

63.3(2-2с78)

И 90

История открытия и развития станций в Санкт-Петербурге

(Направление Финляндский вокзал – Сестрорецк –
Белоостров – Финляндский вокзал)

История открытия и развития станций в Санкт-Петербурге

(Направление Финляндский вокзал – Сестрорецк –
Белоостров – Финляндский вокзал)

Издано при поддержке:

– Северо-Западной пригородной пассажирской компании
Генеральный директор Григорьев В.В.

– Октябрьской Дирекции
пассажирских обустройств
Начальник Туровчук Л.Г.

– Издательства «ОМ-Пресс»
Генеральный директор Жужукало А.С.

Составитель: Хорев А.Н.

Оглавление

Финляндский вокзал.	4
Станция Ланская.	6
Станция Новая Деревня.	8
Платформа Старая Деревня.	12
Платформа Яхтенная.	13
Станция Лахта.	14
Платформа Ольгино.	16
Станция Лисий Нос.	17
Платформа Горская.	18
Платформа Александровская.	19
Платформа Тарховка.	20
Платформа Разлив.	23
Станция Сестрорецк.	25
Платформа Курорт.	31
Станция Белоостров.	33
Платформа Дибунь.	37
Платформа Песочна.	41
Станция Левашово.	43
Станция Парголово.	45
Станция Шувалово.	47
Станция Озерки.	49
Станция Удельная.	51
Лахта – Центр.	52

ФИНЛЯНДСКИЙ ВОКЗАЛ



В 1862-1870 годах была проложена Финляндская железная дорога. По контракту, после сдачи в эксплуатацию она стала принадлежать Финляндии. Это привело к тому, что на железной дороге вплоть до 1917 года работали только финны.

В 1870 году по проекту архитектора П.С. Купинского, севернее Симбирской улицы (ныне Комсомола) было построено здание Финляндского вокзала. На публичных торгах работы по его постройке поручили Выборгскому купцу Павлу Яковлеву. Интерьеры Финляндского вокзала создавали финские архитекторы В. Вестлинг и П. Дегенер. Мебель заказывали в Германии.

Главный фасад вытянутой по ширине одноэтажной станции был на углу Симбирской улицы и проложенного при строительстве вокзала Финского переулка. Главный вход находился в западном корпусе, перед которым возникла небольшая при вокзальной площадь. Здесь же располагался единственный двухэтажный объем здания с царскими апартаментами. Железнодорожные пути подходили к Неве, где располагалась товарная станция.

Официальная церемония открытия Финляндской железной дороги прошла 11 сентября 1870 года, когда началось движение от Санкт-Петербурга до Рихимяки. В 1892 году поезда пошли по ветке Охтинский вокзал – Ириновская ветка, в 1894 году – Приморский вокзал, Сестрорецк, Озерки. К 1896 году узел Финляндского вокзала стал охватывать всю северную часть Петербургской губернии.

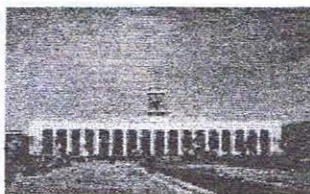
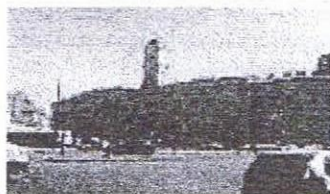
Новая железная дорога доставляла массу неудобств жителям Выборгского района г. Санкт-Петербурга. Она проходила в одном уровне с улицами, имела в пределах города десять переездов. В 1910 году её реконструировали, сделав пересечение с улицами в двух уровнях.

3 апреля 1917 года в Россию из эмиграции прибыл В.И. Ленин. Поезд довез его до Финляндского вокзала, у которого на броневике перед встречающими он произнес одну из своих самых известных речей.

Во время блокады г. Ленинграда Финляндский вокзал являлся единственным действующим в городе.

Железнодорожный узел подвергался частым бомбардировкам. Основные мероприятия здесь старались проводить в ночные часы. Загрузку и разгрузку вагонов производили севернее здания вокзала, места постоянно меняли. Тем не менее, в

результате бомбежек здание Финляндского вокзала было практически полностью разрушено. 7 февраля 1943 года после прорыва блокады сюда пришёл первый поезд с продовольствием.



Реконструкция привокзальной территории началась уже в 1944 году. В результате здесь была сформирована площадь Ленина.

В 1957 году на перроне вокзала был установлен паровоз, доставивший Ленина в Петроград в 1917 году. Для него был построен специальный павильон по проекту архитекторов П.А. Ашастина и Е.В. Лоханова. Размеры павильона: 18х5х4,5 метра (Длина, ширина и высота соответственно).

Старый Финляндский вокзал в послевоенные годы стал слишком тесен. Его скромный облик перестал соответствовать новому архитектурному окружению. Часть здания была разобрана для сооружения вестибюля станции метро «Площадь Ленина». Новое здание Финляндского вокзала строилось в 1955-1960 годах. Авторами его проекта стали П.А. Ашастин, Н.В. Баранов и Я.Н. Лукин. Новый центральный корпус открылся в июне 1960 года. Единый комплекс включил в себя вокзал пригородных направлений на 2000 человек и вокзал для поездов дальнего следования на 200 человек.



Центральную часть здания занимает Главный зал площадью около 1000 кв.м. Его высота составила 10 метров. Зал перекрыт железобетонной конструкцией размером 32,5 на 32,5 метра, опирающейся на четыре колонны. Финляндский вокзал венчает башня высотой 16 метров, увенчанная 30-метровым шпилем из нержавеющей стали. 17 оконных проёмов украшены горельефами, созданными учениками Ху-

дожественного промышленного училища им. В.И. Мухиной и отлитыми на заводе «Моменткультура». Центральный горельеф аллегорически изображает Революцию. У её ног расположен поверженный двуглавый орел и разорванные оковы. Горельефы по правую сторону от центрального, посвящены Советской Армии и Военно-Морскому флоту, по левую – Красной гвардии.

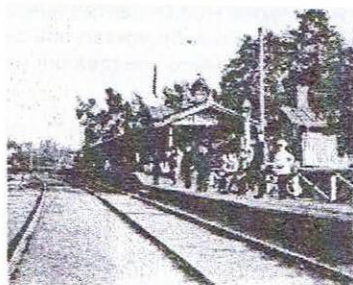
Последующие строительные работы велись без прекращения движения поездов. После главного был возведён корпус диспетчерской централизации. В западный корпус включена часть фасада старого вокзала. Объем этой части здания составляет 18600 кубометров. Западный корпус Финляндского вокзала выдвинут в сторону площади на три метра относительно старого строения. Его подвальный этаж занимает распределительный зал, первый этаж – зал ожидания для пассажиров.

По объемам пассажиропотока Финляндский вокзал стал вторым в СССР после Ярославского вокзала в г. Москве.

В 1970-х годах в связи с большим пассажиропотоком, для лучшего обслуживания был построен дополнительный северный корпус.

С открытием нового Ладожского вокзала в 2003 году, Финляндский вокзал перешёл на обслуживание только пригородных маршрутов. Поезда дальнего следования стали прибывать на Ладожский вокзал.

СТАНЦИЯ ЛАНСКАЯ



Первое деревянное здание вокзала станции Ланская. Фотография из железнодорожного музея г. Хювинкяя, Финляндия.

Ланская — узловая железнодорожная станция в историческом районе Ланская на двухпутном электрифицированном участке Выборгского направления Октябрьской железной дороги между Финляндским вокзалом и станцией Парголово. Также от станции отходят однопутная электрифицированная линия на Сестрорецк, соединяющаяся с основным направлением в Белоострове и соединительная ветвь со станцией Кушелевка (направление на Приозерск).

На станции останавливаются все электропоезда, следующие с Финляндского вокзала в сторону Выборга и Сестрорецка, кроме скоростных.

Станция расположена на насыпи, между платформами двух направлений, где проходит Сердобольская улица.

Станция была открыта в 1869 году в составе Финляндской железной дороги. Первое деревянное здание вокзала было спроектировано архитектором Вольмаром Вестлингом. Новое каменное четырёхэтажное здание вокзала было построено в 1910 году финским архитектором Бруно Гранхольмом в стиле «модерн с элементами национального романтизма». В настоящее время расположено у железнодорожной насыпи, ниже уровня полотна.

В 1934 году к станции подведены пути от Новой Деревни, и она стала принимать поезда на Сестрорецк.

Одновременно с электрификацией железной дороги к 4 августа 1951 года на станции были устроены высокие платформы. В тот же период рядом со станцией была построена Ланская электрическая подстанция.

В 2003 году платформы и вокзал были реконструированы.

Станция расположена на насыпи, пути проходят по 2 путепроводам над Сердобольской улицей. В северной горловине станции пути проходят по ещё одному путепроводу — над Ланским шоссе. За этим путепроводом отходит нечётный путь на Сестрорецк, уходя вниз и проходя под главным ходом. Над Большим Сампониевским проспектом и Институтским переулком расположены по два путепровода, два двухпутных для поездов от и на Финляндский вокзал и от и на Кушелевку, другие два однопутные только от и на Кушелевку. Есть еще один однопутный путепровод у входного светофора со стороны Кушелевки над Земледельческой улицей.

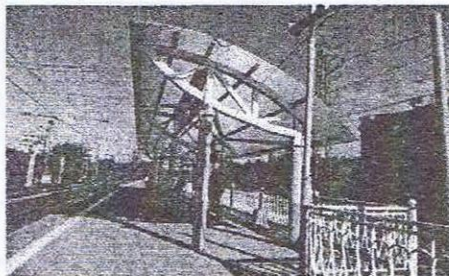
Платформа нечётного направления (На Выборг и Сестрорецк) находится севернее путепровода над Сердобольской улицей. Севернее путепровода также примыкает чётный путь из Сестрорецка (К главному ходу он подходит ещё перед путепроводом над Ланским шоссе, и до примыкания к главному ходу идёт рядом с ним). Платформа чётного направления (На Финляндский вокзал) находится южнее путепровода.

С обеих платформ устроены лестничные спуски на тротуары Сердобольской улицы.

На станции 3 пути: два главных, на которые прибывают электропоезда и один для грузовых поездов, на него могут приниматься поезда весом до 3500 т. Этот путь отходит на Кушелевку к югу от станции.



Вокзал станции Ланская, построен в 1910 г. по проекту архитектора Б. Гранхольма. Из статьи А.В. Кобака "Ансамбль за окнами электрички." (ЛЕНИНГРАДСКАЯ ПАНОРАМА N 1 1998 с. 34,35): *"Ланская демонстрирует рациональную ветвь 'нового стиля'. Здание, прислоненное к высокой железнодорожной насыпи, предельно аскетично. Его выразительность достигается строгим геометризмом объемов, живописно-асимметричным силуэтом и ритмом оконных проемов: прихотливо разбросанные по глади стен, они отражают внутреннюю структуру здания."*



Техническая характеристика:

Платформа пассажирская береговая № 1

Год постройки – 1969

Длина – 201 м

Ширина – 7,9 м

Реконструкция – 2008 год

ТР схода – 2016 год

Платформа пассажирская береговая № 2

Год постройки – 1969

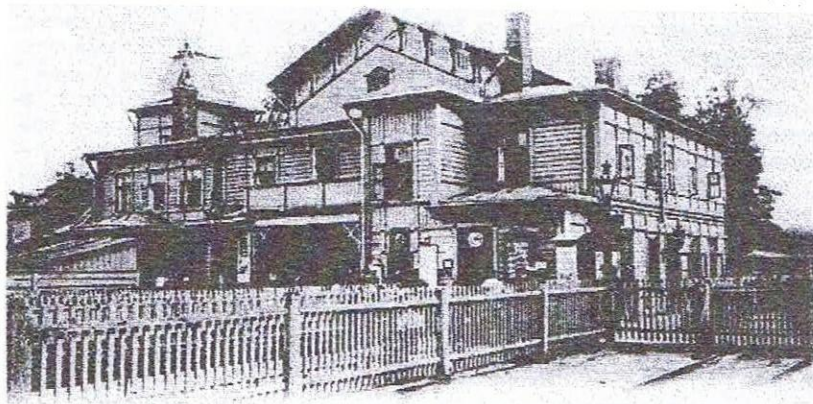
Длина – 216 м

Ширина – 5,29 м

Реконструкция – 2010 год

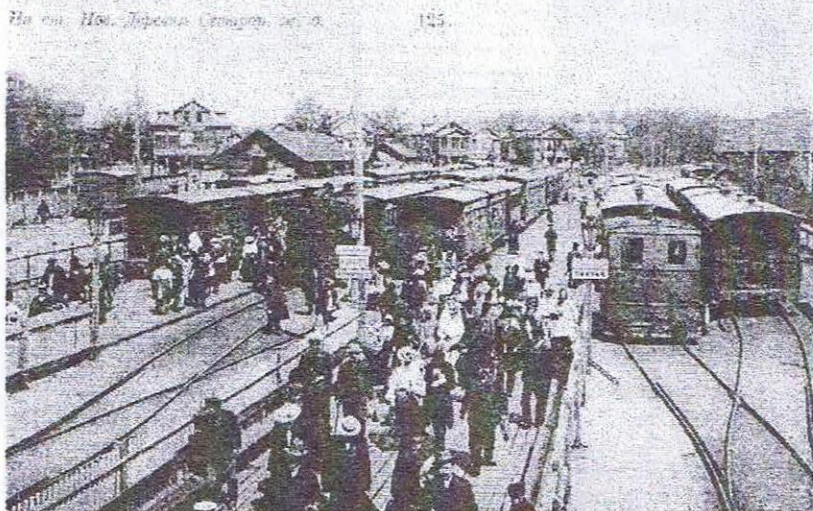
Количество перевезенных пассажиров, среднесуточное – 1380.

СТАНЦИЯ НОВАЯ ДЕРЕВНЯ



С. Петербургъ Станція Приморской ж. д. (Нов. Деревня)
St. Petersburg La gare du chemin de fer au nord.

Edificiu „Stasiun“ St. Petersburg. No. 772.



На ст. Нов. Деревня. Сестрорецк. ж. д.

125.

Станция была устроена на стыке двух линий Приморской Санкт-Петербург — Сестрорецкой железной дороги: Новая Деревня — Озерки и Новая Деревня — Лахта. Время открытия, вероятно, совпадает с датой ввода последней ветки — 12 июля 1894 года. Станции было присвоено название «Узловая», что отражало её нахождение на пересечении железнодорожных направлений.

Станция практически не выполняла функций по обслуживанию пассажиров. Основным её назначением было техническое обслуживание и разъезд составов. В её районе были построены железнодорожные мастерские.

В 1920-е годы, после соединения Сестрорецкой линии с Финляндским вокзалом и разбором линии до Приморского вокзала, с упразднением последнего, станции было присвоено современное название по историческому району.

После Великой Отечественной войны на станции было устроено одноэтажное деревянное здание вокзала с билетными кассами, залом ожидания и хозяйственными помещениями, которое было уничтожено пожаром 17 ноября 2011 года.

1 июня 1952 года Сестрорецкая линия была электрифицирована.

В августе 2012 года был открыт Коломяжский путепровод и закрыт железнодорожный переезд в непосредственной близости от станции. На прилегающей территории была устроена автомобильная стоянка.

К северу от станции вдоль Коломяжского проспекта отходила железнодорожная ветка, которая представляла собой 300-метровый отрезок. Между главными путями находится островная пассажирская платформа. Со стороны станции Ланской железная дорога двухпутная, в сторону Старой Деревни — однопутная. Восточнее платформы отходит подъездной путь на Городской продовольственный оптовый рынок (ЗАО «Приморское объединение»). Западнее станции, путь проходит по мосту через Чёрную речку к Озерковской линии, и использовалась в качестве подъездного пути к складам ЗАО «Приморское объединение», а также как маневровая ветвь для Северного завода. В процессе стройки Коломяжского путепровода, эта ветка была демонтирована и построена новая, чуть севернее основного железнодорожного переезда.

