



НАУЧНАЯ СТАТЬЯ
УДК 625.1.002:625.31:662.64
DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2022-20-3-10>

На краю Мещёры. История лесных дорог. Некоторые факты об истории строительства железнодорожных линий Кривандино–Рязановка и Сазоново–Пилёво. Часть 2



Алексей ФЕДЯНИН

АННОТАЦИЯ

Окончание статьи, начало которой опубликовано в предыдущем номере.

В статье с привлечением архивных и других ранее не публиковавшихся материалов рассматривается история проектирования и строительства железнодорожных линий Кривандино–Рязановка и Сазоново–Пилёво, относившихся к Московско–Рязанскому отделению Московской железной дороги. Целью написания статьи является выяснение обстоятельств проектирования, строительства и эксплуатации указанных линий, а также выявление причин, приведших к их упадку и закрытию в середине 2000-х годов. Для достижения поставленной цели были проанализированы известные публикации в печати и сети Интернет. Кроме использования данных из указанных источников была выполнена работа по поиску письменных источников по исследуемому воп-

росу в архивных учреждениях г. Москвы. Некоторые документы публикуются впервые.

Результатом всей проведённой работы стало установление следующих ранее бывших неизвестными или подвергавшихся сомнению фактов: железнодорожная линия Кривандино–Рязановка построена в 1943–1944 годах, участок Сазоново–Рязановка построен позже остальной линии. Назначение линии Кривандино–Рязановка по проекту и в первые годы её существования – перевозка дров для отопления Москвы. Дата приёма линии Сазоново–Пилёво в полном объёме на обслуживание Куровской дистанции пути – 1 января 1978 года. От северной горловины станции Пилёво подъездной путь отходил к стройдвору торфопредприятия «Мещёрское». По данным Куровской дистанции пути, перегрузочная станция широкой колеи торфопредприятия «Мещёрское» называлась Торфяная.

Ключевые слова: железнодорожная линия, Кривандино, Рязановка, Сазоново, Пилёво, торфопредприятие, Великая Отечественная война, транспортное строительство.

Благодарности: автор выражает благодарность составителям книги «Мещёрская магистраль» за интересное произведение, ставшее источником вдохновения для работы и лично Вадиму Миронову за рецензирование и предоставленные фотографии; авторам неоднократно упоминавшихся источников [2–4] за познавательные ресурсы с массой фактов об исследованных линиях; исследователю узкоколейных железных дорог С. В. Костыгову за живое описание узкоколейной железной дороги торфопредприятий «Рязановское» и «Равовицкий Мох» (Костыгов С.В. Прощание с Рязановкой. [Электронный ресурс]: http://www.pereyезд.ru/readarticle.php?article_id=124. Доступ 28.03.2020.) и выражает надежду, что когда-нибудь он всё же опубликует полную её историю, а настоящий материал будет в этом чем-то полезен; заведующему кафедрой «Электропоезда и локомотивы» РУТ (МИИТ) профессору О. Е. Пудовикову; службе пути Московской железной дороги и лично начальнику службы Д. А. Коренькову, главному инженеру П. Ю. Богданову за проявленный интерес к теме исследования и предоставление доступа к архивным материалам дороги; ГБУ «ЦГА Москвы» за сохранение важнейших документов по истории рассмотренных линий; сотрудникам читального зала Отдела хранения научно-технической документации за их высокий профессионализм.

Для цитирования: Федянин А. И. На краю Мещёры. История лесных дорог. Некоторые факты об истории строительства железнодорожных линий Кривандино–Рязановка и Сазоново–Пилёво. Часть 2 // Мир транспорта. 2022. Т. 20. № 3 (100). С. 84–91. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2022-20-3-10>.

Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The full text of the article in English is published in the second part of the issue.

Военные годы

Для обеспечения функционирования ветви строились два отдельных пункта – станции Пожого и Лесная, а также реконструировалась станция Кривандино. На станциях проектом предусматривались строительство следующих служебно-технических зданий:

- паровозный сарай на одно стойло, песко-сушилка с навесом, погреб для хранения и выдачи смазки – на станции Пожого;

- пункт технического осмотра – на станции Кривандино, на станции Пожого таковой размещался в станционном здании (ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 232 л. 51).

