

СБЛИЖАЯ ПЕТЕРБУРГ И ХЕЛЬСИНКИ

В 2020 году железной дороге между Санкт-Петербургом и Хельсинки исполняется 150 лет. Сквозное движение между двумя столицами открыл лично Александр II 30 августа 1870 года. Этот день (12 сентября по новому стилю) отмечается как день рождения Финляндской железной дороги. Терийоки в 1870 году были первой станцией на территории Великого княжества Финляндского после границы в Белоострове.

Как строили этот важный путь и кто был в числе первых пассажиров Финляндской железной дороги, расскажем в этом материале.

Строительство железной дороги стало следствием послереформенного промышленного подъема в Петербурге в конце XIX века. В это время увеличилось количество коммерческих и промышленных предприятий Северной столицы. Это также привело к бурному росту численности населения. Появилась необходимость в застройке городских окраин и пригородов. Застраивались деревянными домами в том числе и северные окрестности Петербурга — Удельная, Озерки, Шувалово, Коломяги и другие. Местные крестьяне начали продавать сельскохозяйственные угодья петербуржцам под застройку.

Еще в 1849 году некоторые общественные деятели из Финляндии предлагали установить регулярное транспортное сообщение между Гельсингфорсом и Петербургом. В 1863 году финские предприниматели предложили построить за свой счет железную дорогу Петербург — Выборг. Однако лишь в 1867 году, когда в поддержку проекта высказался генерал-губернатор Великого княжества Финляндского граф Николай Владимирович Адлерберг, на строительство было выделено 10 млн рублей. Строительство началось 3 января 1868 года. Спроектирована ветка финскими инженерами. На строительстве было занято 11 тысяч специалистов и рабочих, а станционные здания вдоль дороги были построены по проектам В. Вестлинга, К. Нюлендера, П. Э. Дагенаера и П. С. Купинского. Позднее один из



С.-Петербург. Открытие Петербурго-Выборгской железной дороги. 1 февраля 1870 года. (Из архива Императорского Русского Географического общества)

Открытие дороги

участников строительства писал о зданиях вокзалов:

«Здания вокзалов выполнены в... простом, опрятном и практическом стиле, обиты досками и окрашены масляной краской, с более или менее богатым орнаментом. Как в оснащении, так и в мебелировке, по-видимому, пытались избежать ненужного излишества. В основном они отвечали требованиям комфорта, на который пассажиры в наше время имеют право рассчитывать».

ДОРОГА ДЛЯ ДАЧНИКОВ

Протяженность дороги составила 347 верст, она была разделена на пять участков, первый из которых, длиной в 58 верст, от Петербурга до Вамилемэки, строился под руководством инженера-офицера путей сообщения Ф. Шернвалья. На территории Петербургской губернии были построены станции Ланская, Удельная, Шувалово (первоначально Парголово), Парголово, Левашово и пограничная с Финляндией станция Белоостров. Позднее построили еще три станции — Озерки, Графскую (ныне Песочная) и Дибуну. Расстояние между станциями составляли от двух до четырех верст. Участок же дороги до финской границы — в общей сложности около 32 верст.

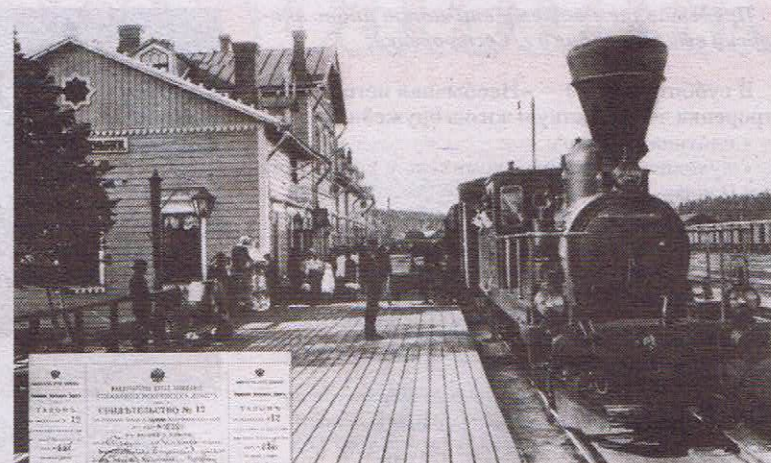
От расположенного на левом берегу Невы Финляндского вокзала дорога шла по Выборгской стороне, пересекала с юга на север парк Лесного института и далее проходила у подножья Парголовских высот.

