

Приморская железная дорога: от рождения до гибели

А. Ф. Векслер

До осени 1924 года горожанин, чтобы выбраться в Сестрорецк, мог воспользоваться Приморской железной дорогой, начинавшейся на правом берегу Большой Невки, на Новодеревенской набережной, 17. Начало этой дороге положило предложение отставного поручика инженера-механика П. А. Авенариуса (1843–1909), сделанное городской думе в 1885 году, о сооружении конно-железной дороги по северо-восточному берегу Финского залива для перевозки грузов и пассажиров (Положение о постройке дороги, утверждено МВД 30 января 1890 года, предусматривало возможность применения на ней механической тяги)¹. Петр Александрович – человек в Питере заметный, гласный городской управы, директор-распорядитель правления Не-

вской пригородной конно-железной дороги². Предложение Авенариуса, исполненное по всем правилам, с техническим обоснованием, финансовыми гарантиями, расчетами пути, долго ходило между различными службами министерств, думы и земства. Причина тому была, собственно, не в тех бумагах: хорошо помнилась еще история банкротства и закрытия Общества Сестрорецкой железной дороги, были опасения и по поводу строительства новой дороги.

П. А. Авенариусу история деятельности того общества была известна хорошо. Основал его в 1873 году сестрорецкий житель Михаил Иванович Миллер³. Ветка от станции Белоостров Финляндской железной дороги до Сестрорецка, как и порт в Сестрорецкой бухте, про-

ектировались Министерством путей сообщения с 1870 года «для приставания... и разгрузки большемерных морских судов, которые приходят в Петербург с каменным углем (в виде балласта) и предназначенных для отправления нашего малоценного экспорта, т.е. зерна(!)»⁴. Дело в том, что МПС в то время занималось работами по углублению Морского канала до 18 футов (5,5 метра) для прохода большегрузных судов в Петербургский морской порт на Гутуевском острове. Для изучения вопроса о дноуглубительных работах была создана комиссия при Комитете министров России, в которой участвовали представители всех заинтересованных министерств. «Учредители Общества Сестрорецкой железной дороги, – писал далее

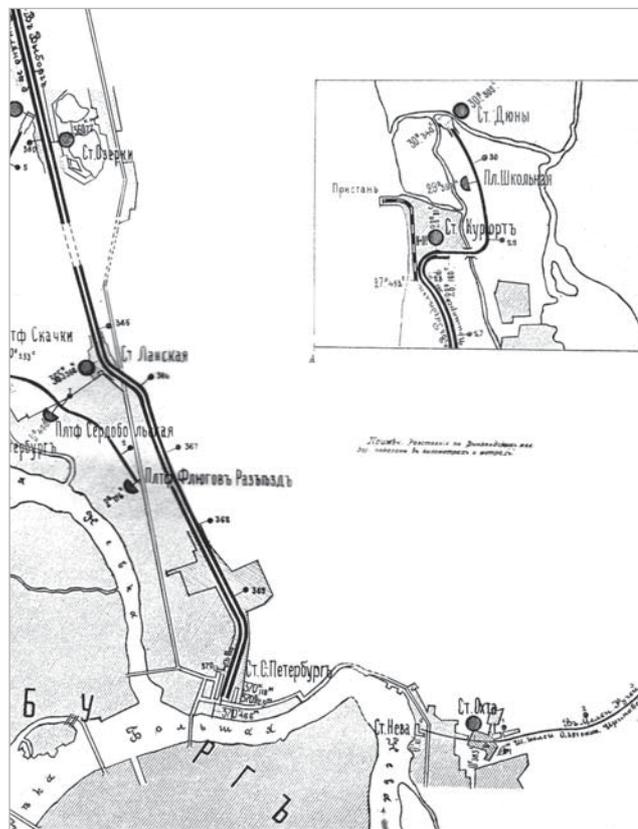
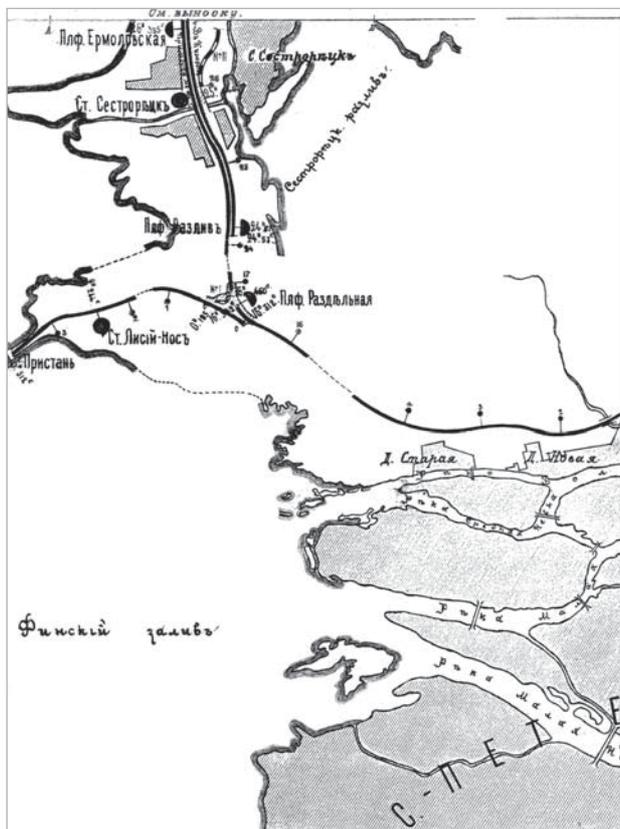


