

О судьбе Обуховского и Фарфоровского путепроводов

Трушковский В.Э., заслуженный реставратор Санкт-Петербурга, член Совета по сохранению культурного наследия при Правительстве Санкт-Петербурга, член Совета Санкт-Петербургского отделения НК ИКОМОС РФ, эксперт по проведению государственной историко-культурной экспертизы.

В настоящее время в интернет-ресурсах и на профессиональных площадках остро обсуждается вопрос судьбы Фарфоровского моста, его роли и значимости с точки зрения истории, культуры, науки и техники, а также его последующего сохранения в связи со строительством высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург-Москва (ВСЖМ-1). Однако, о судьбе исторического путепровода, расположенного на соседней станции Обухово, информации практически нет.

Основываясь только на исторических материалах и сведениях из архивных источников, попробуем разобраться с историей вопроса строительства и дальнейшей судьбы наших путепроводов.

Занимаясь историей железнодорожной станции Фарфоровский пост и Обуховским путепроводом, в рамках проведённых государственных историко-культурных экспертиз были изучены и опубликованы в составе исторических справок документы и сведения об объектах исследования и прилегающей территории, ее развития и трансформации во времени. Нами были изучены материалы фондов ФКУ «Российский государственный исторический архив» (РГИА), СПбГКУ «Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга» (ЦГИА СПб.), СПбГКУ «Центральный государственный архив научно-технической документации Санкт-Петербурга» (ЦГАНТД СПб.), СПбГКУ «Центральный государственный архив Санкт-Петербурга» (ЦГА СПб.), СПбГКУ «Центральный государственный архив литературы и искусства Санкт-Петербурга» (ЦГАЛИ СПб.), СПбГКУ «Центральный государственный архив кинофотофонодокументов Санкт-Петербурга» (ЦГАКФФД СПб.), Научно-технической библиотеки ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» (Научно-техническая библиотека ПГУПС), ФГБУ «Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации), в секторе хранения документированной информации Управления организационного обеспечения и контроля КГИОП (архив КГИОП), а также библиографические источники из фондов ФГБУ «Российская национальная библиотека» (РНБ), открытых литературных источников, а также проведён поиск необходимых материалов в информационно-телекоммуникационной сети Интернет.

Рассматриваемые нами объекты – Фарфоровский путепровод (другие наименования: «Фарфоровский мост», «Цимбалинский мост», «Цимбалинский путепровод», путепровод на 6 версте лит. Ж), Обуховский путепровод, железнодорожные станции «Фарфоровский пост» и «Обухово», Петербургский железнодорожный узел, включающие платформы, здания вокзалов, а также жилые дома для работников и инженеров путей сообщения – являлись объектами инженерно-транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурго-

Московской (Николаевской) железной дороги. Их появление функционально связано со строительством железных дорог на территории Российской империи.

1 (13) февраля 1842 г. император Николай I подписал указ о сооружении «на счет казны» железной дороги Санкт-Петербург – Москва. Убедившись в пользе железной дороги, он счел ее строительство еще и необходимым, поскольку Санкт-Петербург «в конце России и далек от центра империи, теперь это исчезнет; через железную дорогу Санкт-Петербург будет в Москве, а Москва в Кронштадте»¹. Регулярное сквозное движение от Петербурга до Москвы было торжественно открыто 1 ноября 1851 г. Наиболее существенный толчок к созданию специализированных железнодорожных станций дал опыт Русско-турецкой войны 1877-1878 гг. С началом войны оказалась закрыта южная морская граница, грузовые потоки были перенаправлены на север. В это время станции Петербургского железнодорожного узла перестали справляться с резко возросшим грузопотоком, тогда на участке с 6-го по 10-й километр главного хода Николаевской железной дороги была сооружена первая в России специализированная сортировочная станция – Петербург-Сортировочный (открыта 10 октября 1879 г.).

К 1879 г. относится и первое упоминание о постройке в северной части новой сортировочной станции телеграфного поста «Фарфоровский пост». Название «Фарфоровский», очевидно, было предопределено тем обстоятельством, что, согласно административно-территориальному делению Санкт-Петербургского уезда Санкт-Петербургской губернии, земля, на которой был построен пост, относилась к территории селения (слободы) Фарфорового завода.

