

Путепровод без будущего

Фарфоровский путепровод, он же – Цимбалинский мост. В настоящее время официального названия он не имеет. Это не страшно. Гораздо обиднее другое – он не имеет перспективы развития. Зато обладает большой и интересной историей, и этого у него уже никто не сможет отнять.

В начале XX века, на заре автомобилизации, на южной окраине столицы Российской империи был сооружен мост, а используя более современный термин – путепровод. На самом деле путепроводов было построено два. Восточный состоял из четырех арочных ферм. Они были перекинuty через многочисленные пути «парка сортировки товарных вагонов и составления товарных поездов», который действовал еще с конца 1880-х годов. Западный мост был перекинут через пути главного хода Николаевской железной дороги. Оба путепровода представляют собой единый комплекс и в обиходе никогда не разделяются. Согласно имеющейся справке РЖД, путепроводы были введены в эксплуатацию в 1910 году.

Между западным и восточным мостами была сооружена наклонная насыпь, направленная на юг, с мощной булыжником дорогой для подъезда к вокзалу станции Фарфоровский пост и прочим станционным постройкам. Западнее путей главного хода, также в южную от моста сторону, была сооружена другая пологая насыпь с дорогой, ведущей к жилым домам поселка при станции.

С востока к мосту подходил ведущий в поселок Михаила Архангела Муравьевский переулочек. В 1939 году он обрел свое нынешнее название, в котором увековечено имя В.В. Цимбалына – главного врача земской больницы упомянутого выше поселка, скончавшегося от тифа в 1920 году. Западный спуск вел к Николаевскому поселку, в конце 1930-х годов переименованному в поселок им. Шаумяна в честь С.Г. Шаумяна, революционера, расстрелянного в 1918 году в числе 26 бакинских комиссаров.

Арочные пролеты моста чрезвычайно напоминают его «младшего брата» – Обуховский путепровод, что расположен южнее железнодорожной платформы Обухово и ныне находится вблизи путепровода кольцевой автомобильной дороги. Обуховский мост старше, он возведен в 1908 году. Внешне он выглядит как Фарфоровский мост в момент его создания. Хотя и тот и другой путепроводы были реконструированы, но Обуховский претерпел меньше внешних преобразований.

Изначально арочные пролеты Фарфоровского путепровода имели деревянное дорожное покрытие с двумя тротуарами в объеме моста. В таком состоянии путепровод просуществовал вплоть до середины 1960-х годов. Это поразительно, но при своей ощутимой длине путепровод без каких-либо серьезных повреждений пережил Великую Отечественную. И это несмотря на то, что в непосредственной близости от



Фарфоровский путепровод после реконструкции, 2020 год. Фото: Денис Шаляпин

300 метров

длина Фарфоровского путепровода

него располагалась войсковая часть, которая вполне могла рассматриваться в качестве объекта для бомбежки или обстрела. Да и сам путепровод, несомненно, стратегический объект с точки зрения врага.

С момента сооружения транзитной транспортной востребованности путепровод практически не имел, а использовался для подъезда гужевого и автомобильного транспорта к станционным постройкам и жилым домам.

Все изменилось в начале 1960-х годов, с началом массового жилищного строительства. Очевидно, осознавая перспективы, в 1968–1970 годах была проведена реконструкция. Вместо деревянного дорожного покрытия были уложены бетонные плиты и асфальт. При этом были заменены поперечные конструкции с целью увеличить высотный габарит для

проезжающего транспорта. В 1972 году по обновленному путепроводу были пущены первые автобусные маршруты: 31-й и 116-й, подвозившие купчинцев к станции метро «Елизаровская». Пешеходные проходы с обеих сторон были выведены за габариты путепровода.

Если восточный спуск с не претерпел значительных преобразований с момента строительства, то западный изменился до неузнаваемости. При прокладке улицы Бела Куна (именно так она официально называлась) была сооружена новая насыпь, расположенная южнее старой. Доныне рядом со спуском находится совершенно обветшавшее здание, относившееся к военному городку. Первоначально спуск был со стороны фасада этого здания, современный же спуск расположен на его задворках.

В 2010 году Фарфоровский путепровод отметил вековой юбилей. За эти годы поток транспорта увеличился многократно, а пропускная способность не изменялась. За сто лет металлические конструкции, конечно же, подверглись коррозии. Нельзя не признать безмерный запас прочности, который был вло-

«С одной стороны, потребность возведения нового современного путепровода столь явственна, что оспаривать это было бы по меньшей мере нелепо. С другой – старинный, простоявший более века путепровод представляет собой, по сути, памятник инженерной мысли, истории и архитектуры».

жен инженерами-проектировщиками в это сооружение. Простояв век без капитального ремонта и не менее 50 лет выдерживая нагрузки, на которые он совершенно не был рассчитан, путепровод по-прежнему выполняет свои функции.

Но есть пределы прочности у любой конструкции и пренебрежение ими неминуемо ведет к катастрофе. В конце 2018 года путепровод был закрыт и реконструирован. В ходе работ были демонтированы боковые пешеходные проходы. Пешеходов вернули в лоно моста. При этом сократив количество полос с двух до одной. Отныне Фарфоровский путепровод – односторонний, двигаться по нему можно только из Невского района в Купчино. Ограничение по высоте транспортных средств – 3,8 метра, лимит массы – 3,5 тонны. Но и эти меры – временные.

В ближайших планах снос путепровода и строительство на его месте нового. Решение это имеет разные суждения. С одной стороны, потребность возведения нового современного путепровода столь явственна, что оспаривать это было бы по меньшей мере нелепо. С другой – старинный, простоявший более века путепровод представляет собой, по сути, памятник инженерной мысли, истории и архитектуры.

Имеется возможность реставрации моста с перспективой использования лишь для пешеходов. Новый же путепровод может расположиться рядом. Но нет, комитет по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры (КГИОП) не счел Фарфоровский путепровод исторической ценностью, не обнаружил, значит, в нем признаков культурного наследия. Обе части путепровода были исключены из списка достойных сохранения объектов. Это приговор. Что же остается? Всем неравнодушным предлагаю отправляться фотографировать старинный путепровод. Не медлите, очень скоро ваши фотографии приобретут историческую ценность.



Группа служащих Министерства путей сообщения у стальных конструкций моста на станции Фарфоровский пост. Фотоателье Карла Буллы, начало XX века. www.pastvu.com