



На краю Мещёры. История лесных дорог. Некоторые факты об истории строительства железнодорожных линий Кривандино–Рязановка и Сазоново–Пилёво. Часть 1



Алексей ФЕДЯНИН

Алексей Игоревич Федянин

Российский университет транспорта, Москва, Россия.

✉ lekha.fedyanin@yandex.ru.

АННОТАЦИЯ

В статье с привлечением архивных и других ранее не публиковавшихся материалов рассматривается история проектирования и строительства железнодорожных линий Кривандино–Рязановка и Сазоново–Пилёво, относящихся 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 вопросу в архивных учреждениях г. Москвы. Некоторые документы публикуются впервые.

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

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.

Первая часть статьи. Продолжение планируется к публикации в следующем номере.

Благодарности: Автор выражает благодарность составителям книги «Мещерская магистраль» за интересное произведение, ставшее источником вдохновения для работы и лично Вадиму Миронову за рецензирование и предоставленные фотографии; автору неоднократно упоминавшихся источников [2–4] – «Сайта о железной дороге» С. Д. Болашенко за познавательный ресурс с массой фактов об исследованных линиях, некоторые из которых также послужили катализаторами для настоящей работы, и желает ему творческих сил; исследователю узкоколейных железных дорог С. В. Косыгорову за живое описание узкоколейной железной дороги торфопредприятий «Рязановское» и «Радовицкий Мох» (Косыгоров С. В. Прощание с Рязановкой. [Электронный ресурс]: http://www.pereyezd.ru/readarticle.php?article_id=124. Доступ 28.03.2020.) и выражает надежду, что когда-нибудь он все 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 за помощь в составлении запроса к руководству Московской железной дороги о предоставлении необходимых документов, 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; особенно хотелось бы отметить сотрудников читального зала Отдела хранения научно-технической документации, их высокий профессионализм, ревностное исполнение должностных обязанностей и создание комфортной атмосферы при работе с документами.

Для цитирования: Федянин А. И. На краю Мещёры. История лесных дорог. Некоторые факты об истории строительства железнодорожных линий Кривандино–Рязановка и Сазоново–Пилёво. Часть 1 // Мир транспорта. 2022. Т. 20. № 2 (99). С. 100–107. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2-11>.

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.

ВВЕДЕНИЕ

Публикации об истории создания малодеятельных линий в печати практически не встречаются, что легко объяснить даже самим термином, обозначающим характер работы этих линий – малодеятельный, то есть небольшой.

На востоке Московской области от станции Кривандино магистрального хода Москва–Муром на юг отходит железнодорожная линия, которая пересекает Егорьевское шоссе и приходит к поселку городского типа Рязановский и станции Рязановка. Немного не доходя до конечного пункта, возле населённого пункта Сазоново, от линии отходит ещё одна – круто вправо, на юго-восток. Эта линия подходит к станции Сороковой Бор у поселка Радовицкий, от которой поворачивает к северу, огибая поселок, а затем снова на восток и заканчивается на станции Пилёво уже в Рязанской области. Описанную картину можно увидеть только на картах выпуска 2000-х годов и ранее, на современных же представлен только участок Кривандино–Рязановка.

Известен лишь один печатный источник, в котором упоминаются рассматриваемые линии [1]. Он посвящён узкоколейной железной дороге Рязань–Владимир, в нём содер-

жатся следующие сведения: «Узкоколейка свела эти две стороны истории края, с 1952 года загромыхали торфяные поезда по мостам над каналом Жилинского. Залежи торфа оказались настолько мощными, что кроме узкоколейных линий, достигавших длины около 200 км, сюда в 1974 году была проложена ветка от Кривандино для перевозки торфа на Шатурскую ГРЭС» [1, стр. 140]. Таким образом, назначение одной из линий – перевозка торфа, что можно предположить и про другую линию, проходящей неподалёку.

