблокированные между собой электромеханические устройства различных конструкций) и *автоблокировка* (АБ, самый прогрессивный способ, базирующийся на устройстве рельсовых электрических цепей). Во многом именно применяемым способом организации движения поездов определяется пропускная способность железнодорожной линии.

***Съезд*** (стрелочный) – элемент железнодорожного пути, состоящий из двух стрелочных переводов, встречно уложенных на двух параллельных путях и соединённых между собой со стороны крестовин, позволяющий осуществлять пропуск подвижного состава с одного пути на другой.

***Танк-паровоз*** – паровоз, конструкция которого не предусматривала наличие тендера (специального вагона для размещения основных экипировочных запасов – воды и топлива); все экипировочные запасы хранились в "танках" (от англ. "tank" – ёмкость для жидкости), установленных на самом локомотиве. В России и СССР танк-паровозы на железных дорогах применялись в ограниченном количестве (в основном, для маневровой работы); широко использовались на промышленном транспорте.

***Централизация стрелок и сигналов*** – комплекс станционных технических устройств, позволяющий осуществлять управление и контроль в отношении сразу нескольких стрелочных переводов и сигналов (всей станции или её отдельного района, парка) дистанционно, из одного места (центрального поста). Централизация значительно упрощает работу станции, повышает её пропускную и перерабатывающую способность (за счёт уменьшения времени, затрачиваемого на приготовление, замыкание и разделку маршрутов) и безопасность движения (за счёт наличия различных блокировочных устройств и зависимостей), однако вынуждает применять достаточно сложные технические устройства, требующие

---

<sup>1</sup> Аналог такого способа, иногда применяемый и в настоящее время, называется "движение поездов по телефонным средствам связи".

высокого уровня культуры обслуживания. На отечественных железных дорогах, начиная с XIX века, применялись различные системы централизации (вплоть до весьма оригинальных конструкций, например, гидравлических или пневматических), однако наибольшее распространение получили механическая (МЦ), а позднее электрическая (ЭЦ) системы централизации. МЦ, достаточно широко применявшаяся ещё в первой половине XX века, функционировала за счёт приложения человеком (оператором поста) физических усилий к управляющим рычагам, с передачей их к соответствующим стрелкам и сигналам посредством гибких или жёстких тяг. ЭЦ, к 1970-м гг. полностью вытеснившая на железных дорогах СССР системы МЦ и широко применяющаяся в настоящее время, функционирует посредством электрических приводов.

### ПРИЛОЖЕНИЕ 3

#### Упомянутые в тексте исторические названия районов г. Санкт-Петербурга и подвергшиеся переименованию его улицы, проспекты, переулки, площади, набережные и мосты<sup>1</sup>

*Александринская пл.* – в настоящее время (с 1923 г.) – пл. Островского.

*Бабурин пер.* – переулок, до середины XX века существовавший на Выборгской стороне между пр. Карла Маркса (Б. Сампсониевским) и линией Финляндской железной дороги. С 1952 г. вошёл в состав ул. Смолячкова.

*Батенина ул.* – улица, до середины XX века существовавшая на Выборгской стороне между Выборгской наб. и Полюстровским пр. С 1952 г. вошла в состав ул. Александра Матросова.

*Безымянная ул.* – несуществующая в настоящее время улица, в первой половине XX века пролежавшая от Волковского кладбища на юг (примерно до пересечения современных улиц Бухарестской и Белы Куна). С 1940 г. была переименована в Грузинскую ул., а в 1960-х гг. её южная часть (южнее пересечения с Портовой линией Октябрьской ж.д. около ст. Волковская) была поглощена застройкой Фрунзенского района.

*Буян* – в широком смысле этим словом в прошлом называли открытое, ровное, возвышенное место, торговую площадь. В Петербурге этим термином обозначалось то, что сегодня назвали бы "логистическим центром" – расположенные компактно причалы, склады ("городские анбары"), торговые конторы и т.д. Буяны чаще всего размещали на островах (в целях пожарной безопасности, а также предохранения от краж). В прошлом в Петербурге были устроены Масляной, Тучков, Пеньковый, Сальный, Винный и Сельдяной Буяны. Последний с 1830-х гг. размещался на Гутуевском острове около Межевого

---

<sup>1</sup> Большинство приведённых в данном приложении сведений о топонимике города взяты отсюда: Городские имена сегодня и вчера. Петербургская топонимика: полный свод названий за три века (Справочник-путеводитель). – 2-е изд., перераб. и доп. – СПб. : Информ.-изд. агентство "ЛИК", 1997. – 288 с.; Горбачевич К.С., Хабло Е.П. Почему так названы? О происхождении названий улиц, площадей, островов, рек и мостов Санкт-Петербурга. – 5-е изд., перераб. – СПб. : Норинт, 1998. – 347 с.

канала и осуществлял операции с ладожской, волжской, беломорской и норвежской рыбой. После постройки Морского канала и нового Петербургского порта в 1880-х гг., Буяны вскоре утратили своё значение.

**Весёлый Посёлок** – историческое название района г. Санкт-Петербурга, расположенного на правом берегу Невы, на территории, ограниченной этой рекой и современными улицами Коллонтай, Народной и пр. Большевиков.

**Воинова ул.** – такое название в годы советской власти (с 1918 г.) носила Шпалерная ул. (в 1991 г. ей было возвращено историческое наименование).

**Волково** – историческое название района г. Санкт-Петербурга, расположенного в районе р. Волковка южнее Обводного канала. В XVIII веке в этой местности существовала Волкова деревня, название которой со временем перешло на появившееся здесь Волково (ныне Волковское) кладбище, р. Волковку (бывш. Сетуй) и большой пустырь – Волково поле.

**Вологодско-Ямская слобода** – ныне практически неиспользуемое и забытое историческое название района г. Санкт-Петербурга, располагавшегося примерно около пересечения современных улиц Краснопутиловской и Червонного Казачества. Возникла в начале XVIII века, когда вокруг Петербурга появилась целая сеть ямских слобод, учреждённых на дорогах для перевозки почты и пассажиров, получавших свои названия по имени тех мест, откуда были родом ямщики в них<sup>1</sup>.

**Выборгская сторона** – историческое название района г. Санкт-Петербурга, расположенного на правом берегу рек Невы и Б. Невки, на территории от Пискаревского пр. почти до Удельнинского парка и Новой Деревни.

**Горячее поле** – ныне практически неиспользуемое и забытое историческое название района г. Санкт-Петербурга, располагавшегося напротив Новодевичьего монастыря, между Забалканским (Международным) пр. и линией Варшавской железной дороги. Название возникло в XIX веке из-за устроенной здесь свалки отходов скотобойни, которые постоянно гнили, в холодную погоду создавая

---

<sup>1</sup> Напоминанием об этой слободе и сегодня остаётся, например, железнодорожный переезд "Вологодский" (по Краснопутиловской ул.) в южной (нечётной) горловине ст. Нарвская.

туман.

*Деревни Мурзинки пр.* – проспект, до середины XX века пролежавший в районе Невской заставы, примерно между современными 1-м Рабфаковским пер. и Рыбацким пр. В 1952 г. вошёл в состав пр. Обуховской Обороны.

*Динабургская ул.* – в настоящее время (с 1935 г.) – Двинская ул.

*Дорога в Гражданку* – в настоящее время (с 1962 г.) – Гражданский пр.

*Дорога на Северную верфь* – в настоящее время (с 1962 г.) – Корабельная ул.

*Калашиниковская наб.* – в настоящее время (с 1952 г.) – Синопская наб. По некоторым сведениям, после революции некоторое время носила название наб. им. Бакунина.

*Карла Маркса пр.* – такое название в годы советской власти (с 1918 г.) носил Большой Сампсониевский пр. (в 1991 г. ему было возвращено историческое наименование).

*Комаровский пр.* – проспект, до середины XX века пролежавший в районе Охты, от Большеохтинского моста в восточном направлении. С 1965 г. вошёл в состав Якорной ул., позднее (в 1988 г.) часть была поглощена при образовании Красногвардейской пл.

*Коммунаров пл.* – см. *Нарвская пл.*

*Красный проезд* – проезд, ранее пролежавший в районе Весёлого Посёлка. С 1970 г. вошёл в состав ул. Крыленко.

*Куликово поле* – ныне практически неиспользуемое и забытое историческое название района г. Санкт-Петербурга, располагавшегося на территории, ограниченной современными Чугунной, Арсенальной и Минеральной улицами и линией Финляндской железной дороги.

*Лиговская ул.* – в настоящее время (с 1956 г.) – Лиговский пр.

*Ломанский пер.* – в настоящее время (с 1949 г.) – ул. Комиссара Смирнова.

*Маклина пр.* – такое название в годы советской власти (с 1918 г.) носил Английский пр. (в 1994 г. ему было возвращено историческое наименование).

*Международный пр.* – проспект, до середины XX века пролежавший между Сенной пл. и Рощинской ул. (ранее носил название Забалканский пр.). С 1956 г.

вошёл в состав Московского пр.

**Московская застава** – историческое название района г. Санкт-Петербурга, расположенного на территории южнее Обводного канала, вдоль современного Московского пр. с окрестностями. Название восходит к XVIII веку, когда специально сооружённые заставы (аналогично – Нарвская, Невская) служили контрольно-пропускными пунктами на въезде в новую столицу.

**Московское шоссе** – шоссе в Санкт-Петербурге (в настоящее время на южной окраине города переходит в трассу М-10 "Россия"). До середины XX века начиналось от путепровода Портовой линии; с 1950 г. северный участок до пл. Победы вошёл в состав (вместе с Международным пр.) современного Московского пр.

**Нарвская застава** – историческое название района на юго-западе г. Санкт-Петербурга, расположенного на территории около пл. Стачек и начала (северной части) пр. Стачек с окрестностями.

**Нарвская пл.** – в настоящее время (с 1923 г.) – пл. Стачек. В некоторых просмотренных автором документах первых послереволюционных лет упоминается под наименованием "пл. Коммунаров" (которое, однако, не фигурирует в официальных справочных источниках).

**Невская застава** – историческое название района г. Санкт-Петербурга, расположенного на территории левого берега р. Невы вдоль неё южнее Обводного канала почти до района Рыбацкое.

**Нижегородская ул.** – в настоящее время (с 1956 г.) – ул. Академика Лебедева.

**Новодеревенская наб.** – набережная р. Б. Невки к западу от современного Ушаковского моста, носившая такое наименование до середины XX века. С 1947 г. вошла в состав Приморского пр.

**Ньюстадская (Нюштатская) ул.** – улица, в первой половине XX века пролежавшая на Выборгской стороне между улицами Нижегородской и Батенина. В 1950-х гг. вошла в состав Чугунной ул. и южной части Лесного пр.

**Охта** – река, и одновременно исторический район г. Санкт-Петербурга,



расположенный на правом берегу р. Невы, в месте впадения в неё р. Охты<sup>1</sup> (Большая Охта – местность на правом берегу р. Охты, Малая Охта – на левом).

**Привал** – местность в районе пересечения современных проспектов Стачек, Маршала Жукова и Петергофского шоссе. Название произошло от того, что здесь ещё с петровских времён во время переходов останавливались на короткий отдых гвардейские части, расквартированные в Петергофе.

**Свободы мост** – такое название в годы советской власти (с 1923 г.) носил Сампсониевский мост через р. Б. Невку (в 1991 г. ему было возвращено историческое наименование).

**Села Смоленского пр.** – проспект, до середины XX века пролежавший в районе Невской заставы, между Прогонным пер. (ныне – часть Большого Смоленского пр.) и Московской ул. (ныне – ул. Крупской). Название возникло по причинам, аналогичным в случае с Вологодско-Ямской слободой – по названию местности, откуда были родом поселившиеся здесь ямщики. В 1952 г. вошёл в состав пр. Обуховской Обороны.

**Симбирская ул.** – в настоящее время (с 1927 г.) – ул. Комсомола.

**Средняя Рогатка** – историческое название района г. Санкт-Петербурга, расположенного в районе современной пл. Победы (пересечение Московского и Пулковского шоссе). Под словом "рогатка" ранее понималась застава, контрольно-пропускной пункт на въезде в новую столицу. Таких "рогаток" на подступе к городу по Московскому шоссе было три: Ближняя (это и есть *Московская застава*, см. выше), Средняя, а также Дальняя (последняя располагалась у северного склона Пулковской высоты).

**Стачек ул.** – в настоящее время (с 1940 г.) – пр. Стачек. Была образована в 1925 г. из северной части Петергофского шоссе.

**Тучкова наб.** – в настоящее время (с 1952 г.) – наб. Макарова.

**Успенская ул.** – несуществующая в настоящее время улица, в первой половине XX века пролежавшая в районе Куликова поля; в 1935 г. вошла в состав

---

<sup>1</sup> Оба встречающихся в литературе варианта написания прилагательных, образованных от данного географического названия ("Охтенский" или "Охтинский"), являются, в принципе, корректными; первый вариант использовался в довоенное время, второй вошёл в употребление после Великой Отечественной войны и используется сегодня.

Арсенальной ул.

**Уткина Заводь** – историческое название района на юго-востоке г. Санкт-Петербурга, около устья р. Утки (правый приток Невы).

**Фокина наб.** (наб. им. тов. Фокина) – набережная р. Б. Невки между мостами Гренадерским и Свободы, носившая такое наименование с 1923 г. (ранее Сампсониевская). С 1979 г. вошла в состав Выборгской наб., затем (с 1989 г.) – Пироговской наб.

**Чугунный пер.** – в настоящее время (с 1958 г.) – ул. Васи Алексева.

**Шлиссельбургский пр.** – существовавший до середины XX века проспект, пролежавший в районе Невской заставы, между пл. Александра Невского и Прогонным пер. (ныне – часть Большого Смоленского пр.). В 1952 г. вошёл в состав пр. Обуховской Обороны<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Существующий в настоящее время Шлиссельбургский пр. (в районе Рыбацкое и Усть-Славянки) представляет собой совершенно другую городскую магистраль, получившую это название только в 1987 г. (ранее она именовалась – пр. Володарского).

## ПРИЛОЖЕНИЕ 4

### Краткая история формирования и развития Петербургского железнодорожного узла в период до 1914 г.

#### 4.1 Общие сведения

Город Санкт-Петербург был основан 16 мая 1703 г. в устье р. Невы, на территории, вошедшей в состав России в результате Северной войны (1700-1721 гг.)<sup>1</sup>. С 1712 г. фактически являлся столицей государства, а к началу XIX века уже представлял собой крупнейший город империи по численности населения<sup>2</sup>. Здесь бурно развивалась промышленность (к середине 1830-х гг. действовало около трёхсот заводов, фабрик, верфей и т.д.), имелся крупнейший в стране (по грузообороту) морской порт<sup>3</sup>.

Дальнейшее развитие новой столицы потребовало устройства удобных путей сообщения её с другими регионами страны, т.к. для удовлетворения потребностей населения и промышленности города, а также для экспортной торговли, в Санкт-Петербург поступало значительное количество различных грузов. Создание новых транспортных коммуникаций началось с момента основания города: в разное время были сооружены Вышневолоцкая (1722 г.), Мариинская (1810 г.), Тихвинская (1811 г.) водные системы (связавшие бассейн Балтийского моря с бассейнами р. Волги и Белого моря); столичный тракт между Москвой и Санкт-Петербургом (1746 г.), а позднее Московское шоссе (Петербург – Новгород – Москва, 1833 г.). Следующим этапом стало строительство железных дорог<sup>4</sup>.

Петербургский железнодорожный узел, как и большинство других подобных узлов, развивался и формировался постепенно, причём первоначально –

---

<sup>1</sup> На месте будущего города существовали многочисленные поселения ещё со времён Новгородской республики.

<sup>2</sup> По данным на 1811 г., в Санкт-Петербурге проживало 335,6 тыс. человек; Москва занимала второе место – 270,2 тыс. жителей (*Рашин А. Г.* Население России за 100 лет. – М. : Госстатиздат, 1956. – С. 90).

<sup>3</sup> *Усанов Б.П.* Диалог города с морем – Л. : Знание, 1989. – С. 12.

<sup>4</sup> Первые в мире железные дороги общего пользования были построены в Англии: Стоктон – Дарлингтон (1825 г.) и Ливерпуль – Манчестер (1830 г.).

без какого-либо общего плана. Каждая из входивших в узел железных дорог (см. далее) просто развивала свою часть узла в нужных ей размерах, делая это самостоятельно и практически независимо от развития инфраструктуры соседних дорог.

Ещё одна важная особенность заключалась в том, что в разное время отдельные части города, разделённые р. Невой и её рукавами, развивались различными темпами. Так, в течение первых 10 лет существования Петербурга, центром его был Городской остров (ранее называвшийся Берёзовым; ныне – Петроградский), где размещались Гостиный двор, Троицкая церковь, множество различных зданий, ремесленные слободы и воинские части. Позднее стали активно застраиваться Васильевский остров (который по тогдашним замыслам должен был стать центром города), Выборгская сторона, пригороды (Екатерингоф, Петергоф, Ораниенбаум). К середине XVIII века центром столицы постепенно стала левобережная часть, где располагались Адмиралтейство и Невский пр. (ставший вскоре главной магистралью города). Формирование и развитие железнодорожной сети в левобережной и правобережной частях Санкт-Петербурга также происходило различными темпами и имело свои специфические особенности.

#### **4.2 Формирование и развитие левобережной (основной) части узла**

В связи с тем, что направления основных сухопутных торгово-экономических связей Санкт-Петербурга, располагавшегося на северо-западной окраине Российской империи, тянулись на юг и восток, формирование Петербургского железнодорожного узла началось в левобережной (южной) части города. В период до 1914 г. здесь были построены следующие железные дороги общего пользования магистрального значения:

##### **1) Царскосельская ж.д. и линия Санкт-Петербург – Витебск М.В.Р. ж.д.**

Линия Санкт-Петербург – Царское Село – Павловск стала первой в России железной дорогой общего пользования. Строительство её началось в мае

1836 г. и велось акционерным обществом, под руководством австрийского инженера Ф.А. Герстнера. Линия длиной 26 км первоначально была однопутной и имела ширину колеи 6 футов (1829 мм).

С осени 1836 г. проводились различные обкатки<sup>1</sup>. Торжественное открытие движения на участке Санкт-Петербург – Царское Село состоялось 30 октября 1837 г. Затем 22 мая 1838 г. было открыто сквозное движение от Петербурга до Павловска. Позднее (к 1876 г.) на всём протяжении дороги был уложен второй главный путь.

В качестве самостоятельной дороги Царкосельская ж.д. просуществовала более 60 лет. С января 1900 г. она вошла в состав Московско-Виндаво-Рыбинской (М.В.Р.) ж.д.<sup>2</sup>, после чего в скором времени была реконструирована (см. далее), а участок Петербург – Царское Село стал фактически головной частью новой магистрали Петербург – Дно – Новосокольники – Витебск, связавшей столицу с юго-западными районами страны, Белоруссией и Украиной; сооружение этой линии было завершено М.В.Р. ж.д. в 1904 г. (сквозное движение открылось 1 августа 1904 г.).

## 2) Санкт-Петербурго-Московская (Николаевская) ж.д.

Это была третья железная дорога, построенная на территории Российской империи<sup>3</sup>, и первая, имевшая ширину колеи 5 футов (1524 мм; в дальнейшем она станет стандартной для дорог России), а также первая, сооружённая сразу же двухпутной на всём своём протяжении. Строительство магистрали общей длиной 654 км, соединившей два крупнейших города страны, началось в

---

<sup>1</sup> Первая пробная поездка состава на конной тяге 27 сентября 1836 г., первая обкатка паровоза 3 ноября 1836 г. и т.д. Более подробно см.: *Павлов В.Е.* О первой российской железной дороге массового пользования // История Петербурга. – 2008. – №3 (43). – С. 39-47.

<sup>2</sup> В начале XX века Московско-Виндаво-Рыбинская ж.д. являлась одной из крупнейших частных железнодорожных компаний Российской империи. Эксплуатационная длина её сети по состоянию на 1 января 1912 г. составляла более 2,6 тыс. км, линии дороги протянулись от Санкт-Петербурга до Витебска, от Москвы и Рыбинска до Виндавы (ныне Вентспилс) и т.д.; кроме того, дорога имела собственный элеватор в Виндаве, склады в Петербурге, Рыбинске, Новосокольниках и т.д. Кстати, нынешнее здание Управления Октябрьской ж.д. на пл. Островского – не что иное, как бывшее здание Правления М.В.Р. ж.д. (постройки 1912 г., архитектор А.А. Гречанников). Административно дорога разделялись на две сети – Петербургскую и Московскую, каждая из которых имела своё Управление. Петербургская сеть М.В.Р. ж.д. включала в себя линии Санкт-Петербург – Витебск и Рыбинск – Бологое – Псков, Кашинскую и Краснохолмскую ветви, а также узкоколейную (ширина колеи 1067 мм) линию Чудово – Новгород – Шимск – Старая Русса.

<sup>3</sup> Второй стала Варшаво-Венская ж.д., построенная на средства казны в 1842-1848 гг. с шириной колеи 1435 мм; большая её часть проходила по территории Царства Польского (*Ильин Ю.Л.* Путь на запад: Варшаво-Венская дорога // РЖД-Партнёр. – 2006. – №6. – С. 78-80).

1843 г. и велось за счёт средств казны; вводилась в строй она по частям (рабочее движение на участке Петербург – Колпино (24 км) было открыто в мае 1847 г., на участке Колпино – Чудово в 1849 г. и т.д.). Торжественное открытие регулярного сквозного движения от Петербурга до Москвы состоялось 1 ноября 1851 г. В Петербурге магистраль заканчивалась тупиковой станцией, с собственным вокзалом<sup>1</sup>.

После смерти Императора Николая I, с сентября 1855 г. в его память дорога стала именоваться Николаевской ж.д. В 1868 г. магистраль была передана в ведение Главного общества российских железных дорог (ГОРЖД), в 1893 г. – возвращена (выкуплена) обратно в казну. Постепенно к дороге присоединялись другие линии и ветви<sup>2</sup>, но магистраль Петербург – Москва всегда являлась основной и важнейшей среди них, официально именуясь Главной линией.

### **3) Санкт-Петербурго-Варшавская ж.д.**

Железная дорога Санкт-Петербург – Варшава, через Гатчину, Лугу, Псков, Остров, Двинск (ныне Даугавпилс), Вильну (ныне Вильнюс), Гродно, Белосток, общей протяжённостью более тысячи километров, строилась с 1852 г., первоначально на средства казны. Имела стратегическое значение – кратчайшее соединение столицы Российской империи с Царством Польским и Европой. Головной участок Петербург – Гатчина (44 км) был открыт в 1853 г. В дальнейшем магистраль достраивалась уже ГОРЖД в 1857-1862 гг. (участок Гатчина – Луга был открыт в 1857 г., Луга – Псков в 1859 г. и т.д.), сквозное движение от Санкт-Петербурга до прусской границы (ст. Вержболово) было открыто 15 марта 1862 г., а до Варшавы – 15 декабря 1862 г. В 1894 г. СПб-Варшавская ж.д. с ветвями была выкуплена в казну, а с 1 января 1907 г. вошла в состав Северо-Западных ж.д.

---

<sup>1</sup> Существующее и сегодня здание Московского вокзала (ранее именовался Николаевским, а в 1924-1930 гг. Октябрьским) было построено в 1847-1851 гг. (архитектор К.А. Тон).

<sup>2</sup> Сеть казённой Николаевской ж.д. по состоянию на 1 января 1912 г. имела эксплуатационную длину более 1,6 тыс. км и включала в себя, помимо магистрали Санкт-Петербург – Москва, также Портовую линию (с 1894 г.), Новоторжокскую и Ржево-Вяземскую линии (Лихославль – Торжок – Ржев – Вязьма, с 1894 г.; но позднее, с 1 января 1917 г., они отошли к Александровской ж.д.), Боровичскую ветвь (Угловка – Боровичи; с 1896 г.), Бологое-Полоцкую линию (с 1907 г.), Московско-Окружную дорогу (с 1908 г.; но позднее, с 1 января 1916 г., она отошла к Московско-Курской ж.д.) и ФСЛ (с 1914 г.).