В сентябре 1905 г. открывается движение на сооруженном головном участке Петербурго-Вологодской железной дороги (Обухово-Тихвин) с дальнейшим продолжением до Вологды (1906 г.) и до Вятки. Образовавшаяся таким образом магистраль длиной 1230 км дала прямой выход в Петербург из Сибири, Урала и Севера. Возникли экономические связи, о которых раньше нельзя было предполагать, в частности, появилась возможность экспорта продукции промышленных и добывающих предприятий Сибири за границу. Было принято решение Вологодскую магистраль примкнуть к Николаевской дороге у железнодорожной станции Обухово, соответственно усилив участок Петербург-Обухово². В рамках большого проекта переустройства Николаевской железной дороги в первые десятилетия XX в. по плану расширения Сортировочной станции пассажирская платформа «Фарфоровский пост» была перенесена на главные пассажирские пути, где и находится до сегодняшнего дня в качестве пассажирского остановочного пункта Октябрьской железной дороги «Фарфоровская»³.

Здание вокзала на станции «Фарфоровский пост» построено в 1905-1907 годах в рамках проекта развития Петербургского железнодорожного узла. Проект двухэтажных краснокирпичных жилых домов на станции «Сортировочная», которые очень близки к

¹ Кирьянова О. В. Строительство Санкт-Петербурго-Московской железной дороги (1842-1851 гг.). URL: <https://kraeved-himki.ru/stroitelstvo-sankt-peterburgo-moskovskoj-zheleznoj-dorogi-1842-1851g-g>.

² Владимир Васильевич Келтуяла. «Развитие и реконструкция Ленинградского железнодорожного узла (Историческая справка)». – Ленинград, 1967. Рукопись. Лист 15. Научно-техническая библиотека ПГУПС.

³ План из путеводителя Суворина 1912 года: Весь Петербург. Фрагмент.

построенным домам на Фарфоровском посту, хранится в Российском государственном историческом архиве⁴. Автор проекта не указан. На чертеже стоит дата «1908 год».



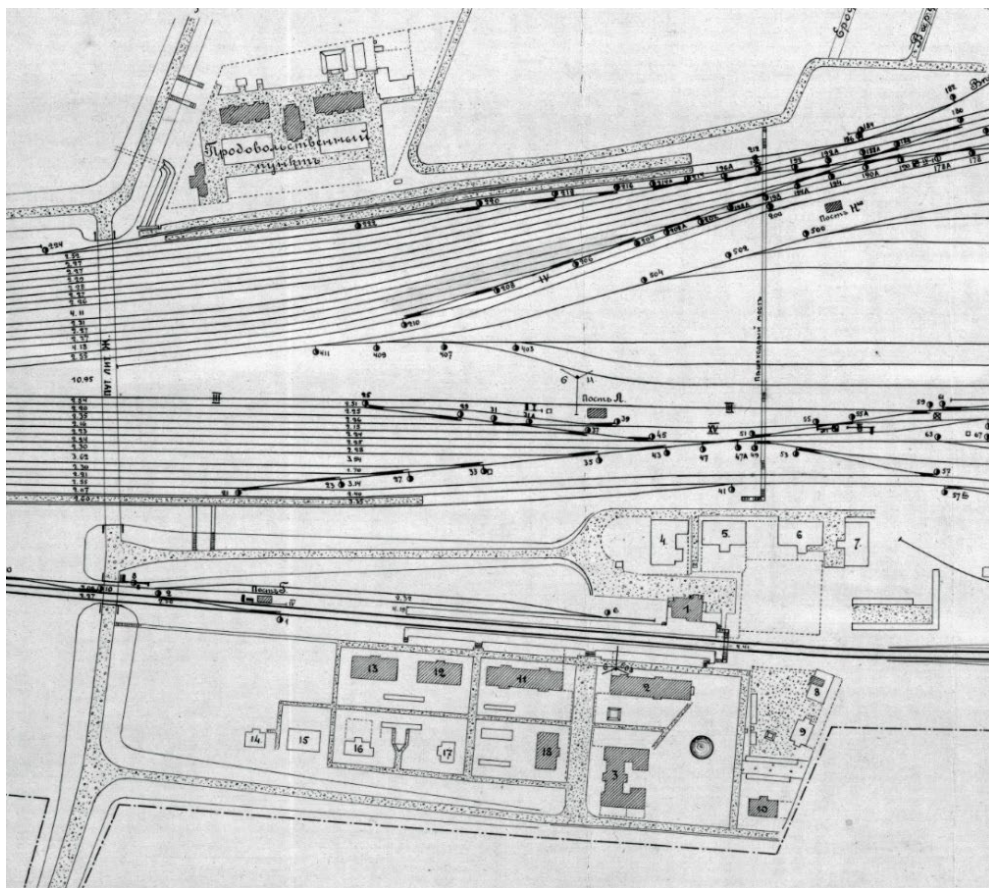
Проект жилого дома на 8 квартир на станции «Сортировочная». 1908 г. Дом с лицевым фасадом на 7 осей. Фасад. РГИА. Ф. 350. Оп. 31. Д. 419. Л. 2.