Находился Приморский вокзал в Новой Деревне, на месте нынешнего дома 17 по Приморскому шоссе. Маленький деревянный вокзальчик с хорошим буфетом и садиком размещался между «Виллой Родэ» и рестораном «Славянка». «Вилла Родэ» — фешенебельный ресторан с эстрадой, великолепными оркестрами и первоклассной кухней. «Славянка» находилась на самом берегу Невки, с пристанью, куда подходили пароходы, а зимой подкатывали тройки с озябшими гуляками, чтобы выпить горячего глинтвейна. С этого вокзала шли поезда по Приморской железной дороге, построенной в начале 1890-х годов для обслуживания дачных мест на берегу Финского залива. Она имела две ветки — Сестрорецкую, открывшуюся 23 июня 1893 года, и Озерковскую, движение по которой началось годом позже. Была Приморская дорога частной, и принадлежала она акционерному обществу инженера П.А. Авенариуса, который, кроме нее владел еще и Невской пригородной конно-железной дорогой.

Петербургский историк С.Е. Глезеров в одной из своих статей писал, что в просторечии Приморская железная дорога иногда называлась «черепашьей». Колея этой ветки была обычная, имперская, вагончики и паровичок, зашитый в железную коробку, маленький, выкрашены в ярко желтый цвет. Билеты выдавались кондукторами прямо в вагонах. При этом, как писала газета «Дачник», малое количество вагонов «заставляет дачников ездить постоянно стоя». Против вокзала на Невке была пристань, к которой подходили пассажирские пароходы и барки с грузом. К пристани был проложен железнодорожный путь, грузились товарные вагончики. Эта частная железная дорога летом была очень оживленной.

На Приморском вокзале пользовался известностью буфет. Из всех вокзальных буфетов г. Санкт-Петербурга, буфет на станции Новая Деревня имеет наиболее дешевый прейскурант при лучших свежих продуктах и винах первоклассных фирм.

Много публики ездило на станции «Скачки», которая была первой станцией по Озерковской ветке около Коломяжского (Называвшегося также Удельным) ипподрома. Туда влекло всех, кто жаждал азарта. На скачках работал тотализатор. Особенно прославился Коломяжский ипподром, когда с 1908 года

здесь стали проводиться авиационные состязания. Новое увлечение горожан дорого опять испытала на себе. Много дачников путешествовало по Приморской железной дороге, и следующие две остановки, поезд делал в дачных Коломягах: на станциях «Коломяги» (Точно на том месте, где потом была станция «Пионерская» Детской железной дороги) и «Графская». Дальше платформа «Садки». Коломяги было уютное дачное место; дачи недорогие, дачники общались между собой, ставили любительские спектакли, танцевали. Близость Озерков, Удельнинского и Шуваловского парков, окрестных полей и перелесков создавала хорошие условия для отдыха. Близость города была удобна для местных жителей, служащих столицы.

Ветка заканчивалась Озерковским вокзалом. До наших дней сохранились некоторые станционные постройки при нем, находящиеся ныне на Чистяковской улице, д. 1а.

Движение по Озерковской ветке было прекращено в 1919 году, а Сестрорецкая линия с лета 1925 года была соединена с Финляндской. Примерно в те же годы отправление поездов на Сестрорецк стало осуществляться с Финляндского вокзала.

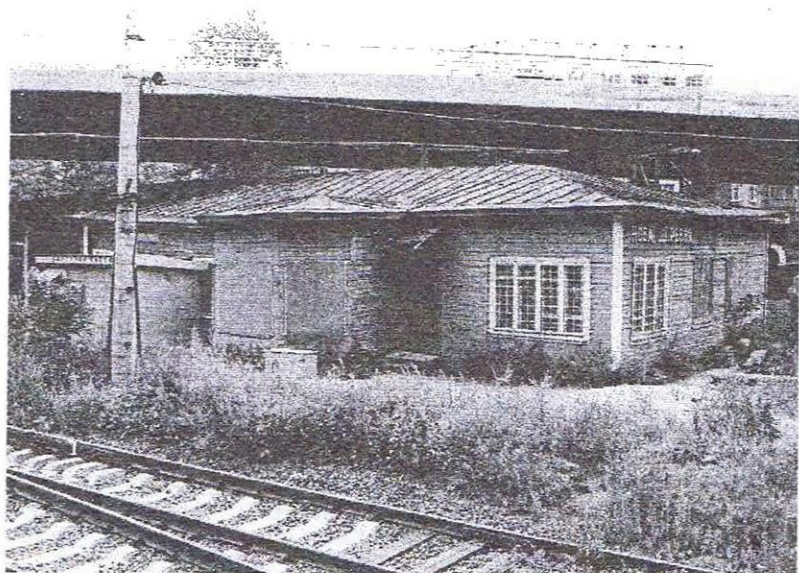
А спустя двадцать лет, Озерковская ветка пережила свое второе рождение. По ее трассе в августе 1948 года была проложена Малая Октябрьская железная дорога. Правда, сегодня от одиннадцати ее километров осталось лишь полтора, и проехать по ней можно из Озерков только до Коломяжских новостроек. По другой линии этой же дороги на Сестрорецк первой станцией была Лахта, следом – Ольгино. Летом здесь было много дачников, которых привлекали соседство Финского залива, близость города, недорогие цены на дачи. В прибрежных камышах водились утки, дачники на челноках уходили в залив ловить рыбу. В описываемое время купались с лодок, а на пляже располагались в одном месте женщины, в другом мужчины. Такой порядок соблюдался строго.

Следующей станцией была Раздельная, ныне Лисий Нос. Это было небольшое, неинтересное имение, связанное с ужасами казней через повешение политических заключенных, осужденных после первой русской революции. От Раздельной шла ветка длиной около 3 километров на самый мыс, названный, как и вся местность, вдающаяся в залив, Лисьим Носом. На оконечности мыса была деревянная пристань, куда заходили пассажирские пароходы из Кронштадта, а паровозик с двумя, тремя вагончиками по согласованному расписанию доставлял пассажиров до Раздельной. Из Кронштадта приезжали дачники, селившиеся на станциях Сестрорецкой ветки, или те, кто на сестрорецком курорте хотел провести хотя бы несколько часов вне скучной и строгой морской крепости. Пристань и ветка Лисьего Носа обслуживали военно-морское ведомство, имевшее здесь разного рода постройки и сооружения.

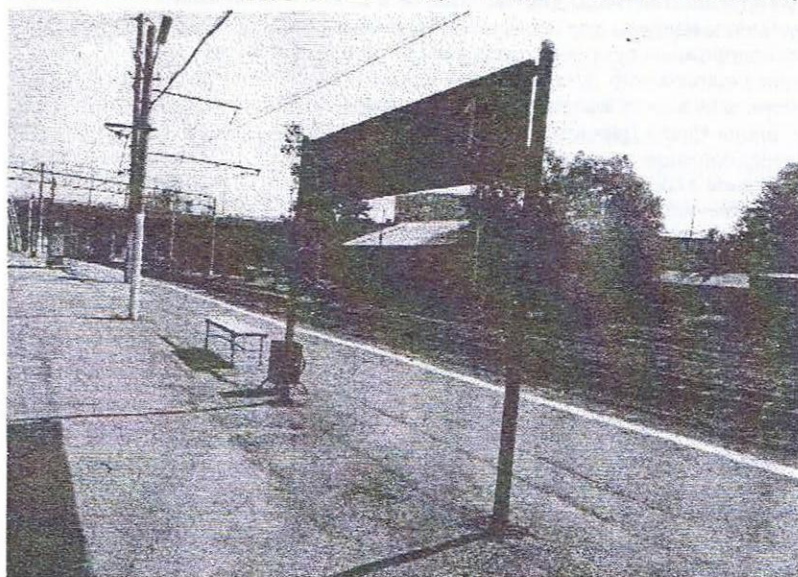
Далее вдоль ветки был поселок Разлив – одно из любимых дачных мест петербуржцев. Сам разлив с обширной акваторией, получившись в результате запруды реки Сестры, служил местом купания, рыбной ловли, охоты, парусного спорта. На берегу стоял большой деревянный театр, где любители ставили спектакли, после которых обязательно устраивались танцы. За Разливом находился городок Сестрорецк с чистенькими улицами и веселыми домами. Главным в Сестрорецке был знаменитый старинный ружейный завод, где тогда делались русские трехлинейные винтовки. Завод был небольшой, но имел прекрасных специалистов, рабочих и инженеров, которые пользовались в городе уважением. При заводе был полигон, где пристреливались готовые винтовки. Целыми днями оттуда слышалась стрельба, что несколько утомляло. Дачников приезжало много. Хорошие пляжи, «Дубки» — роща, посаженная еще при Петре I, сосновый лес, живописный разлив, близость курорта привлекали петербургского обывателя.

Сам Сестрорецкий курорт состоял из небольшой лечебницы, окруженной соновым парком, дорогого ресторана и большого концертного зала – деревянной постройки интересной конструкции. В этом курзале летом давали концерты в исполнении постоянного симфонического оркестра, устраивали балы. На этом курорте главным занятием был флирт, а не лечение. Против парка шла длинная дамба с пристанью, к которой походила железнодорожная ветка. Эта ветка добиралась сюда по самому пляжу, между невысокими заборчиками. Вдоль этой ветки, параллельно берегу, пролегла длинная застекленная галерея, где в ветреные и ненастные дни прогуливалась курортная публика.

Когда поезд приходил на станцию Курорт, состав отцеплялся, а паровозик с двумя вагончиками шел дальше в Дюны, где был полустанок Школьная. Такое название полустанок получил потому, что там было учебное заведение для больных мальчиков, которые жили там на полном пансионе и учились.



Вокзал станции Новая Деревня в 2011 году. На заднем плане Коломяжский путепровод.



Техническая характеристика:

Платформа пассажирская высокая островная

Год постройки – 1969

Длина – 216 м

Ширина – 5,29 м

Реконструкция – 2010 год

Количество перевезенных пассажиров, среднесуточное – 610.

ПЛАТФОРМА СТАРАЯ ДЕРЕВНЯ



Старая Деревня — железнодорожная платформа в Приморском районе г. Санкт-Петербурга на линии Санкт-Петербург — Сестрорецк — Белоостров. Расположена недалеко от здания администрации Приморского района, рядом со станцией метро «Старая Деревня». Рядом с платформой находится трамвайное кольцо 19-го маршрута. Платформа, кассовый павильон и трамвайное кольцо находятся с южной стороны пути.

Платформа была открыта в 1983 году недалеко от места существовавшего с 1924 года блок-поста. До 9 февраля 1999 года именовалась «11-й километр».

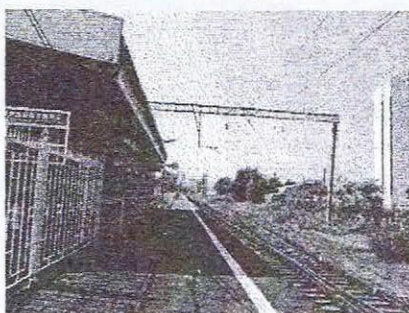
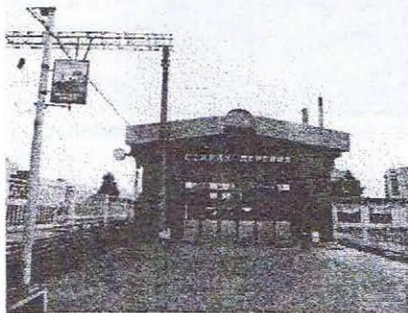
В 2007 году платформа оборудована автоматизированной системой контроля оплаты проезда. Вместе с этим были выполнены следующие работы:

- Выполнен «загон» для пассажиров, ожидающих поезда;
 - Демонтированы лестницы для пассажиров в концах платформы;
 - Установлены пандусы для передвижения инвалидов;
 - Железнодорожные пути вне платформы были огорожены решёткой.
- От железнодорожного пути в районе платформы отходит подъездной путь в промышленную зону между железнодорожной насыпью и Мебельной улицей. В сторону станции Новая Деревня:

- Железнодорожные переезды:
 - по Торфяной дороге;
 - по продолжению Серебрякова переулка;
 - по продолжению Полевой Сабировской улицы — бывший Земской переезд, закрыт в 2000 году, подъезды к путям огорожены, со стороны улицы Оскаленко превращены в автостоянку. Здание дежурного по переезду сохранилось, но не используется;
 - по набережной Чёрной речки на продолжение Сабировской улицы — закрыт в 1983 году;
 - мост через Чёрную речку.

В сторону платформы Яхтенная:

- Путепровод через железнодорожные пути по Планерной улице.



Техническая характеристика:

Платформа пассажирская высокая боковая

Год постройки – 1969 (ТР собственными силами 2015 год)

Длина – 209 м

Ширина – 4,5 м

ТР с заменой реконструктивных элементов – 2015-2016 г.г.

Павильон АСКОП

Год постройки – 2007

Площадь – 197 кв.м

Количество перевезенных пассажиров, среднесуточное – 2730.

ПЛАТФОРМА ЯХТЕННАЯ

Яхтенная — платформа Сестрорецкого направления Октябрьской железной дороги на северо-западе г. Санкт-Петербурга (Приморский район), в начале Приморского шоссе в створе Яхтенной улицы (Отсюда название).

Платформа расположена на однопутном участке между платформой Старая Деревня и станцией Лахта, с южной стороны пути. От платформы к Приморскому шоссе идёт тропа. На платформе останавливаются все электропоезда, проходящие через неё. Рядом с платформой находится билетная касса.

На месте современного остановочного пункта в 1894 — 1922 годах находился разъезд Дамба Приморской Санкт-Петербург — Сестрорецкой железной дороги. Разъезд был устроен для технических целей (Пропуск поездов, следовавших во встречном направлении по Лахтинской дамбе), посадка и высадка пассажиров на нём не производилась.

В новое время платформа была устроена в середине 1990-х годов в связи с активным жилым строительством в районе. До февраля 1999 года носила наименование «13-й км».



Техническая характеристика:

Платформа пассажирская высокая боковая

Год постройки – 1999

Длина – 210 м

Ширина – 4,5 м

Кассовый модуль
Год постройки – 1999
Площадь – 12 кв.м

Количество перевезенных пассажиров, среднесуточное – 1190.

СТАНЦИЯ ЛАХТА

Лахта — железнодорожная станция Сестрорецкого направления Октябрьской железной дороги в г. Санкт-Петербурге, в центре исторического района Лахта, рядом с Приморским шоссе. На станции два пути и две боковые платформы. В большинстве случаев на станции происходит разъезд электропоездов. На обеих платформах имеются навесы от осадков с хозяйственными помещениями. На платформе к г. Санкт-Петербургу имеется пригородная касса.

Станция была открыта 12 июля 1894 года одновременно с пуском участка Узловая — Лахта Приморской Санкт-Петербург — Сестрорецкой железной дороги и была конечной до ввода линии Лахта — Раздельная 31 октября 1894 года.

На станции был построен вокзал, не сохранившийся до настоящего времени (Был разобран). Здание вокзала находилось в створе Вокзальной улицы (Лахта, ныне Красных Партизан), то есть несколько ближе современной платформы к г. Санкт-Петербургу.

После наводнения 23 сентября 1924 года, в результате которого водой были снесены дамба и мост через Лахтинский разлив, станция некоторое время бездействовала. В 1934 году Ленсовет премировал станцию как выполнившую задание конкурса на звание лучшей станции. В 1941 — 1943 годах станция использовалась исключительно для стоянки военных поездов; в районе Ключевого проспекта от основного хода отходила небольшая ветка для ночной стоянки бронепоездов.