В Петербурге магистраль заканчивалась тупиковой станцией, с собственным вокзалом<sup>1</sup>. Участок Петербург – Гатчина сразу же при постройке был выполнен двухпутным; далее за Гатчиной дорога была первоначально построена однопутной, но с возведением земляного полотна и искусственных сооружений под два пути<sup>2</sup>; позднее (к 1901 г.) второй главный путь был уложен на всём её протяжении. Интересной особенностью Варшавского хода было применявшееся на нём (вплоть до 1940-х гг.) левостороннее движение.

#### **4) Петергофская ж.д. и Балтийская ж.д.**

В конце 1850-х гг. в окрестностях Петербурга появилась Петергофская ж.д., построенная на частные средства. В 1857 г. был открыт её основной двухпутный участок Санкт-Петербург – Новый Петергоф (28 км), а в 1859 г. однопутная ветвь Лигово – Красное Село (12 км). В 1864 г. линия была продлена от Н. Петергофа ещё на 11 км до Ораниенбаума (ныне г. Ломоносов), где подходила к вновь построенной Ораниенбаумской пристани. В Петербурге магистраль заканчивалась тупиковой станцией, с собственным вокзалом<sup>3</sup>.

В 1869-1870 гг. другим частным Обществом Балтийской железной дороги была построена однопутная магистраль Балтийский Порт (ныне г. Палдиски) – Тосно, через Ревель (ныне Таллин), Нарву и Гатчину, общей протяжённостью более 400 км. Целью её сооружения было создание прямого выхода из внутренних губерний и с Николаевской ж.д. к прибалтийским портам, через которые в то время проходил значительный объём экспортно-импортного грузооборота. Движение по линии открылось 24 октября 1870 г.

В феврале 1872 г. Петергофская ж.д. вошла в состав (была выкуплена) Балтийской ж.д. Для соединения двух линии новой единой дороги, а также для создания собственного выхода Балтийской ж.д. в Петербург, в том же году был построен участок Красное Село – Гатчина (22 км). Таким образом, между

---

<sup>1</sup> Существующее и сегодня здание Варшавского вокзала было построено в 1853-1855 гг. (архитектор К.А. Скаржинский), но в 1858-1861 гг. подверглось существенной перестройке (архитектор П.О. Сальманович) с устройством внутри него "вагонного двора" (в свою очередь, ликвидированного в 1899-1901 гг.).

<sup>2</sup> Краткий очерк деятельности Северо-Западных ж.д. в период времени с 1-го ноября 1905 г. по 1-е ноября 1915 г. – Пг., 1915. – С. 5.

<sup>3</sup> Существующее и сегодня здание Балтийского вокзала (первоначально именовался Петергофским) было построено в 1855-1858 гг. (архитектор А.И. Кракау).

Петербургом и Гатчиной появились две параллельных железнодорожных линии (Варшавская и Балтийская). Позднее (к 1906 г.) на всём участке Лигово – Гатчина был уложен второй главный путь.

В 1893 г. Балтийская ж.д., в состав которой на тот момент входили линии Балтийский Порт – Тосно, Тапс (ныне Тапа) – Юрьев (ныне Тарту) и участки бывшей Петергофской ж.д., была выкуплена казной и в скором времени объединена с Псково-Рижской ж.д. (стала именоваться Балтийская и Псково-Рижская ж.д.), а с 1 января 1907 г., после очередной реорганизации (в ходе которой была объединена с СПб-Варшавской ж.д.), она вошла в состав Северо-Западных ж.д.<sup>1</sup>

## 5) Линия Санкт-Петербург – Вологда

Железная дорога Санкт-Петербург – Вологда общей протяжённостью почти 600 км строилась казной в 1901-1905 гг. как часть магистрали Петербург – Вологда – Вятка, представлявшей собой кратчайшее соединение Северо-Запада России с Великим Сибирским путём, необходимое для транзитных перевозок (главным образом – различных экспортных товаров к балтийским портам)<sup>2</sup>. Рабочее движение по магистрали началось в сентябре 1905 г. После ввода в эксплуатацию однопутная линия Обухово – Вологда первоначально (с 1 января 1906 г.) относилась к Николаевской ж.д., однако уже через год (с 1 января 1907 г.) вместе с Московско-Ярославско-Архангельской дорогой образовала Северные ж.д.<sup>3</sup>

Формирование собственно железнодорожного узла в левобережной части Санкт-Петербурга происходило следующим образом.

---

<sup>1</sup> Сеть казённых Северо-Западных ж.д. по состоянию на 1 января 1912 г. имела эксплуатационную длину 2,7 тыс. км и включала в себя магистральные линии Санкт-Петербург – Варшава, Ландварово – Вержболово, Балтийский Порт – Тосно, Псков – Рига, а также линии и ветви Санкт-Петербург – Ораниенбаум, Лигово – Гатчина, Тапс – Юрьев – Валк (ныне Валга), Пыгалово – Сита, Ораны – Сувалки – Гродно и Кегель – Гапсаль. В 1915 г. протяжённость сети Северо-Западных ж.д. существенно сократилась в связи с потерей Россией обширных западных территорий в ходе Первой мировой войны.

<sup>2</sup> Отчёт по постройке Санкт-Петербург-Вологодской ж.д. (1902-1905 гг.). – СПб., 1908. – С. III.

<sup>3</sup> Сеть казённых Северных ж.д. по состоянию на 1 января 1912 г. имела эксплуатационную длину 3,1 тыс. км и включала в себя магистральные линии Москва – Ярославль, Ярославль – Рыбинск, Ярославль – Кострома, Александров – Иваново, Новки – Кинешма, Нерехта – Ермолино, Москва – Савёлово, Обухово – Вологда – Вятка и др. с ветвями, а также линию Урочь (Ярославль) – Вологда – Архангельск, первоначально узкоколейную (1067 мм), работы по перешивке которой на широкую колею постепенно велись, начиная с 1908 г. (закончились они уже в ходе Первой мировой войны, когда эта магистраль получила стратегическое значение).



Царскосельская и СПб-Московская железные дороги, имевшие различную ширину колеи, между собой не соединялись вовсе.

После начала сооружения СПб-Варшавской ж.д., в 1853-1854 гг. была построена соединительная Варшавская ветвь (длиной 4,8 км) между ней и СПб-Московской ж.д. Сооружение данной линии можно считать моментом зарождения Петербургского железнодорожного узла – первого в России. Первоначально построенная с большим количеством кривых малого радиуса и с глухим пересечением Царскосельской ж.д. в одном уровне, эта ветвь позднее, при сооружении Путиловской ж.д. (1878-1881 гг.) была значительно переустроена. Ветвь находилась в ведении Николаевской ж.д. и тянулась от поста Петербург-2 Главной линии через Волковский пост до ст. Петербург СПб-Варшавской ж.д.<sup>1</sup> Одновременно рядом с последней была устроена собственная небольшая тупиковая товарная станция Николаевской ж.д., получившая название Бычья Платформа<sup>2</sup>, к которой подходила Бычья ветвь (от Бычьего поста, устроенного на Варшавской ветви). Однако с 1910 г. Бычьей ветвью стал именоваться весь участок бывшей Варшавской ветви от поста Петербург-2 до Бычьей Платформы (длиной 5,6 км).

Первоначально каждая из входивших в узел железных дорог имела в нём, как правило, одну основную конечную (головную) станцию, где сосредотачивались все пассажирские, грузовые, технические и хозяйственные операции. Однако позднее, по мере увеличения грузо- и пассажиропотоков, количество подобных станций у важнейших дорог (Николаевской и М.В.Р. ж.д.) увеличивалось, с одновременным появлением их специализации – по видам движения, по роду работы и т.д.

С учётом в том числе и опыта Русско-турецкой войны 1877-1878 гг. (когда из-за закрытия южной морской границы грузы хлынули к северу и станции Петербургского узла оказались забиты вагонами), в 1877-1879 гг. в районе

---

<sup>1</sup> Ветвь имела продолжение в район Сухопутной таможни, располагавшейся недалеко от Нарвских ворот (из-за чего иногда именовалась Таможенной), первоначально пересекая при этом всю горловину ст. Петербург Балтийской ж.д. почти под прямым углом глухим пересечением (просуществовавшим до начала XX века, когда оно было ликвидировано и заменено стрелочными съездами).

<sup>2</sup> Название возникло из-за располагавшегося рядом скотопригонного двора (позднее, в 1930-х гг., он будет перенесён в южную часть города, где появится новый мясокомбинат).

6...10 км главного хода Николаевской ж.д. была сооружена первая в России специализированная сортировочная станция – Петербург-Сортировочный (открыта 10 октября 1879 г.). Первоначально она состояла из двух систем (или, как сказали бы сейчас, комплектов), разделённых посередине главными путями; каждая система, в свою очередь, состояла из трёх парков (приёма, отправления, и сортировочного, расположенных параллельно); для сортировки вагонов были устроены наклонные вытяжные пути<sup>1</sup>. Постепенно ст. Сортировочная Николаевской ж.д. стала важнейшей и самой мощной станцией всего Петербургского узла; таковой она была на протяжении всего XX века и продолжает оставаться в настоящее время.

Чрезвычайно большое влияние на формирование и развитие описываемого железнодорожного узла во все времена оказывал Петербургский морской порт, всегда являвшийся фактически одним из градообразующих начал новой столицы. Первые портовые сооружения были построены ещё в 1703 г. на Заячьем острове; позднее порт был организован на Берёзовом острове (где первоначально формировался центр города), в районе нынешних Петровской и Мытнинской набережных; официальным началом его деятельности считается 1713 г. В 1733 г. порт переместился на Стрелку Васильевского острова (здесь были устроены пристани, таможня, пакгаузы и другие сооружения) и Тучкову набережную, а позднее стал простираться практически по всей акватории нижнего течения Невы (начиная от Охты)<sup>2</sup> и включая в себя Кронштадт.

Долгое время значительной проблемой являлась невозможность прохода в Петербург по восточной мелководной части Финского залива морских судов, имевших глубокую осадку. Из-за этого большое количество импортных грузов вынужденно подвергалось в Кронштадте перегрузке с морских судов на

---

<sup>1</sup> Это были ещё не сортировочные горки в современном понимании. Процесс сортировки осуществлялся втакиванием состава на наклонный (10 %) вытяжной путь с последующей последовательной отцепкой и направлением вагонов, скатывавшихся в обратном направлении, на соответствующие пути (*Васильев И.И. Графики и расчёты по организации железнодорожных перевозок. – М. : Трансжелдориздат, 1941. – С. 75.*)

<sup>2</sup> Фактически в Петербурге постепенно появилось множество различных судовых стоянок, находившихся в ведении различных ведомств (Окружной речной порт в ведении МПС; Городской речной порт в ведении Петроградского городского управления; Петроградский и Кронштадтский военно-морские порты в ведении Морского ведомства; Морской торговый порт в ведении Министерства торговли и промышленности). Более подробно см., например: *Тимонов В.Е. О Петроградском узле путей сообщения в связи с вопросом развития и улучшения порта. – Пг., 1920. – С. 17-21.*

мелководные, доставлявшие товар уже непосредственно в Петербург, что значительно увеличивало транспортные расходы. В 1875-1885 гг. для прохода морских судов непосредственно в Петербург был сооружён Морской канал (от острова Котлин до устья р. Большая Нева). Одновременно Петербургский морской торговый порт был перенесён на острова Невской губы (Вольный, Гутуевский и др.), где были устроены искусственные бассейны и пристани. Впоследствии этот порт стали называть "новым" (в отличие от старого порта на стрелке Васильевского острова) или "Путиловским"<sup>1</sup>. Ещё одной важной причиной переноса порта являлась необходимость "приобщения" его к железнодорожной сети, что сделать на новом месте было значительно проще. В 1874-1880 гг. от линии Николаевской ж.д. в район нового Петербургского порта на частные средства была проведена небольшая (длиной 14 км) железнодорожная линия, получившая наименование Путиловская ж.д., открытая в 1881 г. Первоначально она была построена однопутной, но с устройством нижнего строения под два пути. Ключевым пунктом Путиловской ж.д. была ст. Пушино, откуда протянулись соединительные ветви к головным станциям Балтийской ж.д. (Балтийская ветвь<sup>2</sup>; 3,5 км) и СПб-Варшавской ж.д. (4,6 км)<sup>3</sup>, подъездные пути к Путиловскому заводу и порту. Построенное одновременно ответвление Пушино – Морская Пристань (10 км) впоследствии часто именовалось Морской ветвью; при этом путь к ст. Морская Пристань<sup>4</sup> был проложен по специально отсыпанной железнодорожной дамбе длиной почти 3 км.

В 1882-1885 гг. Временным управлением по устройству Петербургского

---

<sup>1</sup> Замысел сооружения порта на новом месте с устройством Морского канала принадлежал Н.И. Путилову – русскому инженеру, предпринимателю, основателю Путиловского завода в Петербурге; однако к моменту открытия нового порта его уже не было в живых (*Златоверхников Л.Ф.* Николай Иванович Путилов и его вклад в строительство города и морского порта Санкт-Петербург // В кн.: Город начинается с порта. Исторические и научно-технические аспекты развития объектов водного транспорта. Юбил. вып. сб. науч. тр., посвящ. 300-летию Санкт-Петербурга / Под общ. ред. А.Ф. Парфёнова. – СПб. : "Лики России", 2003. – С. 118-131; *Дрюков Ю.Н., Буркова Т.В.* Трагическая история создания коммерческого порта Санкт-Петербурга // История Петербурга. – 2010. – №2 (54). – С. 77-84).

<sup>2</sup> Если быть совсем точным, данная ветвь была построена несколько раньше, в 1857-1864 гг., для соединения Путиловского завода с Балтийской ж.д., и при сооружении Путиловской ж.д. подверглась переустройству.

<sup>3</sup> После укладки второго пути Портовой линии (1901-1902 гг.), он поглотил часть этой ветви (от ст. Пушино до Корпусного поста). Оставшуюся часть (Корпусный пост – Петербург-Варшавский) Николаевская ж.д. позднее стала именовать Варшавской ветвью (не путать с Бычьей!), а Северо-Западные ж.д. – Путиловской ветвью.

<sup>4</sup> Ст. Морская Пристань располагалась на месте нынешнего 4-го района Большого порта Санкт-Петербург. В послевоенное время (1950-е гг.) она была упразднена с переводом всех здешних железнодорожных путей в разряд подъездных с примыканием к ст. Автово.

морского канала была проложена на средства казны двухпутная Гутуевская ветвь (3,5 км), от ст. Пушино Путиловской ж.д. на Гутуевский остров до Товарного поста и ограничивавшей канал с юго-восточной стороны дамбы. Практически сразу же (в 1885 г.) она вошла в состав Путиловской дороги и вскоре фактически слилась с ней. В дальнейшем в этом районе появилась ст. Новый Порт, ставшая конечным пунктом дороги.

Таким образом, новый Петербургский торговый порт стал обслуживаться двумя "припортовыми" железнодорожными станциями – Новый Порт (обслуживала район Привозной (Таможенной) гавани на Гутуевском острове, а также построенных позднее причалов вдоль набережной Морского канала и налевой дамбе) и Морская Пристань (обслуживала район одноимённой гавани и Угольного мола).

В качестве самостоятельной, Путиловская ж.д. просуществовала всего 4 года; с 1885 г. она находилась в заведывании ГОРЖД, а с 1894 г. вошла (вместе с ветвями) в состав Николаевской ж.д., именуясь в дальнейшем Портовая ветвь.

Первоначально Путиловская ж.д. примыкала к путям Главной линии Николаевской ж.д. на её 8-й версте; перед этим местом была устроена небольшая сортировочная станция. В 1886 г. примыкание Портовой ветви было существенно переустроено (перенесено севернее, в район Фарфоровского поста на 5-й версте Главной линии), а упомянутая станция в дальнейшем была поглощена путевым развитием ст. Петербург-Сортировочный. Одновременно между Фарфоровским и Волковским постами был сооружён "2-й Портовый" путь (пересекавший путепровод Главную линию), а в 1901-1903 гг. был уложен второй главный путь на всём протяжении Портовой линии до ст. Пушино; полностью двухпутное движение по ней было открыто 1 сентября 1903 г.

В разные годы для соединения Портовой линии с другими магистралями были проложены дополнительные соединительные ветви: к Балтийскому ходу – Пушинская (от ст. Пушино; 1,3 км) и Лиговская (от Корпусного поста; 1,1 км), смыкавшиеся на Посту 4 версты Балтийской линии; к Варшавскому ходу – 1-я Чесменская (от Цветочного поста; 1,7 км) и 2-я Чесменская (от Корпусного поста;

1 км), смыкавшиеся на Посту 4 версты Варшавской линии. Непосредственное соединение Портовой ветви с путями Главной линии Николаевской ж.д. осуществлялось небольшой Ижорской ветвью (0,4 км) в районе Фарфоровского поста.

Малоизвестной страницей в истории Петербургского железнодорожного узла остаётся Императорский путь. После начала правления Императора Николая II (1894 г.), его главной загородной резиденцией стал Александровский дворец в Царском Селе. Для удобства транспортного сообщения, в 1895-1898 гг. недалеко от дворца были построены Царский павильон (Императорский вокзал) и специальные железнодорожные подходы к нему от главного хода СПб-Варшавской ж.д. Первый Императорский путь (примыкал к ст. Александровская) представлял собой прямой выход в сторону Гатчины, а Второй Императорский путь (примыкал к линии на Посту 18 версты) – в сторону Петербурга. В 1900-1902 гг. был построен ещё один, Третий путь (длиной 22,5 км), соединивший Царский Павильон с отдельной станцией в Петербурге (Санкт-Петербург-Императорский), имевшей собственный небольшой вокзал<sup>1</sup>, размещавшийся рядом с Царскосельским; на протяжении 15 км от города этот путь был уложен на общем полотне с главными путями Витебской линии; позднее на нём (на 12...13 км) был устроен разъезд Средний. Общая протяжённость Императорских путей составляла около 27 км, все они находились в ведении СПб-Варшавской ж.д.<sup>2</sup>, а с 1907 г. соответственно – Северо-Западных ж.д.

Примерно в это же время были построены соединительные линии СПб-Императорский – Цветочный пост (Северная ветвь; 1,3 км) и Цветочный пост – СПб-Варшавский (Северо-Западная ветвь; 3,2 км), использовавшиеся, главным образом, для передачи составов императорских поездов.

При реконструкции бывшей Царскосельской ж.д. (после включения в состав Московско-Виндаво-Рыбинской ж.д. и превращения её в головной участок новой магистрали Петербург – Витебск), к 1904 г. были выполнены следующие

---

<sup>1</sup> Существующий и сегодня Царский (Императорский) павильон в составе комплекса зданий Витебского вокзала. Помимо этого, императорские покои (комнаты) имелись также на Николаевском и Варшавском вокзалах Санкт-Петербурга.

<sup>2</sup> Однако само строительство Третьего Императорского пути велось М.В.Р. ж.д. (за счёт казны).

основные работы:

- перешивка всей бывшей Царскосельской ж.д. на стандартную колею 1524 мм;
- реконструкция и расширение пассажирской и хозяйственной станций в Петербурге, со строительством взамен старого Царскосельского – нового Витебского вокзала<sup>1</sup>, устройством "объемлющего" расположения главных путей и поднятием трассы дороги в этом месте во второй уровень (с устройством путепроводов через Обводный канал и Боровую ул.);
- сооружение новой сортировочной и товарной станций в районе Волкова поля (с устройством здесь нового локомотивного депо)<sup>2</sup>; при этом главные пути в этом месте были вынесены к западу от станции; примерно в это же время была построена соединительная Витебская ветвь (1,8 км) между новой ст. Сортировочная М.В.Р. ж.д. и Волковским постом Портовой ветви Николаевской ж.д.

Примыкание вновь построенной магистрали на Витебск к трассе бывшей Царскосельской ж.д. из-за невозможности прокладки линии сквозь Павловский парк было выполнено в Царском Селе. На новой трассе появилась станция Павловск-2 (старая станция, оставшаяся тупиковой, стала в дальнейшем именоваться Павловск-1).

При сооружении железной дороги Санкт-Петербург – Вологда первоначально предполагалось устройство для неё собственных станций в Петербурге: пассажирской (на Семёновском плацу, восточнее Витебского вокзала), товарной и сортировочной (южнее Волкова поля). Однако в итоге магистраль была подведена к Николаевской ж.д. на её 10-й версте, на посту Обухово, и самостоятельного ввода в город, собственной головной станции и

---

<sup>1</sup> Существующий и сегодня Витебский вокзал (в первые годы продолжал по привычке именоваться Царскосельским, а в 1920-е гг. часто назывался также Детскосельским или Рыбинским) – одна из первых в Петербурге общественных построек в стиле "модерн" (1904 г., архитекторы С.А. Бржозовский и С.И. Минаш).

<sup>2</sup> Существующая и сегодня ст. Санкт-Петербург-Товарный-Витебский, на которой расположено локомотивное депо Санкт-Петербург-Сортировочный-Витебский (ранее ТЧ-9 Октябрьской ж.д., а с 2014 г. – СЛД-02 ООО "ТМХ-Сервис").

вокзала так и не получила.

Примыкание данной линии к Николаевской ж.д., которая тогда (1905 г.) уже сама по себе испытывала затруднения, не справляясь со всё увеличивавшимися размерами движения, привело к тому, что головной участок Петербург – Обухово оказался перегруженным. В связи с этим, в 1906-1912 гг. были осуществлены масштабные работы по его переустройству, основными из которых стали следующие:

- реконструкция и расширение пассажирской<sup>1</sup> и товарной станций;
- значительное переустройство ст. Петербург-Сортировочный (применено последовательное расположение парков в обеих системах, устроены сортировочные горки, построено новое локомотивное депо<sup>2</sup> и т.д.);
- перенос на новую трассу главных путей (использовавшихся, главным образом, для пассажирского движения): в районе сортировочной станции (на протяжении 5...10 км, от поста Петербург-2 до ст. Обухово) они были вынесены к западу (открыты для движения 26 августа 1911 г.), с сооружением путепровода над южной горловиной нечётной системы; в районе пассажирской станции позднее был уложен отклонённый главный нечётный путь (от ст. Петербург-1 до поста Петербург-2; открыт 20 октября 1914 г.), с сооружением нового моста через Обводный канал; для грузового движения теперь предназначались (на всём протяжении участка от Петербурга до Обухово) отдельная пара главных путей<sup>3</sup>;
- превращение поста Обухово в полноценную станцию с путевым развитием (примыкание Вологодской линии здесь было выполнено двухпутным, с классической путепроводной развязкой<sup>4</sup>);
- сооружение нескольких "литерных" разноуровневых развязок (в месте

---

<sup>1</sup> Окончанию переустройства ст. Петроград-Пассажирский (с реконструкцией Николаевского вокзала), которое изначально планировалось завершить к 1918 г., помешало начало Первой мировой войны.

<sup>2</sup> Существующее и сегодня локомотивное депо Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский (ранее ТЧ-7 Октябрьской ж.д., а с 2014 г. – СЛД-03 ООО "ТМХ-Сервис").

<sup>3</sup> Существующие и сегодня III-й и IV-й "товарные" пути, сейчас фактически представляющие собой внутриузловые соединения между станциями СПб-Сорт.-Московский, СПб-Тов.-Московский и СПб-Главный.

<sup>4</sup> Постепенно эта развязка превратилась в существующую и сегодня т.н. "гитару" (хитросплетение путей особой конфигурации) в районе Обухово.

примыкания Портовой линии, строившейся ФСЛ и т.д.), а также путепроводов в местах пересечений с городскими улицами и шоссейными дорогами.

В целом, можно сказать, что к 1912-1914 гг. головной участок Петербург – Обухово Главной (Московской) линии, с многочисленными примыканиями и развязками различных линий и ветвей, сформировался примерно в том виде, в каком он существует и сегодня.