Фарфоровский пост в то время рассматривался как принадлежность к Сортировочной станции, где были построены дома (казармы) другой архитектуры по проекту Г. В. Войневича (1853-1913). У построенных зданий на Фарфоровском посту есть «фирменный знак» – перемычки над окнами со вставками из натурального камня. Некоторые специфические декоративные детали оформления оконных проемов дают возможность предполагать автором фарфоровских построек архитектора, академика архитектуры А. А. Клевцинского, с 1876 г. участкового архитектора Николаевской железной дороги.

План поселка станции Фарфоровская, приведенный на чертеже 1915 г.,⁵ представляет станционный поселок в существующем ныне виде. Годы застройки территориальной зоны «Фарфоровский Пост» (1900-1910-е гг.) – период наивысшего расцвета экономической мощи Российской Империи.

⁴ РГИА. Ф. 350. Оп. 31. Д. 419. Л. 2.

⁵ РГИА. Ф. 350. Оп. 31. Д. 963



Фарфоровский пост. План 1915 г. РГИА. Ф. 350. Оп. 31. Д. 963.



Общий вид зданий и платформ на станции «Фарфоровский пост». Дата съемки: до 1914 г. ЦГАКФФД СПб. Е 9162.

На линии Санкт-Петербург – Москва было построено 184 моста, 69 каменных и чугунных водопропускных труб и 19 путепроводов.

Первоначальные мосты и прочие искусственные сооружения были в основном деревянными, построенными в 1840-1850-х гг. по системе Гау-Журавского. Постепенно они заменялись металлическими. С 1868 по 1893 г. деревянные пролетные строения были

заменены металлическими по проектам, разработанным выдающимся инженером-мостостроителем профессором Николаем Аполлоновичем Белелюбским. Благодаря целой плеяде русских инженеров конца XIX – начала XX в. происходило формирование полноценной художественно-осмысленной среды, включение инженерных сооружений в качестве полноправных элементов застройки и совершенствование архитектурных качеств самих инженерных сооружений. Приходит осознание эстетической ценности мостов, путепроводов и других сооружений. В 1899 г. в журнале «Зодчий» известный мостостроитель Г. Г. Кривошеин⁶ писал: «Задача инженера, проектирующего мост, не должна заключаться только в тщательной разработке главных конструкций моста <...> мостовые сооружения должны быть художественными образцами <...> в своих основных и общих формах»⁷.

Обуховский путепровод

Обуховский путепровод был сооружен в рамках проекта развития Петербургского железнодорожного узла, вызванного, в том числе, и присоединением Вологодской (Северной) линии к Николаевской железной дороге в районе станции Обухово. В 1905 г. техническим отделом Управления железных дорог Министерства путей сообщения был составлен проект путепровода на станции Обухово, печатный экземпляр которого хранится в Российском государственном историческом архиве⁸ и включает следующие чертежи: *Проект путепровода на станции Обухово: фасад; план нижнего пояса снизу; Поперечный разрез; стойки; нисходящие раскосы; Поперечные разрезы и решетки раскосов; Опорный части и эюра поясов; Общий вид.*

Чертежи проекта подписали: за начальника Технического Отделения – А. Аллендорф, начальник службы пути и зданий В. Д. Голев, инженер В. Петерсон. На проекте имеется примечание: «Одобен для Стефаниевского путепровода на станции Вильна С.-П.-В. ж. д. по журналу Технического Совещания Управления железн. д. от 25 апреля 1903 г. за № 127». Подпись: за начальн. Технич. Отделения, инженер А. Аллендорф.

Таким образом, Стефаниевский путепровод в г. Вильно (ныне Вильнюс, Литва) послужил прототипом Обуховского путепровода.

Конструкция пролета Обуховского путепровода идентична конструкциям и размерам пролета Стефаниевского путепровода, проект которого хранится в РГИА⁹. Путепровод в Вильне состоял из двух пролетов (с промежуточной опорой). Проект был составлен сотрудниками С.-Петербургско-Варшавской железной дороги. Чертежи подписали: начальник службы пути и зданий инженер Козырев, начальник технического отдела инженер Храповицкий, инженеры Прилежаев и Подобедов. Проект датирован декабрем 1902 – январем 1903 г.