В сети Интернет имеется источник [2], в котором на странице «Железнодорожная линия Кривандино–Рязановка» [3] сообщается следующее: «Протяжённость железнодорожной линии Кривандино–Рязановка составляет 53 километра. Железнодорожная линия пролегает по территории Шатурского и Егорьевского районов Московской области. На станции Сазоново к линии Кривандино–Рязановка с 1976 года по 2008 год примыкала действующая железнодорожная линия Сазоново–Пилёво. По состоянию на конец 2009 года линия Сазоново–Пилёво законсервирована, её будущее неясно. По состоянию на 2019 год она полностью разобрана. Решение о строительстве этой железнодорожной линии

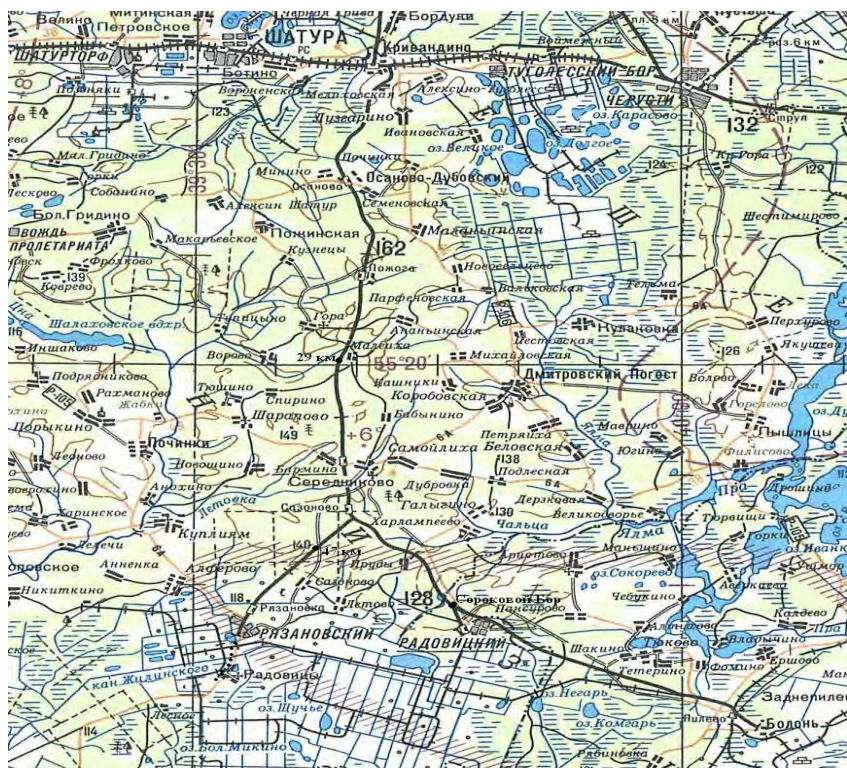


Рис. 1. Железнодорожные линии Кривандино–Рязановка и Сазоново–Пилёво на карте 1987 года [3].



было принято в 1943 году (постановление Государственного комитета обороны № 3599 от 17 июня 1943 года «О строительстве железнодорожной линии Кривандино–Радовицы») (РГАСПИ Ф. П-68, оп. 2, д. 7, л. 20). До Великой Отечественной войны строительство данной линии не значилось в ближайших планах, на что указывает, в частности, тот факт, что на топографической карте масштаба 1:100 000, изданной в 1941 году, отсутствует обозначение строящейся или проектируемой железной дороги, ведущей от станции Кривандино в южном направлении. О том, насколько важной была эта стройка, говорит следующий факт: для скорейшего осуществления строительства линии Кривандино–Рязановка было решено разобрать железнодорожную линию Вербилки–Большая Волга. На участке Кривандино–Сазоново железнодорожная линия была сдана в постоянную эксплуатацию в составе НКПС в 1944 году (согласно справочнику «Железнодорожные станции СССР»¹, изданному в 1981 году). Дата ввода в постоянную эксплуатацию участка Сазоново–Рязановка (Радовицы) с точностью не установлена (от 1948 года до 1951 года). Это не означает, что участок Сазоново–Рязановка был построен позже – дата ввода в постоянную эксплуатацию может значительно отличаться от даты открытия временного движения. В первые несколько лет работы железнодорожной линии Кривандино–Рязановка её протяжённость была примерно на пять километров больше – действовал участок от нынешней станции Рязановка до села Радовицы. Строительство посёлка у села Радовицы началось, однако затем было принято решение о его переносе на пять километров севернее. На этом месте был построен центральный посёлок, известный ныне под названием Рязановка (официальное название – Рязановский). Станция вблизи села Радовицы, скорее всего, носила название Рязановка – как и ныне существующая станция. Не позднее 1952 года было принято решение о переносе станции Рязановка на пять километров севернее. Участок от «старой» станции Рязановка (у села Радовицы) до «новой» станции (на нынешнем месте) после этого был разобран. В 1950-х либо 1960-х годах был построен ведомственный подъезд-