Кроме них, на двух новых станциях проектом предусматривалось строительство вокзалов. В Кривандино вокзал к моменту строительства линии уже имелся, но половина здания была занята под жилые помещения, в другой половине располагались начальник станции, дежурный по станции, пассажирский зал и билетный кассир.

На рис. 3–5 (нумерация рисунков продолжается начатую в первой части) представлены их схемы, реконструированные на основе проектных чертежей.

Учитывая стратегическую важность строящейся линии – обеспечение столицы воюющего государства топливом, а также тот факт, что земляные работы являются наиболее трудоёмкими при строительстве железнодорожного пути, было бы небезинтересно привести таблицу (табл. 1 на следующей странице) из проекта [5] (ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 232 л. 60).

Несмотря на требование постановления ГКО о строительстве линии без сметы и экспертизы, последняя была выполнена. Приведём из неё некоторые выдержки:

«Заключение бюро Экспертизы проектов и технических условий Строительства ЦОН НКПС.

26 января 1944 г.

По техническому проекту к смете постройки ж.д. ветви Кривандино–Радовицы.

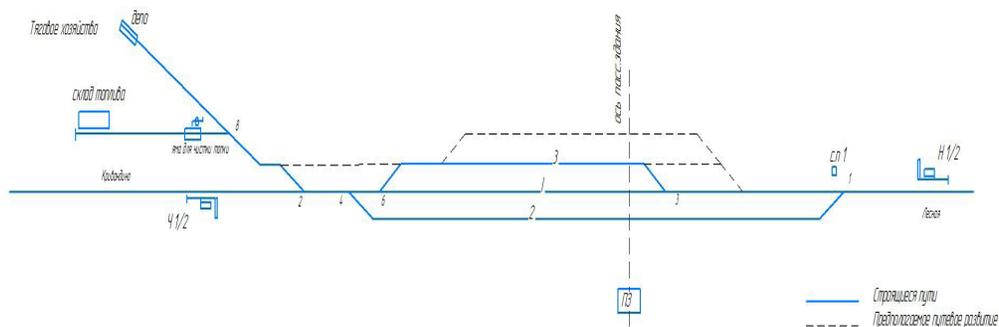


Рис. 3. Схематический план станции Пожого. Реконструкция на основе ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 232 л. 54. Публикуется впервые.

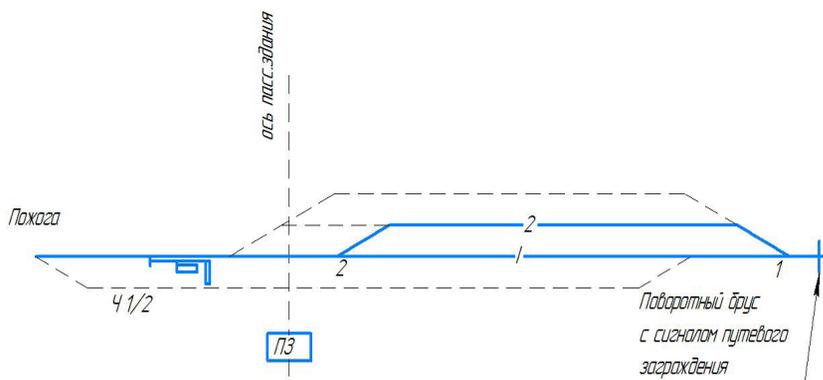


Рис. 4. Схематический план станции Лесная. Реконструкция на основе ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 232 л. 55. Публикуется впервые.