После войны пути были реконструированы, устроены высокие платформы.

1 июня 1952 года Сестрорецкая линия была электрифицирована.

Последняя реконструкция путей прошла в 2005 году.

Рядом со станцией в 2006 году был открыт первый магазин ОВИ в г. Санкт-Петербурге — ОВИ — Лахта.

В 1916 году акционерным обществом «Лахта» была построена узкоколейная железная дорога, которая вела от станции Лахта до торфозапада, который находился между посёлками Каменка и Конная Лахта. Дорога пролегалa вдоль Коннолахтинского проспекта и Вокзальной улицы. У станции Лахта находился перегрузочный пункт (На его месте сейчас кольцо автобусного маршрута № 112). Длина линии составляла 4 км.

Разобрана в 1970-е годы.

В 19-ом и начале 20-го столетия Лахта была одним из самых популярных дачных мест. Здесь любили бывать и поэты, и артисты, и художники, благодаря которым мы можем сегодня представить, какими были эти заповедные уголки лет сто назад. С тех пор многое изменилось, но Лахта по-прежнему живописна и всё здесь, как и встарь, дышит морем.

Стас Лопаткин, модельер:

«Район Лахты очень ценен тем, что здесь находится море очень близко. И мы можем ощутить вот этот морской ветер. Здесь достаточно сильные бывают ветра, но это совершенно не мешает жить, потому что я чувствую здесь именно запах Петербурга, морского Петербурга».

Лахта старше Петербурга — и не на года, не на столетия, а на тысячелетия. На территории бывшего дачного посёлка Ольгино, примыкающего к Лахте, в 1922-ом году была обнаружена стоянка доисторического человека, и, судя по археологиче-

ским находкам, жизнь здесь кипела ещё во времена неолита. История же названия местности уходит корнями в допетровскую эпоху и в переводе с финского означает «залив», «бухта».

Николай Михайлов, кандидат исторических наук:

«Лахта — это древнее поселение, известное под этим именем в письменных источниках с 1500 года. Тогда это было небольшое село, 10 домов, 20 семей. В 1617-м году Лахта, как и вся Ижорская земля, вошла в состав Швеции, а в начале 18-го века вернулась во владения России».

Первого ноября 1724-го года в Лахте произошло событие, которое впоследствии было запечатлено в памятнике, установленном в 1909-м году на Адмиралтейской набережной, а при советской власти снесённом: Петр Первый, возвращаясь морем из Дубков в Петербург, был застигнут бурей и одно из его судов погибло. Государь лично помогал спасать тонущих моряков и пребывание в ледяной воде, как утверждают историки, вызвало тяжёлую болезнь, за которой последовала скорая смерть.

Николай Михайлов, кандидат исторических наук:

«Главная достопримечательность, связанная, прежде всего, с подвигом Петра Великого, 1 ноября 1724 года — это часовня и храм во имя святого апостола Петра, которые были построены в Лахте. Часовня стояла на берегу залива — там, где, как считалось, и совершался данный подвиг. Лахтинская церковь сохранилась. Вскоре там открыли кинотеатр, а возвратили церковь верующим в 1991 году».

Огромные камни, лежащие на лахтинском берегу Финского залива — тоже историческая достопримечательность: это отколотые части гигантского валуна, который лёг в основание знаменитого Медного всадника. Бытовала легенда, что он упал с неба во время грозы, за что и получил название «Гром-камень».

В 1766-м году Екатерина Вторая пожаловала земли Лахты своему фавориту графу Григорию Орлову. Позже имением владел Яков Брюс, внук первого коменданта Петропавловской крепости.

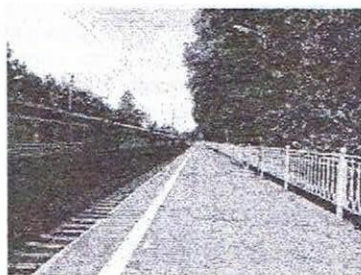
В 1890-х годах на берегу Залива был построен графский замок, который именовали по-разному: и Белый замок, и Охотничий замок. А ещё его иногда называли в честь супруги Александра Стенбок-Фермора — «дворец графини Ольги». Кстати, и посёлок Ольгино тоже был назван в честь небесной покровительницы последней хозяйки лахтинского имения, чей замок и поныне сохраняет аромат прошлого.

Стас Лопаткин, модельер:

«Мне кажется новая и старая Лахта — это абсолютно две разные истории. То есть новая — это современная, с высокими домами, с достаточно обширной инфраструктурой. А Лахта старая — это более уютные, где-то заброшенные, но очень красивые места, заповедники».

Знаменита Лахта и тем, что она стала родиной российского тенниса — первый лаун-теннис-клуб в стране появился именно здесь, на Морской улице, летом 1888-го года.

Один из символов современной части района — это широко раскинувшийся у моря парк имени 300-летия Петербурга, который стал популярным местом для прогулок горожан.



Техническая характеристика:

Платформа пассажирская высокая боковая № 1

Год постройки – 1951

Длина – 228 м

Ширина – 4,5 м

Платформа пассажирская высокая боковая № 2

Год постройки – 1951

Длина – 216 м

Ширина – 4,5 м

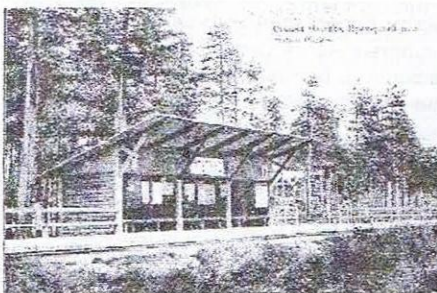
Здание – павильон пассажирское с кассой

Год постройки – 1951

Площадь – 14 кв.м

Количество перевезенных пассажиров, среднесуточное – 440.

ПЛАТФОРМА ОЛЬГИНО



Ольгино — платформа Сестрорецкого направления Октябрьской железной дороги в г. Санкт-Петербурге, в юго-западной оконечности посёлка Ольгино. Расположена рядом с Песочной улицей (Автодорога М10 «Скандинавия») и Коннолахтинским проспектом (Отходит от Песочной улицы и пересекает железную дорогу по переезду восточнее платформы), на однопутном участке перегона Лахта — Лисий Нос и имеет одну платформу, расположенную с северной стороны пути. Рядом с платформой находится билетная касса.

На платформе останавливаются все электропоезда.

Платформа устроена в 1911 году правлением Общества благоустройства Ольгина, Лахты и Бобьельской.

1 июня 1952 года железнодорожная линия была электрифицирована.

Техническая характеристика:

Платформа пассажирская высокая боковая

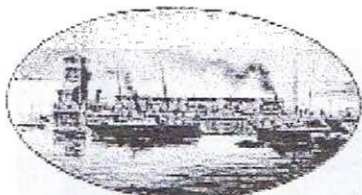
Год постройки – 1951

Длина – 204 м

Ширина – 4,5 м

Количество перевезенных пассажиров, среднесуточное – 340.

СТАНЦИЯ ЛИСИЙ НОС



Лисий Нос — железнодорожная станция Сестрорецкого направления Октябрьской железной дороги в г. Санкт-Петербурге, в посёлке Лисий Нос.

На станции останавливаются все электропоезда. Станция используется для их разъезда.

Станция была открыта 13 октября 1894 года одновременно с запуском линии Лахта — Раздельная Приморской Санкт-Петербург — Сестрорецкой железной дороги. При открытии получила наименование «Раздельная». Происхождение названия имеет 2 версии:

- станция находилась на границе (Разделе) посёлка Владимировка (Ныне составляет основную часть Лисьего Носа), рядом с Раздельной улицей;
- здесь от основной магистрали отходила трёхкилометровая ветка до пристани на мысе Лисий Нос (См. ниже).

На станции был построен двухэтажный деревянный вокзал с буфетом, уничтоженный в годы Великой Отечественной войны.

В 1928 году станции было присвоено современное название.

1 июня 1952 года Сестрорецкая линия была электрифицирована.

Одновременно с вводом линии Лахта — Раздельная стала действовать отдельная линия с устройством станции Лисий Нос у пристани, от которой отходили пароходы на Кронштадт. По ветке ходил паровоз с двумя-тремя вагонами по согласованному с пароходами расписанию.

Пассажирское движение было прекращено к 1928 году. Тогда же ликвидирована станция Лисий Нос, а её название было передано станции Раздельная.

Во время войны по этой ветке ходили поезда к этой пристани, где происходила перегрузка грузов для перевозки в Кронштадт и Ломоносов по малой дороге жизни.

Впоследствии линия активно использовалась для доставок грузов к побережью. В настоящее время ветка от метеостанции до Мариинского проспекта разобрана, но от этого места проложена новая до станции Лисий Нос-Экспорт (Код станции: 03870), находящейся рядом с Комплексом защитных сооружений г. Санкт-Петербурга от наводнений.

Станция состоит из двух частей: товарной и пассажирской. Первая начинается в полукилометре от платформы Морская, и состоит из четырёх путей для грузовых составов. От этого парка отходит ветка на Лисий Нос — Экспорт. Также от этого парка в сторону платформы Морская отходит подъездной путь к Северо-Западной ТЭЦ (До Морской идёт рядом с главным, в районе Морской отходит на север), в настоящее время частично разобранный. Из противоположной горловины этого парка выходят два пути к пассажирской части станции, представляющей собой широкую островную пассажирскую платформу между двумя путями, использующимися для разъезда электропоездов. Главный путь — с левой стороны платформы, если смотреть в сторону Сестрорецка. Интересно, что на этой станции электропоезда разъезжаются по левостороннему

движению: при разъезде электропоезд из г. Санкт-Петербурга прибывает на главный путь (Левый), а из Сестрорецка — на боковой (Правый). Если разъезд не осуществ-

ляется, электропоезда с обоих направлений прибывают на главный путь. На платформе имеется навес для защиты от осадков с павильоном для ожидания (Раньше был остеклён, ныне стёкла выбиты). Также имеется билетная касса.



Техническая характеристика:

Здание – павильон пассажирское с кассой

Год постройки – 1937

Площадь – 17 кв. м

Платформа пассажирская высокая промежуточная

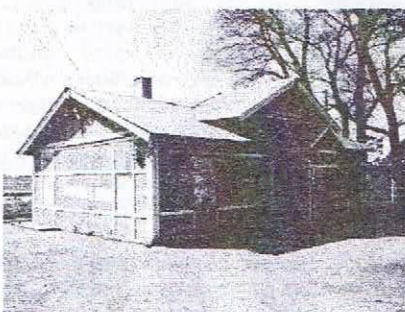
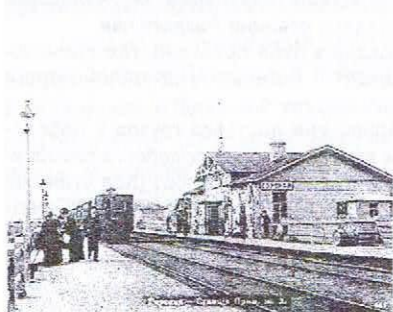
Год постройки – 1937

Длина – 220 м

Ширина – 8 м

Количество перевезенных пассажиров, среднесуточное – 540.

ПЛАТФОРМА ГОРСКАЯ



Горская — платформа Сестрорецкого направления Октябрьской железной дороги. Расположена в посёлке Лисий Нос (Приморский район города федерального значения г. Санкт-Петербурга), рядом с Приморским шоссе, под путепроводом Кольцевой автомобильной дороги. Первый километр кольцевой дороги находится именно на нём.

На платформе останавливаются все электропоезда, проходящие через неё. Платформа находится на однопутном участке между станцией Лисий Нос и платформой Александровская, с правой стороны пути (Если ехать в Сестрорецк). Слева проходит Приморское шоссе. В здании вокзала ныне расположен магазин.

Платформа была устроена одновременно с пуском участка Раздельная — Сестрорецк Приморской Санкт-Петербург — Сестрорецкой железной дороги 26 ноября 1894 года.

1 июня 1952 года Сестрорецкая линия была электрифицирована.

Рядом с платформой останавливаются также автобусы.



Техническая характеристика:

Здание пассажирское

Год постройки – 1898

Площадь – 123,7 кв. м

Платформа пассажирская высокая береговая

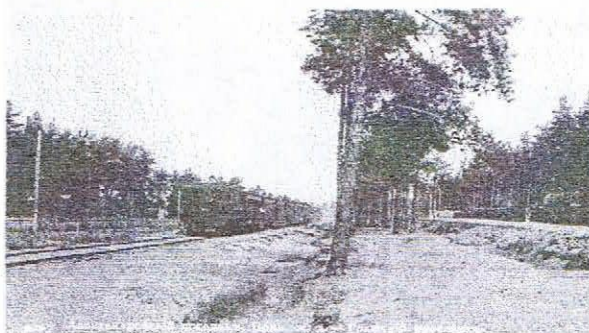
Год постройки – 1951

Длина – 222 м

Ширина – 4,7 м

Количество перевезенных пассажиров, среднесуточное – 450.

ПЛАТФОРМА АЛЕКСАНДРОВСКАЯ



Александровская (фин. *Kapkaankylä*, Капжаанкюля — Деревня ткани) — есть платформа Сестрорецкого направления Октябрьской железной дороги. Расположена в историческом районе Александровская города Сестрорецка (Курортный район Санкт-Петербурга), рядом с Приморским шоссе. Участок Горская — Александровская самый короткий на Сестрорецком направлении.

На платформе останавливаются все электропоезда, проходящие через неё. Платформа находится на однопутном участке, с правой стороны пути (если ехать в Сестрорецк).

Название связано с бывшим дачным посёлком Александровская, вошедшим впоследствии в состав Сестрорецка. В свою очередь дачный посёлок образовался в

1905 году, когда Стенбок-Ферморы поделили земли вокруг Лахты на отдельные участки с намерением выгодно распродать их под дачи. Так возникли посёлки Ольгино (названо в честь жены А. В. Стенбок-Фермора Ольги Платоновны), Владимировка (в честь хозяина; прибрежная часть современного посёлка Лисий Нос) и Александровская (в честь тогдашнего владельца Лахты Александра Владимировича).

Платформа была устроена одновременно с пуском участка Раздельная — Сестрорецк Приморской Санкт-Петербург-Сестрорецкой железной дороги 26 ноября (8 декабря) 1894г.

1 июня 1952 года сестрорецкая линия была электрифицирована.



Техническая характеристика:

Платформа пассажирская высокая береговая

Год постройки – 1951 (ТР собственными силами 2016-2017 г.г.)

Длина – 222 м

Ширина – 4,5 м

Количество перевезенных пассажиров, среднесуточное – 550.

ПЛАТФОРМА ТАРХОВКА



Тарховка — платформа (Бывший разъезд) Сестрорецкого направления Октябрьской железной дороги, в историческом районе Тарховка города Сестрорецка (Курортный район Санкт-Петербурга). Расположена на однопутном участке между платформами Александровская и Разлив, на перегоне Лисий Нос — Сестрорецк.

На платформе останавливаются все электропоезда, проходящие через неё. Платформа расположена слева (Если ехать в сторону ст. Сестрорецк). Здание вокзала закрыто, касса не работает.

Название связано с названием местности — бывший дачный посёлок Тарховка.

Платформа была устроена одновременно с пуском участка Раздельная — Сестрорецк Приморской Санкт-Петербург — Сестрорецкой железной дороги 26 ноября 1894 года.

В 1930-е годы к платформе было перенесено из поселка Лисий Нос здание вокзала станции Лисий Нос. Наличие в нём церковных элементов способствовало возникновению легенды о том, что вокзал в Тарховке был переоборудован из перенесённой сюда Александро-Невской церкви Лисьего Носа, построенной в 1855 году.