⁶ Григорий Григорьевич Кривошеин (1868-1945) известен своими проектами Большеохтинского моста (Мост Императора Петра Великого) через р. Неву (1911), Финляндского железнодорожного моста через р. Неву, совместно с инженерами Н. А. Белелюбским, И. Г. Александровым и арх. В. П. Апышковым (1910-1912), Измайловского трамвайного моста через р. Фонтанку (1908, разобран в 1958, остались береговые устои моста, которые входят в ансамбль объекта культурного наследия федерального значения «Набережные и мосты реки Фонтанки»).

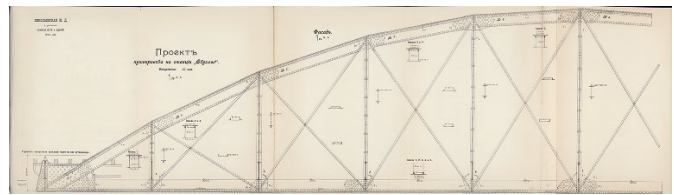
⁷ Кривошеин Г. Мосты с художественной точки зрения // Зодчий. 1899. № 8. С. 93-99; № 9. С. 103-107; № 10. С. 115-120.

⁸ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 586. Дело Управления железных дорог об устройстве путепроводов на Николаевской железной дороге. 1901-1906 гг. Л. 163-179.

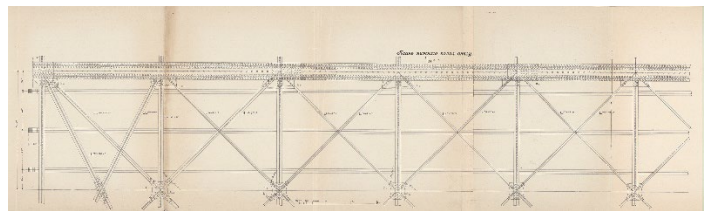
⁹ РГИА. Ф. 350. Оп. 45. Д. 893. Проект Стефановского путепровода на станцию Вильно. Альбом чертежей, общий вид, фасад, разрезы, металлические опоры профили съездов и другое.



Проект путепровода на станции Обухово. 1905 г. Фасад и планы верхнего и нижнего поясов. РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 586. Л. 163 (титальный лист).



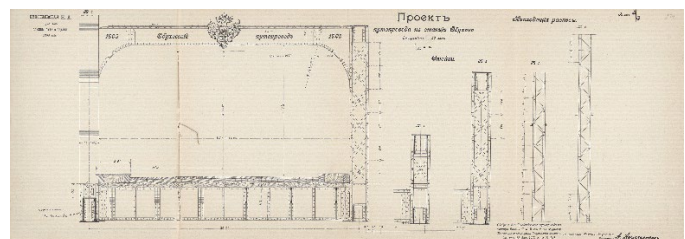
Проект путепровода на станции Обухово. 1905 г. Фасад. РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 586. Л. 163.



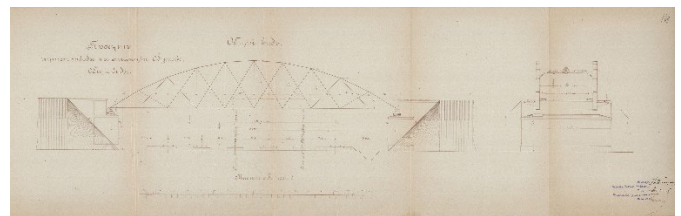
Проект путепровода на станции Обухово. 1905 г. План нижнего пояса снизу. РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 586. Л. 163.



Проект путепровода на станции Обухов отверстием 20 саж. 1905 г. Поперечный разрез и решетки раскосов. РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 586. Л. 174 (титальный лист).



Проект путепровода на станции Обухово. 1905 г. Стойки. Нисходящие раскосы. РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 586. Л. 174.



Проект путепровода на станции Обухово. 1905 г. Общий вид. РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 586. Л. 179.



Обуховский путепровод. Фотография 1976-1985 гг. URL:
https://pastvu.com/_p/a/e/c/t/ect98z3ginc9gm16jy.jpg.



Вильно (ныне Вильнюс, Литва). Путепровод (не сохранился). Фотография 1910 г.

Аналогичный по конструкции однопролетный путепровод был сооружен в Двинске (ныне Даугавпилс, Латвия) на станции Риго-Орловской железной дороги (не сохранился).



Двинск (ныне Даугавпилс, Латвия). Виадук Риги-Орловской железной дороги (не сохранился). Открытка нач. XX в. URL: <https://i.ebayimg.com/thumbs/images/g/GDwAAOSwwt1fDf~o/s-11600.jpg>.