Схема Приморской железной дороги (левая часть)

Схема Приморской железной дороги (правая часть)

1910. Картографическое заведение Э. Х. Брандта

Миллер, – руководствуясь заключением Комиссии о признании за Сестрорецкой бухтой государственного значения, собственно, ввиду улучшения [деятельности] Петербургского порта, обратились с ходатайством к правительству о дозволении построить бухту – на первый случай, закрытого ковша – для разгрузки одновременно четырех судов вместимостью до 5000 тонн, соединив при этом ковш железнодорожной веткой с Сестрорецком»⁵. В 1872 году была построена правительственная ветвь Белоостров–Сестрорецк* протяженностью 6 верст, которая обошлась казне в 170 тысяч рублей кредитных средств. Дорога использовалась и Военным ведомством для подвоза грузов на Сестрорецкий оружейный завод. На следующий год МПС, учитывая влияние порта и железнодорожной ветви на экологию городка, «ходатайствовало об уступке... ветви в собственность учрежденного Общества Сестрорецкой железной дороги с тем, чтобы причитающаяся за нее сумма <...>, пожертвованная правительством безвозвратно, собственно, в интересах военного ведомства, <...> была возвращена наличными деньгами по реализации нарицательного капитала»⁶. В 1874 году общество заключило соглашение с администрацией Финляндской железной дороги о прогоне вагонов до Петербурга независимо от их загрузки с оплатой в 1,88 рубля за каждый вагон. Грузов предполагалось перевозить много, порожние прогоны, похоже, исключались, и общество решило, что рассчитается с государством в течение 15 лет, даже не прибегая к выпуску новых акций и облигационного займа. Подвижной состав, оцененный на сумму 220 441 рубль 78 копеек, общество получило в аренду от правительства⁷. Товарное движение было открыто после освидетельствования дороги 23 сентября 1875 года. Однако вскоре начались неприятности. Администрация Финляндской железной дороги тут же повысила плату за прогон вагона до 4,60–

9,70 рубля, не реагируя не только на просьбы общества, но и на письма МПС. Общество начало хлопотать о разрешении постройки ветки на Петербург через Тарховку с тем, чтобы освободиться от произвола администрации Финляндской дороги. МПС поддержало ходатайство лишь с условием прекращения общества работ в Сестрорецком порту, что резко снижало доходы общества. Изменение условий эксплуатации ветви привело к возникновению к 1878 году дефицита в 99 тысяч рублей, и хотя правление общества согласилось с условиями МПС, от идеи строительства новой ветви пришлось отказаться. Дальнейшая эксплуатация дороги Белоостров – Сестрорецк сопровождалась новыми невосполнимыми затратами, и общество вынуждено было прекратить свою деятельность. С 1 января 1886 года движение по ветви было закрыто, линия вновь оказалась в собственности государства, решившего продать ее с торгов на снос⁸.

...Дело П. А. Авенариуса двинулось вперед ярким солнечным днем 29 июня 1892 года под звон колоколов, возвещавших славу святым первоверховным апостолам Петру и Павлу, и все сулило успех предприятию: и день сегодня благодатный, для Петербурга значительный, и тезоименитство Петра Авенариуса, и именно сегодня государь император утвердил, находясь на яхте «Полярная звезда» в Балтийском море, «Условия постройки и эксплуатации Приморской Санкт-Петербурго-Сестрорецкой железной дороги с ветвями»⁹. Вскоре было получено и уведомление от Кабинета министров, сообщавшее, что ему «разрешено устройство железной дороги для перевозки пассажиров и грузов между Санкт-Петербургом и Сестрорецком с ветвями: к Озеркам и к пристани на Лисьем Носу»¹⁰. Работы начались тотчас же, ведь еще загодя, как только появилась идея строительства, Петр Александрович и с подрядчиками договорился, и заказ на рельсы обговорил с

друзьями да на подвижной состав на Коломенском (в Петербурге строились мощные паровозы). Трассу прикинул. И вот, наконец, разрешение получено! «Условия...» предписывали сооружение дороги с колеями в 5 футов (152,4 см) с легким верхним строением, с кривыми малого радиуса, что было обусловлено требованиями к трассе, местами повторявшей геометрию грунтовой дороги на Сестрорецк. Подвижной состав был необычен: маленькие коломенские двухосные паровозики марки «В1», работавшие на коксе, вагончики с расстоянием между осями в 10 футов. Это ограничивало скорость движения на дороге 25 верстами в час.