1 июня 1952 года Сестрорецкая линия была электрифицирована.

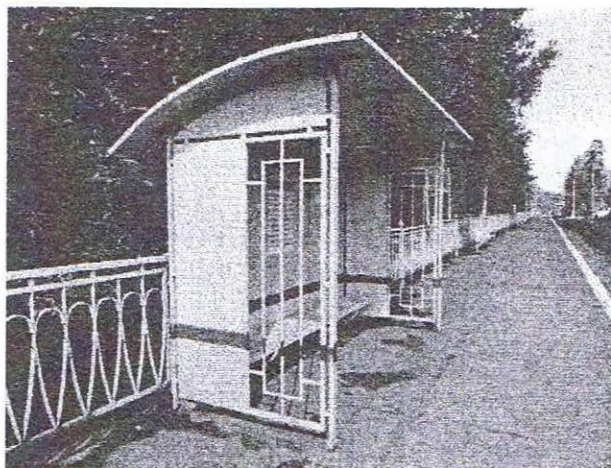
До 1998 года Тарховка сохранялась как разъезд, имелся боковой путь с южной стороны платформы. Сама платформа была шире примерно в полтора раза. Однако, начиная с графика лета 1992 года, встречных разъездов поездов здесь не осуществлялось. На 1 сентября 2008 года от бокового пути в некоторых местах сохранились деревянные шпалы и несколько опор контактной подвески. Платформа обрела свои современные очертания в результате реконструкции 2000 года.

В 2014 году появилась информация о планируемой реконструкции этого станционного узла в 2015-2016 годах.

Старинный вокзал на станции Тарховка в Сестрорецке будет снесен ради торгового центра. По одной из версий, это перестроенная церковь, перенесенная сюда из Лисьего Носа. Железнодорожная платформа Тарховка была открыта в 1894 году одновременно с пуском участка Раздельная — Сестрорецк Приморской железной дороги. При ней стоит одноэтажное деревянное здание вокзала (Приморское шоссе, 247). Сейчас оно заброшено и не используется.



Церковь Святого благоверного князя Александра Невского — Вокзал станции Тарховка



Существует две версии происхождения здания. По одной из них, в 1930-е оно было сюда перенесено из Лисьего Носа, где тоже выполняло функцию вокзала. По другой, это была лисьеносовская церковь Александра Невского, построенная в 1914–1917 годах. Она была закрыта в 1928-м, а затем перенесена в Тарховку, где приспособлена под вокзал. Со слов очевидца, в 1986 году сохранялась часть церковных интерьеров, в том числе солея. ОАО «Российские железные дороги» планирует снести старинный дом. Монополист намерен привлечь инвестора, который возьмет взамен «современный комплекс по обслуживанию пассажиров». Из объектов, необходимых железной дороге, там будет только «кассовый узел» площадью 250 кв. метров. Остальные 7,2 тыс. «квадратов» отдадут под торговые и офисные помещения. Договор предполагает, что кассы останутся в собственности РЖД, а остальные площади перейдут инвестору. По всей видимости, в рамках строительства будет вырублена окружающая растительность.

Кому достанется проект, станет известно на торгах, которые в декабре проведет Российский аукционный дом. Ранее РЖД по аналогичной схеме отдали под застройку кассы на станции Всеволожская. Взамен там отстроили двухэтажный торговый комплекс.

Техническая характеристика:

Платформа пассажирская высокая островная

Год постройки – 1951

Длина – 220 м

Ширина – 4,5 м

Здание вокзала (законсервировано)

Год постройки – 1929

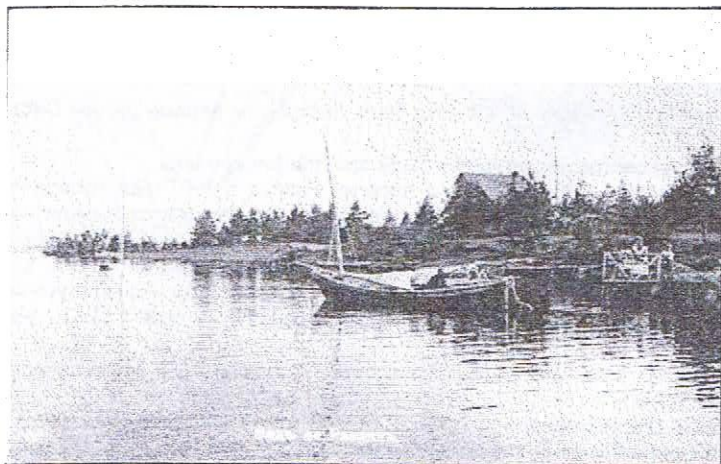
Площадь – 146,1 кв. м

Количество перевезенных пассажиров, среднесуточное – 240.

Дальнейшее развитие:

Планируется строительство комплекса по обслуживанию пассажиров на земельном участке (в полосе отвода железной дороги о.п. Тарховка) площадью – 13400 кв. м (в том числе коммерческая часть).

ПЛАТФОРМА РАЗЛИВ



Разлив — платформа Сестрорецкого направления Октябрьской железной дороги в историческом районе разлив города Сестрорецка (Курортный район г. Санкт-Петербурга). Расположена на однопутном участке между платформой Тарховка и станцией Сестрорецк.

На платформе останавливаются все электропоезда, проходящие через неё. Платформа расположена справа (если ехать в сторону ст. Сестрорецк). На центральной части платформы имеется навес для защиты от осадков с двумя павильонами, в которых размещены билетная касса и магазин.

Разлив — исторический посёлок Разлив неотъемлемая часть муниципального образования город Сестрорецка (Курортный район Санкт-Петербурга). Расположен к югу от исторического поселения Сестрорецк. До ВОВ северной границей между Разливом и Сестрорецком считался Водосливной канал «Шипучка», с востока граница посёлка проходила по урезу воды водохранилища Сестрорецкий Разлив, с юга посёлок ограничивался 3-ей Поперечной улицей и её продолжением через Тарховский лесопарк до мыса Таркала на берегу Финского залива и с запада граница посёлка проходила по урезу воды залива. После строительства Приморского шоссе и новых кварталов Сестрорецка, граница в сознании людей отодвинулась до линии шоссе. Часть улиц Гагаринских между «Шипучкой» и Приморским шоссе была снесена под новое строительство Сестрорецка и в настоящее время имеет начало домов с 30-х номеров. Через посёлок проходит железная дорога. На платформе «Разлив» останавливаются все электропоезда. Платформа была устроена одновременно с пуском участка Раздельная — Сестрорецк Приморской Санкт-Петербург – Сестрорецкой железной дороги 26 ноября 1894 года.

Название связано с Сестрорецким Разливом, находящемся поблизости, и, бывшим дачным посёлком Разлив, вошедшим в состав Сестрорецка.

Официальной датой начала застройки участков в посёлке Разлив селения Сестрорецк можно считать 1879 год, когда был составлен план, по которому решением сельского схода выделялись участки. В обиходе новая часть селения получила название «Новостроение». Затем оно трансформировалось в «Новые места». Эта часть Сестрорецка начинается от бывшего Еврейского переулка (Теперь это Разливная набережная) и заканчивается 3-й Поперечной

улицей. Далее земли принадлежали Министерству государственных имуществ и земледелия. В 1898 их разделили на участки и «с торгов отдавали в аренду» богатым петербуржцам под дачное строительство.

Платформа была устроена одновременно с пуском участка Раздельная — Сестрорецк Приморской Санкт-Петербург-Сестрорецкой железной дороги 26 ноября 1894 года.

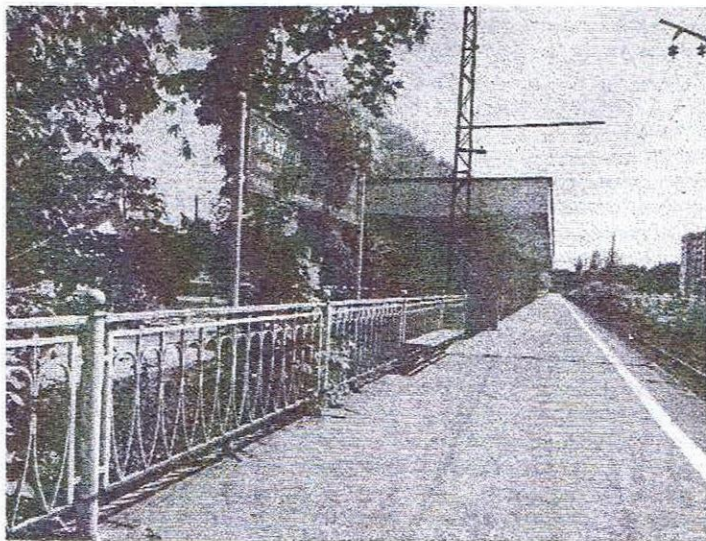
У платформы Разлив в начале XX века были построены первые школы Сестрорецка.

1 июня 1952 года сестрорецкая линия была электрифицирована.

В одну из последних суббот августа в посёлке Разлив с 2007 года проводится престольный праздник «День посёлка Разлив», в котором участвуют жители посёлка и многочисленные гости. Наибольшим интересом пользуются традиционные экспозиции на основе семейных архивов сестроречан, их воспоминаний о том, как жили раньше. Готовил экспозицию «Разлив — новые места» историко-культурный центр в Разливе и краеведческий клуб «Сестроречанин» при ЦБС им. М. М. Зощенко.

В посёлке Разлива в августе 1936 года поэтом Ахматовой А. А. было написано стихотворение «Данте».

После Великой Отечественной войны в посёлке Разлив на Тарховских улицах в 1946—1948 годах снимали дачи такие персоналии как Зощенко Михаил Михайлович, Кетлинская Вера Казимировна, балерина Вечеслова Татьяна Михайловна, Гранин Даниил Александрович, Набутов Виктор Сергеевич.



Техническая характеристика:

Платформа пассажирская высокая береговая

Год постройки — 1952

Длина — 252,2 м

Ширина — 4,5 м

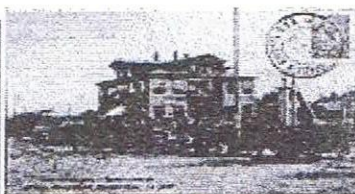
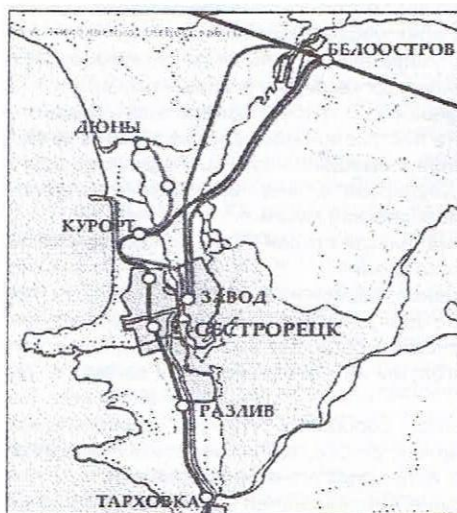
Билетная касса

Год постройки — 1952

Площадь — 30,2 кв. м

Количество перевезенных пассажиров, среднесуточное — 240.

СТАНЦИЯ СЕСТРОРЕЦК



Сестрорецк — железнодорожная станция Сестрорецкого направления Октябрьской железной дороги в городе Сестрорецке (Курортный район г. Санкт-Петербурга).

На станции два пути и две боковые платформы, расположенные со смещением против хода поездов. Между платформами двух направлений расположен переезд, по которому проходят Дубковское шоссе и улица Воскова. В большинстве случаев на станции происходит разъезд электропоездов.

Платформа от г. Санкт-Петербурга расположена южнее переезда, платформа к г. Санкт-Петербургу — севернее. С южной стороны переезда, помимо платформы, расположен вокзал (с другой стороны путей). Из южной горловины станции отходит путь с недействующей ныне грузовой платформе, находящейся рядом со станцией. Южнее станции путь проходит по мосту через Водосливный канал. Раньше по мосту пролегало два пути, это заметно по опорам моста, изначально рассчитанным на два пути. Из северной горловины отходит недействующий ныне путь к бывшей овощной баще (Сейчас там дом «Водолей») на Цемяночной и далее дорога идёт на Сестрорецкий инструментальный завод.

Первая железная дорога Миллера в Сестрорецк была проложена от станции Белоостров в Сестрорецк на Пески. Станция на Песках была огорожена:

27 марта 1876 года поступила жалоба на руководство станции. Ученики школы, обучающиеся в ней по вечерам, иногда до 10 — 12 часов вечера по окончании занятий того, что ведущие в селение ворота, находятся в ведении Сестрорецкой станции, запираются гораздо раньше. Учащиеся ходили через пути мимо платформы. Начальник станции заявил, что пропускать не будет. Таким образом, ученики должны будут обходить кругом через Канонерку, то есть по кругу более двух вёрст. Поэтому управа обращается и просит отменить распоряжение начальника станции. Если не решить об отмене, то устроить калитку, в заборе у ворот около станции. Ключ будет у учительницы и калитка будет отворяться.

Платформа была устроена одновременно с пуском участка Раздельная — Сестрорецк Приморской Санкт-Петербургу — Сестрорецкой железной дороги 26 ноября 1894 года.

Деревянное здание вокзала, Сестрорецко-Приморской ж.д. расположенное около платформы, с которой отправляются поезда на г. Санкт-Петербург, было построено П. А. Авенариусом одновременно с вводом станции в конце XIX века. 1 июня 1952 года сестрорецкая линия была электрифицирована.

В 1970 году станция Сестрорецк обслуживалась начальником станции, дежурным по станции, товарным кассиром, два билетных кассира и старший кассир.

К концу XX века здание предельно изношено и требует капитального ремонта. По планам железнодорожников должно быть построено новое здание вокзала за магазинами у второй платформы. Старое здание, помещения которого сдаются в аренду не по назначению, мечтают отреставрировать, как имеющее культурно-историческую ценность, и передать под краеведческий музей.

В конце 2009 — начале 2010 годов вместо маленькой старой будки для дежурного по поезду было построено новое двухъярусное здание.

На станции Сестрорецк вместо древней деревянной и тесной избушки построено современное двухъярусное здание для дежурного. По своей архитектуре наблюдательный пункт напоминает капитанский мостик большого подводного крейсера. Осталось заменить деревянные шлагбаумы на металлические и закончить установку подъёмных барьеров.

В июле 2013 года Сестрорецкое телевидение сообщило, что РЖД пересмотрело свои планы и решило сохранить первоначальное, старое, единственное из сохранившихся, на железной дороге здание вокзала, полностью его отреставрировав.

Авенариус Пётр Александрович, в конце XIX века начал строительство железной дороги из г. Санкт-Петербурга в Сестрорецк. В 1894 году поезда стали прибывать к берегу Водосливного канала «Шипучка», к временно сооружённой земляной платформе. Для продолжения дороги требовалось возвести железнодорожный мост на каменных устоях, сделать насыпь через Бочагу, соорудить паровозное депо, обустроить ветку к оружейному заводу и соорудить железнодорожный вокзал. На это ушло несколько лет.

В 1900 году здание вокзала возвели на городской окраине, на пересечении железной дороги и Дубковского шоссе. Участие в проектировании принимал и П. А. Авенариус. Двойное остекление окон и несколько печей позволяли содержать здание тёплым, в самые крепкие морозы. В зале ожидания была изразцовая печь финского завода «Або». Её облицовка состояла из белой керамической плитки, покрытой глазурью. Верхняя часть печи была украшена кружевным цветочным орнаментом.