Как отмечает исследователь архитектуры отечественных мостов А. Л. Пунин, «при огромной протяженности русских железных дорог мосты строились целыми сериями, один тип пролетного строения многократно повторялся»¹⁰. Тому служат подтверждением путепроводы в г. Вильно (Стефаниевский), в г. Двинск и в Санкт-Петербурге: Фарфоровский (Цимбалинский) и Обуховский путепроводы, которые имеют один и тот же тип пролетного строения.

В рапорте службы пути и зданий Николаевской железной дороги от 24 августа 1905 г. № 13648/1091 в Управление железных дорог (по техническому отделу) сообщается: *«По утвержденной расценочной ведомости на расширение ст. Обухово предвидена постройка путепровода под проезжую дорогу пролетом 20 саж. Имею честь сообщить Управлению железных дорог, что верхнее строение этого путепровода исполняется по проекту Стефаниевского путепровода на ст. Вильно С.-Петербургско-Варшавской железной дороги, утвержденному журналом Технического Собрания Управления железных дорог от 25-го апреля 1903 г. за № 127. Проект этот вполне подходит к требованиям, поставленным к Обуховскому путепроводу, при чем только консоли для пешеходов пока не устанавливаются и тротуары располагаются между фермами, что при существующем движении вполне достаточно, в будущем же, если движение возрастет, могут быть установлены и консоли, на которые и перенесут тротуары. Ввиду необходимости приступить к устройству такого путепровода, одновременно с сим, посылаются в хозяйственный отдел Управления железных дорог чертежи и исчисления веса ферм с просьбой заказать один комплект такого верхнего строения для Николаевской железной дороги»*¹¹. Рапорт подписан начальником дороги инженером Н. К. Шауфусом, начальником службы пути и зданий инженером В. Д. Голевым и за начальника

¹⁰ Пунин А. Л. Архитектура отечественных мостов. Л., 1982. С. 56.

¹¹ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 586. Л. 177.

технического отдела инженерам А. Аллендорфом. Изготовление металлических частей Обуховского путепровода, согласно договору от 31 октября 1906 г., было поручено Товариществу Завода Микляшевский, Мушинский и К^о (прежде Б. К. Тышка), расположенному в Варшаве¹². Движение по путепроводу было открыто 16 июня 1909 г.¹³

Существующий Обуховский путепровод не подвергался капитальным ремонтам и дошел до нашего времени в практически неизменном историческом виде. Он сохранил порталы со своей исторической высотой, стойки и раскосы с неизменной внутренней конструкцией и сохранившимися заклёпками. Но при этом с измененными высотными отметками из-за технической необходимости увеличения габаритов контактной сети. Первоначальные деревянные мостовые брусья с двойным дощатым настилом проезжей части впоследствии были заменены железобетонными плитами. В откосе западного устоя Обуховского путепровода (с северной стороны) находится долговременная огневая точка – железобетонный ДОТ, построенный в 1942-1943 гг.

Фарфоровский путепровод

Проект Фарфоровского путепровода также хранится в Российском государственном историческом архиве (*Общий вид, фасад, устои, детали узлов, разрезы, опорные части, эпюра и др.*). Красными чернилами обозначена надпись: «Проектъ путепровода на ~~станции Обухово~~ (зачёркнуто красными чернилами) 6-й версте лит. Ж линии. Отв. 4*20 саж., 1907г.» Николаевской железной дороги¹⁴. Соответственно, чертежи Обуховского путепровода были использованы для проекта Фарфоровского путепровода на 6 версте лит. Ж. Отличие в проектах состояло лишь в том, что Обуховский путепровод имел однопролётную металлическую секцию, а Фарфоровский путепровод - одинаковые четыре металлических пролета и один железобетонный. При проектировании и строительстве была использована типовая пролетная секция Обуховского путепровода. Факт использования типовых проектов пролётных секций на рубеже XIX – начала XX в. подтверждается и титульными листами проекта Фарфоровского путепровода, датированного 1907 г. (в отличии от Обуховского путепровода – 1905 г.), и высказываниями видных специалистов в области инженерии и архитектуры об использовании типовых секциях в проектировании путепроводов, и историческими аналогами.

¹² Соколов В. Д. Хронология Барнаула 1: 15 апреля 1913 г. Городская Дума [Барнаула] дала разрешение на аренду участка земли варшавской фирме «Миклашевский, Мушинский и К^о» для строительства завода, рассчитанного на выпуск 300 тыс. пудов железных конструкций в год, в том числе для мостов. Завод не был выстроен. URL: https://zhurnal.lib.ru/s/sokolow_w_d/chrono_barnaul.shtml.