Всего год понадобился для сооружения деревянного вокзала и платформ на набережной Большой Невки и головного участка трассы от Новой Деревни до Озерков протяженностью 6,4 версты, шедшего через Комендантское поле и Коломяги; движение там началось 5 августа 1893 года с частыми, словно у конки, остановками**. В следующем году вступили в строй сразу три участка: 12 июня – до Лахты, 31 октября – до Лисьего Носа, 26 ноября – до Сестрорецка. Всего за 16 месяцев строительных работ было проложено более 40 верст пути (однопутного от Новой Деревни, составившего трассу до Сестрорецка длиной 25,6 версты; двухпутный участок от платформы Разлив до Ермоловской длиной в 3 версты, да еще станционных путей до 6 верст, да 5 верст до Озерков), возведены 6 станционных зданий (в Петербурге и Сестрорецке по оригинальным проектам при участии П. А. Авенариуса, в Озерках, Лисьем Носу – по типовым проектам вокзалов 4-го класса) и более десяти открытых посадочных платформ (см. схему Приморской железной дороги). Впоследствии в 1904 году была построена 2,5-верстная ветка к Финляндской железной дороге, не соединяющаяся с ней, через платформу Сердобольскую к платформе Флюгов Разъезд.

* Когда финны в 1870 году закончили строительство железной дороги Петербург – Риихи-мяки (Хельсинки), они соорудили ответвление от станции Белоостров (Валкеасаари) до Сестрорецка, однако вскоре его разобрали. Вопрос о железнодорожном сообщении с Сестрорецком был решен только спустя 20 с лишним лет.

** Позднее, когда на Комендантском поле был устроен ипподром и сооружен аэродром (в 1910-х годах), между вокзалом и Коломяжской появилась платформа Скачки (в районе пересечения современного Коломяжского проспекта и западного участка Богатырского проспекта).



Платформа Приморского вокзала (с открытки 1910-х гг.)

Место будущего нового петерского вокзала было выбрано весьма удачно: в 1892 году по Новодеревенской набережной к Третьему Елагину мосту прошла линия конки (она начиналась в самом центре города, на Михайловской площади, и для удобства погрузочно-разгрузочных работ городская и пригородная дороги позже имели соединение), замененная в 1909 трамвайной; в 1896 году от Публичной библиотеки до вокзала курсировали «общественные экипажи, приводимые в движение бензино-моторами»¹¹.

Местность эта стала популярной в Петербурге еще с тех пор, как на территории между Черной речкой и Большой Невкой возник Строгановский сад; в 1820-е годы вблизи его началось активное дачное строительство, приведшее к

настоящему «дачному буму» последующего десятилетия: «Левый берег Черной речки и ближайшие новодеревенские участки застраивались дачами купцов, мещан, ремесленников, что побогаче, да и петербургское дворянство не прочь было построить дачу вблизи города, недалеко от привлекательного сада, импозантного Каменного острова. На чернореченских дачах летом жила аристократия, люди, известные в свете: Е. М. Хитрово и ее дочь Д. Ф. Фикельмон, художник Ф. П. Толстой, А. И. Тургенев. Лето 1830 и 1835 годов на дачах Миллера на Черной речке жила семья А. С. Пушкина»¹². Ко времени строительства Приморской железной дороги местность у Черной речки, как называли ее в Петербурге, утратила свою «дачную» привлекательность, превратившись в

средоточие увеселительных заведений, частных доходных домов, промышленную окраину; дачи там были практически самыми дешевыми и бедными в городе. Управа, решив в 1900 году урегулировать «эти злополучные окраины, [которые] сохранили прежние узкие, кривые улицы», предложила их «выпрямить и расширить. Кроме урегулирования существующих, проектируется проложить 18 новых улиц и устроить сквер. Впрочем, предвидя серьезные финансовые затруднения к осуществлению всех предположений, городская управа предлагает думе пока только возбудить ходатайство, а затем, по получении надлежащего разрешения, приводить проект нового урегулирования в осуществление не вдруг, а с необходимой постепенностью»¹³.

Итак, с конца 1894 года путь в Сестрорецк из Петербурга начинался на берегу Большой Невки. Летом поезда на Сестрорецк отправлялись через час с небольшим, начиная с семи утра и до часу ночи; в Озерки поезда ходили каждые полчаса; летом движение поездов было практически круглосуточным¹⁴.

Линия в километре от вокзала сворачивала на запад и шла вначале за дачными участками новодеревенских жителей, за что ее стали в народе называть Дачной. Затем дорога выходила к необжитым малонаселенным местам. «Надо, к сожалению, заметить, — писал автор заметки в «Неделе строителя» в 1900 году, — что путь от станции Новая Деревня до нового курорта (1,5 часа времени езды) довольно скучен, а новые дачи вдоль железной дороги отличаются поразительным безвкусием. А между тем что бы можно было сделать на этих новых местах, среди сосновой рощи, если бы наши дачевладельцы обращались к знающим архитекторам, а не брались бы сами за дело, к которому они вовсе не подготовлены! В результате — местность надолго испорчена в архитектурно-художественном отношении»¹⁵. За платформой Старая Деревня линия шла вблизи береговой черты, и из вагонов открывался чудесный вид на залив, то сверкающий в ласковых солнечных лучах, то суровый, накатывающий на берег длинную нетороп-



Приморский вокзал на Новодеревенской набережной

ливую волну. В правых окнах любопытный пассажир видел сосновый лес, разрезанный озерами и речками; Лахтинский разлив поезд преодолевал по дамбе, вызывая ужас гувернанток и восторг сопровождаемых ими детей.