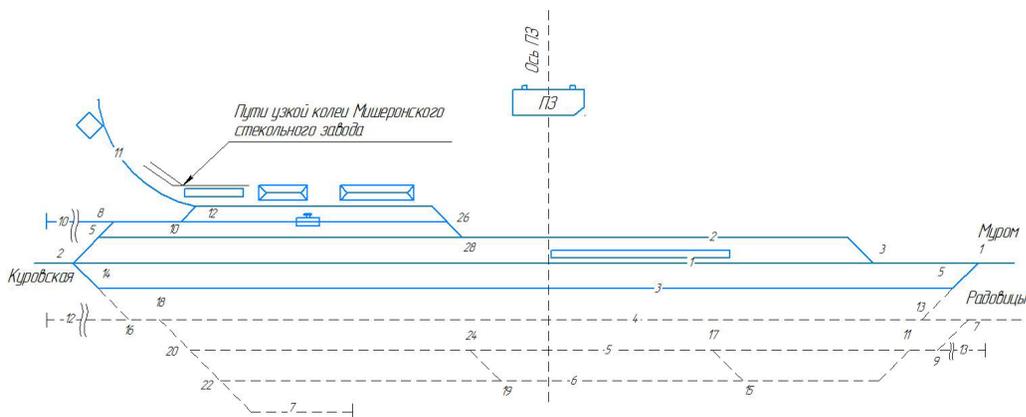


Рис. 5. Схематический план станции Кривандино. Реконструкция на основе ГБУ «ЦГА Москвы»
Ф. Т. 51 оп. 62 д. 232 л. 53. Публикуется впервые.

Таблица 1

Выполнение земляных работ, м³

Способ разработки	На вымет с двойной перекидкой	Тачками до 75 м	Носилками до 20 м	Граблями	Экскаваторами с транспортёрной (не-разб.)	Взрыв на выброс	Экскаваторами с транспортёрной автомашинами	Ручная разработка с транспортёрной автомашинами
Главный путь	10464	11888	49007	54195	3500	22437	130431	13371
Станционные пути	—	1020	—	—	29730	—	10186	1000
Сумма	10464	12908	49007	54195	33230	22437	140611	14371
%	3,1	3,8	14,6	16,2	9,9	6,6	41,6	4,2

Бюро Экспертизы проектов и технических условий строительства, рассмотрев разработанный Московским Отделением Союзтранс-проекта технический проект ж.д. ветви Кривандино–Радовицы считает, что он может быть представлен на утверждение НКПС.

На 1/1-1944 г. на участке Кривандино–Лесная выполнены работы по сооружению земляного полотна, укладке верхнего строения пути, постройке искусственных сооружений и частично выполнены работы по постройке пассажирских зданий, депо на ст. Пожого и устройству водоснабжения.

Стоимость выполненных работ 6666 тыс. руб.

Бюро Экспертизы проектов считает, что при выполнении оставшегося объёма работ в технический проект необходимо внести следующие изменения и дополнения:

Принято в технич. проекте:

1. Погрузка дров производится на перегонах.

Предложено Бюро Экспертизы проектов:

Погрузку дров на перегонах ветви допустить на перегонах лишь на первый период при незначительных размерах движения.

Организацию движения поездов по ветви принять с погрузкой дров на разъездных путях и усовых тупиках.

В работы 1 очереди дополнительно включить укладку, для погрузки дров, разъездных путей на разъездах Минино и Бобынино: полезной длиной 200 м и укладку на перегонах 3 временных тупиков протяжением по 200 метров...» (ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 232 л. 81).

Подводя итог рассмотрения условно первого (военного) этапа существования линии, повторим уже сделанные ранее выводы:

1) Железнодорожная линия Кривандино–Рязановка была построена для снабжения Москвы дровами из Радовицкого лесного массива.

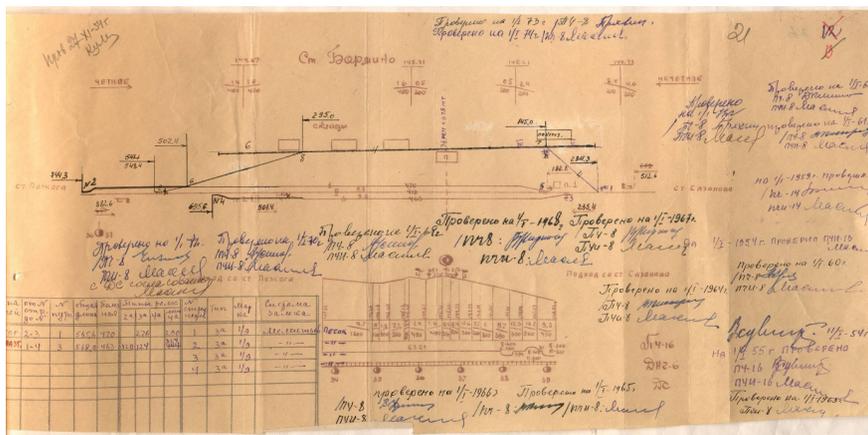


Рис. 8. Масштабная схема станции Бармино по состоянию на 1954–1974 гг. (ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 4 д. 96 л. 21. Публикуется впервые).