¹³ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 599. Л. 47.

¹⁴ РГИА. Ф. 350. Оп. 31. Д. 268. Проект путепровода литеры Ж отв. 80 саженой (4x20) на 6-й версте линии. Общий вид, фасад, устои, детали узлов, разрезы, опорные части, эпюра и другое. Калька печатный. 1905 г.

На лист. 15296

Исход. № [redacted]
Вход № [redacted]



М. П. С.

НИКОЛАЕВСКАЯ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

~~ТЕХНИЧЕСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ~~

Заведующий отделением по переселению сиб. С.-Петербург и Ливадора в Новомъ Борнцу.

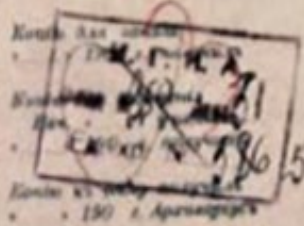
СЛУЖБЫ ПУТИ И ЗДАНИЙ

Проектъ

6 вер. лит. Ж.
путепровода на станции **Обухово**.

*Отв. 4*20 саж.*

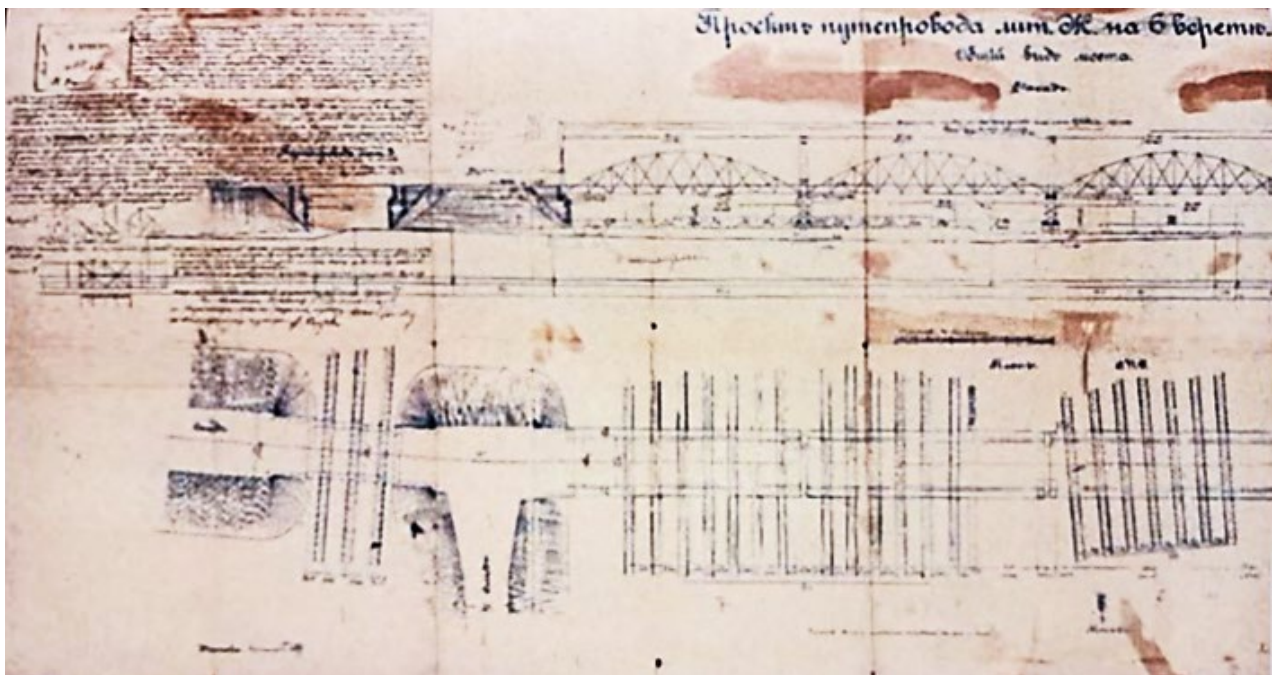
Фасадъ и планы верхнюю и нижнюю поясовъ.



Приложение к проекту: План нижней дорожки 190 л. № М
Приложение к проекту: План верхней дорожки 190 л. № М
Приложение к проекту: План фасада 190 л. № М

Лист №

Титульный лист. Проект путепровода на станции Обухово (красные чернила: 6 вер. лит. Ж; Отв. 4*20 саж.) РГИА. Ф. 350. Оп. 31. Д. 268.