Вот что сообщали о станциях Приморской железной дороги и их окрестностях путеводители в 1911 и 1915 годах¹⁶:

Лахта (9 верста). Местность низкая, относительно сухая. Излюбленное дачное место петербургских немцев и англичан. Православный храм. Почта, телеграф. Аптека. Врачи. Театр-танцулька. Кегельбан. Гимнастика. Детские игры. Лаун-теннис. Футбол. Катание на лодках. Пристань для яхт (спасательная станция). Хороший лес (где находятся лучшие дачи). Грибы. Хорошие лавки и магазины.

Деревня Бобыльская (в лесу около Лахты). Тихая деревушка. Всего несколько десятков дворов. Дачи дешевые. Рекомендуются принимать дачи в конце деревни. Дачники – преимущественно немцы. Виноторговля.

Ольгино (около Лахты). Благоустроенный поселок. Красивые дачи. Цены довольно дорогие. Местность сухая, лесистая. Отдаются квартиры со всеми удобствами для «зимогоров» (1911).

Мыза, лежащая при впадении р. Лахты в Финский залив. Расположена в низкой, но песчаной, а потому относительно сухой местности. Пользуется исторической известностью по частым поездкам сюда Петра Великого; отсюда же взят и камень-скала для его памятника. Близость моря, дешевизна дач и удобство сообщения привлекают сюда немало городских жителей (1915).

Раздельная. Высокое место. Сплошной лес. Хорошие дачи. Красивые места для прогулок.

Владимировка (около Раздельной). Песчаная лесистая местность. Парк. Пруд. Калильное освещение. 4 доктора. В 2-х верстах почта с телеграфным отделением. На станции проводники. Абиссинские колодцы. Театр. Купание. Катание на лодках. Рыбная ловля (1911).

Лисий Нос (Пересадка для едущих в Кронштадт)*. Длинная коса Финского побережья, отделенная от Кронштадта проливом

(Северный кронштадтский фарватер). Густой лес (1911).

Горская. Сухая песчаная местность. Хороший лес. Дачи довольно дорогие.

Александровский поселок. Поселок «зимогоров»; купание чуди; почта и телеграф; молочная ферма Шатнева (1911).

Тарховка. Отличный сухой лес. Фешенебельные, очень дорогие дачи** (1911).

Разлив. Хороший лес. Купание в «разливе». Дачи сравнительно дорогие (1911).

Ермоловка. Роскошные дачи-виллы. Аристократический уголок. Прекрасный театр. Дачи очень дорогие» (1911).

Сестрорецк, иначе называемый Сестербек, лежит в 28 верстах от Петрограда по северо-восточному берегу Финского залива, при слиянии рек Сестры и Черной.

Дачная местность Сестрорецка находится в 1¹/₂ верстах от селения и застроена солидными и вполне комфортабельными дачами. Дачи расположены в прекрасном сосновом лесу, близ Финского залива, с образцовыми купальнями и роскошным *plage*'em. Изящный Курорт с громадным курзалом, прекрасной гостиницей при сравнительно недорогом пансионе, ежедневные концерты привлекают множество дачников и приезжих, лишенных почему-либо возможности проводить летние месяцы за границей (1915)***.

Что и говорить, Приморская дорога привела к очередному «дачному буму», теперь уже на северо-восточном берегу залива****.

Но не в обеспечении дачников удобным и недорогим транспортом состояла главная цель Петра Александровича Авенариуса, когда он задумывал, проектировал и строил свою дорогу: впереди он видел

разумное использование уникальных природных условий южного берега Финского залива и основание здесь Сестрорецкого курорта, для чего летом 1895 года, собрав единомышленников-акционеров, учредил Общество Приморской железной дороги. Во главе общества стояли П. А. Авенариус, генерал-майор инженер А. Е. Струве, генерал-лейтенант граф Н. Ф. Орлов-Денисов, купец I гильдии Г. Г. Елисеев.

В 1896 году началась подготовка к созданию первого в пригороде Петербурга бальнеологического курорта, в проектировании сооружений которого активно участвовал и сам П. А. Авенариус, не прекращавший свои обращения к властям с обоснованием необходимости такого мероприятия для столицы и с просьбами о его финансировании. И эти его обращения, поддержанные видными российскими врачами, через пару лет возымели положительный результат, тем более что идеи Авенариуса нашли сильного покровителя в лице министра государственных имуществ А. С. Ермолова. «Высочайше утвержденным положением Комитета Министров от 19 июня 1898 г. постановлено, – сообщалось в журнале «Железнодорожное дело», – 1) предоставить Обществу Приморской Санкт-Петербургско-Сестрорецкой железной дороги продолжить названную дорогу до границы с Финляндией с устройством ветвей к Оружейному заводу и Ряжевой гавани, и 2) устроить в Сестрорецке между морем и рекою Сестрою Курорт»¹⁷.

Для строительства санатория в устье Сестры на берегу Финского залива было выделено государственной земли в количестве 54 десятин (около 60 гектар) в аренду сроком до 1 января 1956 года (!)

* Начиная с навигации 1895 г. между Лисьем Носом и Кронштадтом курсировали два парохода – «Сестрорецк» и «Лисий Нос» шведской постройки. С 1906 г. линия была продолжена до Ораниенбаума. Зимой Общество Приморской железной дороги обеспечивало движение в Кронштадт санным путем.