ный путь широкой колеи Сазоново–Радовицкий Мох. В 1976 году была открыта линия общего пользования Сазоново–Пилёво, частично проложенная на месте подъездного пути Сазоново–Радовицкий Мох. Основным грузом на железнодорожной линии Кривандино–Рязановка с момента её открытия и до 2009 года был торф. Массовая погрузка торфа велась на станциях Рязановка и Пилёво, где находились мощные, полностью механизированные торфоперегрузочные комплексы. Немеханизованная погрузка торфа осуществлялась также на станции Сороковой Бор. До начала 1970-х годов погрузка торфа велась на станции Осаново.

В том же источнике на странице «Железнодорожная линия Сазоново–Пилёво» [4] имеется следующая информация: «Протяжённость железнодорожной линии Сазоново–Пилёво составляет 33 километра. Железнодорожная линия пролегает по территории Шатурского района Московской области и Клепиковского района Рязанской области. К югу от станции Пилёво находится короткий подъездной путь до станции Мещёра, принадлежащей Мещёрскому торфопредприятию (протяжённость – около 1500 метров). По состоянию на 2006 год, железнодорожная линия относится к Московско–Рязанскому отделению Московской железной дороги. Железнодорожная линия на всём протяжении однопутная, нигде не электрифицирована. На линии есть одна промежуточная станция – Сороковой Бор. Начальный пункт линии – станция Сазоново, расположенная на линии Кривандино–Рязановка. История линии началась со строительства подъездного пути от станции Сазоново до посёлка Радовицкий Мох. Он был построен в 1950-х либо 1960-х годах. Линия Сазоново–Радовицкий Мох была ведомственной. Владелец линии не выяснен. Основное назначение линии – обслуживание деревообрабатывающего завода и других предприятий посёлка Радовицкий Мох. В 1970-х годах было принято решение о строительстве линии Сазоново–Пилёво с использованием части линии Сазоново–Радовицкий Мох. В том месте, от которого линия Сазоново–Пилёво использовала новую трассу (вместо использования линии Сазоново–Радовицкий Мох), была построена станция Сороковой Бор. Ранее построенный участок от Сазоново до Сорокового Бора был реконструирован. Радовицкий Мох превра-

¹ Архангельский А. С., Архангельский В. А. Железнодорожные станции СССР. – М.: Транспорт, 1981. – 380 с.

тился в конечный пункт небольшого ответвления. Железнодорожная линия была построена главным образом для вывоза торфа, добытого Мещёрским торфопредприятием. Мещёрское торфопредприятие находится в посёлке Болонь, вблизи станции Пилёво. Согласно справочнику «Железнодорожные станции СССР» (издан в 1981 году), дата ввода в эксплуатацию станций Сороковой Бор и Пилёво (широкой колеи) – 1976 год. Уникальность линии Сазоново–Пилёво состояла в том, что станция Пилёво фактически была «врезана» в существовавшую с 1899 года одноимённую станцию узкоколейной железной дороги общего пользования (Рязанско-Владимирской узкоколейной железной дороги).

К первой цитате хотелось бы дать некоторые комментарии. Во-первых, в тексте Постановления ГКО говорится о том, что линия строится для снабжения Москвы дровами и организации добычи торфа, то есть утверждение автора источника [2] о том, что «Основным грузом на железнодорожной линии Кривандино–Рязановка с момента её открытия (выделено автором) и до 2009 года был торф» не совсем верно. Ниже будет дано тому подтверждение.

Во-вторых, в полном тексте постановления ГКО, доступном по ссылке в источнике [2], можно прочесть следующее: «В целях обеспечения дровами г. Москвы из Радовицкого лесного массива и лесов местного значения в районе Шатура–Радовицы и организации добычи торфа из торфяного массива «Радовицкий Мох» Государственный комитет обороны постановляет:

а) построить железнодорожную линию Кривандино–Радовицы протяжением 50 километров с необходимыми разъездами, станционными и погрузочными путями, водоснабжением, путевыми зданиями и телефонной связью, с расчётом пропуска 8 пар поездов в сутки;

б) трассу железнодорожной линии вести по направлению, обеспечивающему максимальное освоение всех лесов, расположенных между Шатурой и Радовицами. Строительство железной дороги начать в июне и открыть рабочее движение поездов в сентябре 1943 года;

в) вести строительство указанной железнодорожной линии по облегчённым техническим условиям, без утверждённого технического проекта и смет.