### **4.3 Формирование и развитие правобережной ("заневской") части узла**

Правобережная ("заневская") часть Петербургского узла развивалась значительно медленнее. В период до 1914 г. здесь были построены следующие железнодорожные линии общего пользования:

#### **1) Линия Санкт-Петербург – Выборг – Рийхимяки**

Железная дорога общей протяжённостью 370 км, изначально однопутная, с шириной колеи 1524 мм, была построена в 1868-1870 гг. (открыта 11 сентября 1870 г.), причём сооружалась и эксплуатировалась она достаточно обособленно, исключительно силами и средствами Великого княжества Финляндского, как составная часть его железнодорожной сети<sup>1</sup>. В Петербурге магистраль заканчивалась тупиковой станцией, с собственным вокзалом<sup>2</sup>. С течением времени дорога постепенно реконструировалась, на участке Петербург – Выборг был уложен второй главный путь, а в 1910 г. линия на участке от Бабурина переуллка до Удельного парка была поднята во второй уровень (с устройством десяти путепроводов над городскими улицами).

---

<sup>1</sup> Граница Великого княжества Финляндского проходила на расстоянии 50...80 км к северу от Петербурга. Этот край в составе Российской империи обладал значительной степенью обособленности и самостоятельности: Финляндия имела свой законодательный орган (сейм), собственный язык и валюту, таможенную границу с Россией и т.д. По вопросу о юридическом статусе Финляндии в то время среди историков до сих пор нет единого мнения (одни считают Финляндию суверенным государством, находящимся в реальной унии с Россией; другие – инкорпорированной провинцией, наделённой значительной степенью автономии и т.д.).

<sup>2</sup> Первое здание Финляндского вокзала было построено в 1870 г. (архитектор П.С. Купинский); позднее, в 1950-х гг., вокзал подвергся значительному переустройству. Существующее сегодня здание Финляндского вокзала было построено в 1955-1960 гг., при этом старое здание было частично разобрано, а частично влилось в новые строения.



Одновременно подверглась расширению головная пассажирская станция и была организована новая товарная станция дороги в районе Куликова поля.

Кроме того, ещё в XIX веке было построено небольшое (3,7 км) ответвление от главного хода этой магистрали, от ст. Парголово к Успенскому (ныне Северному) кладбищу.

## 2) Приморская (Санкт-Петербург-Сестрорецкая) ж.д.<sup>1</sup>

Данная сеть, построенная частным Обществом Приморской Санкт-Петербург-Сестрорецкой железной дороги с ветвями, не была типичной магистральной железной дорогой. Несмотря на стандартную ширину колеи (1524 мм), изначально предназначенная прежде всего для пригородного пассажирского движения, Приморская ж.д. фактически представляла собой систему т.н. "парового трамвая"<sup>2</sup>. Однако расположение за пределами Петербурга и достаточно большая протяжённость не позволяют отнести её к полноценной городской железной дороге. Что же касается перевозки грузов, то сеть Приморской ж.д. была "крайне плохо оборудована для грузового движения, не имея даже вагонных весов"<sup>3</sup>.

Первый участок Приморской ж.д., Петербург – Озерки (Озерковская линия длиной 5,7 км) был открыт в 1893 г. В 1894 г. была введена в эксплуатацию вторая, Сестрорецкая линия, Петербург – Лахта – Раздельная – Сестрорецк (24,5 км), проходившая по северному побережью Финского залива; в 1895 г. была также построена ветвь (3,3 км) от ст. Раздельная к пристани на мысе Лисий Нос (отсюда отходили пароходы на Кронштадт и Ораниенбаум). Впоследствии Сестрорецкая линия была продлена до станций Курорт (1900 г.)

---

<sup>1</sup> Помимо неё, ранее в окрестностях Сестрорецка существовали ещё две железнодорожные линии. В 1871 г. Финляндскими ж.д. было построено ответвление от ст. Белоостров к Сестрорецку (длиной около 6 км) по правому (северному) берегу р. Сестры. Вскоре эта линия была передана во владение частному Обществу Сестрорецкой ж.д., которое, кроме того, немного позднее построило также линию Сестрорецк – Пристань Миллера (3,7 км); именно на этой ветке к пристани в 1876 г. инженер Ф.А. Пироцкий проводил свои опыты с электрическим вагоном. Через некоторое время общество разорилось и к 1886 г. эксплуатация обеих линий была прекращена.

<sup>2</sup> Городские паровые железные дороги представляли собой промежуточный этап развития городского рельсового транспорта, при переходе от конно-железных дорог (конка) к электрическим (трамвай). В Петербурге подобный транспорт не получил большого распространения, хотя и применялся с 1884-1886 гг. на Лесной линии (от клиники Виллие (Военно-медицинской академии) на Б. Сампсониевском пр. до Политехнического института) и на Невской пригородной линии (от Знаменской пл. до Стекланного завода, а затем до села Мурзинка); позднее, к началу 1920-х гг., "паровой трамвай" на них был заменён электрическим.

<sup>3</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1290. Оп. 1. Д. 714. Л. 2.

и Дюны (1902 г.); общая протяжённость её достигла 32 км. Обе линии дороги были построены однопутными, но в окрестностях Сестрорецка имелся небольшой (длиной около 4 км) двухпутный участок Разлив – Курорт.

В Петербурге обе линии заканчивались тупиковой станцией, с собственным вокзалом, располагавшимся в Новой Деревне, на набережной р. Большая Невка<sup>1</sup>. Одно время существовали планы сооружения нового вокзала Приморской ж.д. рядом с Финляндским, однако в итоге была построена (1904 г.) ещё одна однопутная линия дороги только до ст. Флюгов Разъезд<sup>2</sup> (длиной 2 км), иногда именовавшаяся Городской ветвью и использовавшаяся в основном для грузового движения.

Позднее Общество обанкротилось и с 1909 г. Приморская ж.д. находилась "во временном заведывании казной", т.е. фактически под казённым управлением.

### **3) Ириновская (узкоколейная) ж.д.**

Узкоколейная (ширина колеи 750 мм) однопутная железная дорога (другое название – Ириновский подъездной путь)<sup>3</sup>, построенная частным обществом, предназначалась для пригородного движения и перевозки торфа. Первый участок Охта – Ириновка (34,6 км) был введён в эксплуатацию в 1892 г., тогда же в Петербурге появился собственный Охтинский (Ириновский) вокзал дороги<sup>4</sup>. В 1895 г. линия была продлена ещё примерно на 700 м (прямо по ул. Панфилова) на запад от ст. Охта до ст. Охта-Нева<sup>5</sup>, устроенной рядом с пристанью, где в то время действовала переправа через Неву (т.н. "Пальменбахский перевоз"). В 1896 г. были открыты второй участок дороги (длиной 20 км) от ст. Мельничный Ручей до ст. Шереметьевка (на берегу

---

<sup>1</sup> Вокзал не сохранился до настоящего времени; располагался по адресу Новодеревенская наб., д. 17 (примерно на месте современного дома №15 по Приморскому пр.).

<sup>2</sup> Располагалась примерно в районе современной пл. Академика Климова.

<sup>3</sup> Название дорога получила по наименованию её первоначального конечного пункта – деревни Ириновки (имение учредителя дороги П.Л. Корфа; ныне посёлок Всеволожского района Ленинградской области).

<sup>4</sup> Станция Охта и вокзал Ириновской ж.д. (имел адрес Полевая ул., д. 6), несохранившиеся до настоящего времени, располагались примерно на месте современного дома №36 по пр. Металлистов.

<sup>5</sup> Ст. Охта-Нева располагалась на берегу р. Невы примерно на месте современного дома №62 по Свердловской наб. Таким образом, фактически Ириновская ж.д. имела в своём распоряжении сразу два вокзала: "Охта" и "Нева". На перегоне Охта – Охта-Нева имелся хотя и короткий, но очень крутой уклон в сторону Невы (12 ‰).

Невы), а также продление дороги от Ириновки до ст. Борисова Грива (4,8 км). Позднее, помимо всего прочего, узкоколейка стала обслуживать также и перевозки грузов Охтинских заводов. Дорога, наряду с несколькими торфяными и кирпичными заводами, входила в состав Ириновско-Шлиссельбургского промышленного общества.

Кроме вышеперечисленных дорог общего пользования, невозможно обойти вниманием ещё одну железнодорожную линию в правобережной части узла – Обуховский подъездной путь (другое название – Полигонная ветвь) Морского ведомства. Построенная в 1900-1901 гг., эта однопутная дорога длиной около 13,5 км имела стандартную ширину колеи 1524 мм, но долгое время оставалась обособленной, не соединяясь с остальной железнодорожной сетью. Она начиналась на правом берегу р. Невы прямо напротив основной территории Обуховского завода и предназначалась, главным образом, для транспортировки артиллерийских орудий и снарядов, изготовленных на Обуховском сталелитейном заводе и переправленных через Неву на баржах, на Ржевский артиллерийский полигон.

Таким образом, правобережная часть узла к началу XX века состояла из четырёх совершенно независимых, не связанных ни друг с другом, ни с остальной железнодорожной сетью линий. Естественно с течением времени возникла необходимость в устройстве сквозного сообщения, прежде всего, Николаевской ж.д. с Финляндскими дорогами, поскольку "транзитная через Петербург торговля с Финляндией тормозилась необходимостью гужевой перевозки товаров через весь город"<sup>1</sup>. В 1910 г. была сооружена такая временная соединительная линия, проходившая по улицам города, с частичным использованием его трамвайной сети. Линия отходила от Калашниковской ветви Николаевской ж.д. и тянулась по Смольнинской и Воскресенской набережным, Литейному мосту, Нижегородской, Ньюстадской улицам и примыкала к Финляндским ж.д. в районе Нейшлотского пер. На закруглениях был принят радиус 75 саженей (160 м), наибольшую

---

<sup>1</sup> *Кульжинский С.* Железные дороги в Санкт-Петербурге. – СПб. : Тип. Ю.Н. Эрлих, 1902. – С. 17.

сложность представлял поворот у Литейного моста<sup>1</sup> с радиусом кривой 24 сажени (51,2 м). После постройки ФСЛ (см. далее) эта линия была разобрана.

Одновременно в 1908-1909 гг. разрабатывался проект, а с 1910 г. началось строительство на средства казны Финляндской соединительной линии (ФСЛ; см. рис. П-6.2)<sup>2</sup>: Петербург-Сортировочный (Николаевской ж.д.) – Глухоозерская – Дача Долгорукова – Полюстрово<sup>3</sup> – Пискаревка – Кушелевка – Петербург Финляндских ж.д. (20,5 км), с ветвями Глухоозерская – Волковский пост (1,7 км) и Кушелевка – Ланская (1,6 км), а также ветвью от ст. Кушелевка к Артиллерийским складам Военного ведомства (1,3 км). В районе ст. Петербург Финляндских ж.д. новая линия примыкала к их путям на Посту 440 км<sup>4</sup> около товарной станции на Куликовом поле. Прямо на территории товарной станции Финляндских ж.д. была организована небольшая станция Николаевской ж.д., разместившаяся в нескольких арендованных у Финляндских ж.д. пакгаузах; при этом все манёвры (подача-уборка вагонов к грузовым фронтам, подборка вагонов по пунктам назначения и т.д.) производились здесь исключительно "на путях Финляндских ж.д. их средствами и распоряжением"<sup>5</sup>.

Временное движение по ФСЛ началось 1 октября 1913 г., с 11 ноября того же года она вошла в состав Николаевской ж.д.<sup>6</sup>, а с 1 мая 1914 г. было открыто регулярное "правильное грузовое движение в прямом бесперегрузочном сообщении между Имперской сетью и Финляндскими ж.д."<sup>7</sup> Нужно отметить, данная линия являлась крупным инженерным сооружением своего времени, включавшим в себя металлический разводной мост через р. Неву, примыкавшую к нему на левом берегу железобетонную эстакаду (длиной 610 м, вдоль

---

<sup>1</sup> Кривую большого радиуса применить здесь было невозможно из-за близости, с одной стороны – р. Невы, с другой стороны – углового дома Военного ведомства на Литейном пр. Первоначально в данном месте планировалось даже устроить поворотный круг (*Любимов Л.Н.* Из жизни инженера путей сообщения. – СПб., 1914. – С. 148-149).

<sup>2</sup> Отчёт по постройке Соединительной линии между Имперскими и Финляндскими железнодорожными сетями. – Пг., 1915.

<sup>3</sup> Первоначальные названия станций: Дача Долгорукова – "Яблоновка", Полюстрово – "Рублевики".

<sup>4</sup> Счёт километров на линии Петербург – Выборг тогда вёлся от г. Гельсингфорса (ныне Хельсинки). Что же касается Поста 440 км, то в советское время, судя по всему, именно он стал именоваться Бабурин пост.

<sup>5</sup> Отчёт по эксплуатации Николаевской ж.д. за 1915 год. – Екатеринбург, 1916. – Л. 33.

<sup>6</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1480. Оп. 1. Д. 1732. Л. 255.

<sup>7</sup> Отчёт по эксплуатации Николаевской ж.д. за 1914 год – Пг., 1915. – Л. 37.

Фаянсовой ул.)<sup>1</sup>, мосты через реки Охту и Порховку (ныне р. Оккервиль), шестнадцать путепроводов при пересечении железной дорогой в верхнем уровне городских дорог и улиц (а также Ириновской ж.д.) и одиннадцать переездов в одном уровне<sup>2</sup>. Войдя в состав Николаевской дороги, ФСЛ связала её с Финляндскими ж.д., и одновременно вместе с Портовой линией образовала полукольцо, окружившее Петербург с юга и востока.

#### 4.4 Железные дороги на побережье Финского залива

Помимо всех вышеперечисленных железных дорог, для полноты восприятия необходимо упомянуть ещё несколько линий на дальних подходах к Петербургу, строительство которых началось перед Первой мировой войной.

В начале XX века началась реализация масштабного проекта создания новой системы береговой обороны, предназначенной для защиты побережья и акватории Финского залива ("Морская крепость Императора Петра Великого"), а в конечном счёте – и самой столицы. В рамках этого предусматривалось, в частности, строительство целого комплекса различных оборонительных сооружений на его южном и северном берегах, в том числе устройство т.н. "Морской тыловой позиции Финского залива"<sup>3</sup>, многочисленных артиллерийских батарей и т.д. В 1909-1916 гг. были возведены два новых мощных форта: "Ино"<sup>4</sup> на северном и "Красная Горка"<sup>5</sup> на южном побережье залива, с соответствующей инфраструктурой, образовавшие фланговую позицию Кронштадтской крепости. К сожалению, планы всего этого строительства в итоге так и не были до конца реализованы в связи с последующими событиями в стране.

---

<sup>1</sup> Эстакада просуществовала до конца XX века, после чего в ходе реконструкции была заменена новой.

<sup>2</sup> Отчёт по постройке Соединительной линии между Имперскими и Финляндскими железнодорожными сетями. – Пг., 1915. – С. 440, 448-449, 452-457. Кроме того, при постройке ФСЛ планировалось соорудить 3 путепровода для пропуска городских улиц в верхнем уровне (над железной дорогой), однако, судя по имеющейся информации, они так и не были полностью достроены и в итоге не были приняты в эксплуатацию.

<sup>3</sup> Во избежание путаницы необходимо отметить: "Морская Тыловая позиция Финского залива" являлась таковой в общей системе обороны Балтийского моря; в то же время по отношению к Кронштадтской крепости она одновременно именовалась "Передовой артиллерийской позицией" (Ткаченко В.Ф. Нарвская артиллерийская позиция крепости Кронштадт // Цитадель. Сб. ст. Вып. №16. – СПб. : Издательско-Торговый Дом "ОСТРОВ", 2009. – С. 127-154).

<sup>4</sup> Форт "Ино" ("Николаевский") позднее оказался на территории Финляндии и был уничтожен в 1918-1921 гг.

<sup>5</sup> Форт "Красная Горка" позднее именовался "Алексеевский" (с 1912 г.) и "Краснофлотский" (с 1919 г.).

Ещё в 1904 г. Военным ведомством от Ораниенбаума до Красной Горки вдоль берега залива<sup>1</sup> была проложена однопутная Ижорская военная ж.д. (длиной 22,5 км) с многочисленными ветвями<sup>2</sup>. Она входила в состав железнодорожной сети Кронштадтской крепости, включавшей в себя несколько линий различной ширины колеи сугубо военного назначения (предназначавшихся для обеспечения фортов, артиллерийских батарей, военно-морских баз и т.д.), из числа которых важнейшими, помимо Ижорской, были Устьинская ж.д. и Котлинская ж.д. (последняя, как следует из названия, находилась непосредственно в Кронштадте – на о. Котлин). Позднее неоднократно поднимался вопрос о переуступке Ижорской военной ж.д. и передаче её в ведение либо Копорской ж.д., либо Ораниенбаумской электрической ж.д. с превращением в линию общего пользования, однако данный вопрос долгое время не получал положительного разрешения<sup>3</sup>. При этом полноценное соединение в Ораниенбауме Ижорской военной ж.д. с подходившей сюда линией Северо-Западных ж.д. "с целью включения Ижорской дороги в прямое сообщение с железнодорожной сетью", было осуществлено только в 1916 г.<sup>4</sup> Действительно, Военное ведомство "всегда ревниво оберегало от постороннего вторжения хозяйство железных дорог, построенных для удовлетворения его специальных интересов и находящихся в его ведении"<sup>5</sup>.

Вскоре железные дороги аналогичного назначения начали строиться и на Карельском перешейке. В 1914-1916 гг. Финляндскими ж.д. было построено ответвление от ст. Териоки (ныне Зеленогорск) линии Петроград – Выборг к форту "Ино" и далее до посёлка Бьёрке<sup>6</sup> (где планировалось сооружение новой

---

<sup>1</sup> Самый первый известный автору проект железной дороги вдоль южного побережья Финского залива (в итоге, впрочем, нереализованный) – конно-железная дорога от Петергофа до Копорья (проект П.И. Вестерника 1874 г.).

<sup>2</sup> В том числе с ветвью к батарее "Серая Лошадь" (с 1919 г. – форт "Передовой", с 1926 г. – форт "Бухарин", с 1936 г. – форт "Красногвардейский").

<sup>3</sup> Высочайше утверждённая Особая комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. Доклады по обследованию железных дорог. Доклад №3. Северо-Западные ж.д. – СПб., 1911. – С. 43.

<sup>4</sup> Отчёт о деятельности Особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по перевозке топлива и продовольственных грузов за период сентябрь 1915 г. – сентябрь 1916 г. – Пг. : Типо-Литография Н.И. Евстифеева, 1916. – С. 52-53. Ранее соединение между этими двумя дорогами существовало (см. схему ст. Ораниенбаум по состоянию на 1909 г. здесь: ЦГИА СПб. Ф. 1374. Оп. 1. Д. 471. Л. 89-100), однако имелось оно только на пристани (в районе Спасательной станции).

<sup>5</sup> ЦГА СПб. Ф. 1397. Оп. 19. Д. 349. Л. 78.

<sup>6</sup> Бьёрке (с 1920 г. – Койвисто) – в настоящее время (с 1948 г.) г. Приморск Ленинградской области.

военно-морской базы), с веткой к мысу Стирсудден (где планировалось сооружение береговой артиллерийской батареи).

Помимо этого, перед Первой мировой войной на южном побережье Финского залива началось строительство ещё одной железной дороги, Красная Горка – Копорье – Котлы – Веймарн. Первоначально ей планировалось присвоить наименование "Ингерманландская ж.д.", однако против этого названия выступил Совет министров и в итоге от него отказались<sup>1</sup>, остановившись на наименовании "Копорская ж.д." Линия протяжённостью 83 км начала сооружаться частным обществом (учредители – граф Г. Сиверс, Л. Зиновьев, инженер Ф. Мамонтов), устав которого был Высочайше утверждён Императором Николаем II 12 июля 1913 г., и предназначалась для вывоза леса в Петербург, а также для "развития дачной жизни"<sup>2</sup> в окружающей местности, а при необходимости могла быть использована и для военно-стратегических целей. Предполагалось, что после открытия дороги Общество получит право владеть ею на протяжении 81 года, после чего линия должна была безвозмездно перейти в собственность казны. Однако вскоре строительство линии было прервано из-за последующих событий в стране.

---

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1234. Л. 154-172, 189.

<sup>2</sup> Там же. Л. 133.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 5

### Дополнительный справочный материал к тексту, приводимый в виде таблиц

Таблица 5.1 Объёмы импорта в Россию заграничного угля в 1913 г.<sup>1</sup>

Количество импортированного угля (в тоннах) различными путями:			
морским путём через порты:		через сухопутные границы (по железной дороге)	ИТОГО
Балтийского моря	5 537 456 <sup>2</sup>		
Чёрного моря	351 597		
Тихого океана	76 757		
Белого моря	75 692		
Азовского моря	60 311		
Всего	6 101 813	1 646 239	7 748 052

Таблица 5.2 Повышение пропускной способности важнейших  
подходов к Петроградскому узлу в 1915-1916 гг.<sup>3</sup>

Направление	Пропускная способность (вагонов в сутки)	
	сентябрь 1915 г.	сентябрь 1916 г.
Петроград – Бологое (Николаевская ж.д.)	1 125	1 625
Петроград – Витебск (М.В.Р. ж.д.)	400	605
Обухово – Тихвин (Северные ж.д.)	588	1 000

<sup>1</sup> Таблица составлена на основании данных, приведённых здесь: Экспедиция экономических изысканий Ленинградского железнодорожного узла (1926-1927 гг.). – Т. I (Текст). – Л., 1927. – Л. 263.

<sup>2</sup> Из этого количества непосредственно через Петербургский порт – 2 945 210 тонн (*Ляхницкий В.Е.* Будущее Ленинградского порта. Экономические и технические данные для проекта его развития. – Л. : 7-я Типо-литогр. Транспечати НКПС им. тов. Дзержинского, 1924. – С. 28).

<sup>3</sup> Таблица составлена на основании данных, приведённых здесь: Отчёт о деятельности Особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по перевозке топлива и продовольственных грузов за период сентябрь 1915 г. – сентябрь 1916 г. – Пг. : Типо-Литография Н.И. Евстифеева, 1916. – С. 158-159.



Таблица 5.3 Сравнение объёмов каменного угля и кокса, доставлявшихся в Санкт-Петербург в 1913 г. и в Ленинград в 1925/26 гг.<sup>1</sup>

Вид транспорта	Объёмы каменного угля и кокса (тыс. тонн)		Отношение объёмов 1925/26 гг. к объёмам 1913 г.
	1913	1925/26 (хозгод)	
Железнодорожный	242	1 136	469 %
Морской	3 133	348	11 %
Всего	3 375	2 484	73 %

Таблица 5.4 Объёмы грузооборота Санкт-Петербурга в 1913 г. и Ленинграда в 1927 г., приходившиеся на различные виды транспорта<sup>2</sup>

Вид транспорта	Объёмы грузооборота (тыс. тонн):			
	1913 г.		1927 г.	
	Прибытие	Отправление	Прибытие	Отправление
Речной	8 963	77	4 581	101
Морской	4 011	2 650	914	1 105
Железнодорожный	5 149	2 119	6 760	1 595
Всего	18 123	4 846	12 255	2 801

<sup>1</sup> Таблица взята отсюда: Экспедиция экономических изысканий Ленинградского железнодорожного узла (1926-1927 гг.). – Т. I (Текст). – Л., 1927. – Л. 155.

<sup>2</sup> Таблица взята отсюда: Усанов Б.П. "Ногою твёрдой стать при море..." – СПб. : Изд-во "Гуманистика", 2003. – С. 180.

Таблица 5.5 Объём работы важнейших сортировочных и грузовых станций  
Петербургского железнодорожного узла в 1913 г. и Ленинградского узла в 1926 г.<sup>1</sup>

Дорога (на 1926 г.)	Станция	Объём работы (вагонов в сутки) <sup>2</sup> :					
		обмен		выгрузка		сортировка	
		1913 г.	1926 г.	1913 г.	1926 г.	1913 г.	1926 г.
Октябрьская ж.д.	Сортировочная	589	367 / 480	–	–	1193	1019 / 1360
	Ленинград-Товарный	–	–	1004	197 / 330	1004	197 / 330
	Ленинград-Навалочная	–	–		249 / 557		249 / 560
	Волковская	306	340 / 435	–	–	350	<i>Нет данных</i>
	Новый Порт	–	–	277	335 / 800	277	335 / 450
	Ленинград-Тов.-Финляндский	100	–	350	178 / 280	450	178 / 280
Северо- Западные ж.д.	Сортировочная	118	298 / 450	–	–	237	605 / 650
	Ленинград-Тов.-Витебский	–	–	202	178 / 250	–	–
	Ленинград-Тов.-Варшавский	124	140 / 110	221	158 / 166	340	255 / 445
	Ленинград-Тов.-Балтийский	85	75 / 84	184	163 / 128	260	229 / 196
Мурманская ж.д.	Рыбацкое	589	367 / 480	–	–	589	380 / 480

<sup>1</sup> Таблица взята отсюда: Экспедиция экономических изысканий Ленинградского железнодорожного узла (1926-1927 г.г.). – Т. I (Текст). – Л., 1927. – Л. 50.

