

История встаёт на рельсы

Молодое поколение исследует историю города и района

Московский район богат на памятники культуры. Казалось бы, за годы его существования здесь было изучено всё. Однако и сегодня на городских улицах открывают значимые для краеведения места. И занимаются исследованиями не только узкие специалисты, но и сами горожане. Так, сотрудник Пулковской обсерватории Георгий Хохлов прошёл не один километр существовавшей ранее Варшавской железной дороги, чтобы по крупицам восстановить её историю.

Не сразу строилась...

15 февраля 1851 года. Император Николай I издаёт указ о строительстве дороги от Санкт-Петербурга до Варшавы. К работам приступили уже в 1852, возводили по аналогии с её московско-петербургской предшественницей. Линию разбили на 8 отделений. Участки строили одновременно. В итоге дорога была проведена через Гатчину, Лугу, Плюссу, Псков, Остров, Пыталово, Режицу, Динабург (Двинск), Вильно, Ландварово, Гродно, Белосток. Это была одна из первых железных дорог в России, она соединяла центральный Петербург с Европой. После распада Союза она окончательно перестала функционировать как единое целое. Сегодня её ветви относятся к Октябрьской, Латвийской, Литовским, Белорусской и Польской железным дорогам.

«Я ещё в 2005 году решил прогуляться в те места в районе остановки «Железнодорожная платформа «Аэропорт», – вспоми-



На следующий день решил снова туда прогуляться, вот там я обнаружил заброшенный полустанок, по всей видимости, построенный до войны. Стрелочный пост тоже, вероятно, существовал в те годы. Изначально дорогу планировалось пустить рядом с Пулковской горой, однако император Николай I распорядился провести её таким образом, чтобы не нарушать охранную зону Пулковской обсерватории, то есть в обход. Железная дорога и сейчас как бы огибает Пулковскую гору».

Успеть исследовать

Интересоваться дорогой Георгий в первую очередь стал из любознательности, к тому же, история её проходила на тех улицах, где он рос и вырос. Сначала спрашивал у соседей, записывал их воспоминания. Цельной работы, посвящённой старой железной дороге, Георгий не нашёл – информация пришлось собирать в основном самостоятельно.

«Есть 3 места, где сохранились артефакты, связанные с Варшавской железной дорогой, – поясняет Георгий. – Первое – южнее бывшего Варшавского вокзала. Там дорога ещё действующая, даже осталась заброшенная платформа – Корпусное шоссе. Второе – там, где после Корпусного шоссе действу-

вернее Варшавской улицы, проходящий под железнодорожным мостом Малого железнодорожного полукольца и заканчивающийся посреди действующих путей промышленным зданием и автостоянкой за «Максидомом». Именно под этим мостом проходила Варшавская железная дорога: вдоль нынешней Варшавской улицы, примерно на том месте, где сейчас стоит жилой комплекс, именуемый в народе «Китайской стеной». О том, что здесь когда-то проходила железная дорога, говорят даже номера кварталов, например «Квартал 13-14-16 Западнее Варшавской Железной Дороги»».

Ну а третьё, по мнению Георгия, – в районе современной Железнодорожной платформы «Аэропорт». Там сохранилась насыпь, аллея из тополей и заброшенное здание, предположительно, стрелочного поста. Небольшая насыпь и аллея, частично занятая автоцентром, хорошо просматриваются с чётной стороны Пулковского шоссе, при въезде в город. «Интересный факт: там, где Пулковское шоссе пересекается с южным железнодорожным полукольцом, есть два моста над шоссе, – добавил Георгий. – Левый мост (западный, на нечётной стороне) сохранился ещё со времен старой Варшавской дороги, а правый был сразу автодорожным, тогда Пулковское шоссе было узким и помещалось под одним мостом. Позже построили вторую полосу шоссе и пропустили под мостом бывшей железки (видно, как полоса из города в этом месте изгибается)».

Увлечение переросло в настоящее исследование. У молодого инженера появились единомышленники – сложилась группа по интересам, члены которой чуть внимательнее других относятся и к городу: «Хочется делать всё, как можно быстрее: район привлекателен для застройки. Если не изучить его сегодня, завтра может быть поздно. Пусть новая жизнь начинается там, где старая уже поставила точку».

существовавшей ранее Варшавской железной дороги, чтобы по крупицам восстановить её историю.

Не сразу строилась...

15 февраля 1851 года. Император Николай I издаёт указ о строительстве дороги от Санкт-Петербурга до Варшавы. К работам приступили уже в 1852, возводили по аналогии с её московско-петербургской предшественницей. Линию разбили на 8 отделений. Участки строили одновременно. В итоге дорога была проведена через Гатчину, Лугу, Плюссу, Псков, Остров, Пыталово, Режицу, Динабург (Двинск), Вильно, Ландварово, Гродно, Белосток. Это была одна из первых железных дорог в России, она соединяла центральный Петербург с Европой. После распада Союза она окончательно перестала функционировать как единое целое. Сегодня её ветви относятся к Октябрьской, Латвийской, Литовским, Белорусской и Польской железным дорогам.

«Я ещё в 2005 году решил прогуляться в те места в районе остановки «Железнодорожная платформа «Аэропорт», – вспоминает Георгий. – Там сделал первые снимки.



Просека, которая когда-то была железной дорогой

роенный до войны. Стрелочный пост тоже, вероятно, существовал в те годы. Изначально дорогу планировалось пустить рядом с Пулковской горой, однако император Николай I распорядился провести её таким образом, чтобы не нарушать охранную зону Пулковской обсерватории, то есть в обход. Железная дорога и сейчас как бы огибает Пулковскую гору».

Успеть исследовать

Интересоваться дорогой Георгий в первую очередь стал из любознательности, к тому же, история её проходила на тех улицах, где он рос и вырос. Сначала спрашивал у соседей, записывал их воспоминания. Цельной работы, посвящённой старой железной дороге, Георгий не нашёл – информацию пришлось собирать в основном самостоятельно.

«Есть 3 места, где сохранились артефакты, связанные с Варшавской железной дорогой, – поясняет Георгий. – Первое – южнее бывшего Варшавского вокзала. Там дорога ещё действующая, даже осталась заброшенная платформа – Корпусное шоссе. Второе – там, где после Корпусного шоссе действующая линия разветвляется, – это проезд се-

аллея из тополей и заброшенное здание, предположительно, стрелочного поста. Небольшая насыпь и аллея, частично занятая автоцентром, хорошо просматриваются с чётной стороны Пулковского шоссе, при въезде в город. «Интересный факт: там, где Пулковское шоссе пересекается с южным железнодорожным полукольцом, есть два моста над шоссе, – добавил Георгий. – Левый мост (западный, на нечётной стороне) сохранился ещё со времен старой Варшавской дороги, а правый был сразу автодорожным, тогда Пулковское шоссе было узким и помещалось под одним мостом. Позже построили вторую полосу шоссе и пропустили под мостом бывшей железки (видно, как полоса из города в этом месте изгибается)».

Увлечение переросло в настоящее исследование. У молодого инженера появились единомышленники – сложилась группа по интересам, члены которой чуть внимательнее других относятся и к городу: «Хочется делать всё, как можно быстрее: район привлекателен для застройки. Если не изучить его сегодня, завтра может быть поздно. Пусть новая жизнь начинается там, где старая уже поставила точку».

Ирина Корецкая



Предположительно, бывший павильон станции