Вокзал был не типовым и имел оригинальную планировку, с набором железнодорожной инфраструктуры. Здание не было отягощено архитектурными излишествами, так как проезд царствующих особ не предполагался. Внешняя простота компенсировалась декоративными стропилами торцов крыши, а также балконами с ажурной деревянной решёткой. Первый этаж занимали билетные кассы, зал ожидания и буфет. На втором этаже, куда вела крутая деревянная лестница, располагались помещения гостиницы, в том числе и для отдыха поездных бригад. Планировка здания позволяла пассажирам, войдя с привокзальной площади, пройти к кассам и выйти с другой стороны вокзала под навес платформы.

Вокзал был построен к открытию движения и в середине 1899 года принял первых пассажиров. В то время застройки в сторону морского побережья не было, и именно с вокзала началось развитие Дубковского шоссе и прилегающих территорий. Весной 1900 года запустили движение по двухколейному участку железной дороги к будущему санаторию, а летом 1900 года открылся и сам санаторий Сестрорецкий Курорт. Вокруг вокзала закипела жизнь. Стали появляться лавки и магазины, на площади дежурили извозчики в ожидании клиентов. Традиционная плата была целковый у трезвого извозчика, с пьяным можно было прокатиться и за двугривенный или за червонец. Русско-японская война и промышленный кризис в начале XX века обрушили акции дороги. Банкротство и казённое управление. Вокзал в этот период был подвергнут внешней реконструкции. Его стены были обшиты новой вагонкой, трёхстворчатые

окна на одну створку сужены, исчезли балконы и декоративные стропила, а над входом в здание появились дополнительные козырьки. Возле здания вокзала, на платформе был сооружён павильон-навес, защищавший пассажиров от дождя и ветра в непогоду. Конфигурация обрешётки стен стала в значительной степени напоминать стиль зданий казённых железных дорог. По счастливой случайности здание уцелело во время ВОВ и не оказалось в числе более 500 сестрорецких, деревянных сгоревших или разобранных на дрова, как Новодеревенский вокзал. Вдоль его стен уходили к рубежу обороны бронепоезда «Сталинец-28» и «Смерть врагу». На привокзальной площади во время ВОВ передавались радиосводки с фронта, а в 1943 году прошёл первый поезд из ещё блокадного Ленинграда.

До 90-х годов XX века у второй платформы стоял небольшой стеклянный сувенирный ларёк, за ларьком вдоль платформы протянулся длинный деревянный киоск, с всегда оживлённой пивной точкой и пунктом приёма стеклотары. На привокзальной площади была остановка междугороднего автобуса Ленинград — Выборг, и стоянка такси. В углу площади под открытым навесом стояли автоматы с газированной водой. Большое двухэтажное здание вокзала, с высоким чердаком на третьем этаже, светло-зелёными стенами фасада, обрамлёнными строгой белой обрешёткой, имело парадный вид, и было украшением безымянной площади, окружённой со всех сторон одноэтажными домами. В зале ожидания сохранилась высокая белая кафельная печь с красивым орнаментом сверху, у которой можно было согреться зимой и укрыться от дождя летом. Против неё касса предварительной продажи билетов на поезд дальнего следования, закрытой уже в 2000-е годы. Рядом ещё две кассы продажи билетов на поезд электричек. Рядом с тамбуром дверь в буфет, где можно было выпить чай с ароматными пирожками. Из зала ожидания был открыт по тёмному коридорчику проход к железнодорожным рельсам. До 50-х годов Сестрорецкий вокзал был соизмерим со старым двухэтажным зданием Финляндского вокзала в Ленинграде. За прошедшие с 50-х годов XX века до 2000-х многое у вокзала изменилось. Исчезли улицы и целые кварталы деревянных дач, ряд привокзальных магазинчиков и маленький кинотеатр «Прожектор», который стоял на месте современного дома «Змей-Горыныч». В начале XXI века был последний внешний ремонт здания. В 2004 году была заменена внешняя вагонка, колер которой не соответствовал первоначальному. Второй этаж более 10 лет сдаётся в аренду рыночным работникам, там убраны внутренние перегородки. В 2013 году рынок с привокзальной площади убрали, но ларьки пытаются прилепиться к зданию вокзала. В небо устремились каменные небоскрёбы, окружающие со всех сторон, теперь уже маленькое деревянное здание вокзала, нашего счастливого детства. Чудом сохранившиеся здание больше века украшает Сестрорецк, став одним из его символов. Оно сыграло большую роль в становление города, как столичного центра отдыха и здоровья.

Продукция Сестрорецкого оружейного завода вначале доставлялась в столицу сухопутным, на подводах. Но существовавшая в то время дорога до г. Санкт-Петербурга была неудобна, поскольку пролегла вдоль берега по сыпучим пескам и низменностям, периодически затоплявшимися водами Финского залива. Поэтому позднее стали использоваться морские шаланды. Для этого в 1847 году была проведена конно-железная дорога от завода до Дубковской пристани на побережье Финского залива.

На схеме этой дороги нет, перейти к описаниям других веток можно «кликнув» на соответствующую линию на схеме.

1. 1871 – 1873 г.г. Белоостров – Сестрорецк.

Когда финны в 1870 году закончили строительство железной дороги Петербург — Риихимяки (и далее на Гельсингфорс-Хельсинки), то по заказу Российского Военного министерства для связи Сестрорецкого оружейного завода со стратегической Финляндской ж.д. они соорудили ответвление от станции Белоостров до Сестрорецка – «Сестрорецкую ветвь», движение по которой открылось 2 ноября 1871 года.

Уже в 1872 году в справочнике приведено расписание Сестрорецкой ветки — три пары поездов: утром, днем и вечером; время в пути — 25 минут. В Белоострове

ветка начиналась за железнодорожным мостом (в сторону Выборга) и шла вдоль реки Сестры, не пересекая ее, до Сестрорецка. Поскольку завод располагался в низине, защищенной от озера плотиной, то сама железная дорога заканчивалась напротив него, на Песках.

2. 1873 – 1877 г.г. Сестрорецк – гавань Миллера.

Первый год эксплуатации дороги принёс только убытки, и дирекция Финляндской железной дороги планировала законсервировать линию. Но тут в качестве предпринимателей выступили Коллежский Ассесор Мориц фон-Дезен и Титулярный Советник Михаил Иванович Миллер. Они решили приобрести у Финляндской дороги ветвь от Белоострова до Сестрорецка и организовать на ней пассажирское движение. Помимо этого, в планах значилось строительство новой морской пристани в 3 вёрстах от Сестрорецка, на берегу Сестрорецкой губы, а также дополнительной ветви к Тарховской косе, где пристань уже была сооружена и действовала.

Устав частного «Общества Сестрорецкой железной дороги» был утверждён в январе 1873 года, а с 19 апреля 1875 года Общество вступило во владение ветвью. Подвижной состав был взят в аренду у Финляндской железной дороги. В гавани, получившей название «Гавань Миллера», из валунов была отсыпана 50-метровая дамба, по которой проложили железнодорожную ветку к пристани. Эта ветка добиралась сюда по самому пляжу. Позже, в 1899-1900г., к открытию эспланады Курорта, линию окружили двумя невысокими заборчиками.

На этой ветке инженер Пироцкий в 1876 году проводил опыты по приспособлению рельсового пути к передаче электрогальванического тока для получения патента на изобретение «На электрический способ передачи сил по рельсовым и другим проводникам». Для опытов выделили участок протяжением в 3 1/2 версты (3,73 км), соединяющий Сестрорецк с пристанью. Опытные машины были установлены на расстоянии свыше одного километра. В качестве проводников для электропередачи использовали рельсы: один как прямой, а второй как обратный провод. После обеспечения необходимых соединений на стыках рельсов, опытную электропередачу осуществили успешно. По утверждению автора установки, утечка тока в землю не была заметной. Коэффициент полезного действия передачи, по его же подсчетам, был достаточно высоким. Расходы на приспособление для электропередачи существующего железнодорожного пути были ничтожны — от 50 до 100 рублей на версту.



Сестрорецкий курорт, 1913 год



Курорт. Курзал, набережная и жел. дор., ведущие к гавани Миллера



В 1877 году на линии действовало четыре пары поездов, которые обслуживали в основном дачников в летний период, зимой же ими пользовались лишь чинов-

ники да торговцы. Объём заводских перевозок оказался очень невелик из-за конфликтной тарифной политики со стороны Финляндской жд. Возведённая пристань бездействовала. В результате Общество оказалось в бедственном финансовом положении. Большинство из намеченных планов так и не было осуществлено. В середине 80-х годов Общество Сестрорецкой железной дороги окончательно разорилось, и с 1 января 1886 года дорога была для движения закрыта.

3. 1890-е. Приморская железная дорога.

Вопрос о железнодорожном сообщении с Сестрорецком был поднят в конце 1889 года, когда создаётся «Акционерное общество Приморской Петербурго-Сестрорецкой железной дороги», председателем правления которого стал инженер-путеец Пётр Александрович Авенариус. В январе 1890 года он обращается в Комитет министров с предложением построить конно-железную дорогу между Петербургом и Сестрорецком. 11 февраля 1892 года были утверждены новые условия постройки и эксплуатации Приморской железной дороги из г. Санкт-Петербурга в Сестрорецк. Была разрешена эксплуатация железной дороги с возможным применением паровой тяги, с установленным сроком строительства в 3 года – «постройка дороги должна быть окончена в течение времени, не далее исхода 1895 года». 23-го июля 1893 года была открыта Озерковская линия дороги: из г. Санкт-Петербурга (Новая Деревня) через Комендантское поле, Коломьяги до Озерков (7 км).



Мост на дороге в Дюны

Железнодорожный мост между Сестрорецком и ст. Разлив

Вторым участком дороги, принятым в эксплуатацию, стал Лахтинский, открытый 12 июля 1894 года. Особенностью этого отрезка дороги был возведённый через Лахтинский разлив 200-метровый свайный мост, располагавшийся параллельно Лахтинской дамбе, по которой шла сухопутная дорога. 31 октября 1894 года было открыто пассажирское сообщение от Лахты до Раздельной, а также движение

на ветке к Пароходной пристани на ст. Лисий Нос, протяжённостью 3 версты.

Таким образом, 26 ноября 1894 года закончилась постройка Санкт-Петербурго — Сестрорецкой Приморской железной дороги по направлениям:

— Новая Деревня — Сестрорецк (27 км),

— Раздельная — Лисий Нос (3 км),

— Новая Деревня — Озерки (7 км).

4. 1900-е. Сестрорецк – Дюны.

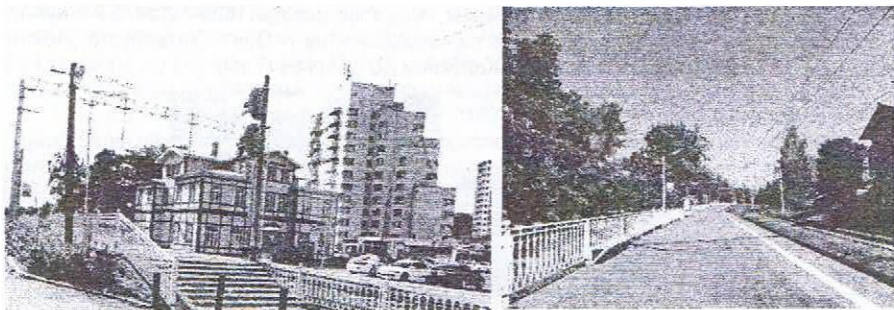
Приморская железная дорога не приносила больших доходов своим владельцам. Они вынуждены были даже выпустить облигации своего 5-типроцентного займа с погашением купонов 2 раза в год. Чтобы как-то поправить свои финансовые дела, Пётр Александрович Авенариус обратился к царскому правительству с просьбой отпустить земли в окрестностях столицы для устройства Курорта. Конечно же, предполагалось получить участок вблизи Сестрорецка. Просьба акционеров была удовлетворена, и 64 десятины земли в устье р. Сестры на берегу Финского залива были выделены под строительство. В 1900 году из Сестрорецка за год проложили ветку до узловую станции Курорт.

В конце XIX века началась застройка правого берега Сестры в районе Ржавой канавы. В начале XX века здесь строится много дач различных благотворительных организаций («Общество школьных дач», гомеопатический санаторий и др.) и столичной интеллигенции. Для улучшения связей с новой дачной территорией у станции Курорт был построен сначала гужевой, а затем рядом — железнодорожный

мост. Через него в сторону Русско-Финской границы была проложена новая ветка. Колея, плавно поворачивая влево, поднималась в песчаный холм и уходила к Ржавой канаве. Здесь конечным пунктом была сооружена станция Дюны. Чуть дальше, у слияния р. Сестры и Ржавой канавы, разместился Дюнский таможенный пункт.

Когда поезд приходил на станцию Курорт, состав отцеплялся, а паровозик с двумя вагончиками шел дальше в Дюны, проходя полустанок Школьная, расположенный у санатория гомеопатов. Такое название полустанок получил потому, что там было учебное заведение для больных мальчиков, которые жили там на полном пансионе и учились.

Рядом со ст. Дюны была построена деревянная церковь. В ограде дюнской церкви в 1911 году был похоронен П. А. Авенариус. «Созидателю сего храма, преобразователю глухой местности в Сестрорецкий Курорт П. А. Авенариусу» — так было начертано на беломраморном основании надгробного креста. В первое же лето после октябрьских событий 1917 года в Дюнах произошло несколько пожаров, уничтоживших много дач. В 1919 году сгорела и церковь Спаса Преображения.



Техническая характеристика:

Платформа пассажирская высокая береговая № 1

Год постройки – 1959

Длина – 202 м

Ширина – 6 м

Платформа пассажирская высокая береговая № 2

Год постройки – 1959

Длина – 202 м

Ширина – 4,5 м

Количество перевезенных пассажиров, среднесуточное – 1370.

Дальнейшее развитие:

В рамках привлечения средств стороннего инвестора рассматривается возможность обустройства комплекса по обслуживанию пассажиров с коммерческой частью в полосе отвода станции.

В рамках проекта, также рассматриваются работы по реконструкции пассажирских платформ, существующего пассажирского перехода и обустройству турникетных линеек.

528 кв. м – комплекс по обслуживанию пассажиров.

5673 кв. м – коммерческая часть.

ПЛАТФОРМА КУРОРТ



Курорт — платформа Сестрорецкого направления Октябрьской железной дороги в городе Сестрорецке (Курортный район г. Санкт-Петербурга). Расположена рядом с парком «Сестрорецкий курорт».

Платформа находится на однопутном участке, между станциями Сестрорецк и Белоостров, с левой стороны (Если ехать от г. Санкт-Петербурга). На платформе останавливаются все электропоезда, проходящие через неё. Рядом с платформой находится билетная касса.

Путь от станции Сестрорецк проходит в очень крутой кривой, в связи с чем, скорость электропоездов на данном участке не превышает 25 км/час.

В конце XIX века эта территория представляла собой сухую песчаную местность, полностью покрытую сосновым лесом. Широкий пляж на побережье Финского залива самой природой был предназначен для морских купаний. В 1898 году было принято решение Кабинетом Министров о строительстве Курорта и продление к нему железной дороги. Благодаря работе Авенариуса Петра Александровича за два года проект был реализован. 28 мая 1900 года на участке Сестрорецк — Курорт движение поездов было открыто по воскресным и праздничным дням. Четыре пути тянулись от вокзала в створе Железнодорожной улицы (Ныне улица Андреева) почти до устья реки Сестры. Две низкие деревянные платформы станции служили для приёма пассажиров, а длинный навес над боковой платформой позволял не обращать внимания на погоду. Деревянное, одноэтажное, с высокими арочными окнами здание вокзала было однотипным с возведённым вокзалом на станции Дюны. В вестибюле помещалась контора, справочное бюро и касса курорта. Сам вестибюль имел три выхода: один — на платформу, другой — в парк курорта, третий — в крытую стеклянную галерею. Пройдя по этой галерее около 180 метров и поднявшись по небольшой лестнице, отдыхающие попадали прямо к главному входу в Курзал. Сам вход в курорт напоминал заграничные курорты. Под галереей была проложена рельсовая дорога для подвозки продуктов от вокзала до погребов и складов ресторанов.