<sup>2</sup> В знаменателе указан максимально возможный объём работы станции по условиям её путевого развития на 1926 г.

Таблица 5.6 Перерабатывающая способность станций Ленинградского железнодорожного узла и подходов к нему (в преимущественном грузовом направлении – прибытие в узел) по условиям их путевого развития по состоянию на 1926-1927 гг.<sup>1</sup>

Дорога	Станция	Наибольший возможный объём работы (вагонов в сутки):		
		обмен	выгрузка	сортировка
Октябрьская ж.д.	Сортировочная	480	–	1360
	Ленинград-Навалочная	–	557	560
	Ленинград-Товарный	–	330	330
	Волковская	435	–	700
	Бычья	25	150	–
	Пушино	96	–	640
	Новый Порт	–	800	620
	Ленинград-Тов.-Финляндский	–	280	280
	Кушелевка	–	–	280
	Тосно	124	–	360
Северо-Западные ж.д.	Сортировочная	450	–	650
	Ленинград-Тов.-Витебский	–	250	–
	Ленинград-Тов.-Варшавский	110	166	445
	Ленинград-Тов.-Балтийский	84	128	196
	Семрино	128	–	160
	Гатчина-Балт.	–	–	365
Мурманская ж.д.	Ленинград-Тов.-Мурманский (Охта)	–	95	150
	Рыбацкое	480	–	480
	Мга	–	–	160

<sup>1</sup> Таблица взята отсюда: Экспедиция экономических изысканий Ленинградского железнодорожного узла (1926-1927 гг.). – Т. I (Текст). – Л., 1927. – Л. 47-48.

Таблица 5.7 Предполагаемый в 1927 г.  
объём переработки вагонов в Ленинградском торговом порту к 1930 г.<sup>1</sup>

Район порта	Предполагаемое количество перерабатываемых вагонов в сутки:	
	экспорт	импорт
Гребёнка	ж.-д. пути отсутствуют	
Гладкий остров	100	–
Таможенная набережная и ковш	–	300
Морской канал	210	200
Барочный бассейн	100	–
Элеватор налевой дамбе	150	–
Угольный мол	100	–
Хлебно-Лесной мол	470	–
Всего	1130	500

<sup>1</sup> Таблица составлена на основании данных, приведённых здесь: ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1158. Л. 65.

Таблица 5.8 Раздельные пункты линии Петроград – Рассули  
(по состоянию на 1919 г.)<sup>1</sup>

Наименование	Расстояние между раздельными пунктами (км)
ст. Петроград (Охта)	
	3,6
ст. Полюстрово (ФСЛ)	
	4,7
рзд. Ручьи	
	5,1
рзд. Мурино <sup>2</sup>	
	3,7
<i>рзд. Лаврики<sup>3</sup></i>	
	8,2
ст. Токсово	
	12,1
<i>рзд. Пери</i>	
	8,3
ст. Грузино	
	6,9
<i>ст. Васкелово</i>	
	4,6
<i>рзд. Лемболово</i>	
	7,8
<i>ст. Рассули</i>	
	0,7
гос. граница	
Общая протяжённость	65,7 км

<sup>1</sup> Таблица взята отсюда: ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 240. Л. 20.

<sup>2</sup> В 1924 г. в связи с тем, что название "Мурино" уже имелось на железнодорожной сети (на Кругобайкальской дороге), этот разъезд (первоначально названный как находившийся рядом с одноимённой деревней) был переименован в Девяткино. Не нужно путать его с нынешним о.п. Мурино, открытым только в 1971 г. в границах ст. Ручьи.

<sup>3</sup> Раздельные пункты Лаврики, Пери, Васкелово, Лемболово на тот момент времени (1919 г.) ещё не были окончены постройкой и оставались закрытыми.

Таблица 5.9 Пригородное движение по линиям Октябрьской ж.д. в 1923-1924 гг.<sup>1</sup>

Линия	Количество пригородных поездов (пар в сутки) в будние / праздничные дни		Основная серия паровозов и количество составов поездов (на 1924 г.), обслуживавших движение
	1923 г.	1924 г.	
Главная (Петроград – Любань)	9 / 6	9 / 6	Паровозы С, 9 составов
Белоостровская	7 / 7	11 / 14	Паровозы Н <sup>Д</sup> , 6 составов
Приморская	10 / 13	12 / 18	Паровозы Н <sup>Д</sup> , 10 составов
Рассульская	2 / 2	4 / 5	Паровозы Н <sup>Д</sup> , 4 состава
Ириновская (ширококолейная)	<i>Движения по широкой колее ещё не было</i>	4 / 5	Паровозы Н <sup>Д</sup> , 4 состава

Таблица 5.10 Экспорт лесных материалов через Петербургский и Ленинградский торговый порт в дореволюционный и советский периоды<sup>2</sup>

Год	Объём лесных материалов (тыс. тонн)
1910	1 163
1911	1 294
1912	1 277
1913	1 719
1925	475
1926	524
1927	622

<sup>1</sup> Таблица составлена на основании данных, приведённых здесь: ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 289. Л. 476-477.

<sup>2</sup> Таблица составлена на основании данных, приведённых здесь: ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1245. Л. 15.

Таблица 5.11 Перегоны и отдельные пункты  
Южного полукольца и смежных с ним ветвей (1929 г.)<sup>1</sup>

Перегоны:		
наименование	длина (км):	
	эксплуатационная	строительная
Славянка – Рыбацкое	3,36	2,03
Рыбацкое – Пост №1	3,1	–
Пост №1 – Купчинская	2,68	2,65
Купчинская – Предпортовая	8,61	7,16
Предпортовая – Пост №2	4,49	3,78
Предпортовая – Автово	4,36	4,61
Купчинская – Средняя (Шушары)	4,65	3,83
Отдельные пункты:		
наименование	развёрнутая длина станционных путей (км)	количество стрелочных переводов
Пост №1	–	1
Купчинская	1,84	7
Предпортовая	25,57	70
Пост №2	0,17	4

Таблица 5.12 Количество пассажиров, перевезённых  
по Ораниенбаумской электрической линии в 1925 г.<sup>2</sup>

Участок	Перевезено пассажиров (за весь год, в обе стороны, тыс. человек)
Нарвские Ворота – разъезд Верфь	3 591,7
Разъезд Верфь – Привал	1 205,7
Привал – Ивановская	387,8
Ивановская – Стрельна	284,4

<sup>1</sup> Таблица составлена на основании данных, приведённых здесь: ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1323. Л. 215, 432.

<sup>2</sup> Таблица взята отсюда: Краткий доклад о результатах экономического обследования пригородного движения в Ленинградском узле Северо-Западных ж.д. – Л., 1926. – С. 125-126.

Таблица 5.13 Объем грузооборота Ленинграда, приходившийся на различные виды транспорта по состоянию на 1932 г.<sup>1</sup>

Вид транспорта (и разновидности грузов)		Объем грузопотока (тыс. тонн):	
		прибытие	отправление
Железнодорожный (всего)		15 372,8	3 255,0
в том числе:	лесные грузы	3 975,0	162,1
	каменный уголь	2 359,7	17,7
	хлебные грузы	1 041,1	185,4
	нефтяные грузы	461,0	94,1
	железо, сталь, чугун	350,6	210,0
Речной		5 648,9	158,3
Морской		1 131,6	3 000,7
Итого по всем видам транспорта		22 153,3	6 414

Таблица 5.14 Объем работы сортировочных горок Октябрьских ж.д. (1933-1935 гг.)<sup>2</sup>

Год	Общее количество распущенных за год вагонов на горках станций:					
	Ленинград-Сорт.-Моск.		Ховрино		Предпортовая	Бологое-Моск. (полугорка)
	горка №3	горка №4	горка №3	горка №4		
1933	732 171	570 281	351 074	400 140	308 525	123 555
1934	820 102	523 217	386 178	387 233	376 254	124 831
1935	838 556	543 268	381 340	265 920	430 359	116 856

<sup>1</sup> Таблица составлена на основании данных двух источников: Весь Ленинград на 1933 г. (Адресная и справочная книга). – Л. : Изд-во Лениблисполкома и Ленсовета, 1933. – С. 5; Паспорт Октябрьской железной дороги. М. : Центральный планово-экономический отдел МПС СССР, 1946. – С. 18.

<sup>2</sup> Таблица составлена на основании данных, приведенных здесь: ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1551. Л. 48; Ф. 2275. Оп. 16. Д. 1. Л. 41; Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1648. Л. 56.



Таблица 5.15 Отправление пассажиров из Ленинградского узла (1938-1939 гг.)<sup>1</sup>

Вид пассажирских сообщений	Количество пассажиров, отправленных со станций Ленинградского узла (в сумме по всем направлениям, тыс. пассажиров в год):	
	1938 г.	1939 г.
Дальнее	2 584	2 561
Местное	1 287	1 482
Пригородное	76 906	78 385
Всего	80 777	82 428

<sup>1</sup> Таблица взята отсюда: *Келтуяла В.В.* Основные положения по восстановлению и развитию Ленинградского железнодорожного узла (К проекту генерального плана города Ленинграда). – Л., 1947. – Рукопись (НТБ ПГУПС). – С. 2.

Таблица 5.16 Основные головные пассажирские станции Ленинградского узла (по состоянию на 1932-1934 гг.)<sup>1</sup>

Станция	Применяемая на станции система централизации	Обслуживаемые виды движения (по направлениям)	Количество перронных путей и их специализация
Ленинград-Пасс.- Московский	ЭЦ	дальнее и пригородное (по Московской и Мурманской линиям)	5 (из них 3 для дальних поездов, 2 для пригородных)
Ленинград-Пасс.- Витебский	ЭЦ	дальнее и пригородное (по Витебской и Новгородской линиям)	8 (по 4 для дальних и пригородных поездов)
Ленинград- Варшавский	МЦ (с жёсткими тягами системы Гордеенко)	дальнее и пригородное (по Варшавской линии, а также по участку Гатчина – Кингисепп)	4 (из них 1 для дальних поездов, 3 для пригородных)
Ленинград- Балтийский	ЭЦ	пригородное (по Ораниенбаумскому и Гатчинскому участкам Балтийской линии), а также небольшой объём дальнего	5 (для всех поездов)
Ленинград- Финляндский	МЦ (с гибкими тягами системы Сименса)	пригородное (по всем правобережным линиям: Приморско-Белоостровскому кольцу, Васкеловской и Ириновской линиям), а также незначительный объём дальнего	9, из них: • для Приморской и Белоостровской линий – 6 (из них 2 для прибытия и 4 для отправления); • для Ириновской и Васкеловской линий – 3 (из них 1 для прибытия и 2 для отправления)

<sup>1</sup> Таблица составлена на основании данных, приведённых здесь: ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1548. Л. 67, 98-108.

Таблица 5.17 Пассажиропоток на основных пригородных линиях в окрестностях Ленинграда (1926-1932 гг.)<sup>1</sup>

Линия	Годовой пригородный пассажиропоток (тыс. пассажиров в одном направлении):				
	1926 г.	1928 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.
Балтийская	4 031	5 163	9 165	14 741	20 400
Витебская	2 284	3 448	6 900	9 860	15 250
Финляндская кольцевая	2 631	3 118	5 803	9 223	12 900
Московская	1 625	2 007	2 917	4 215	<i>Нет данных</i>
Варшавская	978	1 173	2 279	4 408	7 100

<sup>1</sup> Таблица взята отсюда: Кузнецов В. Электрификация Балтийской линии Октябрьской железной дороги // Электрификация железнодорожного транспорта. – 1933. – №5-6. – С. 4-10.

Таблица 5.18 Размеры движения на головных участках  
Главной (Московской) и Витебской линий Октябрьских ж.д. в 1933 г.<sup>1</sup>

Участок	Категории поездов	Пропускная способность, предусмотренная графиком движения (пар поездов)	Фактические среднесуточные размеры движения (пар поездов)			
			сентябрь 1933 г.	октябрь 1933 г.	ноябрь 1933 г.	декабрь 1933 г.
Обухово – Тосно (двухпутный)	пасс.	42	42	37	39	40
	груз.	20	25	27	26	25
Павловск – Вырица (однопутный)	пасс.	11	11	11	11	11
	груз.	12	13	13,5	13,5	12,5

Таблица 5.19 Исполненные размеры движения на головных участках  
подходов к Ленинградскому узлу в среднегодовые сутки 1939 г.<sup>2</sup>

Направление	Размеры движения (пар поездов):			
	пассажирских:		грузовых	всего
	дальних и местных	пригородных		
Московское	10	32	25	67
Витебское	4	55	20	79
Финляндские	–	78	15	93
Балтийское	3	124 (с учётом электропоездов)	12	139
Варшавское	4	30	7	41
Кировское	6	12	18	36
Новгородское	1	–	6	7
Всего	28	331	103	= 462 =

<sup>1</sup> Таблица взята отсюда: ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1551. Л. 83.

<sup>2</sup> Таблица взята отсюда: Келтуяла В.В. Основные положения по восстановлению и развитию Ленинградского железнодорожного узла (К проекту генерального плана города Ленинграда). – Л., 1947. – Рукопись (НТБ ПГУПС). – С. 2.

Таблица 5.20 Одноуровневые пересечения (переезды)  
 железнодорожных линий общего пользования Октябрьских ж.д.  
 с городскими улицами Ленинграда (по состоянию на 1932-1934 гг.)<sup>1</sup>

Наименования линий и ветвей		Количество одноуровневых пересечений
Линии	ФСЛ	15
	Приморская	10
	Портовая (Северное полукольцо)	6
	Белоостровская	5
	Ириновская	5
	Варшавская	3
	Васкеловская	2
	Витебская	2
	Балтийская	2
Ветви	Калашниковская	4
	Ленинград-Сорт.-Витебский – Волковская	2
	Волковская – Бадаевская	2
	Ленинград-Варшавский – Волковская	1
	Ленинград-Пасс.-Витебский – Цветочная	1
	Ленинград-Варшавский – Ленинград-Балтийский	1
	Пост 4 км Варшавской линии – Пост 4 км Балтийской линии	1
	Ленинград-Варшавский – Корпусной пост	1
	Корпусный пост – Пост 4 км Варшавской линии	1
	Ленинград-Балтийский – Пушино	1
	Предпортовая – Пушино	1
Пушино – Автово	1	
Предпортовая – Автово	1	
Всего		= 68 =

<sup>1</sup> Таблица составлена на основании данных, приведённых здесь: ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1548. Л. 54-55.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 6**  
**Иллюстративный материал**



Рис. П-6.1 Схема Санкт-Петербургского железнодорожного узла Октябрьской ж.д. (современное состояние)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Рисунок выполнен автором с наложением на современную карту г. Санкт-Петербурга.

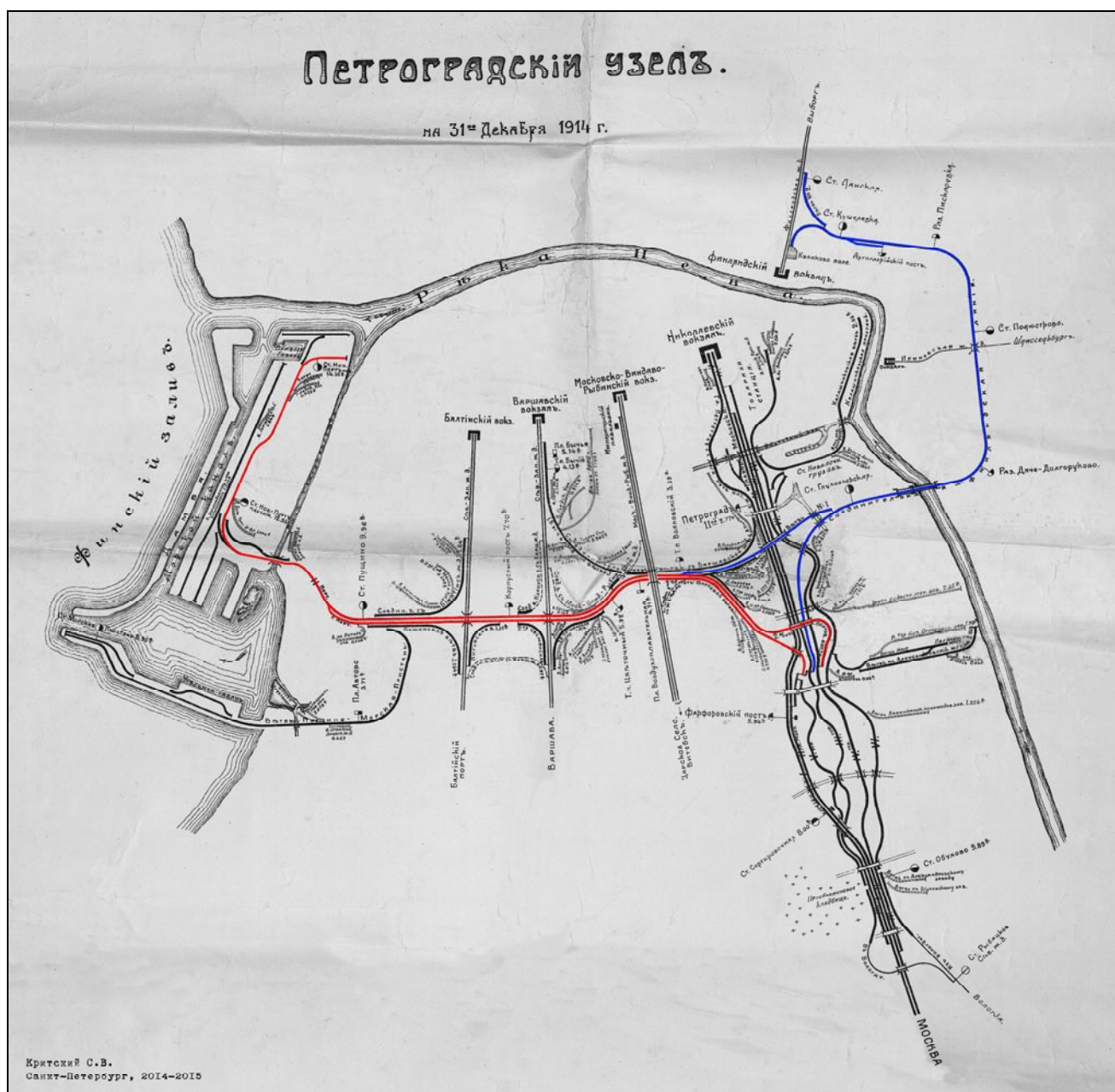


Рис. П-6.2 Схема Петроградского железнодорожного узла  
Николаевской ж.д. по состоянию на 1914 г.<sup>1</sup>

Красным цветом показана Портовая (Путиловская) линия,  
синим цветом – Финляндская соединительная линия (ФСЛ) с ветвями

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 31. Д. 136. Л. 2.



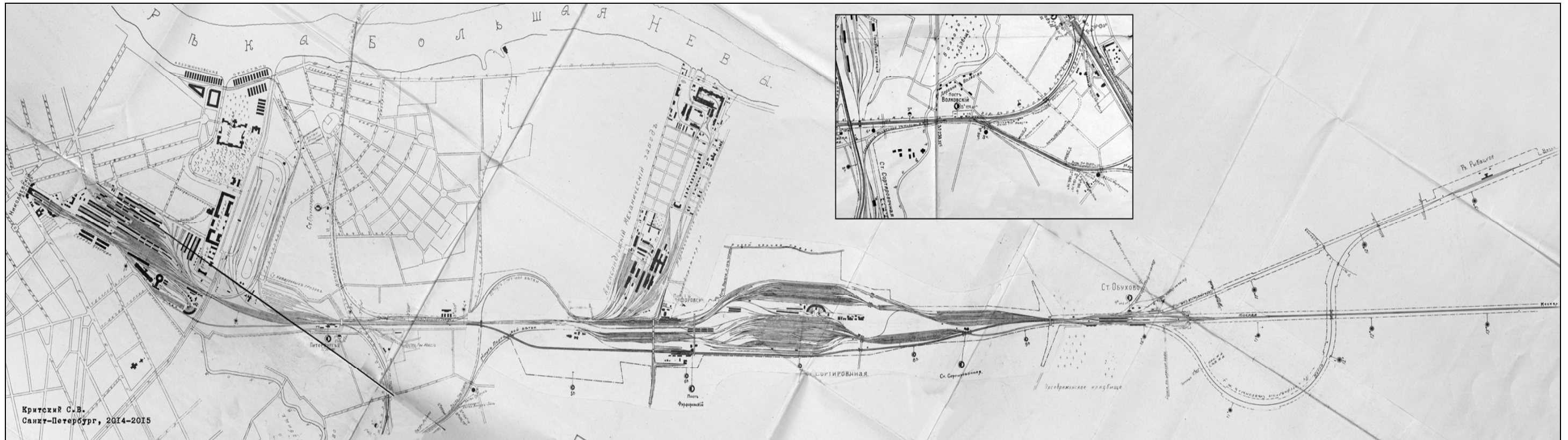


Рис. П-6.3 Схема головного участка Главной (Московской) линии Николаевской ж.д. по состоянию на 1914 г.<sup>1</sup>

В рамке – схема Волковского поста Портовой линии Николаевской ж.д.

Пунктирными линиями показаны подъездные пути (ветви необщего пользования),

штрихпунктирными линиями – границы полосы отчуждения

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 31. Д. 136. Л. 3.

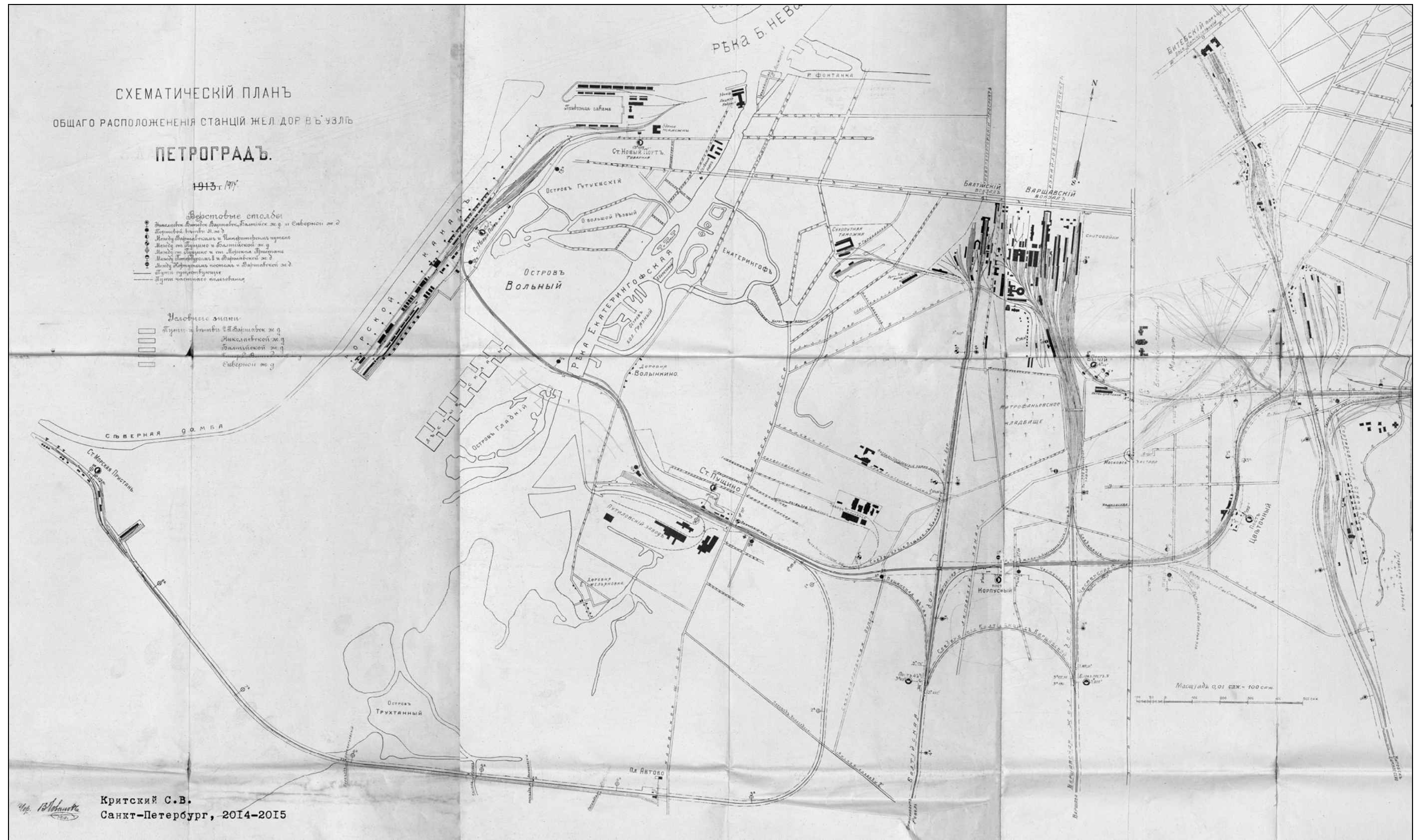


Рис. П-6.4 Схема западной части Петроградского железнодорожного узла, Портовой линии Николаевской ж.д. с ветвями, головных участков Витебской линии М.В.Р. ж.д., Варшавской и Балтийской линий Северо-Западных ж.д. по состоянию на 1914 г.<sup>1</sup>

Пунктирными линиями показаны подъездные пути (ветви необщего пользования), штрихпунктирными линиями – границы полосы отчуждения

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 31. Д. 136. Л. 3.