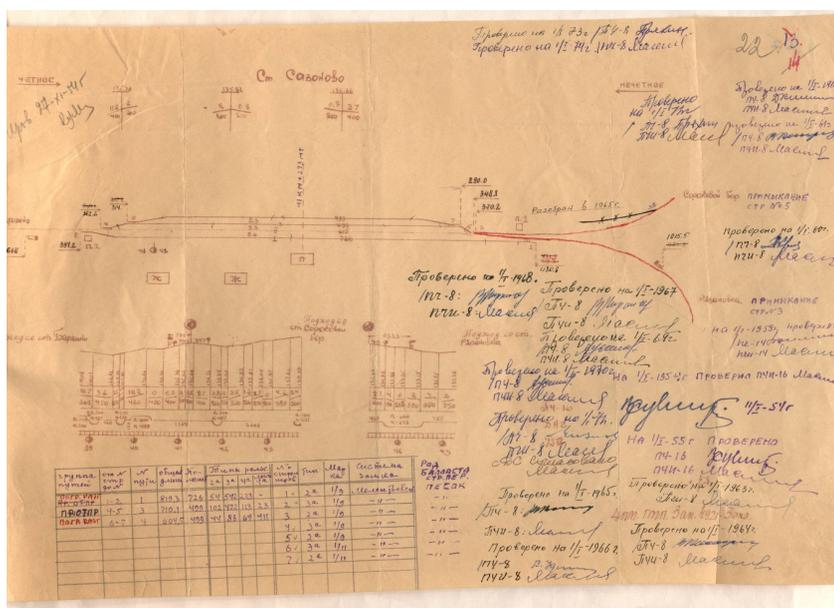


Рис. 9. Масштабная схема станции Сазоново по состоянию на 1954–1974 гг. (ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 4 д. 96 л. 22. Публикуется впервые).

Кривандино–Рязановка и Сазонов–Сороковой Бор, последний также назывался Прудовской веткой. Последняя учитывалась от 42 до 50 километра, развёрнутая длина составляла 8379 м, на 50-м километре сводный график состояния пути заканчивался на середине страницы дела пометкой «граница с торфопредприятием», никакого отдельного пункта в этом месте не числилось. В пути на участке лежали рельсы марок Р-38 и легче, максимум Р-43, и то на протяжении всего 525 м, имелся один стрелочный перевод.

На участке Кривандино–Рязановка, развёрнутой длиной 52 500 м, имелось 22 стрелочных перевода, в пути преобладали рельсы

лёгких марок, например, Р-38 уложено 19533 м. По результатам прохода путеизмерительного вагона в 1961 году участок был оценён следующим образом: «отлично» – 2 км, «хорошо» – 8 км, «удовлетворительно» – 42 км. Построенные в 1943 году деревянные мосты продолжали эксплуатироваться. Схемы отдельных пунктов рассматриваемых линий приведены ниже.

В техническом паспорте ПЧ-8 за 1970–1973 годы участок Сазонов–Сороковой Бор назван Прудовской веткой, учтён до 50-го километра. В пути по-прежнему уложены рельсы лёгких марок. На линии Кривандино–Рязановка к 1974 году из 52 500 м на 13940 м