** В 1907 году арх. И. П. Володихин построил там дачу для П. А. Авенариуса.

*** Автор специально не приводит более поздних пространственных описаний местности, чтобы сохранить впечатление, создаваемое здесь в первые годы эксплуатации Приморской железной дороги. Подробные описания местности дает, например, Путеводитель по железным дорогам Приморской и Финляндской. Л., 1927.

**** В прибрежных поселениях от Лахты до Сестрорецка и Курорта в первом десятилетии XX в. дачи и собственные загородные дома, культовые и общественные здания строили известные петербургские архитекторы А. Н. и Л. Н. Бенуа, И. П. Володихин, Вас. А. Косяков, К. В. Бальди, С. Г. Гингер, гражд. инж. С. Ф. Вельдт и др.

с последующим отчуждением всего имущества в казну. Правда, условия были оговорены очень жесткие: правление обязано было за два года построить железнодорожную ветку от Сестрорецка до Курорта и успеть построить все сооружения санатория. Поэтому проектирование и сооружение комплекса проводились весьма быстрыми темпами.

Проект курорта был масштабным. Намечалось построить гавань, первоначально предназначенную для подвозки строительных материалов, укрепить береговую полосу со стороны моря, спланировать ее, разбить клумбы и газоны, выстроить Курзал, водолечебницу, дом для приезжающих на 65 комнат, дом для администрации в 2 этажа, дом для служащих, казармы для рабочих, караульные дома, ферму, оранжерею и многое другое, в том числе протянуть железнодорожную ветку до станции Курорт и устроить остановочные пункты. Задуманное было осуществлено полностью и в сроки, установленные Комитетом министров.

П. А. Авенариус лично следил за ходом работ по проектированию и строительству курорта, своим энтузиазмом заражая своих соратников, инженеров и рабочих, занятых на стройке. Срок открытия курорта был выдержан с точностью до одного дня. На торжественное открытие санатория 20 (7) июня 1900 года два специальных поезда по новой Приморской дороге доставили из Санкт-Петербурга приглашенных. Среди них были министр земледелия и государственных имуществ А. С. Ермолов, губернатор Санкт-Петербурга С. А. Толь, представители медицины И. П. Павлов, Е. П. Коровин, Д. О. Отт, А. И. Лебедев и другие. Из Кронштадта морским путем прибыл главный командир Кронштадтского порта вице-адмирал С. О. Макаров.

В концертном зале было совершено молебствие и освящение зданий курзала, лечебницы и пансионата. Перед поднятием флага над курзалом С. О. Макаров произнес краткую речь, пожелав новому учреждению прекрасного будущего. При этом он отметил большое значение лечебного курорта и особую заслугу П. А. Авенариуса как инициатора и строителя курорта.

Особой достопримечательностью Сестрорецкого курорта стал его знаменитый курзал – трехэтажное деревянное сооружение, построенное по проекту Г. Я. Леви* на самом краю парка. Здание соединялось застекленной галереей с железнодорожным вокзалом, спроектированным при участии П. А. Авенариуса.

Комплекс курзала состоял из трехэтажного концертного зала на 1500 мест, купол которого высотой 14 метров был возведен по расчетам инженера Зильбершмида с использованием новейшей строительной механики. Три огромных электрических люстры освещали концертный зал. В парк выходила открытая эстрада. К концертному залу примыкали полутрехэтажные переходы боковых флигелей. В цокольном этаже курзала размещались кладовые, ледники для хранения продуктов и вин, кухня ресторана (на кухонной плите, самой большой в России, могли готовить блюда 20 поваров и несколько десятков их помощников). Приготавливали пищу под контролем врача. Ресторан курзала имел три крытых зала и столики на террасе и мог накормить обедом 2000 человек. В курзале находились библиотека, бильярдные и карточные комнаты, гостиные для отдыха и тихих игр. Перед курзалом, со стороны залива, была устроена терраса, выложенная серым гранитом.

Вдоль всей береговой полосы курорта тянулась эспланада с фигурными дорожками и молодыми посадками кустов и деревьев на газонах. В центре эспланады, прямо против лечебницы, открыли памятник Петру I. От курзала, отделяя береговую эспланаду от естественного парка, шла крытая галерея длиной 200 саженей (420 м). Со стороны залива она была застеклена, а со стороны парка имела открытые проемы. В галерее стояли садовые скамейки для отдыха.

В оздоровительный комплекс входил самый крупный в России в

начале XX века крытый зимний плавательный бассейн, соединенный переходом с лечебницей. Медицинские кабинеты курорта, где лечебное дело с 1900 года возглавлял старший врач приват-доцент Кияновский, оснащались аппаратурой, которой не было и на знаменитых зарубежных курортах.