...3. Обязать Мособлисполком (т. Тарасова), Рязанский облисполком (т. Мамонова) и Мосгорисполком (т. Пронина) мобилизовать с 20 июня 1943 г. на время строительства железнодорожной ветки Кривандино–Радовицы по Московской области – 3000 рабочих и 500 возчиков с лошадьми, по Рязанской – 750 рабочих и 200 возчиков, в городе Москве – 1500 рабочих. Установить, что колхозники, мобилизованные на указанное строительство, с 15 августа 1943 г. освобождаются от работы на строительстве для проведения уборочных работ.

4. Обязать Комитет по Делах Высшей Школы при Совнаркоме СССР (т. Кафтанова) совместно с соответствующими наркоматами направить не позднее 15 июля 1943 г. на строительство железнодорожной линии Кривандино–Радовицы сроком на 2 месяца 5000 студентов, из них 2000 за счёт количества, предусмотренного Постановлением ГОКО (так в документе – *прим. автора*) от 24 марта 1943 г. № 3073 и 3000 дополнительно.

5. Установить, что за рабочими и служащими, мобилизованными на строительство железнодорожной ветки Кривандино–Радовицы и рабочих посёлков в соответствии с настоящим Постановлением, сохраняется по месту их постоянной работы заработная плата в следующих размерах: 80 % заработной платы – за работниками, имеющих на своём иждивении нетрудоспособных членов семьи и 40 % заработной платы за всеми остальными рабочими и служащими.

Сохранить за студентами, направляемыми на строительство железнодорожной линии Кривандино–Радовицы, на весь срок их работы на строительстве получаемые ими стипендии.

...7. Разрешить НКПС применять на строительстве железнодорожной линии Кривандино–Радовицы аккордно-премиальную (так в документе – *прим. автора*) систему оплаты труда в соответствии с Постановлением Государственного комитета обороны от 3 января 1942 г. № 1095с. <...>

...11. Обязать НКПС (т. Л. М. Кагановича) выделить для строительства железнодорожной линии Кривандино–Радовицы 40 километров рельсов со скреплениями и стрелочными переводами, для чего разрешить НКПС разобрать железнодорожную линию Вербилки–Большая Волга.

12. Обязать Наркомлес (т. Салтыкова) отгрузить в июне 1943 г. на строительство



железнодорожной линии Кривандино–Радовицы 10 километров рельсов со скреплениями за счёт разборки лесовозных путей и выделить 8 тракторов».

Как видно из этой цитаты, к строительству было привлечено значительное число гражданских лиц, работавших не бесплатно.

Из источника [4] очевидно, что история железнодорожной линии Сазоново–Пилёво началась со строительства подъездного пути до поселка Радовицкий Мох для обслуживания деревообрабатывающего завода и других предприятий. Однако из того же источника следует, что этот посёлок строился как рабочий для торфопредприятия, что представляется нелогичным. В связи с этим было необходимо найти другие сведения о рассматриваемых линиях.

Обращение в архив Московской железной дороги позволило установить факт передачи всех исторических материалов в ГБУ «Центральный государственный архив» города Москвы (ГБУ «ЦГА» Москвы). В ходе работы в данной организации удалось найти некоторые сведения по рассматриваемым линиям, которые представлены ниже.

Начало. Военные годы

Как уже отмечалось, железнодорожная линия Кривандино–Рязановка построена в соответствии с постановлением ГКО, которое, в числе прочего, предписывало вести строительство без технического проекта. Однако, такой проект всё-таки был составлен и сохранился до наших дней – «Технический проект ж.д. ветки Кривандино–Радовицы» [5]. Из него следует следующее:

В соответствии с пунктом «Назначение линии», железнодорожная линия предназначена для «...обеспечения дровами гор. Москвы из Радовицкого лесного массива и лесов местного значения в районе Шатура–Радовицы и организации добычи торфа из торфяного массива «Радовицкий Мох» (ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 232 л. 5) (Здесь и далее орфография и пунктуация сохранены – прим. автора).