Рис. П-6.5 Схема Петроградского узла по состоянию на 1915 г.<sup>1</sup>

Красный цветом показаны запланированные на тот момент времени (но в итоге далеко не все осуществлённые) работы по частичному развитию узла

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 31. Д. 963. Л. 39.

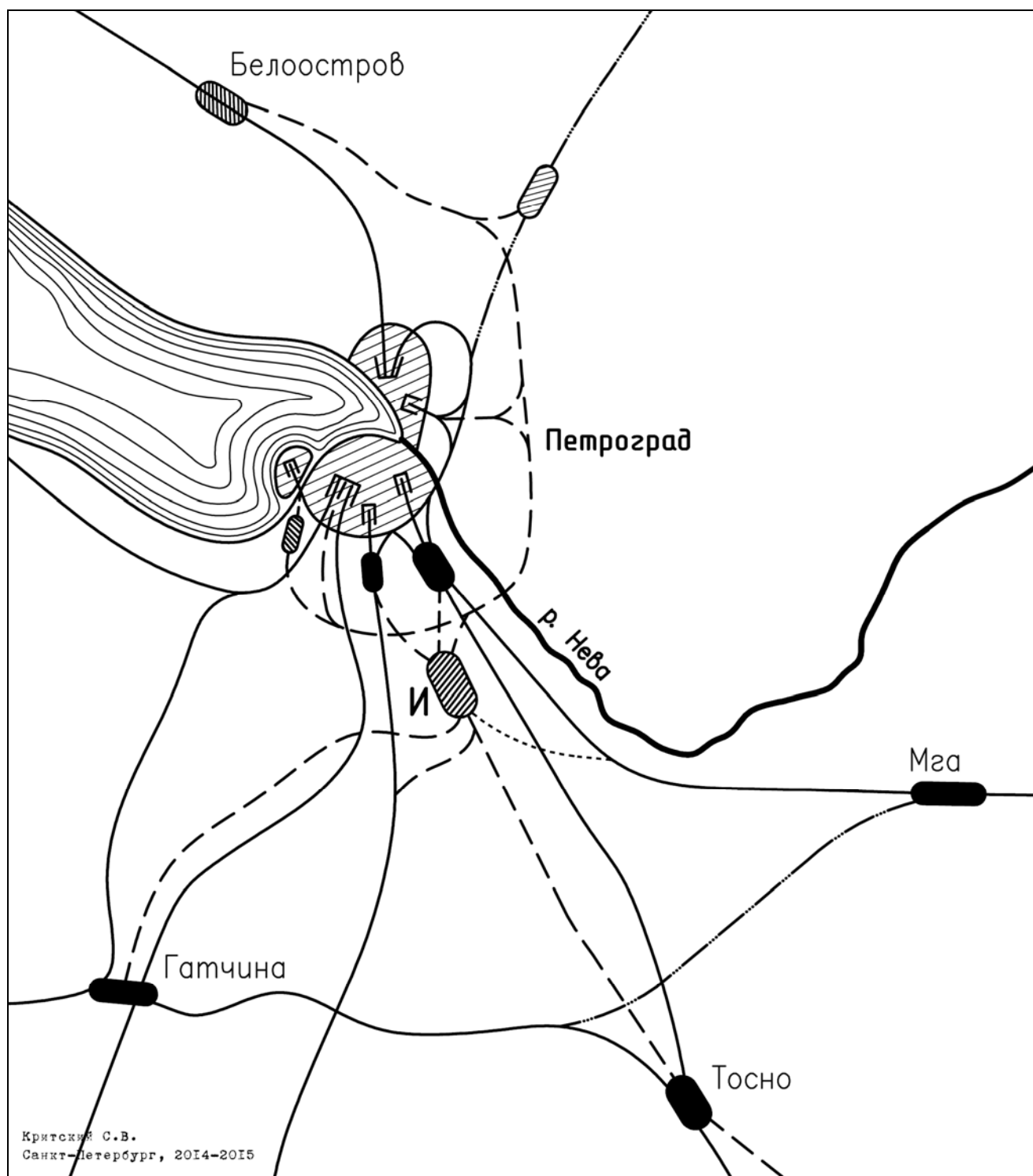


Рис. П-6.6 Первоначальный вариант схемы развития  
Петроградского узла по "плану Кульжинского-Главацкого"<sup>1</sup>.

Буквой "И" обозначена единая "Имперская" предузловая сортировочная станция

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 240. Оп. 1. Д. 1095. Л. 58.

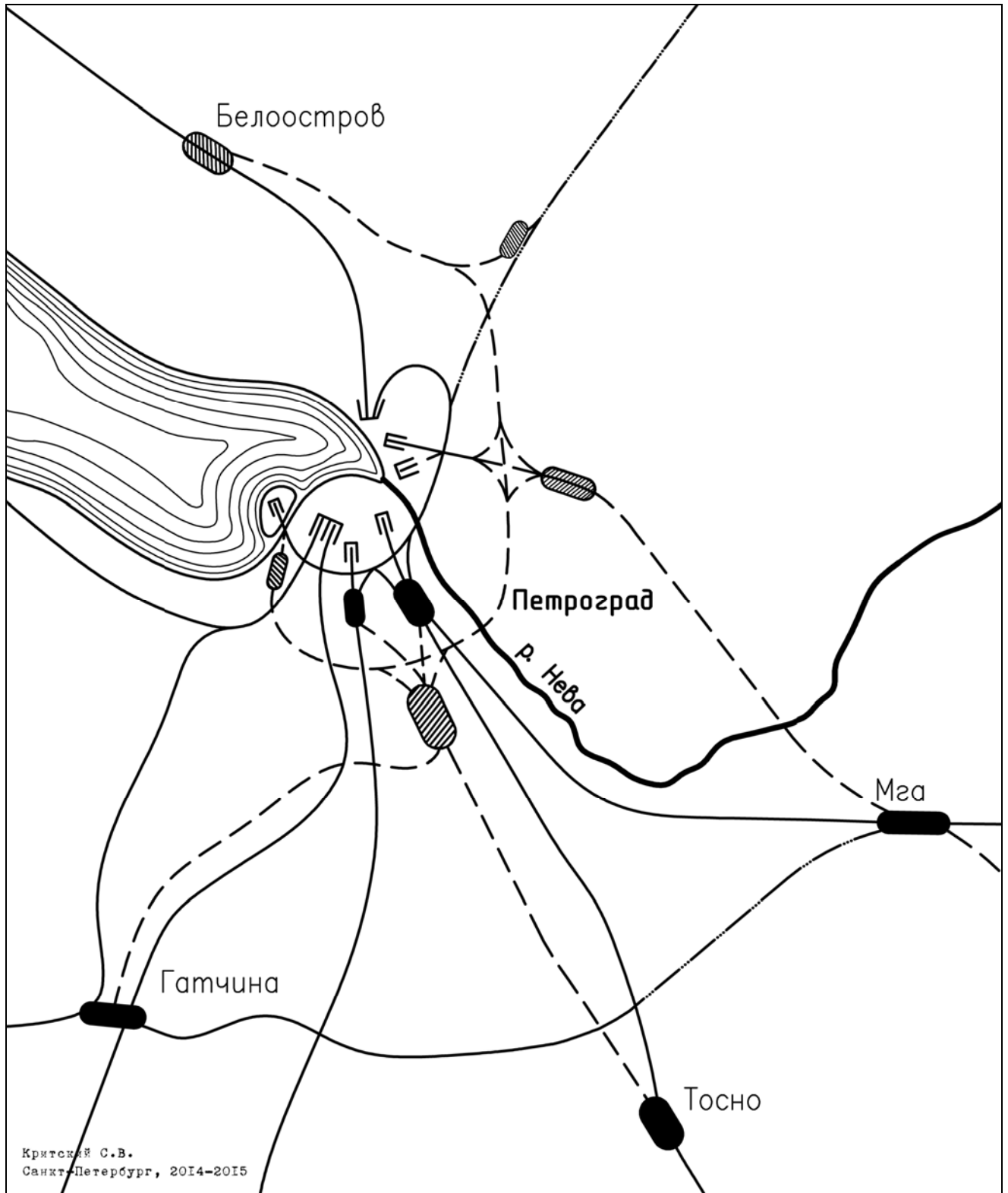


Рис. П-6.7 Переработанный вариант "плана Кульжинского-Главацкого"<sup>1</sup>

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 240. Оп. 1. Д. 1095. Л. 60.

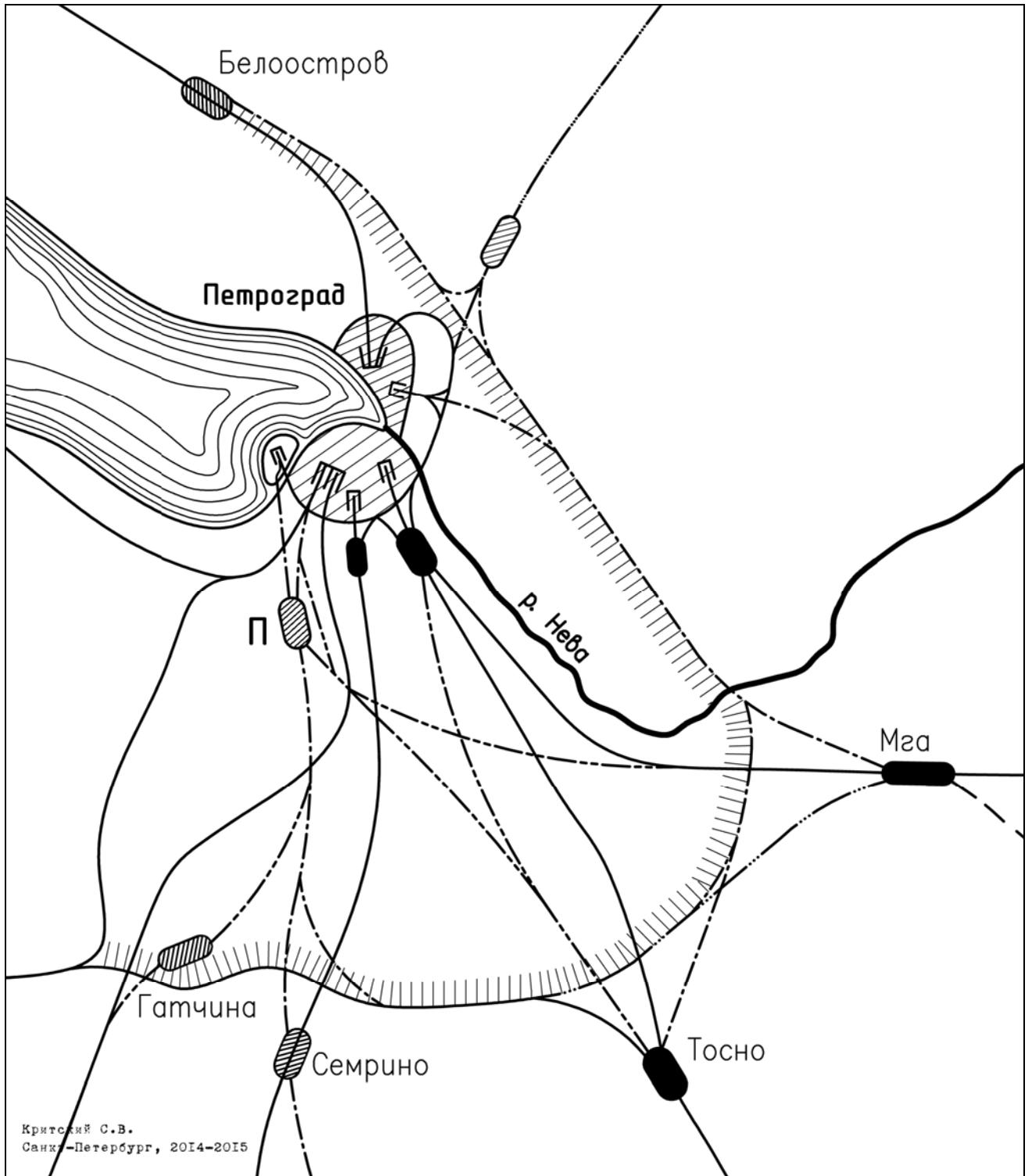


Рис. П-6.8 Радиальная схема Ю.В. Ломоносова<sup>1</sup>.

Буквой "П" обозначена единая "предпортовая" сортировочная станция

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 240. Оп. 1. Д. 1095. Л. 61.

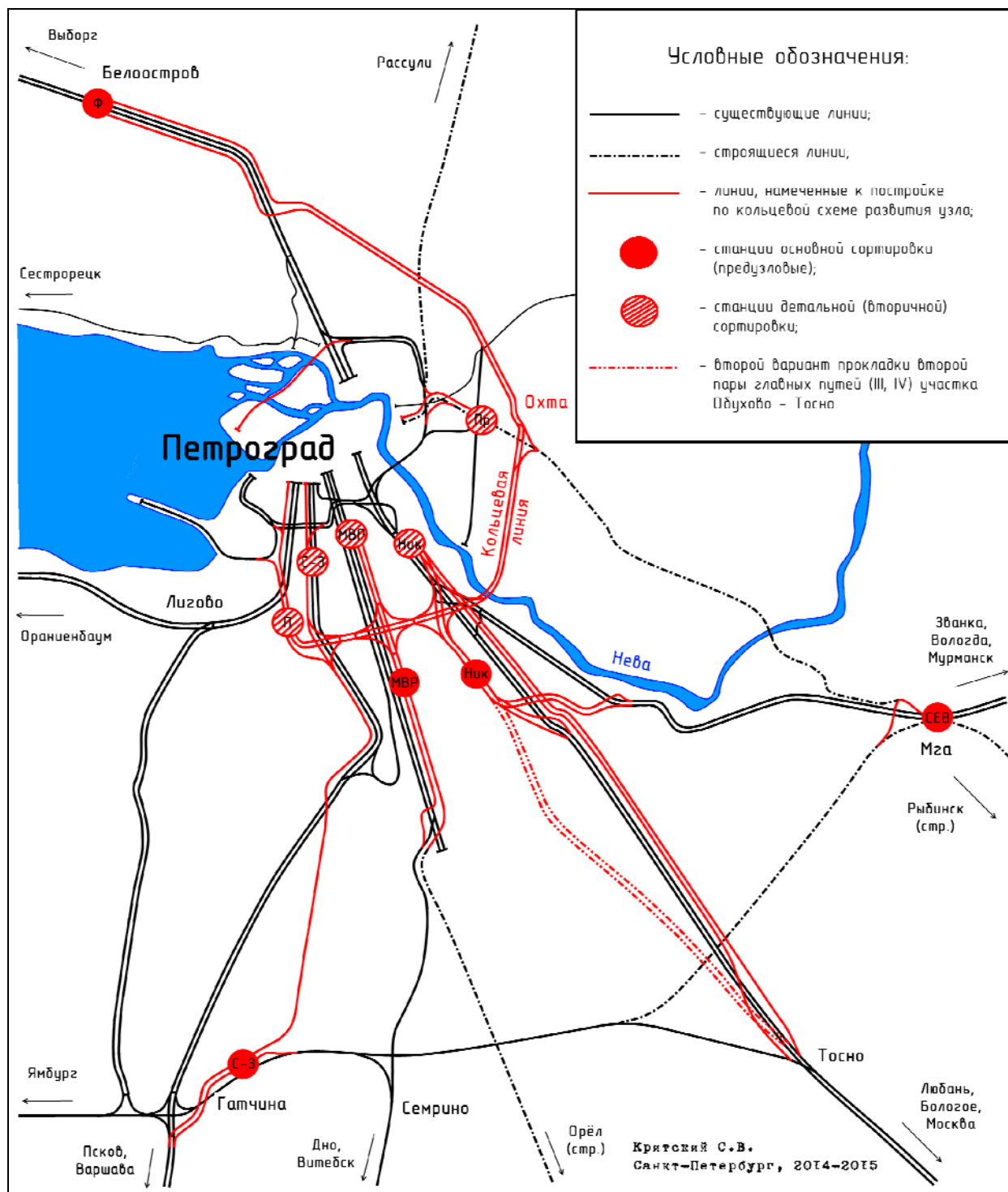


Рис. П-6.9 Окончательный вариант развития Петроградского узла по кольцевой схеме (1916 г.)<sup>1</sup>. Показаны станции основной сортировки (предузловые) Николаевской ж.д. (Ник), М.В.Р. ж.д. и линии Петроград – Орёл (МВР), Северо-Западных ж.д. (С-З), Северных ж.д. и Рыбинской линии (СЕВ), Финляндских ж.д. (Ф), станции детальной (вторичной) сортировки тех же дорог, правобережной части узла (Пр) и "предпортовая" сортировочная станция (П)

<sup>1</sup> Выполнено автором на основе аналогичной схемы, приведённой здесь: РГИА. Ф. 240. Оп. 1. Д. 11436. Л. 31.

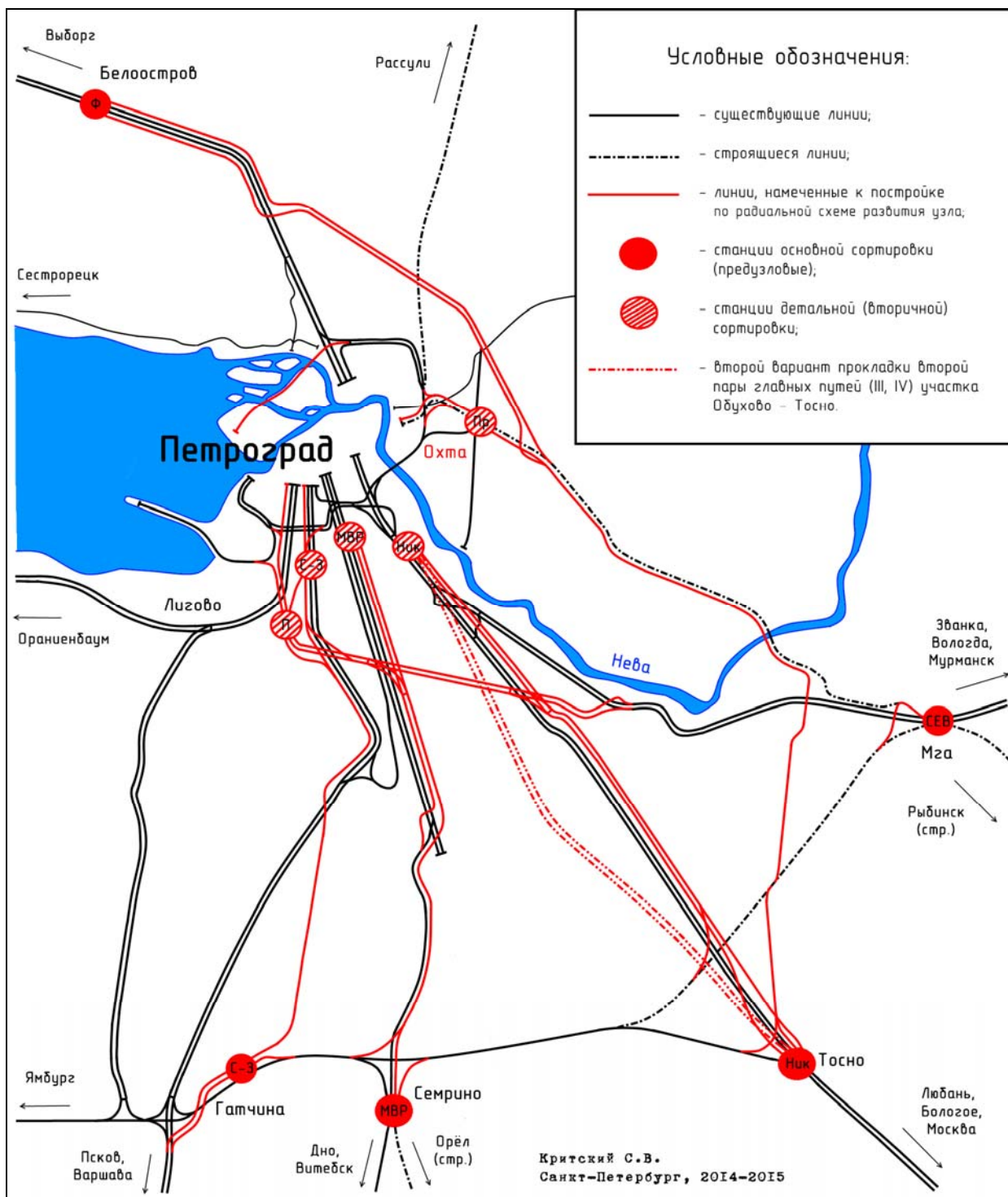


Рис. П-6.10 Окончательный вариант развития Петроградского узла по радиальной схеме (1916 г.)<sup>1</sup>. Показаны станции основной сортировки (предузловые) Николаевской ж.д. (Ник), М.В.Р. ж.д. и линии Петроград – Орёл (МВР), Северо-Западных ж.д. (С-З), Северных ж.д. и Рыбинской линии (СЕВ), Финляндских ж.д. (Ф), станции детальной (вторичной) сортировки тех же дорог, правобережной части узла (Пр) и "предпортовая" сортировочная станция (П)

<sup>1</sup> Выполнено автором на основе аналогичной схемы, приведённой здесь: РГИА. Ф. 240. Оп. 1. Д. 11436. Л. 31.