Проект путевого моста лит. Ж на 6 версте (Фарфоровского). РГИА. Ф. 350. Оп. 31. Д. 268.
Общий вид.



Общий вид здания, платформ и моста через железнодорожные пути на станции «Фарфоровский пост». (Путепровод на 6 версте лит. Ж.) Автор съемки: Ателье К. Буллы. Дата съемки: до 1914 г. ЦГАКФФД СПб. Е 9160.



Группа служащих Министерства путей сообщения у стальных конструкций моста на станции «Фарфоровский пост». (Путепровод на 6 версте лит. Ж.). Автор съемки: Ателье К. Буллы. Дата съемки: до 1914 г. ЦГАКФФД СПб. Е 9157.



Фарфоровский путепровод. Фото 2024 г.
URL: https://avatars.mds.yandex.net/get-entity_search/2005770/801408345/S600xU_2x.

Обсуждение на профессиональных площадках.

На Общественном Совете при КГИОП 17.06.2026 г. (Протокол № 2/2026 от 17.06.2026 г., 16:30, ул. Зодчего Росси, д. 1-3, лит. А, каб. 302) по вопросу «Рассмотрение принимаемых КГИОП мер по сохранению исторической среды в связи со строительством магистрали в районе железнодорожных станций “Обухово” и “Фарфоровская”» Виктором Александровичем Сахновским были представлены исторические сведения по строительству и результатам визуального осмотра текущего состояния конструкций Фарфоровского путепровода. В.А.Сахновский был экспертом повторной судебной историко-культурной экспертизы по административному делу № 3а-13/2024, г. Санкт-Петербург, 2024 г.

Согласно сведениям докладчика, Фарфоровский путепровод введен в эксплуатацию в 1910 году и состоит из двух частей: лит. А (однопролётный ж/б со стороны Фрунзенского района); лит. Б (4-х пролётный металлический арочный со стороны Невского района). На основании визуального осмотра состояния металлических конструкций – стойки ферм и раскосы сильно повреждены ржавчиной. На нижней части некоторых стоек и раскосов отсутствуют связи между поясами. Некоторые раскосы подверглись сильной деформации. Большинство оснований порталов, соединяющих верхние пояса ферм, деформированы. При строительстве моста первоначальные соединения элементов ферм, как и элементов решетки, были на заклепках. На момент освидетельствования соединения элементов старой решетки были частично скреплены новыми заклёпками в старых отверстиях, а новые соединения на болтах. Кроме устоев, путепровод поддерживается тремя парными опорами-колоннами. Каждая из опор состоит из двух частей: верхняя часть – современный полутораметровый металлический «столик», который соединен болтами с исторической частью металлической конструкции; нижняя основная часть имеет форму конуса и выполнена из железобетона.

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод о проводимых работах в советское время по капитальному ремонту Фарфоровского путепровода. Были произведены работы по усилению металлических конструкций путепровода, посредством введения новых металлических элементов, замене исторических конструкций и клёпаных соединений. Так же, как и Обуховский путепровод, все секции путепровода были подняты для увеличения расстояния от железнодорожных путей при прокладке контактной сети.

На том же заседании Общественного Совета был заслушан доклад одного из авторов экспертиз Владимира Эдуардовича Трушковского о современном состоянии Обуховского путепровода и представлены результаты государственных историко-культурных экспертиз по объекту культурного наследия регионального значения «Санкт-Петербургский железнодорожный узел Николаевской железной дороги с Обуховским путепроводом, нач. XX в.», расположенного по адресу: Санкт-Петербург, Московское направление ж.д. в районе железнодорожной станции Обухово.

На основании Распоряжения КГИОП от 31.10.2025 г. № 301-рп объект, обладающий признаками объекта культурного наследия «Обуховский путепровод через главные пути

Санкт-Петербург – Москва», был взят под охрану как выявленный объект культурного наследия.

Актом государственной историко-культурной экспертизы выявленного объекта культурного наследия он был рекомендован к включению в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации как объект культурного наследия регионального значения по виду объекта – достопримечательное место (Распоряжение КГИОП от 19.01.2026 г. № 8-рп). Были утверждены границы территории и предмет охраны объекта культурного наследия в составе: местоположение границ территории; исторические (на 1909 год) металлические конструкции Обуховского путепровода; исторические (на 1943 год) конструкции ДОТа.