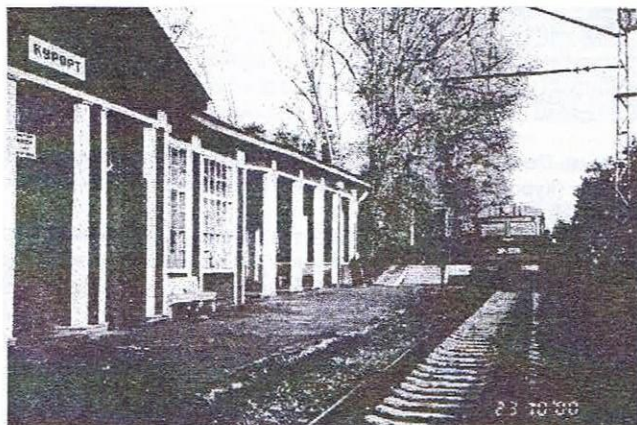
Поезда от станции Курорт в летнее время отправлялись с интервалом примерно в один час, движение начиналось в 6.30 утра и заканчивалось в 0.30 ночи. В 1902 году открылось движение по Дюнской ветке до границы с Финляндией. Состав до Дюн был из одного — двух вагонов из-за большого уклона трассы путей. К 1914 году вся окружающая местность курорта и дюн была застроена дачами и пансионатами. Мест в поездах стало не хватать. Поезда стали ходить гораздо интенсивнее.

С 1918 года движение стало нерегулярным, расписания не было. Оживление жизни на дороге с 1922 года прервалось катастрофическим наводнением в 1924 году. После наводнения за счёт рельс Дюнской ветки была проложена дорога до Белоострова. С 1925 года образовалось кольцевое движение поездов. К 1935 году по станции проходило уже 24 пары поездов. Сначала Финская, а затем ВОВ прекратили опять движение по дороге. Здания и

сооружения были разбомблены. Территория напоминала лунный пейзаж. Реконструкция дороги была завершена в 1952 году, когда станция превратилась в платформу.

Платформа была устроена как станция одновременно с пуском участка Сестрорецк — Курорт Приморской Санкт-Петербург — Сестрорецкой железной дороги в 1900 году.

1 июня 1952 года Сестрорецкая линия была электрифицирована. В 2006 году вокзал сгорел.



Техническая характеристика:

Платформа пассажирская высокая береговая

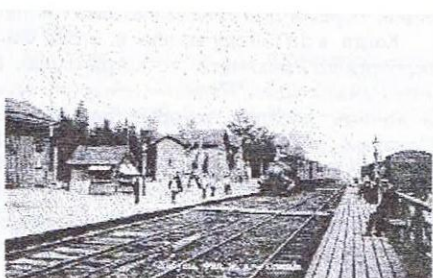
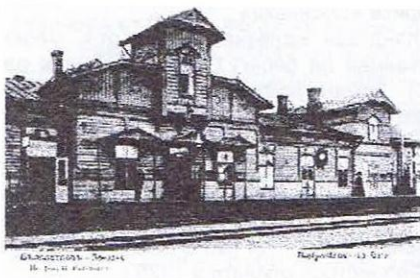
Год постройки – 1951

Длина – 220 м

Ширина – 4,5 м

Количество перевезенных пассажиров, среднесуточное – 640.

СТАНЦИЯ БЕЛООСТРОВ



Белоостров (фин. *Valkeasaari*) — посёлок в России, муниципальное образование в составе Курортного района города федерального значения г. Санкт-Петербурга.

Своё название Белоостров получил, по одной из теорий, из-за того, что в конце мая — начале июня по берегам Сестры обильно цветёт черёмуха.

С 1950-х годов Белоостров является большим садоводческим массивом и дачным посёлком. Его постоянное население — 2080 человек (2010). На западе от Белоострова проходит федеральная трасса Е18 «Скандинавия». В северо-восточной части Белоострова проходит граница между Курортным и Всеволожским районами.

Местность в районе Белоострова была населена в течение многих тысяч лет. Об этом свидетельствуют обнаруженные близ Белоострова и Дибунов курганы, относящиеся, по найденным в них изделиям, к бронзовому и железному векам.

Исторически территория относилась к православному Воздвиженскому Корбосельскому погосту Ореховского присуда (Уезда) Карельской половины Вотской пятины Новгородской республики.

В то же время в районе издавна проживало значительное количество ингерманландцев (Эвремейсов). Лютеранский приход св. Петра и Павла в Валкеасаари известен с 1685 года. Тогда он считался капельным приходом Токсовской общины и включал территории окрестных деревень Алакюль, Алосаари, Кальялово, Коннунселька, Аккази, Лейстиля, Майниля, Мертуль и другие.

В 1734 лютеранская община Валкеасаари выделилась из Токсовского прихода как самостоятельная, а в 1763 была построена деревянная лютеранская церковь. В 1878 году в деревне открылась воскресная школа, содержавшаяся на средства прихожан. Обучение в ней чтению, письму и лютеранскому катехизису вёл пастор А. Форстадиус. В конце XIX века церковь была перестроена и вновь освящена 29 июня 1894 года. Приход существовал до конца 1930-х годов. В годы Великой Отечественной войны церковь была разрушена.

В районе современного Белоострова также существовало две православные церкви. Троицкая церковь была построена в 1837 г. при бумажных фабриках (На тот период крупнейших в России и принадлежавших, как и вся Белоостровская вотчина, Елизавете Николаевне Кайдановой). Эта церковь находилась в слободе Александровской, названной по имени первого мужа Е. Н. Кайдановой, помещика А. В. Ольхина, о которой сейчас напоминает Александровское шоссе, идущее через Белоостров от железной дороги на север в сторону Выборгского шоссе.

Церковь была закрыта в 1933 г., разрушена в годы Великой Отечественной войны. Церковь Иоанна Богослова была построена в 1901 г.; разрушена в 1920-е годы. 14 июля 2004 г. на месте обеих церквей были торжественно освящены памятные кресты.

В 1860 году деревня Белоостров или Валкисары насчитывала 30 дворов. В ней находились: кирха, пасторат, харчевня, дом таможенного досмотра, почтовая станция, тюрьма, фабрика «Ольховка» и фабрика «Сосновка».

Когда в 1870 году вошла в строй Финляндская железная дорога от г. Санкт-Петербурга до Риихимяки, то пограничная станция на берегу Сестры получила название Райала (фин. *Rajala* — *приграничный*). Вскоре вокруг станции вырос большой дачный посёлок, который получил название Новый Белоостров, в отличие от *Старого*, расположенного на 6 км севернее. Тогда же и железнодорожная станция стала называться Белоостров. В 1871 была проложена железнодорожная ветка на Сестрорецк. На ней в 1876 году Фёдор Пироцкий испытывал принцип передачи электроэнергии по рельсам (первый российский трамвай). Однако в 1886 этот участок был закрыт, а дорога разобрана; восстановлена в 1914 (До станции Дюны южнее Белоострова), круговое движение через Белоостров открыто в 1925 г.

В 1905 году на станции Белоостров работали два завода: завод древесной массы наследников А. А. Ольхина (35 рабочих) и кирпичный завод братьев Харчёвых (100 рабочих).

В 1917 году, по проекту финского архитектора Бруно Гранхольма (Построившего многие дореволюционные вокзалы на Финляндской железной дороге: Ланская, Удельная, Шувалово, Озерки, Парголово) на финской стороне был построен внушительный каменный вокзал.

На станции Белоостров в 1934 году по проекту архитектора Андрея Степановича Воробьёва было возведено монументальное здание вокзала, которое должно было стать парадными воротами в страну победившего социализма. Во время Великой Отечественной войны здание вокзала было разрушено. Современное каменное здание вокзала было построено по типовому проекту в 1950-е годы.

В 2010 г. начаты работы по прокладке трассы ЗСД в районе станции.

С августа 2011 г. переход через железнодорожные пути возможен только по сооружённому в рамках реконструкции станции пешеходному мосту — для повышения безопасности при прохождении скоростных поездов Allegro. В 2012 году планировалось выполнить проект по реконструкции вокзала, который, однако, до сих пор не был реализован. Тем не менее, следы старого вокзала сохранились.

«Советский Белоостров»



Деревянный домишко, с модным колоколом на старенькой, низкой платформе да усатый жандарм с красным шнуром вокруг шеи — вот и весь внешний вид станции Белоостров до революции. Железнодорожная «техника» была представлена несколькими ручными стрелочными переводами и семафорами, ограниченном количеством путей. Никакой централизации и в помине не было. В 1935 году на месте старой, сгоревшей хибары был выстроен новый, первоклассный вокзал, замечательное произведение советской архитектуры.

Возвышаясь гранитной глыбой над невысокими соснами пограничного рубежа, прекрасное здание белоостровского вокзала как бы символизирует мощь и уверенное спокойствие нашей великой страны.

Ранее, еще в 1931 год, на станции была построена электрическая централизация. Высятся новая башня централизации. Вместо старых семафоров ныне в темноту бросают разноцветные огоньки светофоры. Развилась пути. Построены пути, соединяющие Белоостров с Сестрорецком, и трудящиеся г. Ленина получили кольцевую дорогу к местам отдыха. На смену маленьким ветхим домишкам железнодорожников выстроены семь просторных домов. Введено здание красного уголка со зрительным залом на 250 чел., со звуковой киноустановкой с комнатами для работы кружков, для игр, отдыха, струнного оркестра. Территория станции украсилась газонами.

После образования независимой Финляндии в 1918 г. здесь прошла государственная граница с ее широкой пограничной полосой: она шла по реке Сестре, находившейся на 32-м км Финляндской жел. дороги (Или на удалении около 20 км от го-

родской черты). В конце 20-х годов вдоль всей границы, начинается строительство особо секретных фортификационных сооружений Карельского укрепрайона, протянувшихся от берега Финского залива до Ладоги.

Район Белоострова был наиболее опасным участком для возможного вторжения со стороны Финляндии. Здесь находились: железная дорога Ленинград–Хельсинки, Приморское и Выборгское шоссе. Именно в этом месте сооружались наиболее мощные ДОТы Карельского укрепрайона.

Есть свидетельства – воспоминания людей, которые в довоенное время были пассажирами пригородных поездов, следующих через Белоостров:

На участке Дибуны – Белоостров – Курорт поезд сопровождали вооруженные винтовками пограничники. Они были в каждом тамбуре вагонов и следили, чтобы по нему «не было хождений, и окна были закрыты шторками». На станции Белоостров можно было выйти, только имея специальный пропуск для пребывания в пограничной зоне. Проверка документов пограничниками была у выхода из вагона. Все эти ограничения имели перед собой одну цель – не дать возможности предполагаемым врагам увидеть особо секретную зону с ее мощными ДОТами и противотанковыми рвами, располагающимися по ходу движения поезда. По воспоминаниям довоенных жителей Белоострова, живших к северу от станции, от вокзала до своих домов они добирались по специальной «тыловой» дороге (Ныне улица Лесная). Идя по этой дороге, жителям запрещалось смотреть в сторону границы. Это строго контролировалось пограничниками. Белоостровцам, имеющими дома на Александровском шоссе, рядом с рекой Сестрой, разрешалось заходить на свои участки только со стороны «тыловой дороги».



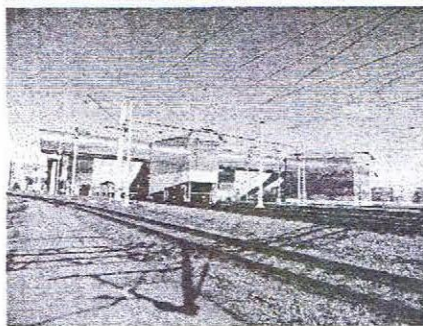
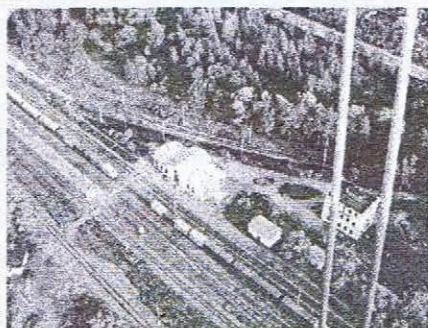
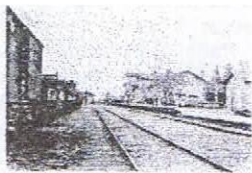
Там находилась пограничная полоса. В те годы граница с Финляндией проходила в непосредственной близости от Белоострова. Поэтому все более-менее крупные строительные объекты автоматически засекречивались. В довоенное время в Белоострове был засекречен каждый квадратный метр, а въезд осуществлялся только по спецпропускам. Вокзал в этом отношении не исключение. Как явствует из «Личного листа члена Союза Архитекторов СССР» с 1935 года архитектора Александра Ивановича Воробьева (27.11.1897-25.02.1981), проектировавшего этот вокзал, в указанный период он не занимался строительством какого-либо вокзала, а с 1935 года был переведен на «конструктивную разработку секретных объектов оборонного значения».

В начале сентября 1941 года Белоостров находился в центре ожесточенных боев между финскими и советскими войсками. Четыре раза пристанционный поселок переходил из рук в руки. С 13 по 20 сентября 1941 г. поселок был подвергнут артиллерийским обстрелам со стороны кронштадтских фортов «Обручев» и «Первомайский», а также с орудий линкора «Октябрьская революция» (Калибр 305 мм) и крейсера «Киров» (Калибр 180 мм). Цели указывались артиллерийским наблюдателем, находящимся в верхней части водонапорной башни на станции Курорт.

После войны 1941–45 гг. огромное число зданий лежали в руинах, и вокзал восстанавливать не стали, тем более что граница с Финляндией была отодвинута за Выборг. Станция Белоостров стала одной из рядовых промежуточных остановок пригородных поездов.

В 1945 году на рельсы поставили железнодорожный вагон, где стали продавать билеты на пригородные поезда, а впоследствии для этой же цели соорудили маленькое деревянное здание. В середине 50-х был построен кирпичный типовой вокзал, который существует и поныне.

Вот так распорядилась судьба. Еще совсем недавно в 32-х км от Ленинграда в Белоострове был построен никому не известный грандиозный красавец – вокзал, которому суждено было прожить очень недолгую жизнь. Он появился на свет 1 декабря 1934 года, в день убийства своего «духовного отца» С. М. Кирова, и погиб, когда ему не исполнилось полных семи лет в сентябре 1941 года.



Техническая характеристика:

Платформа пассажирская высокая боковая № 1

Год постройки – 1950

Длина – 240 м

Ширина – 6,0 м

Год реконструкции – 2008

Платформа пассажирская высокая островная № 2

Год постройки – 1959

Длина – 210 м

Ширина – 6,0 м
Год реконструкции – 2010

Платформа пассажирская высокая островная
Год постройки – 2009
Длина – 240 м
Ширина – 6,0 м

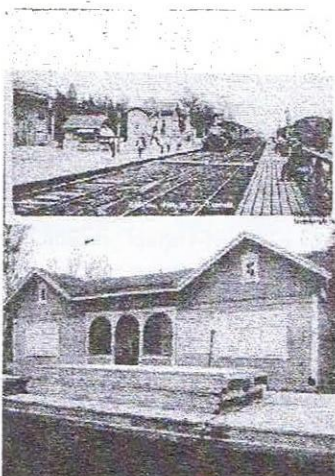
Здание уборной (реконструкция)
Год постройки – 1952
Площадь – 41,3 кв. м

Здание склада багажа отдельно стоящее
Год постройки — 1952
Площадь – 17,7 кв. м

Здание пассажирское (ведется реконструкция)
Год постройки – 1952
Площадь – 210,9 кв. м

Пешеходный мост
Год постройки – 2012
Количество перевезенных пассажиров, среднесуточное – 1520.