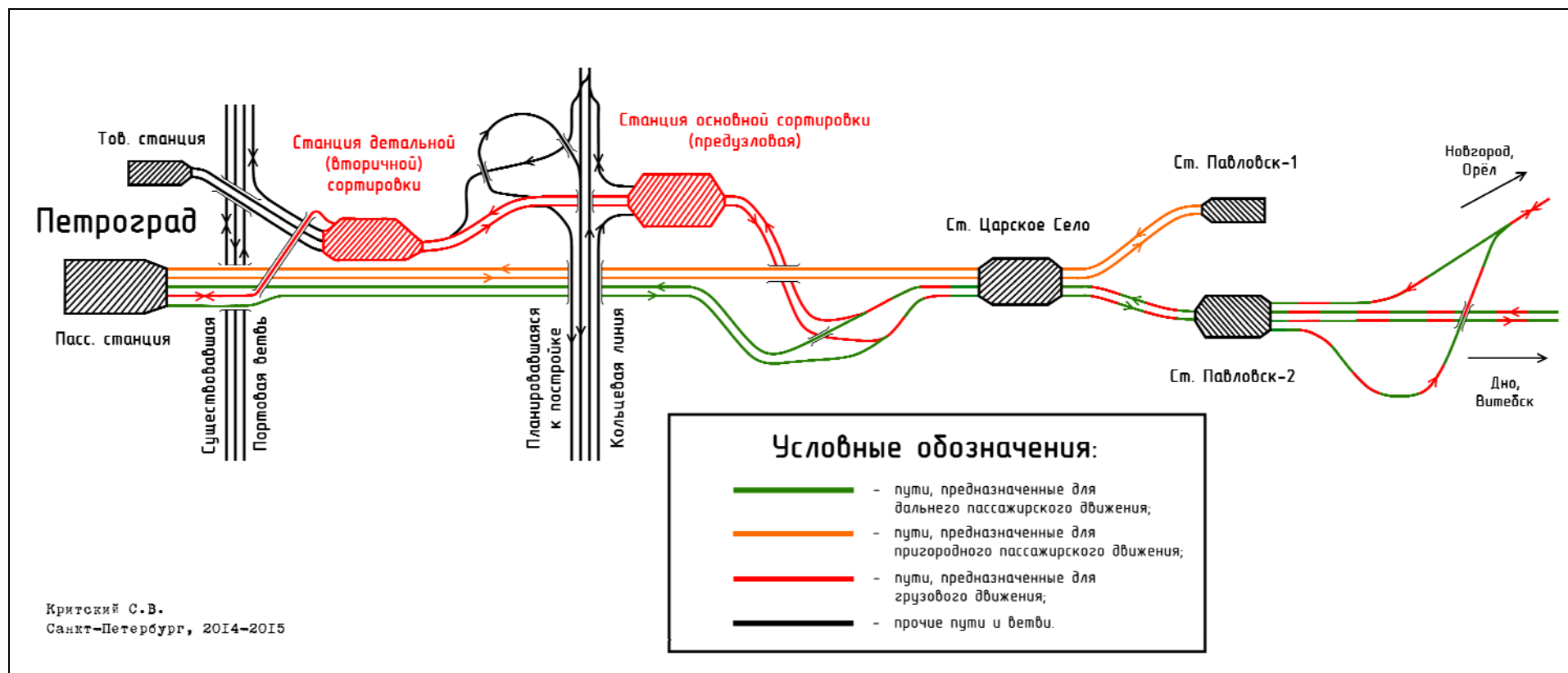


Рис. П-6.11 Проектная схема (нереализованная) усиления головного участка М.В.Р. ж.д. на подходе к Петроградскому узлу (1916 г.)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Выполнено автором на основе аналогичной схемы, приведённой здесь: ЦГИА СПб. Ф. 1361. Оп. 6. Д. 31. Л. 91.



Рис. П-6.12 Проектная схема (нереализованная) станции Санкт-Петербург-Охта, конечного пункта железной дороги Санкт-Петербург – Рассули – Хийтола (1913 г.)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 31. Д. 130. Л. 2.

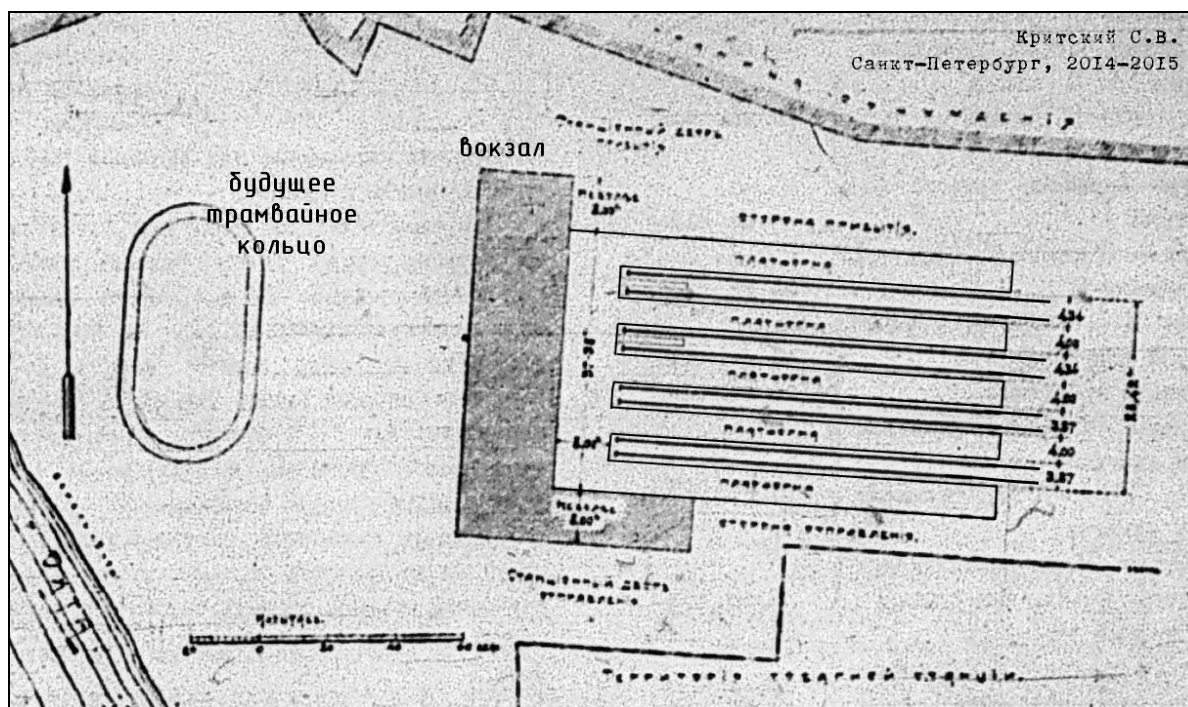
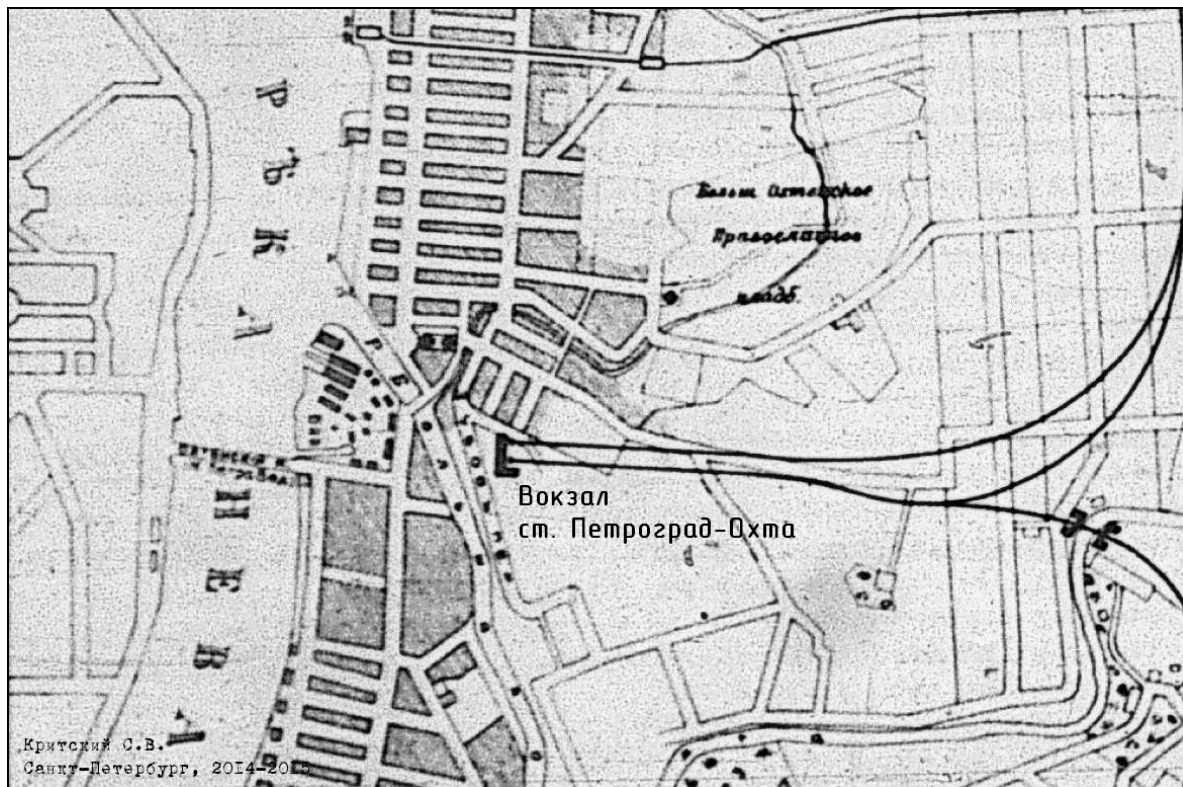


Рис. П-6.13 Проектная схема  
месторасположения вокзала Петроград-Охта (1915 г.)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Рисунки взяты отсюда: Императорское Петроградское общество архитекторов по поручению МПС объявляет конкурс на составление проектов пассажирского здания ст. Петроград-Охта железнодорожной линии Петроград – Расули // Зодчий. – 1915. – №48. – С. 498-502.

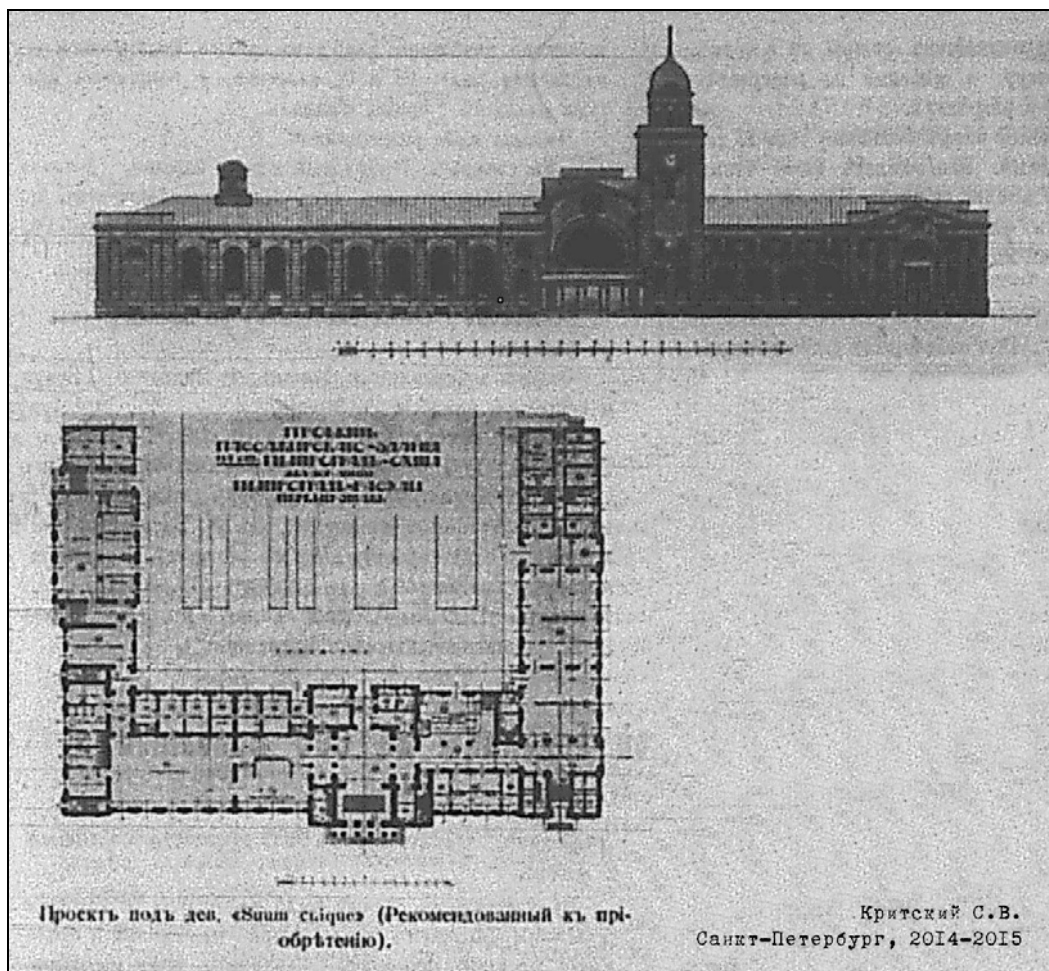
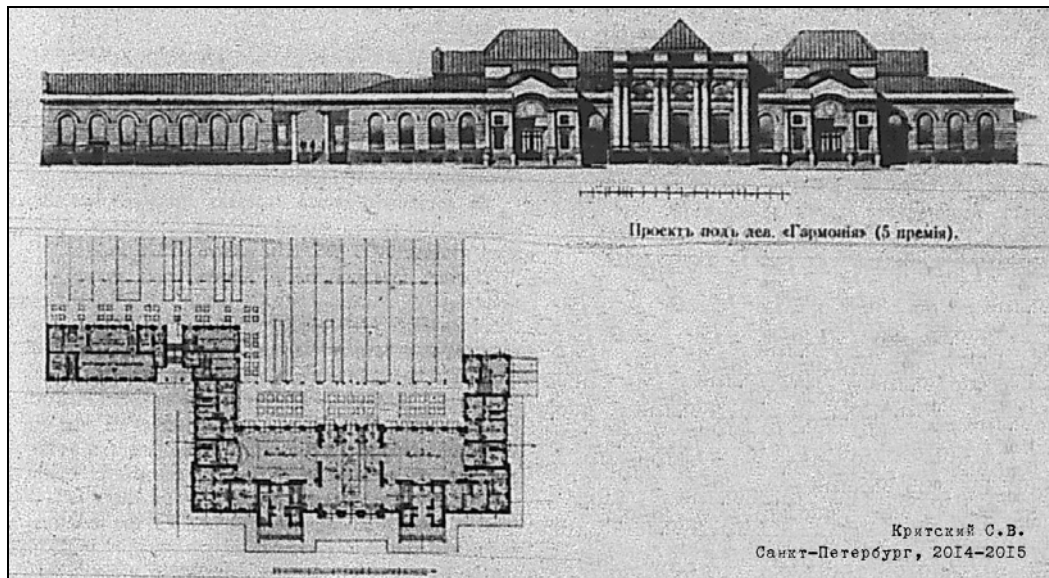


Рис. П-6.14 Представленные на конкурс  
различные проекты вокзала Петроград-Охта (1916 г.)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Рисунки взяты отсюда: Отзыв комиссии судей по конкурсу проектов пассажирского здания Петроград-Охта железнодорожной линии Петроград – Расули // Зодчий. – 1916. – №33. – С. 297-300.

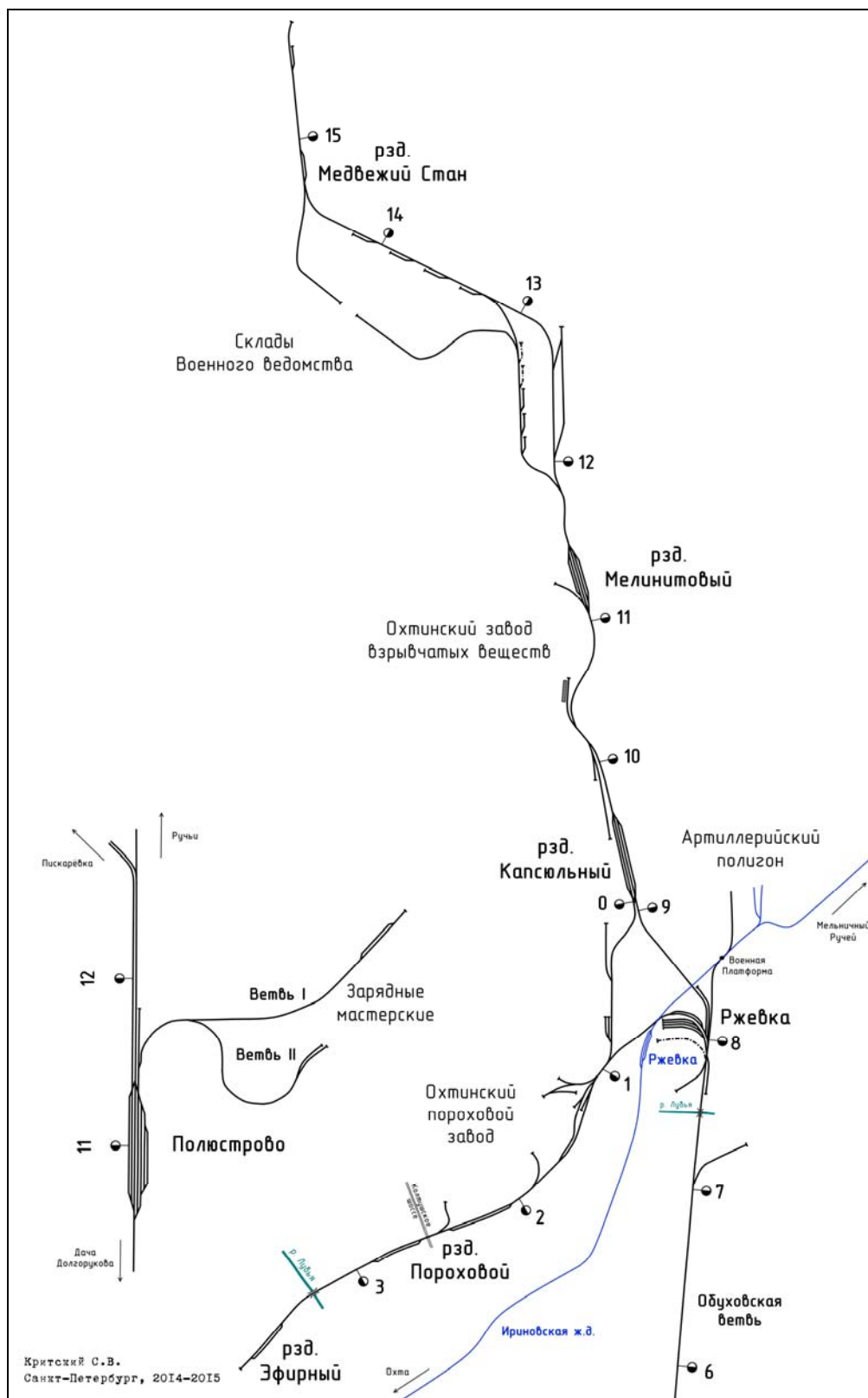


Рис. П-6.15 Схема железнодорожных путей в районе Ржевки и Охтинских заводов по состоянию на 1917 г.<sup>1</sup> Синим цветом показана узкоколейная линия Ириновской ж.д. Расстояния указаны в вёрстах

<sup>1</sup> Выполнено автором на основе аналогичных схем, приведённых здесь: ЦГИА СПб. Ф. 1480. Оп. 17. Д. 670. Л. 269; ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 373. Л. 113.

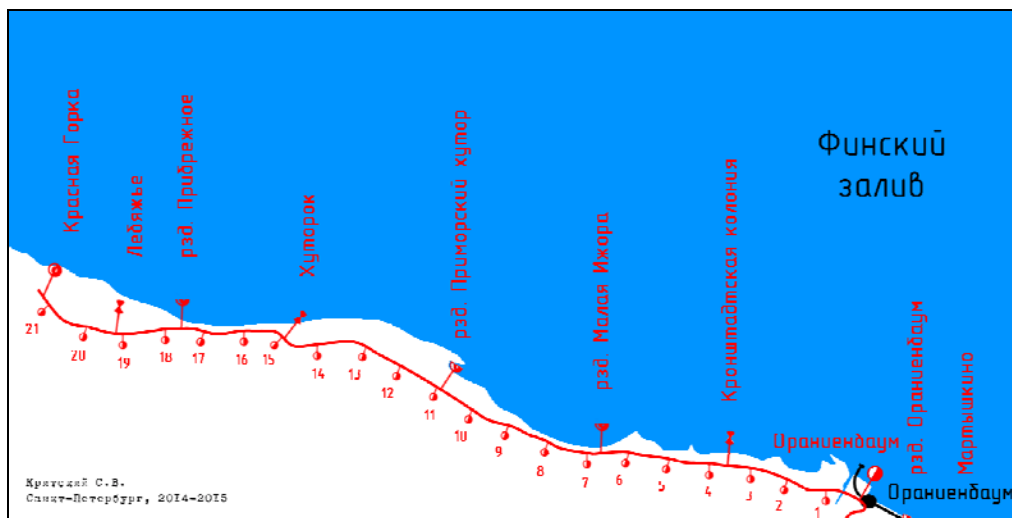
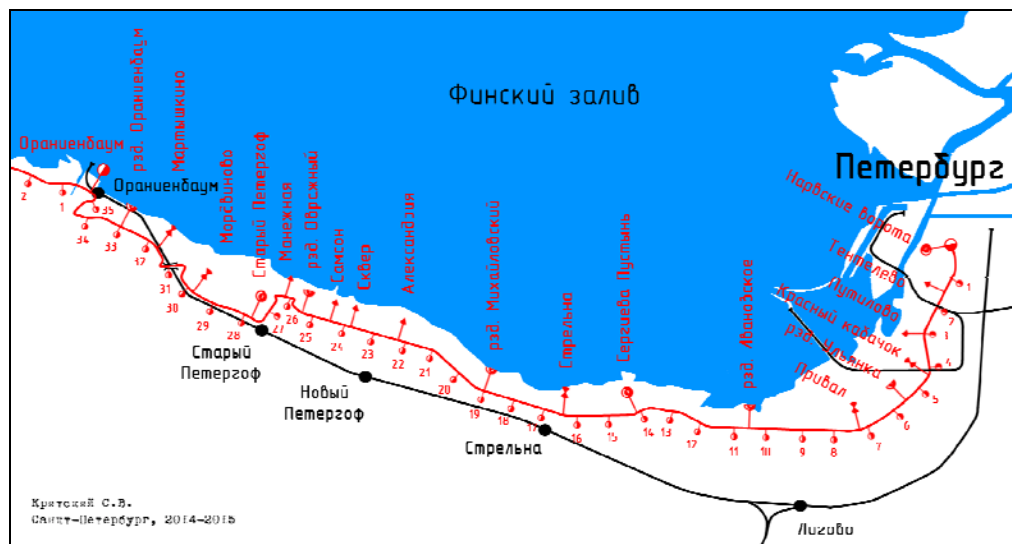


Рис. П-6.16 Проектная схема Ораниенбаумской электрической ж.д. (1913 г.)<sup>1</sup>.

Трасса дороги показана условно, без подразделения на однопутные и двухпутные участки. Расстояния указаны в вёрстах

<sup>1</sup> Выполнено автором на основе аналогичной схемы, приведённой здесь: ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1162. Л. 22.  
Другую подобную схему можно увидеть, например, здесь: РГИА. Ф. 240. Оп. 1. Д. 996. Л. 76.