Среди соратников П. А. Авенариуса был профессор горного института С. Г. Войслав (1850–1904), известный своими гидротехническими исследованиями Липецких и Кеммернских минеральных источников. С. Г. Войслав руководил бурением скважин в курорте. Когда из первой скважины, с глубины 30 метров, ударил фонтан питьевой воды и все радовались, профессор очень расстроился. По его расчетам, скважина должна была дать минеральную воду. И хотя вторая скважина, пробуренная под руководством С. Г. Войслава на глубину 147 метров, дала минеральную воду кембрийского горизонта, в лечебных целях использовались привозные воды из курортов Европы. На основе природной сестрорецкой воды делали искусственные минеральные воды, а водой из своего минерального источника заполняли только плавательный бассейн. Хотя в ресторане курзала посетителям предлагали бутылки столовой минеральной воды «Парк», добываемой в соседнем небольшом санатории из своей скважины. Высоко отзывался о свойствах сестрорецких минеральных вод известный врач и гигиенист лейб-медик Лев Бернардович Бертенсон (1850–1929). Известный в России врач-биохимик Д. М. Цвет в своей лаборатории провел исследования сестрорецких грязей, добытых из Гладкого болота, и подтвердил их целебность. Но грязь для процедур тоже возили из-за границы. Уж очень петербургская публика не верила в целебность нашей природы.

Отношение к лечебным факторам Сестрорецкого курорта изменилось после 1907 года, когда на

* Зигфрид (Григорий) Яковлевич Леви (1860–1913), выпускник Мюнхенской политехнической школы, сотрудник А. П. Бенуа, архитектор Сестрорецкого курорта и Клинического повивального института. Построил несколько дач вблизи Сестрорецка, в том числе дачу Тильманса в Тарховке. Завершил строительство доходного дома, аптеки и химической лаборатории А. В. Пеля на 7-й линии В.О. и построил здание типографии Г. А. Глича (пр. Римского-Корсакова, 87).

Всемирной выставке здравоохранения, которая проводилась в бельгийском курортном городке Спа, санаторию «Сестрорецкий курорт» была вручена высшая награда – «Гран При». Это была победа П. А. Авенариуса, Л. Б. Бертенсона, Д. М. Цвета и их единомышленников.

До 1917 года было разработано несколько проектов, увеличивающих вместимость санатория, но воплотить в жизнь удалось только один. В 1904 году построили «Морскую санаторию» – двухэтажное здание на берегу Финского залива на 38 комнат.

«Сестрорецкий курорт» очень быстро завоевал доверие среди состоятельных жителей Петербурга. Особенно у той категории, которая в силу своей занятости не могла тратить много времени для поездов на заграничные курорты.

В «Сестрорецком курорте» отдыхали, лечились и принимали отдельные процедуры А. Ф. Кони, много лет живший на даче рядом с курортом, А. Г. Достоевская; в 1904 году (февраль–апрель) в лечебном корпусе занимал комнату М. Горький. Там бывали гости репинских «Пенат», дачники не только Сестрорецкой округи, но приезжали из многих мест России. Знаток считали, что самый красивый закат можно увидеть только с эспланады курорта. Особенно любили отдыхать в курорте артисты столичных театров. Здесь можно было, не уезжая далеко, принять самые современные процедуры. Здесь отдыхал известный артист балета и балетмейстер Михаил Фокин, который очень любил играть в лаун-теннис на площадке соседнего с курортом пансионата «Сан-Ремо». Неоднократно в Курорте бывал Л. В. Собинов.

В 1901 и 1903 годах летом в курзале работал симфонический оркестр графа А. Д. Шереметева. Со дня открытия курорта летом в курзале и в парке играли симфонический оркестр и духовые оркестры полков столичного гарнизона. То ли оркестранты были не сильны, то ли программы концертов оставляли желать лучшего, слушателей на концертах бывало маловато. И тогда администрация курорта сделала решительный шаг – к руководству оркестром был

привлечен Вячеслав Иванович Сук (1861–1933), главный дирижер Московский императорской оперы. Вячеслав Иванович обязался вести симфонические сезоны в курзале Сестрорецкого курорта, оговорив себе право собрать состав оркестра по своему усмотрению. Столичная публика устремила в курорт на концерты. Несмотря на полуторачасовую дорогу из центра города и езду в тряских вагонах поезда, публика заполняла концертный зал, который вмещал 1500 человек. Н. А. Римский-Корсаков, Ц. А. Кюи, А. К. Лядов, К. Л. Давыдов считали за честь согласие В. И. Сука на первое исполнение их произведений.

Нелегко давалось обществу развитие курорта, но он постоянно развивался.

В 1901 году на станции Курорт началось строительство «дачи-санатории <...> для сестер Общины Святой Евгении, а также для детей, нуждающихся после излечения в больничестве при Общине в дополнительном климатическом лечении. <...>. Возглавляла строительную комиссию Евгения Владимировна Колачевская, приехавшая в Петербург с мужем, Сергеем Николаевичем, из Екатеринослава для того, чтобы поправить здоровье. Под ее руководством и в значительной степени на ее средства гражданским инженером Дмитрием Константиновичем Пруссаком были выполнены проекты построек и проведены строительные работы. <...>. Постройка затянулась сначала вследствие начавшейся японской войны, потом из-за тяжелой болезни Евгении Владимировны, которая скончалась 17 февраля 1906 года. Санкт-Петербургский попечительный комитет о сестрах Красного Креста в своем последнем заседании постановил назвать санаторию в честь покойной: Сестрорецкая детская санатория имени Е. В. Колачевской»¹⁸. Ныне здесь располагается реабилитационный центр «Детские Дюны».