На основании акта государственной историко-культурной экспертизы КГИОП от 27.04.2026 г. № 82-рп утвердил требования к осуществлению деятельности в границах территории объекта культурного наследия регионального значения – достопримечательное место «Санкт-Петербургский железнодорожный узел Николаевской железной дороги с Обуховским путепроводом, нач. XX в.». Одним из требований в границах регламентной зоны разрешается перемещение сооружений в границах регламентной зоны с их визуальным восприятием с железнодорожных путей.

Разработчиком проектной документации «Строительства дополнительных путей на участке Санкт-Петербург-Главный (вкл.) – Обухово II (вкл.) под специализированное пассажирское сообщение. 1 этап – строительство дополнительных путей на участке Санкт-Петербург-Главный (вкл.) – Обухово II (вкл.)» в связи с увеличением количества железнодорожных путей в настоящий момент разрабатываются решения по сохранению объекта культурного наследия посредством переноса в границах достопримечательного места исторических металлических конструкций Обуховского путепровода и исторических конструкций ДОТа для их дальнейшего экспонирования. Были представлены конструктивные чертежи устройства перекатных путей по переносу исторических конструкций без их разборки и с установкой на новом месте. Работы планируются выполнить без остановки движения подвижного состава.

Общественным Советом 17.06.2026 г. были приняты следующие решения: «Признать обоснованным и соответствующим действующему законодательству принимаемых КГИОП решениях о включении (отказе во включении) в перечень объектов культурного наследия, связанные с сохранением исторической среды в районе железнодорожных станций Обухово и Фарфоровская»; «Обратиться в Федеральное государственное бюджетное учреждение культуры «Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации» по вопросу рассмотрения возможности музеефикации исторических элементов Фарфоровского путепровода на площадке Музея мостов после его разборки»; «Предложить Федеральному государственному бюджетному учреждению культуры «Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации» включить посещение Обуховского путепровода в систему экскурсионного обслуживания на площадке Музея мостов».

Санкт-Петербургским отделением НК ИКОМОС РФ на заседании Совета 27.04.2026 г. был рассмотрен вопрос «О судьбе Фарфоровского моста». Были высказаны предположения

об авторстве строительства Фарфоровского путепровода известным инженером, архитектором Владимиром Петровичем Апышковым, одним из авторов Большеохтинского моста в Санкт-Петербурге (Охтинский, 1908-1911 гг. Имп. Петра Великого). К сожалению, архивными сведениями данные об его авторстве не подтверждаются. Был опубликован протокол заседания Совета по данному вопросу, однако, по заверению председателя Санкт-Петербургского отделения НК ИКОМОС РФ протокол был выпущен с ошибками и будет заменён.

В свою очередь, вопрос сохранения Фарфоровского моста очень активно обсуждается на интернет-площадках неравнодушными жителями нашего города. Одним из решений предлагается сохранение и музеефикация одной из четырёх секции путепровода.

Заключение

Исходя из изложенных сведений и материалов попробуем подвести итоги о судьбе наших путепроводов. Для этого обратим внимание на сравнение конструкций путепроводов, исходя из их современного состояния (см. фото существующего положения).

Даже непрофессиональный взгляд выявит похожесть конструкций рассматриваемых путепроводов. На что указывают и их проекты, и мнение специалистов в области инженерии и архитектуры о взаимозаменяемости и типовых конструкциях секций. Разница видна на поверхности – использование типовой пролётной секции Обуховского путепровода и тиражирование до четырёх на Фарфоровском путепроводе. Одним из факторов историко-культурной ценности является подлинность конструкций, дошедших до нашего времени. Участие в проектировании видных инженеров и архитекторов не подтверждается архивными источниками. К сожалению, Фарфоровский путепровод, в отличие от Обуховского, утратил часть подлинных конструкций в результате проведённых ремонтов. В свою очередь, и судебная экспертиза не подтвердила историко-культурную ценность Фарфоровского путепровода.

Решение Общественного Совета при КГИОП об обращении в Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации о возможности музеефикации исторических элементов Фарфоровского путепровода на площадке Музея мостов следует признать необходимым и своевременным. В свою очередь, решение о сохранении исторических подлинных конструкций Обуховского путепровода, являющихся элементом предмета охраны объекта культурного наследия, и их дальнейшее экспонирование, является обоснованным и целесообразным.

Существующее положение



Обуховский путепровод. Фото 2023г.
URL: <https://mr-7.ru/static/records/07accf5898e5421ead9e7afe89f84da2.jpeg>.



Фарфоровский путепровод. Фото 2024 г.
URL: https://avatars.mds.yandex.net/get-entity_search/1982271/1227365640/S600xU_2x.

Санкт-Петербург
30.06.2026 г.