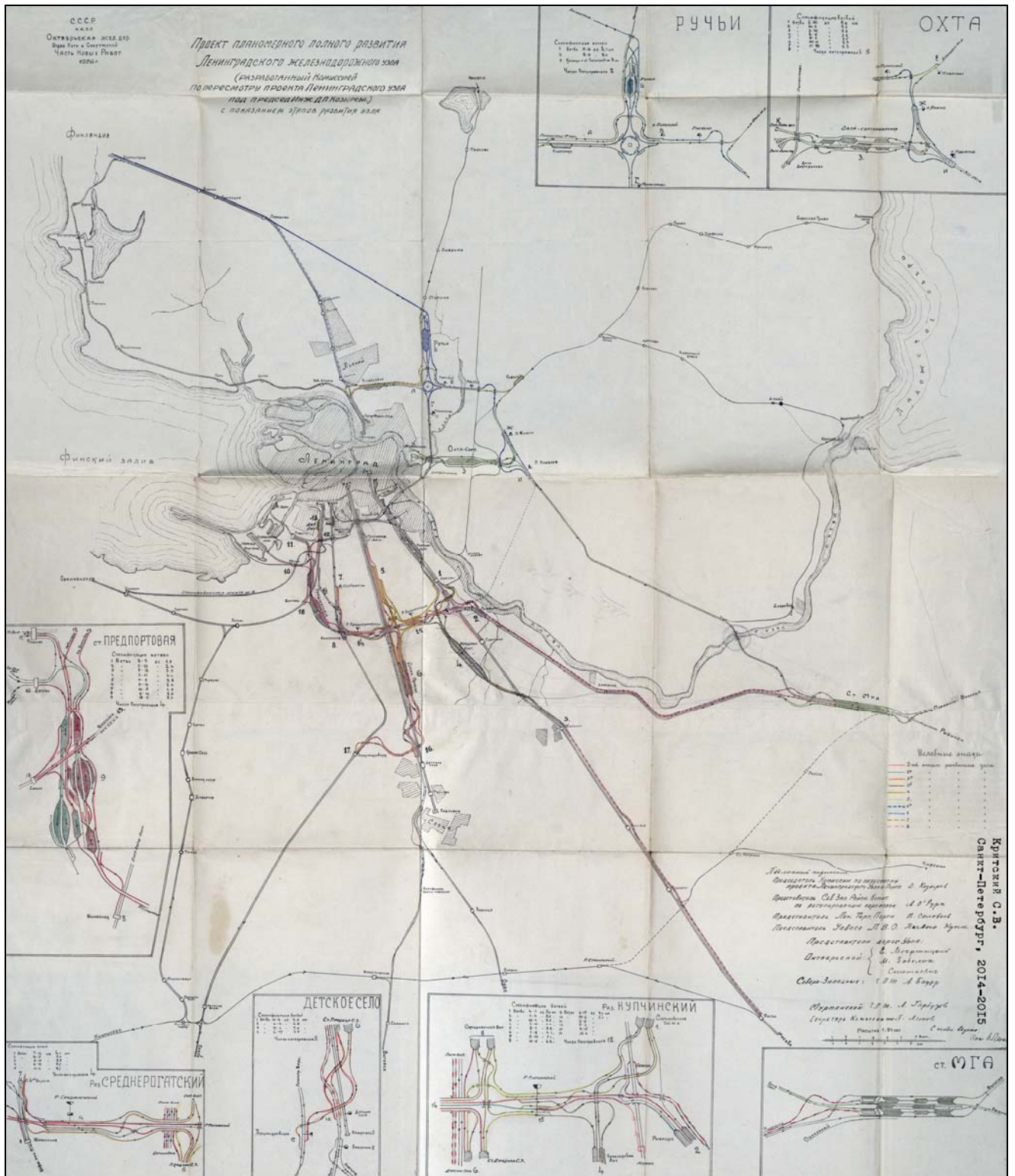


Рис. П-6.17 Проектная схема развития Ленинградского узла, выработанная Комиссией под председательством Д.П. Козырева (1926 г.)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 91. Д. 47. Л. 97.

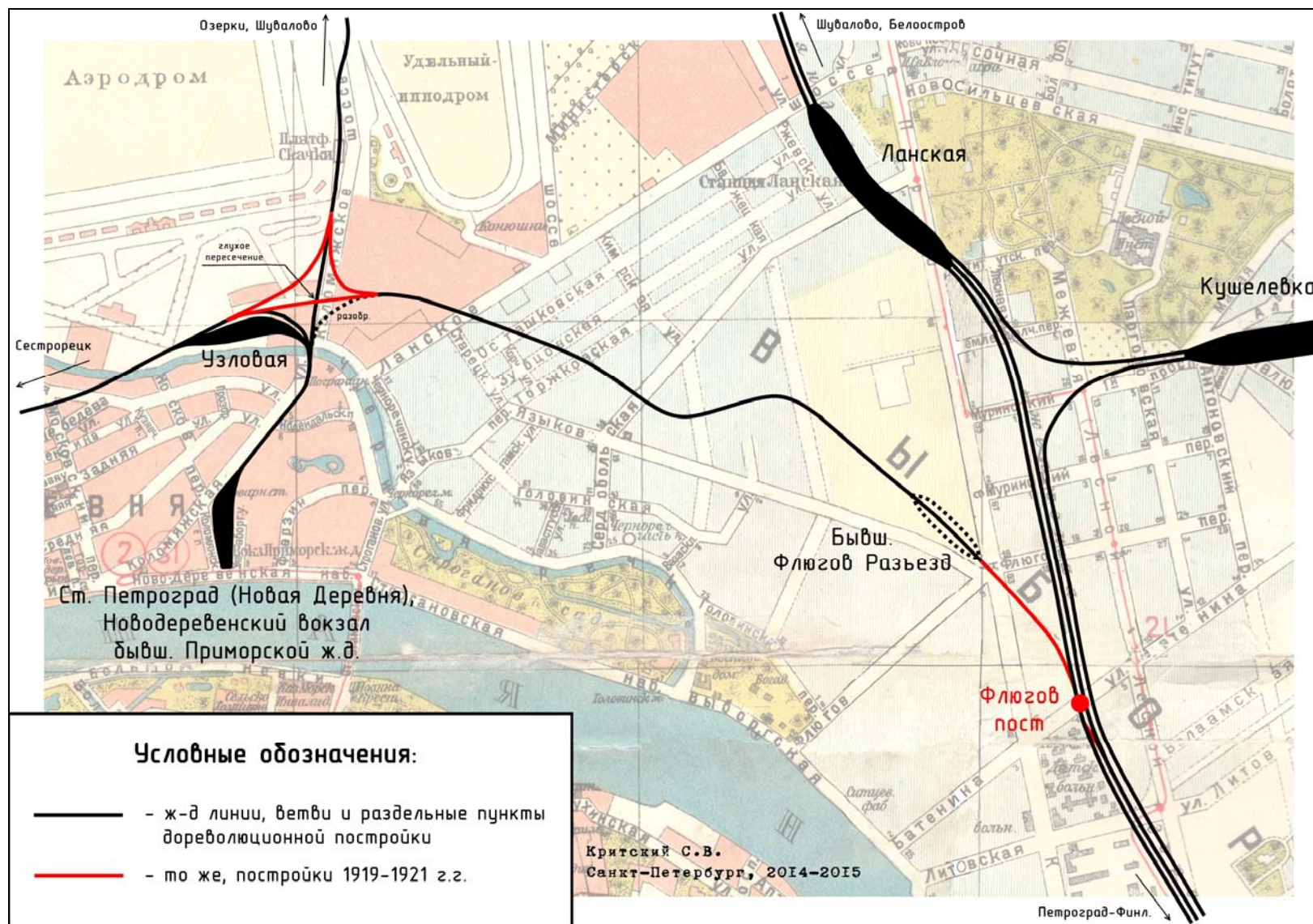


Рис. П-6.18 Схема головного участка Приморской линии Николаевской ж.д. по состоянию на 1921 г.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Реконструкция автора на основании ряда материалов (ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 371. Л. 159-163; Ф. 2275. Оп. 9. Д. 372. Л. 34а и некоторых других), с наложением на карту города аналогичного периода времени.



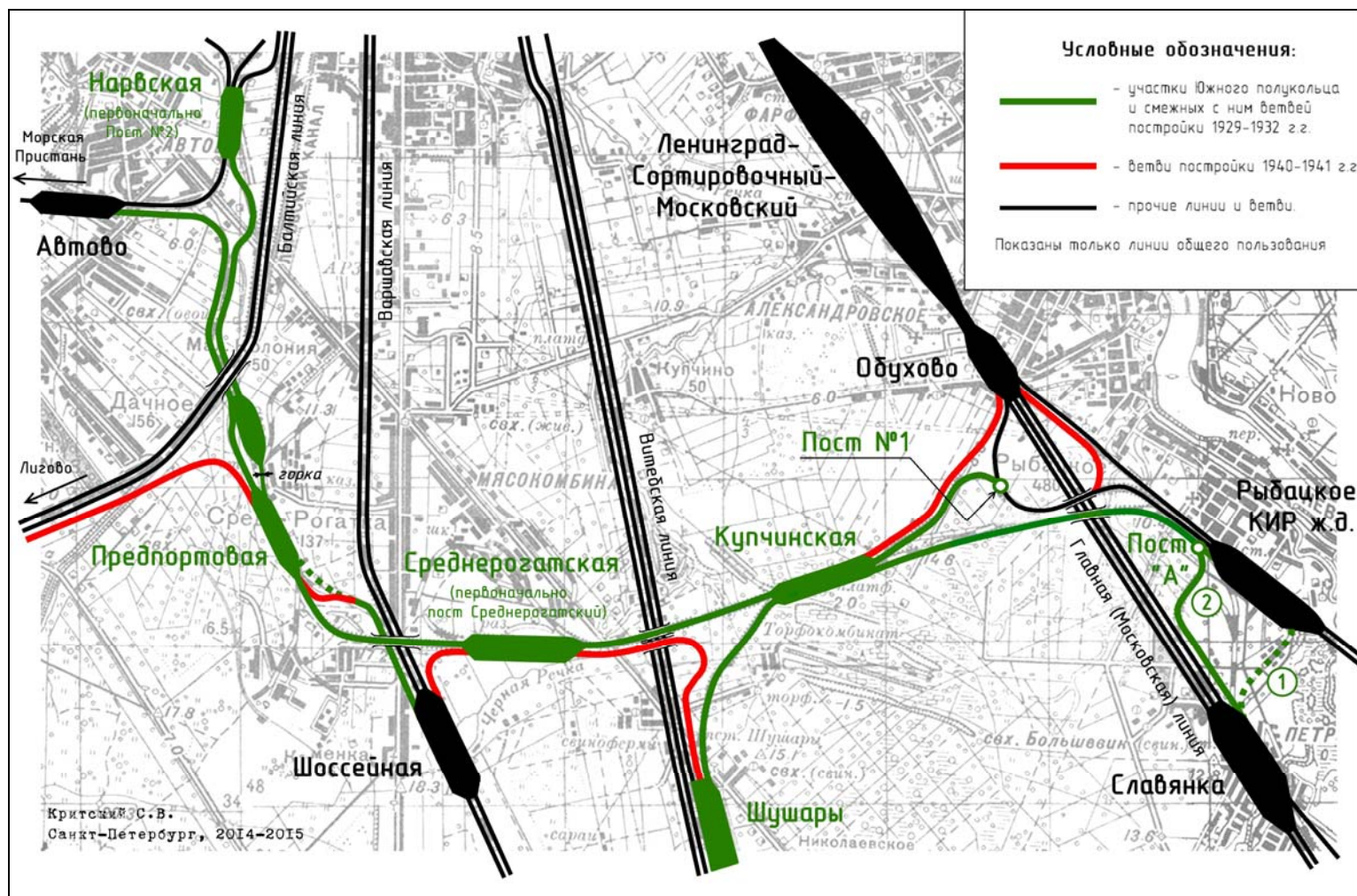


Рис. П-6.19 Схема Южного полукольца (Второй Портовой ветви) Октябрьской ж.д. и смежных с ним ветвей по состоянию на 1941 г.<sup>1</sup> Цифрами обозначены различные варианты перегона Славянка – Рыбацкое: 1 – трасса 1915 г., восстановленная в 1929 г.; 2 – новая трасса Славянка – Пост "А", открытая в 1932 г.

<sup>1</sup> Реконструкция автора с наложением на топографическую карту местности конца 1930-х г.г.

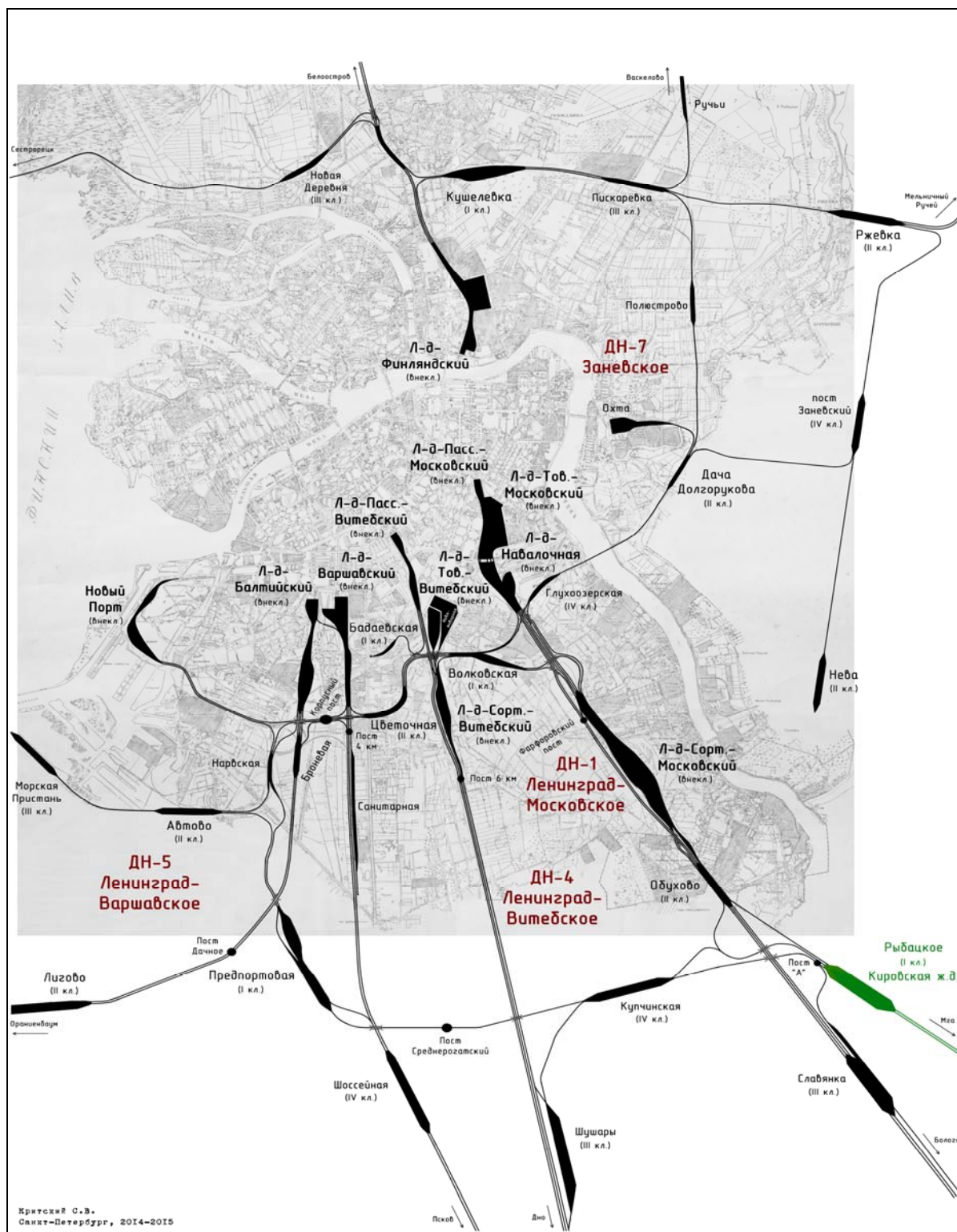


Рис. П-6.20 Схема Ленинградского железнодорожного узла Октябрьских ж.д. по состоянию на середину 1930-х гг.<sup>1</sup> В скобках указана классность станций.

"ДН" – обозначения отделений эксплуатации

<sup>1</sup> Реконструкция автора на основании аналогичных схем, приведённых здесь: ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1548. Л. 141; ЦГА ИПД. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 1484. Л. 214, с наложением на аэрофотограмметрический план г. Ленинграда аналогичного периода времени. Классность станций указана в соответствии с приказом начальника дороги №135 от 14 апреля 1932 г. (ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1473. Л. 50). Отделения эксплуатации указаны по состоянию на 1934-1936 гг. в соответствии с данными, приведёнными здесь: ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 16. Д. 1. Л. 3.

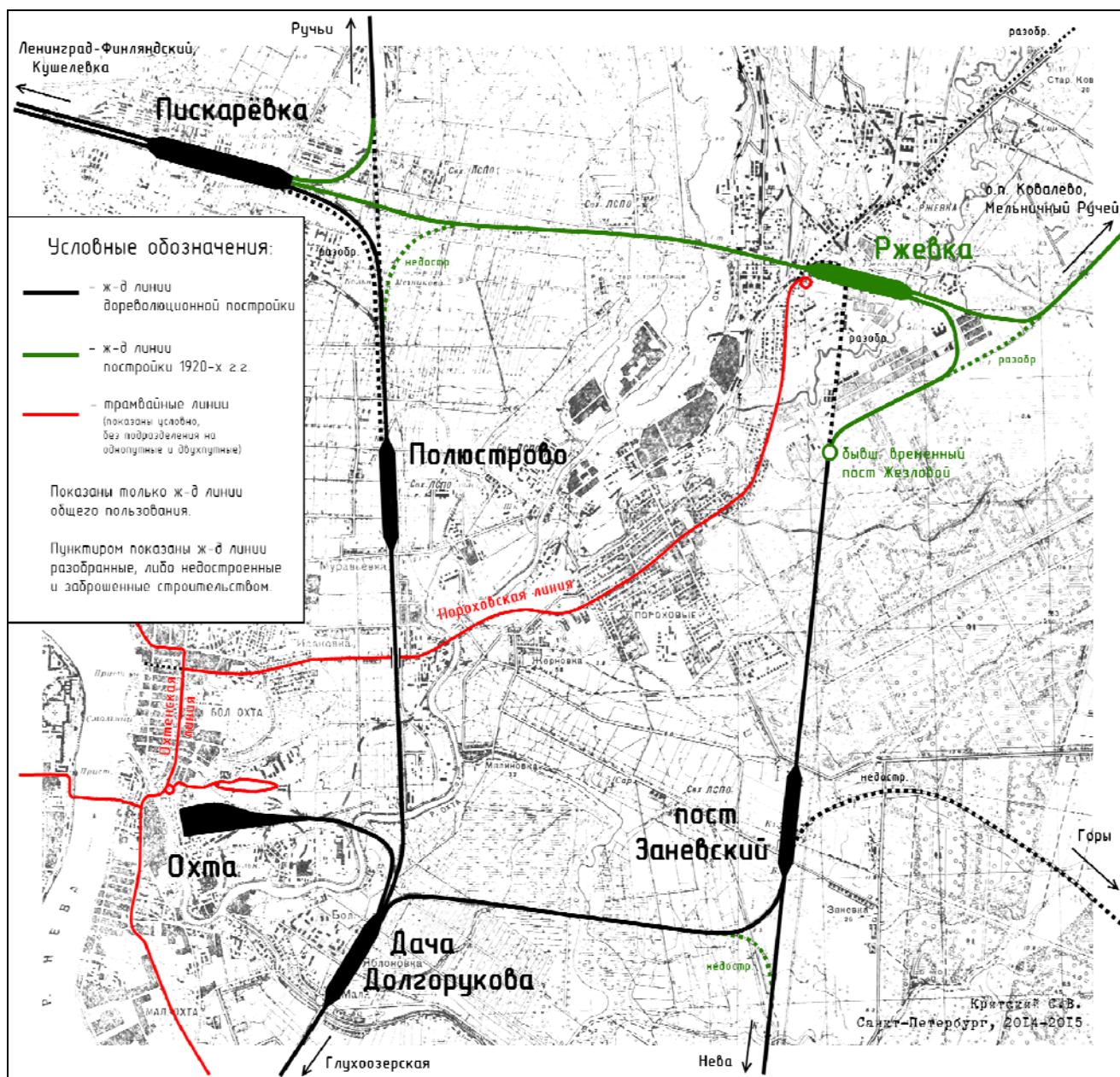


Рис. П-6.21 Схема железнодорожной сети в правобережной части Ленинградского узла, в районе Пискаревка – Ржевка и Дача Долгорукова – пост Заневский по состоянию на вторую половину 1930-х гг.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Реконструкция автора с наложением на топографическую карту местности аналогичного периода времени.

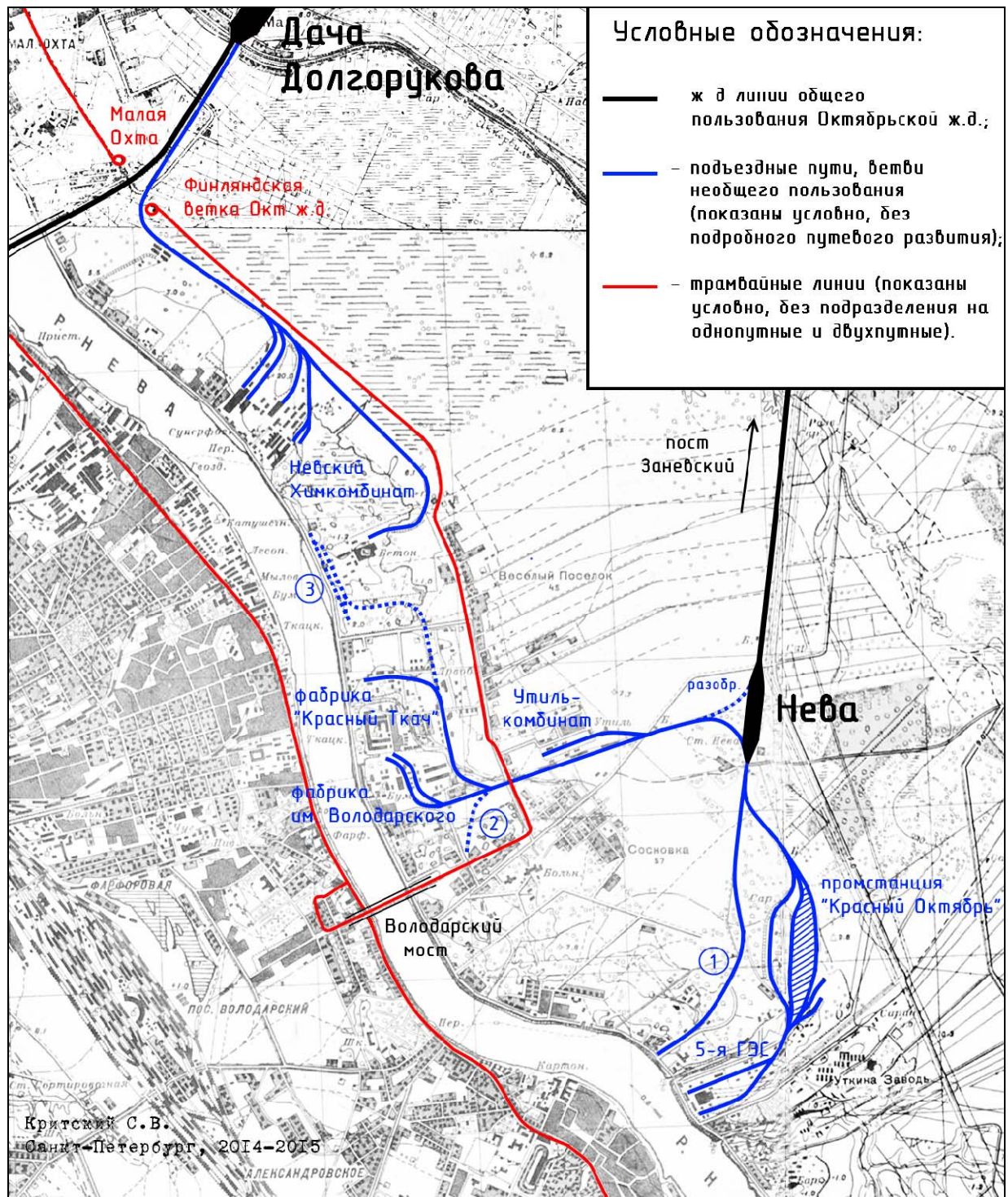


Рис. П-6.22 Схема железнодорожных подъездных путей в правобережной части Ленинградского узла, в районе станций Нева и Дача Долгорукова по состоянию на вторую половину 1930-х гг.<sup>1</sup>

Цифрами обозначены:

- 1 – старая трасса Полигонной ветви Обуховского завода;
- 2 – тупик, использовавшийся для подвоза стройматериалов при строительстве Володарского моста;
- 3 – планировавшийся к сооружению перегрузочный (перевалочный) пункт "Лесоэкспорта".

<sup>1</sup> Реконструкция автора с наложением на топографическую карту местности аналогичного периода времени.