В 1902 построили «Лесную санаторию» – деревянное двухэтажное здание с паровым отоплением на 65 комнат. Почти все комнаты имели балконы или террасы. Пансионат был расположен в глубине парка и защищен деревьями от

морского ветра. Лечебный корпус был расположен в центре ансамбля, в глубине парка, фасадом на Финский залив. Здесь находились лаборатория, комнаты для приготовления искусственных минеральных ванн, лечебные души, отделение грязевых ванн, физиотерапевтические кабинеты, бани, гимнастический зал и 32 комнаты для больных.

У П. А. Авенариуса сложились хорошие отношения с Дирекцией Финляндской железной дороги, «надеющейся, что Приморская дорога хотя отчасти уменьшит переполнение дачных поездов финляндских дорог, удовлетворить которому трудно, несмотря на постоянное увеличение на этих дорогах количества вагонов и паровозов».

Продолжилось развитие дороги и в черте Петербурга. Для удобства пассажиров общество в 1901 году начало сооружение пути к Финляндской железной дороге (Городская ветвь). Вокзал предполагалось строить неподалеку от Финляндского, на пересечении Большого Сампсониевского проспекта и Самарской (ныне Боткинской) улицы, однако пришлось ограничиться возведением платформы Флюгов Разъезд вблизи пересечения Большого Сампсониевского с Флюговым переулком (ныне Кантемировской улицей). Спад производства, вызванный поражением России в Русско-японской войне, не позволил завершить все работы, и к Флюгову Разъезду от Большой Невки пассажиры доставлялись лишь одним вагоном в сутки (с 1904 г.). Но в целом дорога оставалась доходным предприятием, что обеспечивалось дачным строительством, популярностью Курорта, куда в дни концертов в Курзале даже назначались дополнительные поезда. Летом дорога ежедневно перевозила до 15 тысяч пассажиров.

П. А. Авенариус умер 1 декабря 1909 года и был похоронен при церкви Христа Спасителя близ станции Дюны¹⁹. Сообщение о кончине Петра Александровича поместили «Санкт-Петербургские ведомости» и «Петербургская газета» в своих номерах от 2 декабря: «1 декабря в 6 часов утра скоропостижно скончался тайный советник инженер Петр Александрович



П. А. Авенариус
(«Петербургская газета»,
3 декабря 1909 г.)

Авенариус, 66 лет, проживавший на станции Тарховка Приморской Сестрорецкой железной дороги, строителем которой был покойный. Смерть застигла покойного в квартире его сына в доме 28 по Литейному проспекту, куда он только что приехал²⁰. На следующий день «Петербургская газета» в заметке «Памяти П. А. Авенариуса» сообщала: «Он хорошо был известен в нашей столице, т. к. ему и его энергии она обязана дешевым сообщением города с Невской заставой и сооружением Приморской железной дороги. До самой смерти П. А. состоял членом правления и директором-распорядителем Невской пригородной конно-железной дороги.

Почти вся Невская застава знала в лицо свое коночное начальство.

Покойный П. А. был основателем и председателем правления общества Приморской железной дороги. По его мысли возникло пароходное сообщение с Кронштадтом через Лисий Нос и его инициативе обязан своим существованием Сестрорецкий курорт.

Среди подчиненных и служащих П. А. пользовался редкой любовью²¹.

...В последующие годы движение по дороге продолжало расти. Предполагалось укрепить насыпи,

* Разрушения избежали головной участок дороги (до Озерков) и Городская ветвь.

дамбу для укладки второго пути и даже электрифицировать дорогу, сменить подвижной состав. Но сделать удалось немного. С 1 января 1918 года дорогой стал управлять Главный дорожный комитет, а с конца года после национализации и присоединения дороги к Финляндскому району Николаевской железной дороги – ответственный комиссар. Дорога стала планомерно убыточной: убытки 1918 года составили 3152 585 рублей. На I полугодие 1919 года убытки планировались в сумме 5047 817 рублей²². Это было следствием Гражданской войны и разрухи, оригинальная техника и перегруженные пути пришли в негодность, плачевное состояние путей усугублялось использованием стандартного подвижного состава, более тяжелого, не вписывающегося в кривые, разбивающего пути.

Для подавления восстания кронштадтского гарнизона зимой 1921 года по Приморской дороге власти осуществили переброску в Лисий Нос военной техники, в том числе бронепоездов, и войск. Дорога оказалась разбитой, но ее все

же соединили через Флюгов Разъезд с Финляндской, где и осуществлялась погрузка войск. Приморский вокзал был закрыт 1 декабря 1922 года.