В пункте «Основные технические условия, принятые при проектировании ветви» читаем: «Железнодорожная ветвь Кривандино–Радовицы проектируется под один путь нормальной колеи по техническим условиям проектирования железных дорог облегчённого типа, с применением инструкции по про-

ектированию ж.д. в условиях военного времени. Длина ветви – 50 км. Руководящий уклон – 12 ‰ в обоих направлениях. Размещение отдельных пунктов произведено на заданную пропускную способность, с погрузкой дров, в первые годы эксплуатации ветви, на перегонах на всём протяжении линии. Верхнее строение пути: рельсы – старогодные разных типов; балласт – песчаный, толщиной под шпалой 0,15 м на станционных путях – 0,10 м; шпалы – непропитанные 1440 шт. на км на кривых радиуса 300 м – 1600 шт. Основные положения для проектирования ж.д. ветви Кривандино–Радовицы, утверждённые Главным инженером СТП т. Ефимовым и указания Союзтранспроекта по проектированию искусственных сооружений по ветви, приложены к настоящей записке в приложениях №№ 2 и 3» (ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 232 л. 9).

Касательно направления строительства в проекте [5] говорится следующее:

«4. Выбор основного направления.

Радовицкий лесной массив является основным пунктом, куда подводится ж.д. ветвь Кривандино–Радовицы.

Одновременно с этим, попутно, в своей срединной части, проектируемая линия проложена по направлению, обеспечивающему максимальное освоение всех лесов, расположенных между Шатурой и Радовицким лесным массивом.

Проект освоения Радовицкого лесного массива, а также всех лесных массивов, расположенных между ним и Шатурой, составляется трестом «Мослеспром» Наркомлеса, с которым и произведено согласование направления линии «...» Эксплуатация Прудовской лесной дачи Радовицкого лесного массива обслуживаемой конечным участком трассы (42–50 км) ориентировочно исчисляется Мослеспромом в 2–3 года, после чего возникает необходимость сооружения нового «уса», направление которого Мослеспромом определено в сторону квартала № 102.

Это второе направление линии, нами обследовано в натуре с разбивкой трассы на местности, но строительством в настоящее время не осуществляется и относится на перспективу» (ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 232 л. 9).

Из «Протокола совещания при главном инженере треста Мослеспрома НКЛеса РСФСР по вопросам выбора основного на-

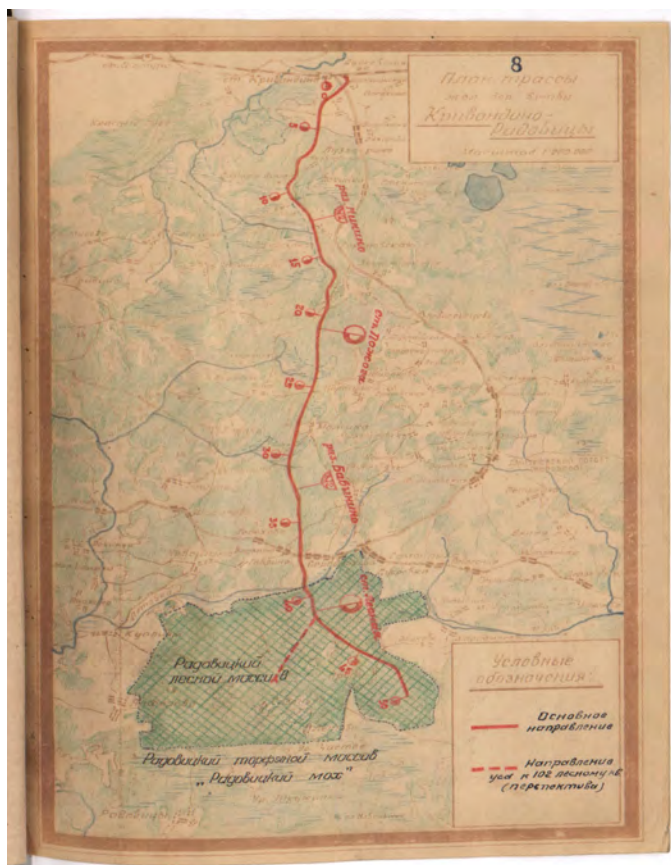


Рис. 2. План трассы ж.д. ветки Кривандино–Радовицы (ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 232 л.8. Публикуется впервые).

правления проектируемой Мостранспроектм НКПС ж.д. ветки» (ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 232 л. 72) следует, что объём имеющейся древесины в Радовицком лесном массиве составляет примерно 410 тыс. м³.