Сообщение с пригородными станциями было открыто в фев-



Строительство железной дороги у станции Риикхимяки. 1868 год

рале 1870 года. Сначала по линии ходил один пассажирский поезд, а по мере накопления товаров и наличного числа вагонов отправлялись товарные составы. Затем количество поездов было увеличено до трех. 11 сентября 1870 года, с открытием регулярного движения по дороге, стало ходить по 12 поездов в день, скорость движения составляла от 30 до 50 км/ч. Вся дорога обслуживалась финнами. Станции получали названия либо от близлежащих населенных пунктов (Белоостров, Парголово), либо от фамилий владельцев земель, на которых они были расположены (Ланская, Шувалово и Левашово). Интересно, что спустя восемь лет после открытия дороги, в 1878 году, купец Волопянский открыл регулярное движение общественных карет (своего



Прибытие поезда на станцию Риикхимяки

звал строительный бум, привлекаемая артели сезонных русских рабочих: каменщиков, штукатуров, маляров, мостильщиков дорог. Однако одной из главных проблем для русских в Финляндии являлось то, что российские подданные, кроме дворян, до 1891 года могли приобретать недвижимость на территории Великого княжества только с «высочайшего» разрешения. Но и после указа приобретение оставалось проблематичным. Однако «эффект русских дачников», увеличившийся из-за открытия железнодорожного сообщения, значительно повлиял на население Карельского перешейка: местные жители стали говорить на смеси финского и русского языков, активно сдавали свои дома внаем, почти полностью отошли от земледелия и ремесел, т. е. традиционного образа жизни.

Как считают историки, открытие железной дороги дало больше выгоды Великому княжеству, чем Петербургу: возможность доступного дачного отдыха, возросший товарооборот столицы и военные эшелоны во время Первой мировой войны не «перевешивали» экономических преимуществ Финляндии в обретении железнодорожного сообщения с Петербургом.

Кроме того, путешествия из Гельсингфорса в Петербург были не столь частыми, что видно из статистики: средняя длина поездки в период с 1870 по 1917 год колебалась от 30,7 до 49,2 км, что много меньше расстояния между двумя столицами.

ОТКРЫТОСТЬ И БАРЬЕРЫ

Хозяйственный подъем в Финляндии в 1880-х годах вы-

КСТАТИ

В 1891 году Г. Знакомый в очерке, посвященном дачам и окрестностям С.-Петербурга, писал:

«В настоящее время самая оживленная дачная местность — это Финляндская железная дорога. Достаточно сказать, что каждый день по этой дороге отправляются с петербургской станции (после 3 часов дня) и прибывают в город (с утренними поездами) не менее 5000 дачных мужей. Но к этой цифре следует прибавить мужей, не совершающих ежедневных поездок, затем — многочисленные семейства, и мы получаем население тысяч 50 обоего пола. Виллы, дачи и дачки, избы и лачуги, до холодного сарая, превращенного в жилье включительно, наполняются летом до такой степени, что на каждую квадратную сажень приходится по человеку. Дачные местности: Ланская, Удельная, Озерки, Шувалово, три Парголово, Выборгское шоссе, Юкки, Заманиловка, Кабаловка, Старожиловка, Левашово, Белоостров и Сестрорецк — это «русская» Финляндия, а за Белоостровом: Райвола, Териоки, Новая Курка и проч. до Выборга — это «чухонская» Финляндия».



Первый деревянный вокзал на станции Териоки