ПЛАТФОРМА ДИБУНЫ



Дибуны (фин. *Tiripa*) — название части посёлка Песочный в Курортном районе г. Санкт-Петербурга, расположенной на правом берегу Чёрной речки.

Дибуны — остановочный пункт Октябрьской железной дороги на линии Санкт-Петербург—Выборг в пределах пос. Песочный Курортного района г. Санкт-Петербурга. Расположена на двухпутном перегоне Левашово—Белоостров между Песочная и Белоостров. Имеет 2 платформы, деревянный вокзал дореволюционной постройки, рядом железнодорожный переезд. Электрифицирована в 1951 году в

составе участка Санкт-Петербург — Зеленогорск. Реконструирована вместе с вокзалом под скоростное движение в 2008—2009 годах, построен пешеходный переход. Билетные кассы часто не работают. На станции останавливаются все проходящие через неё пригородные электропоезда, кроме поездов повышенной комфортности. В начале XX века здесь была станция с путевым развитием, которая обслуживала кирпичный завод Княгини Вяземской. В районе Дибунов со стороны п. Песочный сохранились опоры моста через Чёрную речку и часть насыпи, по которым шёл путь к самому заводу. Через платформу Дибуны транзитом проходит линия маршрутного такси № 680 (ст. метро Проспект Просвещения — Роцино), «по требованию» заезжают маршрутные такси № 259 (Ст. метро Озерки — пл. Песочная). К северу от станции начинается лесная дорога в направлении озера Разлив (Ленинская тропа), полностью преодолимая только пешком или на велосипеде (Мост через Чёрную речку узкий для автомобиля).

До 1917 года посёлок назывался Дыбунь. Одноимённая железнодорожная станция (построена в 1902 году) на участке Санкт-Петербург — Выборг, между станциями Графская (Песочная) и Белоостров.

По одной из версий посёлок получил название от высокого холма Дыбун. По другой — название Дибуны происходит от слова «дыбун» (фин. *Tipuna*), то есть трясына, болото. Есть ещё одна, менее популярная версия, в которой говорится что когда мимо карьера в недрах Дибунов, проезжал Петр Первый, то его конь встал перед этим озером на дыбы. И название посёлка произошло от слова «Дыбы».

До революции местность входила в состав Осиноворощинской волости Санкт-Петербургского уезда. В 1938 году посёлок Дибуны вошёл в состав посёлка Песочный.

В начале XVIII века на Чёрной речке у Дибунов были найдены залежи болотной железной руды. В 1728 г. здесь были построены две домницы, а затем фабрика по производству чугуна и стали. В 1769 г. Чернореченские заводы были подарены Екатериной II Потёмкину, но вскоре были выкуплены у него казной. В 1880 году в Дибунах был основан кирпичный завод, принадлежавший княгине М. В. Вяземской. На нём работало 200 человек.

В начале XX века пригороды Петербурга охватил дачный бум. Часть земель, расположенных на правом берегу Чёрной речки и принадлежавших графу Стенбок-Фермор, были проданы для устройства на них дачного посёлка. В то же время, на землях, расположенных на левом берегу Чёрной речки, и принадлежавших графине Е. В. Левашовой и княгине М. В. Вяземской, возникло небольшое селение Графская колония или просто Графская (совр. Посёлок Песочный).

Сохранились документы из истории деревни Дыбунь Санкт-Петербургской губернии, и уезда, касающиеся проведения межевания:

«...межевания в деревне Дыбуна 1807 года октября 29 дня по указу императора Александра 1, так как она деревня была в 1779 году обойдена в общую округу с Белоостровскою вотчиною землемером капитаном Михайло Дьковым с ея пашенными землями, санными покосами, лесными и прочими угодьями, которые состоят по все милостивейшему пожалованию в вечное и потомственное владение тайного советника каргера коллегии вице-президента и кавалера Ивана Григорьевича Долинского от всех смежных посторонних земель как следует: начало межы смежным от разной землёй от деревень Лисьего Носу и от оной деревни Сестрорецкого оружейного завода Ведомства государственной военной коллегии Артиллерийской экспедиции, мызы Осиновой роци, владелицы надворной советницы Анны Фёдоровны Огородниковой на берегу Чёрной речки, и землёй, на коей поселен крестьянский двор владения коммерции советника и кавалера Александра Васильевича Ольжина...»... «В той деревне обмежованной от всех смежных земель одну окружную межою по нынешней мере состоит под крестьянским строением. Огородами и гумениками триста шестьдесят восемь кв. сажень, чистого сенного покоса 17 десятин, су-

ходулу 20709 кв. сажень, бору по нём дровяного и часть строевого леса 76 десятин, 1336 кв. сажень водяного болота и прочих земель».

По ревизской сказке в деревне было: дворов 4, в которых проживало мужского пола — 8 душ, женского пола — 8 душ.

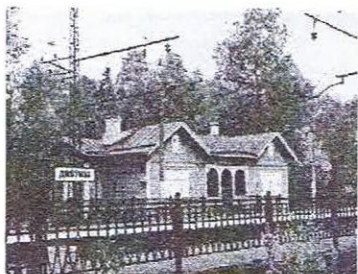
В середине XIX века на берегах Чёрной речки расположились две деревни Дыбунь. Одна, располагалась по левому берегу, и земли принадлежали графине Авдотье Васильевне Левашовой. По регистрационному номеру селение имело № 432, принадлежащее к Осинорожчинской волости. Другая, располагалась по правому берегу реки, и принадлежала отставному гвардии штабс-капитану Ивану Ивановичу Вашутину, который владел также и Лисьим Носом, селения эти относились к Стародеревенской волости. Деревня Дыбунь имела регистрационный номер по переписи 433.

После кончины Вашутина деревня Дыбунь перешла в наследство Наталье Константиновне Бруннер (по первому браку Вашутина).

По уставной грамоте. Выданной крестьянам деревни Дыбунь помещиком Вашутиным в деревне проживало 9 крестьян мужского пола, в пользование которых выделялся земельный надел.

Перепись населения, проведённая в 3-м стане СПб уезда в 1864 году, характеризовала значительный рост населения в отдельных деревнях, в том числе Дыбунь (№ 432) — 4 двора, 9 мужчин, 12 женщин. Дыбунь (№ 433) — 3 двора, 8 мужчин 16 женщин.

Дальнейшее развитие деревня Дыбунь получила в годы строительства железной дороги СПб — Гельсингфорс. Среди крестьян деревни, чьи земли отошли по специальному соглашению Министерству путей сообщения, были Иван Пелля, Михаил Пелля и Егор Илле, а также Рейкоине. Это было в 1868 году.



Полустанки Дибунь и Графская.

В 1905 году жена генерал-лейтенанта княгиня М.В. Вяземская, урожденная Левашова, и графиня О.В. Левашова разделили под дачи «пустопорожный участок с лесом из числа 93 десятин 504 сажень», перешедший к ним по наследству от их отца, генерала артиллерии графа В.В. Левашова. Так появились два полустанка — Дибунь и Графская (Песочная), разделенные Черной речкой.

Со временем, скромное пассажирское движение развилось, и к 1915 году достигло 9300 человек в месяц на станции Дибунь, а на Графской — до 14600 человек. Усилилось и товарное движение. В 1913 году со станции Дибунь было отправлено 3709 груженых вагонов, главным образом грузом кирпичного завода на Графской.

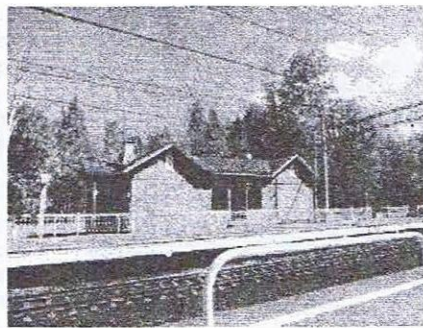
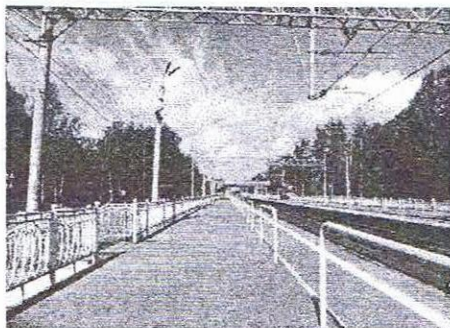
В 1915 году предполагалась реконструкция путей и зданий: постройка каменного двухэтажного вокзала в Дибунях на той же стороне, где находился навес для публики и где сейчас вокзал, построенный по типовому проекту. Старые станционные постройки планировали снести. Для товарного движения предполагалось строительство двух пакгаузов. В поселке Графская на земле О.В. Левашовой по проекту 1904 года гражданского инженера В.В. Сарандинаки Обществом религиозно-нравственного просвещения была построена деревянная церковь преподобному Се-

рафиму Саровскому, ныне действующая. Улицы были названы именами членов семьи владельцев земли: Ольгинская (Центральная), Владимирская (Школьная), Андреевская (Октябрьская), Екатерининская и Леонидовская (Ленинградская), а по центру проходил Левашовский проспект (Вяземский).

Пассажи́рские платформы в Дибунах и Графской для дальних и местных поездов были длиной 250 м, «низкие с гранитным краем и с асфальтовым тротуаром». В Дибунах, где предполагалась конечная остановка ближних и местных поездов, был возведен сарай с отделением их двух пакгаузов на южном конце бангофа на левой стороне путей. Между станциями предусматривался поворотный круг диаметром 72 фута. Деревянный жилой дом в один этаж с необходимыми хозяйственными постройками был рассчитан на шесть семейств служащих. Железный мост на 418/24 километра длиной 10 метров поднят на 45 сантиметров. Фермы моста перестроены.

Сметы на перестройку путей станций определялись в размере 785000 финских марок, из которых на 1914 год было ассигновано 200000 марок для предварительных работ.

В посёлке Дибуны, где проживало более 500 человек, а летом население увеличивалось до 4000, была построена каменная церковь губернским секретарём П.И. Никольским на выделенном им из собственной земли участке в 1084 квадратных сажень. Проект храма был выполнен епархиальным архитектором А.П. Аплаксиным в 1912 году. Проект храма был утвержден 10 апреля 1913 года с небольшими изменениями. В 1914 году церковь вчерне закончили и был составлен акт осмотра: «Наружная штукатурка не окрашена, а внутри все стены оштукатурены, и в остальных работах произведена окончательная отделка. По окончании устройства входа в храм и паперти устройство потолков и окончание столярных работ и устройство иконостаса к освящению церкви препятствий не встретит».



Техническая характеристика:

Платформа пассажирская
береговая № 1
Год постройки – 1952
Длина – 240 м
Ширина – 6,0 м
Реконструкция — 2008

Здание пассажирское (законсервировано)
Год постройки – 1898
Площадь – 103,4 кв.м

Пешеходный мост
Год постройки – 2012

Платформа пассажирская береговая № 2
Год постройки – 1952
Длина – 240 м
Ширина – 6,0 м

ПЛАТФОРМА ПЕСОЧНАЯ

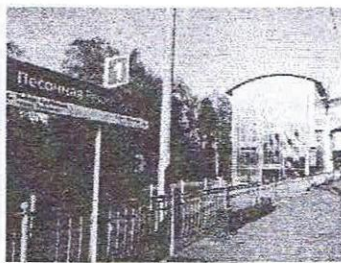
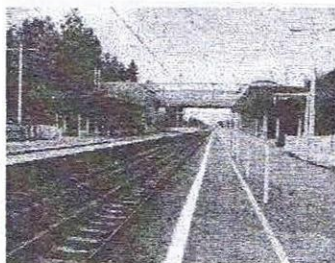


Песочная — железнодорожная платформа у посёлка Песочный, на участке Октябрьской железной дороги между станцией Левашово и платформой Дыбуны. Открыта в 1904 году. Электрифицирована в 1951 году в составе участка Санкт-Петербург — Зеленогорск. Над путями между платформами построен крытый пешеходный мост с пандусом. Заменены информационные указатели на более современные с надписями на русском и на английском языках. На указателях название станции «Песочная» также написано и латинскими буквами — «Pesochnaya».

Посёлок Песочный (Графская) отметил свой столетний юбилей в 2002 году. Отсчет времени ведется с 1902 года, когда был оглашен план заселения Графской и д. Дыбуны, ныне входящих в состав посёлка. Местность была обжита задолго до времени основания железнодорожной станции «Графская». Ее историческое прошлое стоит рассматривать лишь вместе с историей каря, Карельского перешейка. Издревле здесь жили разные финно-угорские племена. С XIII века здесь появились славяне. Расселение славян, как отмечают исследователи, происходило мирно, племена воедь, чудь, ижора и другие не вытеснялись и не истреблялись, так как земли и угодий хватало всем. Почти весь XVII век наш край находился под шведским владычеством, именуясь Ингерманландией. В этот период усилился приток финнов в наш край. После окончания северной войны (В 1721 году) по указам Петра проводилось переселение русских на отвоеванную у Швеции территории Карельского перешейка. Безусловно находясь в тесных контактах, этносы влияли друг на друга. Поэтому в их культуре, традициях, обрядах, быте и даже языках можно обнаружить много общего. Посёлки Песочный и Дыбуны, расположенные в непосредственной близости от нашего города, и имеющие общее историческое развитие, отметили свой столетний юбилей в 2002 году. Отсчет времени ведется с 1902 года, когда был оглашен план заселения «Графской» по соглашению с крестьянами деревни Дыбунок (так записано в документе) и владельцем земли в Лисьем Носу и д. Дыбуны графом А.В. Стенбок — Фермором. Естественно, местность эта была обжита задолго до времени основания железнодорожной станции «Графская». Ее историческое прошлое следует рассматривать лишь вкуче с историей края, Карельского перешейка. Издревле здесь жили разные финно-угорские племена. С 8 века здесь появились славяне. Расселение славян, как отмечают исследователи, происходило мирно, племена воедь, чудь, ижора и другие не вытеснялись и не истреблялись, так как земли и угодий хватало всем. Почти весь 17 век наш край находился под шведским владычеством, именуясь Ингерманландией. В этот период усилился приток финнов в наш край. После окончания Северной войны (В 1721 году) по Указам Петра проводилось переселение русских на отвоеванную у Швеции территорию Карельского перешейка. Безусловно, находясь в тесных контактах, этносы влияли друг на друга. Поэтому в их культуре, традициях, обрядах, быте и даже языках можно обнаружить много общего. Материалы переписных книг 1740-х годов дают возможность определить примерную численность населения деревень. Сохранился интереснейший документ из истории деревни Дыбуна С.-Петербургской губ и уезда. «Оная деревня в 1779 году была обойдена в общую округу с Белоостровскою вотчиною землемером капитаном Михайло Дьяконовым с ея пашенными землями, санными покосами, лесными и прочими угодьями, которые состоят по всемилостивейшему пожалованию в вечное и потомственное владение тайного советника каргера коллегии Ивана Гри-

горьевича Долинского. По ревизской сказке в деревне было: дворов — 4, в которых проживало мужского пола — 8 душ, женского пола — 8 душ».