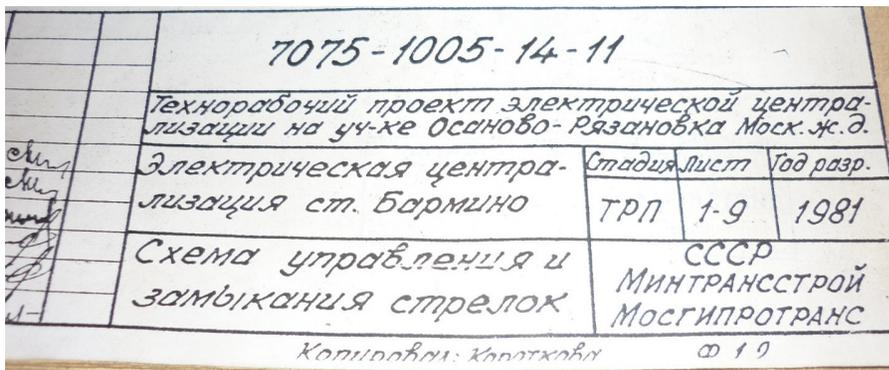


Рис. 10. Фотография одной из страниц «Технорабочего проекта электрической централизации на участке Осаново-Рязановка». Фото автора.



Рис. 11. ТЭ2-479 на станции Рязановка 1983 г. Фото В. Миронова. Публикуется с его разрешения.

и 22527 м уложены рельсы соответственно Р-65 и Р-50. В период 1960–1972 годов произведена замена всех деревянных мостов на железобетонные трубы, кроме самого длинного – через реку Летовку на 40-м километре. На участке Сазоново–Сороковой Бор мосты оставались деревянными, год постройки указан 1945, что противоречит приведённым выше выдержкам из проектной документации. Впервые указана серия применяемых локомотивов и вид путевой блокировки: ТЭ1, 2, а для линии Кривандино–Рязановка ТЭ2 и полуавтоматическая блокировка (ПАБ).

Наиболее интересен паспорт дистанции пути за 1974–1977 годы.

В нём на общей схеме путей, обслуживаемых ПЧ-8, к линии Кривандино–Рязановка добавлен участок Сазоново–Сороковой Бор–

Пилёво от 50-го километра, обозначены станции Сороковой Бор и Пилёво (именно так, с буквой «Ё»).

На этом участке произведена смена нумерации километража от станции Сазоново в сторону Сорокового Бора, отсчёт начался от нуля, граница с торфопредприятием на сводных графиках обозначается до 1977 года, в этом году стоит пометка «С 1–1-78 см Сазоново–Пилёво». С 1 января 1978 года участок учитывается как главный путь Сазоново–Пилёво длиной 34460 м, годы постройки указаны следующим образом: до 9-го км – реконструкция пути произведена в 1970 году, после 9-го км пути обозначены как «новостройка» с годами строительства: 10–22 км – 1971, с 22 до 28-го – 1972, после 28-го – 1973, 30 и 31 км – 1974. В пути уложены, в основном, рельсы





Рис. 12. Тепловоз ТЭ2-489 на станции Пилёво. Фото В. Миронова, публикуется с его разрешения.



Рис. 13. Горловина станции Пилёво. Справа налево перегоны: Пилёво–Тюково, Пилёво–Спас-Клепики узкой колеи, Пилёво–Сороковой Бор нормальной колеи. Фото В. Миронова, публикуется с его разрешения.

Р-50. Все искусственные сооружения заменены на бетонные. Новые станции сразу строились на современном техническом уровне – все стрелочные переводы на станции Сороковой Бор с 1976 года имеют электрическую централизацию, на станции Пилёво – с 1978. В качестве путевой блокировки применена ПАБ, серии локомотивов для тяги поездов – ТЭ1, 2.

На линии Кривандино–Рязановка также произведена реконструкция – до станции Сазоново все рельсы заменены на Р-50, Р-65, сама станция оборудована электрической централизацией стрелок и сигналов, однако другие станции этого участка получили её только в 1981 году (рис. 10).

Перегон Сазоново–Рязановка реконструкцию не прошёл.

Река Летовка в 1974 году была заключена в железобетонную трубу, тем самым последний деревянный мост на линии был ликвидирован (ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 269 л. 71).

На станциях Сороковой Бор и Пилёво имелись пассажирские платформы, а на последней ещё и вокзал. Но, по имеющимся данным, движение пассажирских поездов начато так и не было. По какой причине – неизвестно.

Последние годы линий

Сокращения на описываемых линиях начались в 1990-е годы.

По данным источника [3], первой станцией, закрытой на линии Кривандино–Рязановка, стала Пожого, что произошло в 1995 году.

Следующей, в 2004 году, по данным того же автора, была закрыта станция Осаново.