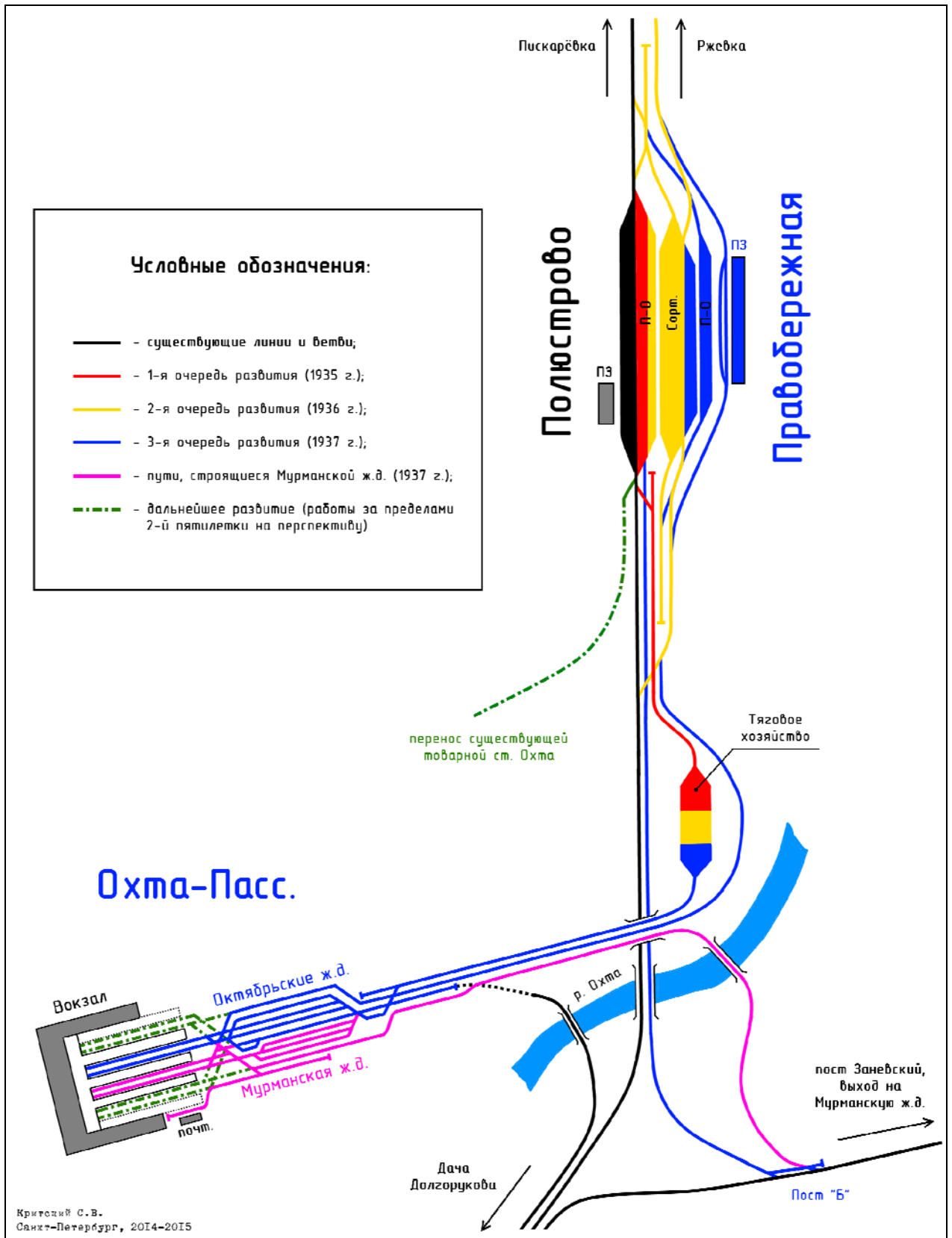


Рис. П-6.23 Проектная схема (нереализованная) устройства станции Правобережная (развитие узла Полюстрово-Охта), 1934 г.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Выполнено автором на основе аналогичных схем, приведённых здесь: ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1548. Л. 141, 176, 180.

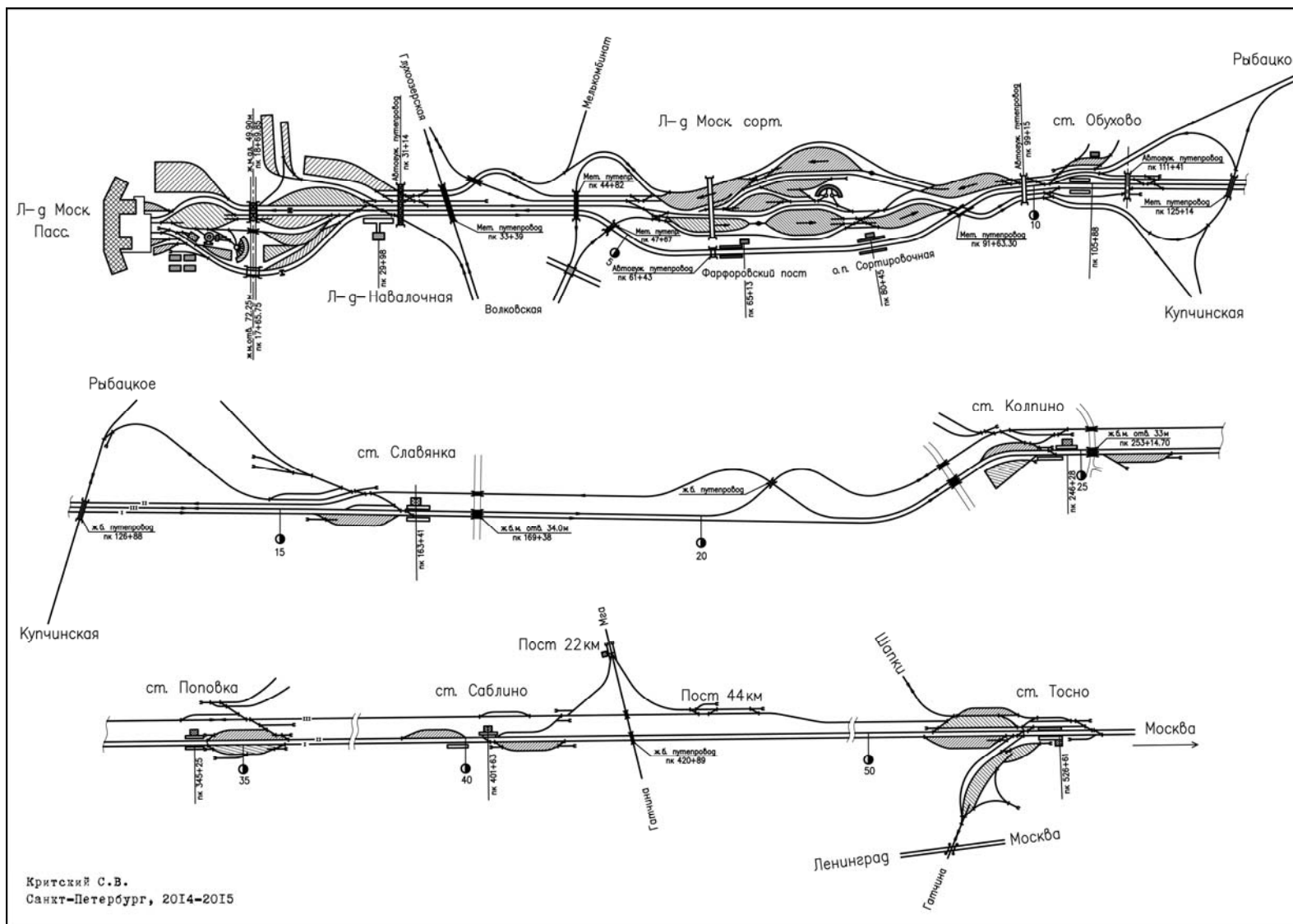


Рис. П-6.24 Схема головного участка Ленинград – Тосно Главной линии Октябрьской ж.д. по состоянию на 1940-1941 гг.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Выполнено на основе аналогичной схемы, хранящейся в фонде В.В. Келтуялы в НТБ ПГУПС.

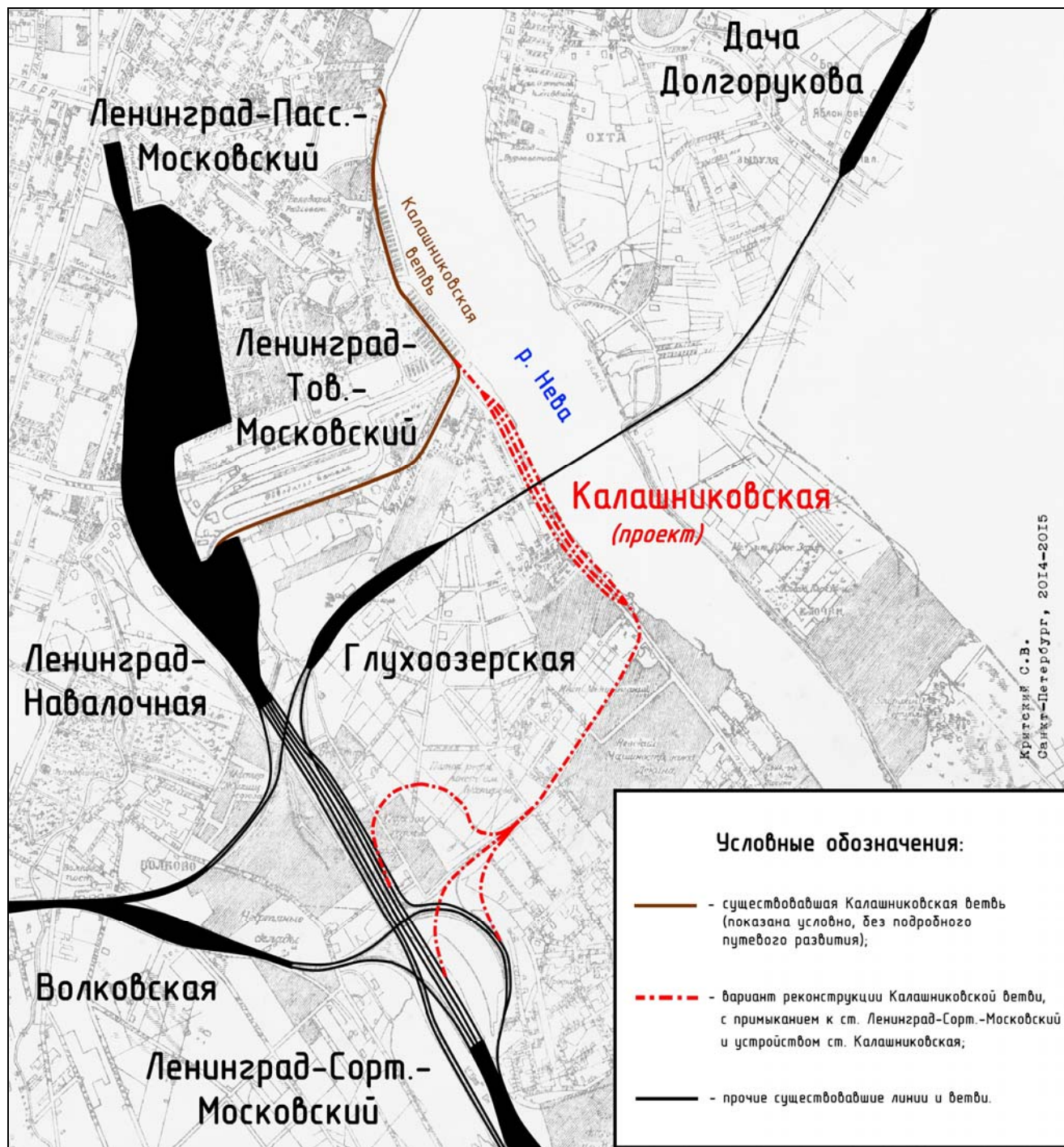


Рис. П-6.25 Проектная схема (нереализованная) реконструкции Калашниковской ветви (1929 г.)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Выполнено автором на основании аналогичной схемы, приведённой здесь: ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1416. Л. 49.

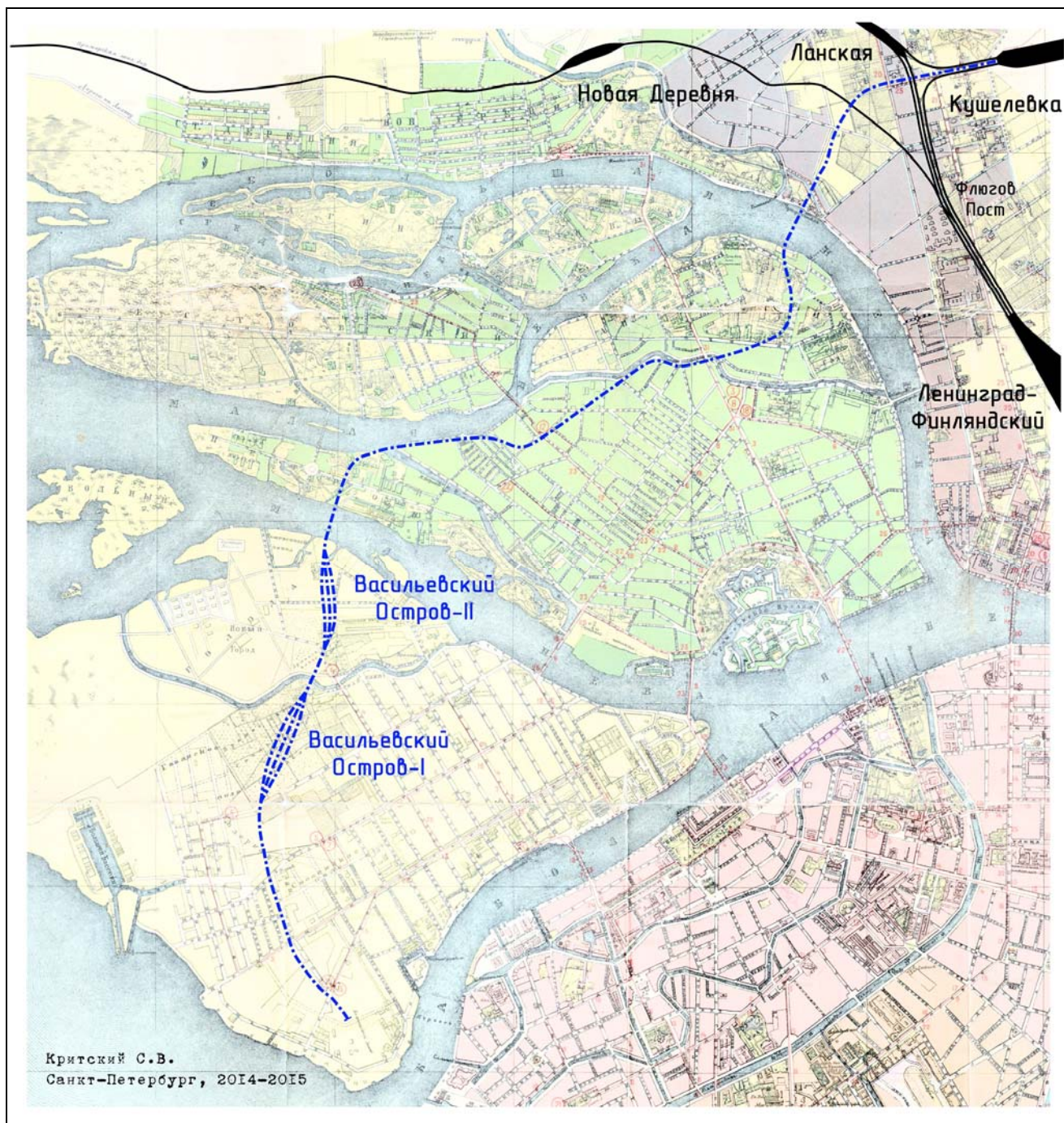


Рис. П-6.26 Проектная схема (нереализованная) железнодорожной линии Кушелевка – Васильевский остров (1930 г.)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Выполнено автором на основе аналогичной схемы, приведённой здесь: Проект (схематический) подъездной жел. дор. ветви нормальной колеи от ст. Кушелевка Окт. ж.д. – ст. Васильевский Остров-1-й. План. – Б.м., Б.г., 6 кн. (НТБ ПГУПС), с наложением на карту города аналогичного периода времени.



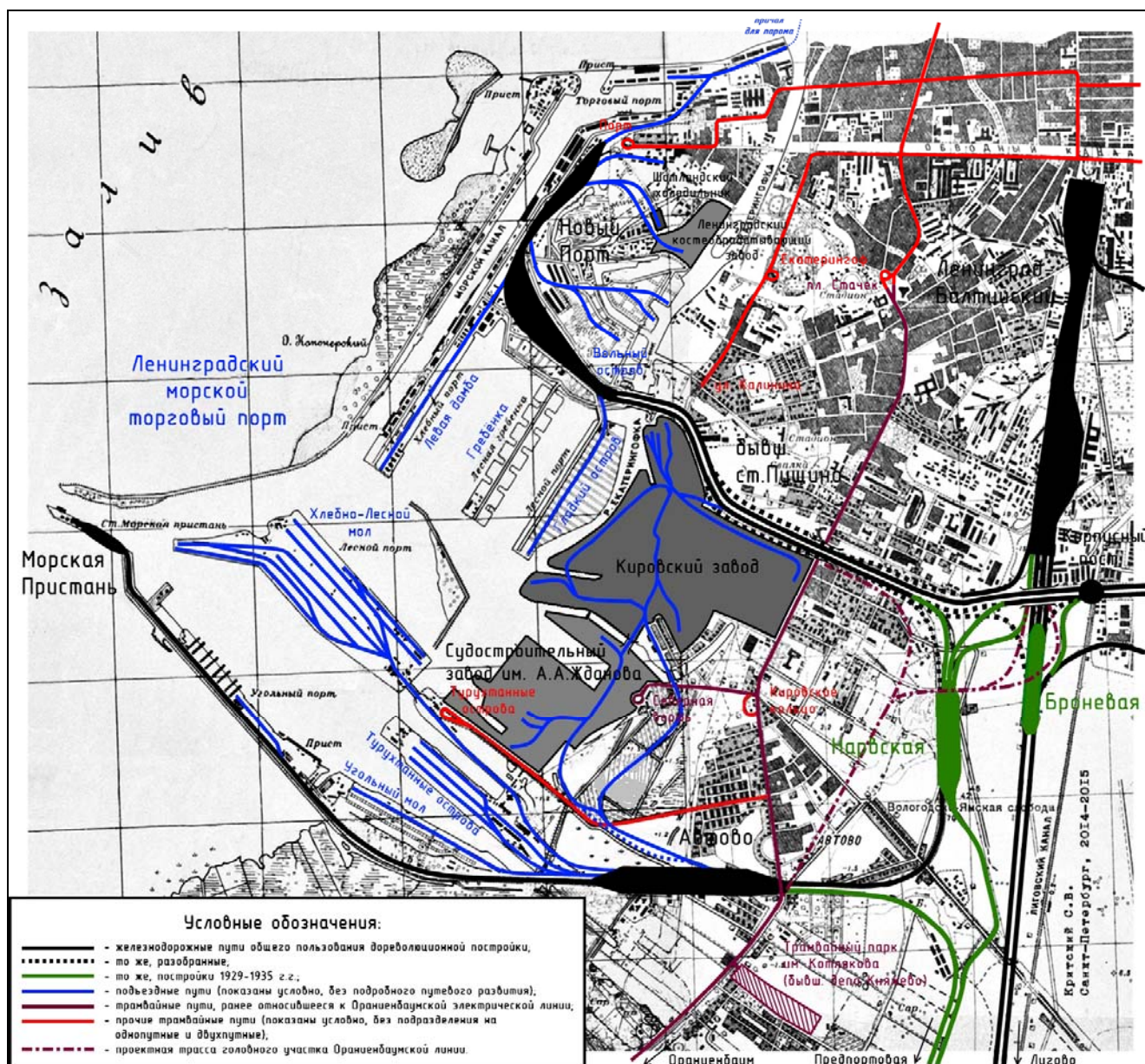


Рис. П-6.27 Схема железнодорожной сети в юго-западной части Ленинградского узла по состоянию на вторую половину 1930-х гг.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Реконструкция автора с наложением на топографическую карту местности аналогичного периода времени.

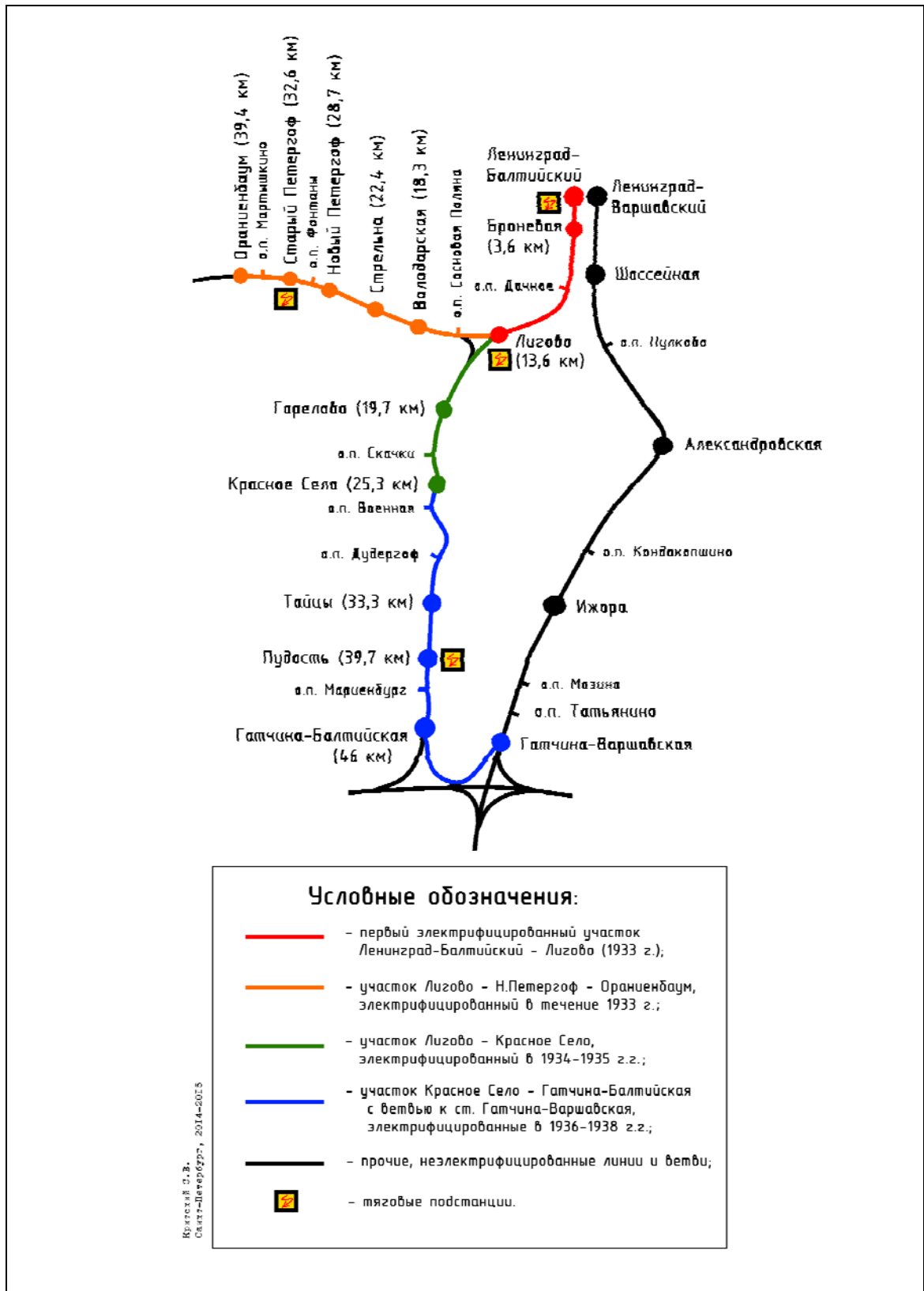


Рис. П-6.28 Схема участков Балтийской линии Октябрьской ж.д., электрифицированных в довоенный период<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Выполнено автором на основе аналогичной схемы, приведённой здесь: Электрическая тяга на Балтийском участке Октябрьской Ордена Ленина железной дороге. – Л., 1980. – Рукопись (Из архива музея локомотивного депо Санкт-Петербург-Балтийский (ТЧ-15 ОКТ ж.д.)).