Для иллюстрации приведённых фрагментов ознакомимся со схемой проектируемой железнодорожной линии (рис. 2). Из него следует, что фактическая трасса рассматриваемой линии до станции Сазоново (Лесная) соответствует таковой в проекте. В соответствии с проектом, стройка продолжается в юго-восточном направлении до 50-го километра, а продолжение в юго-западном направлении в сторону деревни Радовицы, то есть туда, где позднее развернётся строительство торфопредприятия «Рязановское», «относится на перспективу». Следовательно, утверждение автора источника [3] «...Это не означает, что участок Сазоново–Рязановка был построен позже – дата ввода в постоянную эксплуатацию может значительно отличаться от даты открытия временного движения» можно считать опровергнутым в части не-

одновременности строительства участков Кривандино–Сазоново и Сазоново–Рязановка.

Также, можно утверждать, что, по меньшей мере, первые километры линии Сазоново–Пилёво были построены не в 50–60-х годах, как утверждается в [4], а раньше, в 1943 году.

Учитывая последующее развитие в районе Радовиц торфяной промышленности, встаёт вопрос: планировалось ли при проектировании линии Кривандино–Радовицы использовать её в дальнейшем для перевозок торфа?

Ответ содержится в Проекте [5]:

«5. Вопрос о дальнейшем направлении линии к Радовицкому торфяному массиву.

Проектируемая ж.д. ветвь Кривандино–Радовицы, кроме освоения Радовицкого лесного массива и лесов, расположенных в районе трассы, может и должна быть использована также для организации добычи торфа из Радовицкого торфяного массива «Радовицкий Мох», расположенного непосредственно



за Радовицким лесным массивом, южнее последнего.

Однако, этот вопрос к настоящему времени не разработан и Гипроторф своих соображений... сообщить отказался.

Ввиду изложенного выше, дальнейшая разработка вопроса о продолжении линии к Радовицкому торфяному массиву на этом прекращена.

«...»

Надлежит отметить, что при составлении генеральной схемы освоения Радовицкого лесного массива Рослеспроектом Наркомлеса в 1938–1939 гг. поднимался вопрос о сооружении Радовицкой узкоколейной ж.д. на кооперированных началах Наркомлеса с Главным Управлением торфяной промышленности, но, в конечном счёте, не получил какого-либо разрешения, ввиду отсутствия более или менее определённых наметок и соображений в Гипроторфе о месторасположении торфопредприятий, базирующихся на разработке торфяного массива «Радовицкий мох», а также ввиду уточнения направлений основных грузопотоков торфа и его фабрикатов...» (ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 232 л. 10).

Приведём текст письма из института Гипроторф по поводу строительства торфопредприятий на торфомассиве «Радовицкий Мох»:

«Начальнику экспедиции Мостранспроекта тов. Кучину.

На Ваше письмо от 29/VII с.г. за № 49 сообщаем, что проект организации торфопредприятия на базе торфомассива «Радовицкий Мох» в настоящее время не составляется, а поэтому указать направление продолжения линии Кривандино–Лесная до конечной торфяной станции невозможно. Для составления соображений просим представить план трассы масштаба 1:100000.

2 августа 1943 года.

П/п Управляющий Гипроторфом – Варламов. Главный инженер Гипроторфа – Никольский» (ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 232 л. 73).

Однако в проекте имеется и письмо следующего содержания:

«15.XI.39

Главторф сообщает, что по предварительному плану III пятилетки на базе Торфомассивов «Радовицкий Мох» и «Рязановка» предусматривается строительство з-да искусственного обезвоживания торфа с проект. мощн.

300 тт. в год и торфобрикетного з-да с проект. мощн. 300 тт. брикетов в год.

В 1940 г. намечено приступить к составлению проектных задач: и тех. проектов по указанным з-дам и сырьевой базе.

Направления основных грузопотоков с указанных торфомассивов окончательно ещё не установлены.

Поэтому Главторф не считает для себя возможным принять участие в совместной постройке Радовицкой у/кол.ж.д. до окончания тех. проектов и до уточнения направлений основных грузопотоков.

П/п и.о. начальника Главторфа – Самсонов» (ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 232 л. 73. Обратная сторона).

Следовательно, утверждение автора источника [2] о том, что основным грузом на линии Кривандино–Рязановка с момента постройки был торф, можно считать обоснованно опровергнутым.