Смена собственника основного потребителя торфа – Шатурской ГРЭС-5 и последовавший за этим полный перевод её на природный газ, – эти события стали причиной прекращения торфодобычи в Шатурском районе, а, следовательно, и сделало ненужной всю инфраструктуру его перевозки, то есть и рассматриваемые линии. По данным источника [2], транспортировка торфа по ним прекратилась в 2009 году.

Надобность в промежуточных отдельных пунктах на линии Кривандино–Рязановка вследствие этого отпала. Других поездов, кроме ежедневного пригородного в объёме трёх пар, фактически не осталось. На линии Сазоново–Пилёво движение прекратилось вовсе.

Приказы о закрытии оставшихся станций вышли только через несколько лет после их фактической ликвидации: станция Бармино официально была переведена в разряд остановочных пунктов приказом Росжелдора от 26 марта 2010 года № 105, Сазоново, Сороковой Бор, Пилёво – приказом от 4 апреля 2013 года № 127.

Применительно к линии Сазоново–Пилёво приказ был формальностью – вскоре после прекращения движения путь начали расхищать на металлолом, по этому факту было возбуждено уголовное дело¹, но сведений о поимке преступников так и не было опубликовано. К середине 2010-х от линии фактически осталась просека в лесу и искусственные сооружения.

Юридически история этой дороги прекратилась списанием по балансу разрешительным письмом от 5 октября 2015 года № 54 за подписью первого заместителя начальника Московской железной дороги.

Линия Кривандино–Рязановка превратилась в один перегон, по которому курсирует ежедневный пригородный поезд, который, вероятно, дотирует Московская область. И тем удивительнее факт проведения капи-

¹ По материалам прокурорской проверки возбуждено уголовное дело по факту хищения железнодорожного пути протяжённостью более 2 км. [Электронный ресурс]: <http://www.mmtproc.ru/news/1/7811/>. Доступ 28.03.2020.

тального ремонта всех 54 километров с полной сменой верхнего строения пути в 2015 году. При этом, по состоянию на 2015 год, скорость пригородного поезда оставалась такой же, как и до реконструкции.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе настоящего исследования установлены или уточнены следующие факты:

- железнодорожная линия Кривандино–Рязановка построена в 1943–1944 годах;
- участок Сазоново–Рязановка построен позже остальной линии;
- назначение линии Кривандино–Рязановка по проекту и в первые годы её существования – перевозка дров для отопления Москвы;
- дата приёма линии Сазоново–Пилёво в полном объёме на обслуживание ПЧ-8 – 1 января 1978 года;
- от северной горловины станции Пилёво подъездной путь отходил к стройдвору торфопредприятия «Мещёрское»;
- по данным ПЧ-8, перегрузочная станция широкой колеи торфопредприятия «Мещёрское» называлась Торфяная.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Берзин А., Мионов В. Мещёрская магистраль. – Владимир: Посад, 2004. – 190 с.
2. Сайт о железной дороге. [Электронный ресурс]: <http://infojd.ru>. Доступ 28.03.2020.
3. Железнодорожная линия Кривандино–Рязановка. [Электронный ресурс]: <https://kirillfedorov4.livejournal.com/13196.html>. Доступ 28.03.2020.
4. Железнодорожная линия Сазоново–Пилёво. [Электронный ресурс]: <https://kirillfedorov4.livejournal.com/13483.html>. Доступ 28.03.2020.
5. Технический проект ж.д. ветки Кривандино–Рядовицы. ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 229–232.

СПИСОК АРХИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ

- Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ) Ф. П-68 оп. 2 д. 7 л. 20.
- Центральный государственный архив города Москвы» (ГБУ «ЦГА Москвы») Ф. Т. 51 оп. 62 д. 232 л. 5–81.
- ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 157.
ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 179.
ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 245.
ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 269.
ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 4 д. 96 л. 19–22.
ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 269 л. 71. ●

Информация об авторе:

Федянин Алексей Игоревич – аспирант Российского университета транспорта, Москва, Россия, lekha.fedianin@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию 08.02.2021, представлен исправленный и расширенный текст 26.01.2022, одобрена после рецензирования 14.02.2022, принята к публикации 05.03.2022.