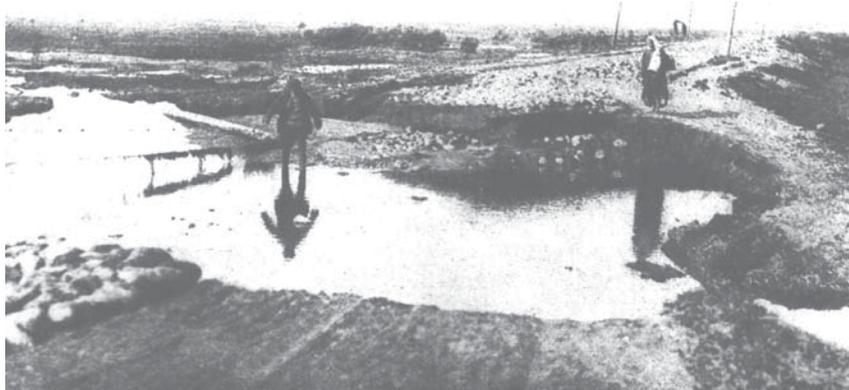
23 сентября 1924 года на город обрушилось катастрофическое наводнение, второе по уровню подъема воды за всю историю наблюдения за питерскими наводнениями. Утром 24 сентября, тихим и солнечным, среди потерь, понесенных городом, жители Старой Деревни и Лахты обнаружили почти полностью уничтоженную Приморскую железную дорогу*. Страшную картину рисует комплект фотооткрыток, поступивший в продажу буквально на следующий день (деньги от продажи шли в фонд помощи жителям)²³. Открытки сделаны по фотографиям фотоателье Карла Буллы.

Такова в самом кратком изложении история создания и гибели Приморской С.-Петербурго-Сестрорецкой железной дороги.

Что было дальше? К летним перевозкам 1925 года восстановили и усилили приморскую трассу, ввели в строй соединительную



Приморская железная дорога (изображены смытые с насыпи рельсы)



Полотно железной дороги после наводнения



Разрушенная дамба на Приморской железной дороге



У Лахтинской дамбы, разрушенной водой

ветвь Курорт – Белоостров. Поезда с Финляндского вокзала могли следовать в Сестрорецк по круговой линии, что исключало дополнительные маневры и развороты паровозов. Железная дорога в северо-западных пригородах приобрела свой современный вид в 1933 году, когда трасса до Новой Деревни стала двухпутной. В 1955 году дорога была электрифицирована.

В 1948 году часть головного участка Приморской железной дороги между станциями Коломяжская и Озерки использовалась для создания Малой Октябрьской железной дороги, в свою очередь уступившей место жилой городской застройке. В 1948 году использовали старое земляное полотно и сохранившееся верхнее строение пути. Еще в 1997 году здесь можно было увидеть рельсы с датами 1877, 1892, 1901 на них. Попадалось немало рельсов и металлических деталей с надписями на немецком языке — последние свидетельства существования Санкт-Петербурго-Сестрорецкой железной дороги.

Автор благодарит за ценные советы сестрорецкого краеведа Бориса Еремеевича Ривкина.

¹ Положение о постройке и эксплуатации Приморской С.-Петербурго-Сестрорецкой железной дороги / Министерство внутренних дел. 1890. 30 янв. СПб., 1890. 8 с.

² Весь Петербург. СПб., 1892.

³ Миллер М. И. По вопросу о ликвидации Общества Сестрорецкой железной дороги. СПб., 1883. 4 с.

⁴ Там же. С. 1.

⁵ Там же.

⁶ Там же. С. 2.

⁷ О ликвидации дел Общества Сестрорецкой железной дороги / МПС. Департамент железных дорог. СПб., 1889. С. 20. (На Карте Санкт-Петербургской губернии [с изменениями железных дорог. СПб., 1897–1906] дорога не показана.)

⁸ РГИА. Ф. 445. Оп. 29. Д. 15. Л. 45. 1895.

⁹ Условия постройки и эксплуатации Приморской С.-Петербурго-Сестрорецкой железной дороги с ветвями / Министерство путей сообщения. СПб., 1892. 23 с.

¹⁰ Векслер А. Ф. В парке у «Черной речки» // Диалог. 1989. № 20. С. 30.

¹¹ Там же. С. 27.

¹² Неделя строителя. 1900. № 9. С. 58.

¹³ Сестрорецкий курорт. Приморская железная дорога. СПб., 1909. 36 с.: ил.

¹⁴ Там же. С. 6.

¹⁵ Курорт в Сестрорецке // Неделя строителя. 1900. № 27. С. 166–167.

¹⁶ Сестрорецкий курорт. Приморская железная дорога. СПб., 1911. С. 9–11; Карманный весь Петроград. Иллюстрированный путеводитель. С планом Петрограда, картой его окрестностей и путеводителем по Финляндии. – Пг., 1915.

¹⁷ Курорт, устраиваемый близ Сестрорецка Обществом Приморской железной дороги // Железнодорожное дело. 1898. № 38–39. С. 16. См. также отд. отт.: Курорт... СПб., 1898. 4 с.

¹⁸ Варлашкина Н. Санаторий «Детские Дюны»: Докл. на IX гор. краев. чтениях школьников. СПб., 1999. Апрель. 14 с.: ил.

¹⁹ Николай Михайлович, вел. кн. [Саитов В. И.]. Петербургский некрополь. СПб., 1912. Кн. 1.

²⁰ Санкт-Петерб. ведомости. 1909. 2 дек. С. 5.

²¹ Петерб. газ. 1909. 3 дек.

²² Приморская Петроградско-Сестрорецкая Железная дорога. Смета расходов на 1919 г. Первое полугодие. – Пг., 1919. 3 с.

²³ Ленинград в борьбе с наводнением. Л., 1925. С. 201, 205; Наводнение в Ленинграде 23 сентября 1924 года / Комиссия по улучшению быта учащихся при Ленгорисполкоме. Л., 1924. 24 с.: ил.