О технологии работы линии Кривандино–Радовицы Проект [5] сообщает следующее: «Обслуживание самой линии производится паровозами серии О^р, приписанными также к депо ст. Черусты.

На ветви предусматривается два маневровых района: один район от ст. Кривандино до ст. Пожого и второй район от ст. Пожого до ст. Лесная, включая продолжение ветви до 50 км. Каждый маневровый район имеет свой паровоз с составительской бригадой.

Поступление порожних вагонов для погрузки на ветви предусматривается со стороны Москвы цельносоставными поездами или отдельными группами со сборными поездами, приём этих поездов на ст. Кривандино предусматривается производить на дополнительно укладываемый путь № 4.

После отцепки порожних вагонов, их технического осмотра и оформления приёма и сдачи, подача под погрузку на ветвь производится веточным паровозом первого маневрового района.

Паровоз заходит в голову порожнего состава, отцепляют 38 условных двухосных вагонов, что соответствует двум гружёным составам, курсирующим по ветви /по 19 в/ и, паровозом вперёд, отправляет их на ст. Пожого. Здесь он производит отцепку всех вагонов, а сам возвращается на ст. Кривандино за следующими вагонами.

Очередной сцеп, в количестве также 38 условных двухосных вагонов, паровоз осаживает

вает на перегон до ст. Пожого, или до последней точки – погрузки этого района, откуда обратным рейсом производит расстановку вагонов по местам погрузки.

По расстановке вагонов, паровоз возвращается на ст. Кривандино и на запроектированном тупике № 13, ожидает окончания погрузки.

Тем временем паровоз второго района, таким же порядком, выводит порожняк со ст. Пожого на ст. Лесная, часть из них осаживается на ветви, а оставшуюся часть, обратным рейсом, расставляет по пунктам погрузки на перегоне Пожого–Лесная. Сам возвращается на ст. Пожого и ожидает конца погрузки.

По окончании погрузки оба паровоза, каждый на своём участке, путём последовательного осаживания и сцепки собирают по 19 вагонов и двумя рейсами выводят на станции: первый на ст. Кривандино, второй – на ст. Пожого.

После вывода двух гружёных составов на ст. Кривандино и освобождения перегона Кривандино–Пожого, первый паровоз уходит на ст. Пожого для экипировки, а второй паровоз отвозит один из своих двух готовых составов на ст. Кривандино, после чего возвращается на ст. Пожого. А первый паровоз, пройдя экипировку, возвращается на ст. Кривандино с оставшимся гружёным составом.

Оставшиеся на ст. Кривандино непогружённые четыре условных вагона ставятся первым паровозом под погрузку на перегон Кривандино–Пожого и по окончании погрузки выводятся на ст. Кривандино.

Этим заканчивается полный цикл суточных маневровых операций, продолжительностью, в общей сложности, около 20 часов.

Для обеспечения заданной пропускной способности восьми пар поездов в сутки, места погрузки с перегонов переносятся на отдельные пункты, где путевое развитие расширяется до пределов указанных на чертеже.

Приём гружёных составов с ветви на ст. Кривандино производится на новый путь № 5, где, с помощью параллельных съездов, производится последовательное накопление веточных составов весом по 570 т до полного поезда главной линии, весом 1800 т.

Как видно из соотношения весовых норм поездов, три веточных состава образуют один полновесный поезд главной линии.

На долю первого маневрового паровоза ложится также маневровая работа и на ст. Кривандино, которая состоит из:

- а) возможной сортировки порожних вагонов на крытые и платформы;
- б) формирование поезда назначением на Москву /подбор по весу/;
- в) выкидка отдельных вагонов /больных и местной погрузки-выгрузки.

Для этой цели на ст. Кривандино предусмотрена вытяжка и тупик для выкидки вагонов.

По готовности полного состава высылаются поездной паровоз со ст. Черусти, с которым и отправляется поезд на Москву.

Общая регулировка распределения порожняка для подачи к местам погрузки и уборка гружёных вагонов на ст. Кривандино, осуществляется диспетчером ветви, находящимся на ст. Пожого, посредством телефонной связи» (ГБУ «ЦГА Москвы» Ф. Т. 51 оп. 62 д. 232 л. 17-18. Обратная сторона).

Продолжение в следующем номере

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Берзин А., Миронов В. Мешёрская 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 текст 26.01.2022, одобрена после рецензирования 14.02.2022, принята публикации 05.03.2022.