В середине XIX столетия на берегах Черной речки расположились две деревни Дыбунь. Одна расположилась по левому берегу и земли принадлежали графине Авдотье Васильевне Левашовой. По регистрационному номеру селение имело № 432, принадлежащее к Осинорошинской волости. Другая располагалась по правому берегу реки и принадлежала отставному гвардии штабс-капитану Ивану Ивановичу Вашутину, который владел также и Лисьим Носом, селения эти относились к Стародеревенской волости. Деревня Дыбунь имела регистрационный номер по переписи 433. После кончины Вашутина деревня Дыбунь перешла в наследство Н. К. Бруннер (По первому браку – Вашутина). По уставной грамоте, выданной крестьянам деревни Дыбунь помещиком Вашутиным, в деревне проживало 9 крестьян мужского пола, в пользование которых выделялся земельный надел. В конце второй половины XIX века обозначился значительный рост населения в Петербурге, вызванный освобождением крестьян от крепостной зависимости (19 февраля 1816 года), проведением Финляндской железной дороги (11 сентября 1870 г.), развитием фабрично-заводской промышленности. В пригородах строятся кирпичные, кожевенные, лесопильные заводы и бумажные фабрики. В списках населенных мест С.-Петербургской губернии, по материалам 1896 года, Дыбунь – крестьянское селение, дачная местность при Черной Речке относилась к Осинорошинской волости С.-Петербургского уезда. В ней насчитывалось 41 двор, в которых проживало 51 человек мужского пола и 70 человек женского пола. Всего 121 человек. Первая перепись населения Российской империи 1897 года показывает, что население поселков значительно выросло. Этому способствовала открытая в 1870 году Финляндская железная дорога, соединяющая С.-Петербург с Выборгом до Белоострова. Протяженность ее по губернии – 36 верст. Местность интенсивно заселялась дачниками. В 1896 году в селении имелся кирпичный завод, принадлежавший М.В. Вяземской, на нем работало 200 человек, выработка кирпича составляла на 38874 рубля в год. Имелась и водяная мельница, остатки которой сохранились до наших дней.



Техническая характеристика:

Платформа пассажирская береговая № 1
 Год постройки – 1952
 Длина – 240 м
 Ширина – 6,0 м
 Реконструкция — 2008

Здание – павильон пассажирское с кассой № 1
 Год постройки – 1952
 Площадь – 12,4 кв.м
 Здание – павильон пассажирское с кассой № 2

Платформа пассажирская береговая № 2
 Год постройки – 1952
 Длина – 240 м
 Ширина – 6,0 м
 Год реконструкции — 2008
 Количество перевезенных пассажиров, среднесуточное – 850.

Год постройки – 1952
 Площадь – 12,4 кв. м
 Пешеходный мост
 Год постройки – 2012

СТАНЦИЯ ЛЕВАШОВО



Левашово — товарно-пассажирская станция Выборгского направления Октябрьской железной дороги. Расположена между станцией Парголово и платформой Песочная, в посёлке городского типа Левашово. Имеет 6 путей, 2 платформы, вокзал и железнодорожный переезд.

Здание построено для Финляндской железной дороги.

Электрифицирована в 1951 году в составе участка Санкт-Петербург — Зеленогорск. Реконструирована в 2000-х годах. На станции останавливаются все электропоезда, кроме поездов повышенной комфортности. От станции начинаются линии маршрутных такси, соединяющих её с п. Новосёлки (Карьер).

От станции отходит железнодорожная ветка к городу Сертолово, официальное название станции в Сертолово — «Левашово-2». Ветка построена по нормативам подъездных путей, используется исключительно для грузового сообщения, пассажирские перевозки по ней невозможны.

Возник как станционный посёлок при построенной в 1870 году железной дороге на Выборг. Название произошло от фамилии графа В. В. Левашова, владевшего во второй половине XIX века соседним имением Осиновая Роща. В Осиновой Роще сохранилось здание бывшего дворца Левашовых, возведённое в последней четверти XVIII века в стиле русского классицизма по проекту архитектора И.Е. Старова.

В конце XIX — начале XX века Левашово было дачной местностью.

Левашово — имение графа Левашова, тянется от станции железной дороги по большому прямому шоссе на далекое расстояние к роскошной усадьбе с прекрасным парком. Вдоль этого шоссе, по обеим сторонам его, построены дачи среди довольно густой рощи из берез и сосен. Такой тесноты и сжатости построек, какая составляет характерное явление в Шувалове, не замечается; напротив, дачи отстоять одна от другой на приличное, расстояние и кроме того при каждой даче имеется довольно обширный сад. По видимому, каждый дачник, арендуя землю у графа, строит дачу для себя и потому обставляет ее всеми удобствами, да и дачи здесь появились сравнительно недавно, так что их теперь еще очень немного. Около самого Левашовского парка также на арендованной земле построено несколько дач, где большей частью живут сами хозяева их. Хотя тотчас от станции тянется большой березовый лес, но в нем сыро, он растет на низкой болотистой местности и уже теперь, мало по малу, вырубается на дрова. Красу Левашова составляет его парк с небольшим озером и с прекрасным барским домом. Живая изгородь из зелени представляет ограду всей графской усадьбы, выходящей одной своей стороной на шоссе, ведущее в Кексгольм.

В 1920 году в посёлке проживало: мужчин — 375, женщин — 525, всего — 900 человек.

В 1923 году в посёлке проживало: мужчин — 431, женщин — 525, всего — 956 человек.

К Левашову относятся бывшие посёлки при воинских частях «Левашово-2» и «Новосёлки».

Население посёлка в 2012 году составляло 4095 человек.

Железнодорожная станция Левашово Октябрьской железной дороги на участке Санкт-Петербург — Выборг (Между станцией Парголово и платформой Песочная).



Станция Лавашово. Проект архитектора Ивана Ивановича Труфанова. 1908 г.



Здание станции Лавашово. Архитектор Иван Труфанов. 1908 г.



Здание станции Лавашово. Архитектор Иван Труфанов. 1908 г.

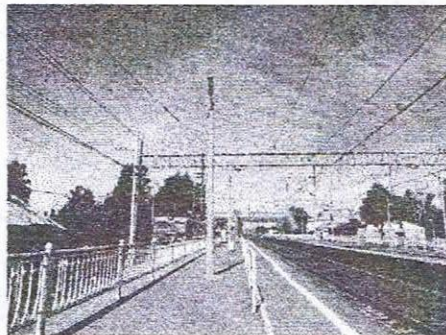
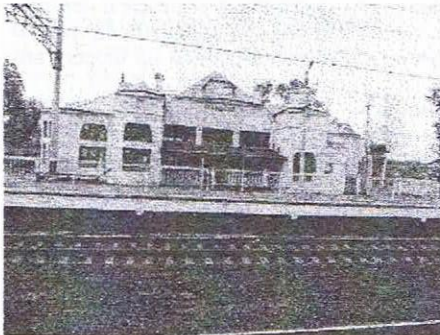
Станция Левашово перестроена после 1908 года. В 1902 году княгиня М.В. Вяземская и её сестра графиня О.В. Левашова, владелица роскошной усадьбы «Осиновая роща» с прекрасным парком и озёрами, решили часть своего имения у станции разбить на участки под застройку с сеткой улиц, которые образовали посёлок Родники. У Левашово они имели торфяной завод, приносящий доход 6000 рублей в год. За Левашовым от Выборгского шоссе отходил почтовый тракт, ведущий на Кексгольм (Приозерск); южнее усадьбы «Осиновая роща» за дорогой – земляная крепость с каменными воротами и егерскими казармами, построенная в 1789 году Екатериной II, когда шведы грозили Санкт-Петербургу. Далее, дорога идет через Юкки, где в 1911 году архитектором А. Брандтом была построена лютеранская церковь (Проект 1908 года), а далее – Вертемяки, в переводе «Сторожевая горка» – усадьба графа Шувалова с живописным рельефом, озёрами и каменной церковью св. Софии, построенной в 1825 году, и получившей пристройку по проекту архитектора И.И. Монигетти в 1867 году.

В облике станции Левашово можно усмотреть элементы деревянной архитектуры, свойственной станции Нейшлот в Финляндии.

Над центральным входом – галерея из трёх арок. Со стороны перрона между ризалитами – навес на двух металлических колонках. Объемы и фасады боковых крыльев ассиметричны. Центральный повышенный объем переходит на задний фасад. Двухцветный кирпич выделяет перемычки окон, входов, подоконные части. Перемычки между первым и вторым этажами образуют арочный проём со срезанным верхом и прямой перемычкой над ними. Расстекловка окон второго этажа и верха окон первого – в мелкую клетку. На заднем фасаде металлический козырек над центральным входом, а на углу правого ризалита – кронштейн для подвески светильника.

Центральный двухсветный проходной зал вокзала с деревянным кессонированным плафоном. Две изразцовые печи закрашены масляной краской. Гранитный цоколь сохранился на заднем фасаде, со стороны перрона он утоплен в монолит асфальта.

Здания многих станций, особенно Левашово и Парголово, потеряли первоначальные пропорции и масштаб с появлением высоких платформ. Здания вросли, ушли под слой земли и асфальта.



Техническая характеристика:

Платформа пассажирская
береговая высокая № 1
Год постройки – 1952
Длина – 240 м
Ширина – 6,0 м
Реконструкция — 2008

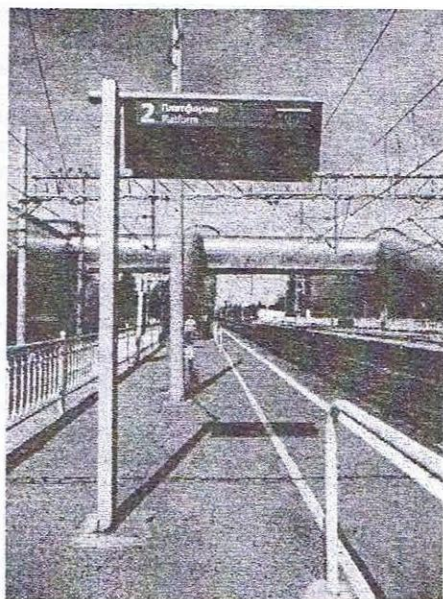
Платформа пассажирская береговая № 2
Год постройки – 1952
Длина – 240 м
Ширина – 6,0 м
Год реконструкции — 2008

Здание бытовое (уборная)
Год постройки – 1907
Площадь – 18,8 кв.м

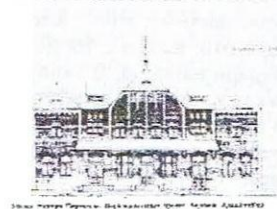
Здание – павильон пассажирское
с кассой № 2
Год постройки – 1952
Площадь – 12,4 кв. м

Пешеходный мост
Год постройки – 2012

Количество перевезенных пассажиров, среднесуточное – 870.



СТАНЦИЯ ПАРГОЛОВО



Если станция Озерки построена заново, то второй перестроенной после 1902 года вокзал был в Парголово. На примере Парголово, мы видим, как автор нашел на основе плана типового, но несколько измененного проекта выразительные и более строгие формы архитектурного образа вокзала, придав ему национально-романтический характер. Вокзал расположен под уступом Парголово-ской гряды, на которой вдоль Выборгского шоссе протянулись поселки – Парголово 1, 2, 3.

Вблизи станции находилось и находится Успенское (Современное Северное) кладбище. В 1874 году участок под него пожертвовал «Санкт-Петербургскому уездному земству из родового имения сельца Парголово» граф Шувалов. Кладбище было открыто в январе 1875 года. Там некогда стояла церковь Успения архитектора П.Ю. Сюзора (Не сохранилась). В 1888 году было открыто воинское кладбище, на котором в 1897-1900 годах была построена церковь Александра Невского архитектором В.А. Коляновским (Не сохранилась). В 1908 году было открыто католическое

кладбище, где в 1914 году построили деревянный костёл по проекту архитектора И.В. Падлевского (Не сохранился).

В г. Санкт-Петербурге у Финляндского вокзала в конце Ломанской улицы, ныне улицы академика Лебедева, находилась приемная Успенская станция этого кладбища. С другой стороны полотна проходила Успенская улица. На Выборгской стороне проживало три четверти всего финского населения г. Санкт-Петербурга. Умирая, многие завещали похоронить их на родине. Для исполнения этого желания Финляндская железная дорога и построила приемную станцию с покойницей, навесом и маленькой часовней, где проходил лютеранский обряд отпевания. Отвозили гробы в красном товарном вагончике, подавая его дверь в дверь с часовней.

В начале XX века Парголово – пригородный посёлок, в котором проживало множество жителей, работающих на заводах и фабриках Выборгской стороны.

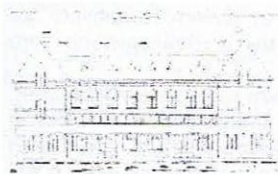
Здание вокзала двухэтажное. Со стороны перрона между двух круглых башен, завершенных фигурными кровлями и шпилями, навес по металлическим фермочкам, лежащим на чугунных колонках. По верху стен башен протянулись пояс чердачных окон и подкарнизный фриз зубчиков из кирпича. В среднюю повышенную часть вkomпонованы четыре чердачных окна, обрамленных красным кирпичом, которые объединяют эту часть со вторым этажом. Эта деталь – стилизованная проекция, заимствованная из деревянной архитектуры, — арочная ферма на кронштейнах под карнизом. Своеобразен задний фасад, запечатлевший отголоски крепостного зодчества. То же – со стороны перрона, но здесь открытость центральной части и башни, излишне перфорированные проемами, сообщают фасаду приветливость. Боковые фасады нейтральны. Разнообразны размеры и форма окон, каждое из которых имеет прямую, полуциркульную или пучковую форму перемычек, выполненных в кирпиче. Стены основного объема – также в кирпиче с выделением деталей – перемычек, тяг, поясов, обрамлений. Стены башен со стороны перрона выполнены в фактурной штукатурке. Два металлических кованых козырька – один по центру заднего фасада над входом в проходной зал, другой – над входом на боковом фасаде. Справа от вокзала сохранился одноэтажный деревянный жилой дом на восемь квартир с четырьмя крыльцами и козырьками над ними на деревянных кронштейнах. Стены обшиты вагонкой, на углах вертикальная обшивка рейкой, карниз подшивной, на резных кобылках. Окна прямоугольные, часть их них спаена и обрамлена наличниками и резьбой. На торцах на уровне чердака типичные встроенные ромбовидные окна. Цоколь из гранита грубой обработки. Санузел одноэтажный в четыре оси, входы с торцов с деревянными козырьками. Стены выполнены фигурной кладкой кирпича. В центре, над кровлей квадратная кирпичная вентиляционная вытяжка. У перрона одноэтажный деревянный сарай-пакугауз. В интерьере центрального проходного зала вокзала – деревянный подшивной кессонированный плафон и два камина поливного изразца зелёного цвета с фигурными деталями. Двери в стиле модерн.

Техническая характеристика:

Платформа пассажирская береговая высокая № 1	Год постройки – 1967
Год постройки – 1967	Длина – 210 м
Длина – 210 м	Ширина – 8,0 м
Ширина – 4,5 м	Год реконструкции — 2010
Год реконструкции — 2008	Здание бытовое (уборная)
	Год постройки – 1907
Платформа пассажирская островная высокая № 2	Площадь – 29,0 кв.м

Количество перевезенных пассажиров, среднесуточное – 1360.

СТАНЦИЯ ШУВАЛОВО



Виды здания вокзала. Автор: архитекторы: Сергей Александрович Яковлев, Николай Николаевич Шувалов. 1898 г.



План здания вокзала. Автор: архитекторы: Сергей Александрович Яковлев, Николай Николаевич Шувалов. 1898 г.

Первым был перестроен вокзал в Шувалове по проекту Грангольма 1898 года. Это двухэтажное каменное здание, планы и объем его строго симметричны. Фасады выполнены облицовочным кирпичом: основное поле стен – красным кирпичом, детали – обрамление окон, горизонтальные тяги, основной венчающий карниз на кронштейнах, щипцы окон мансардного этажа – розоватым. Карниз всего здания – на одном уровне, только окна мансардного этажа в поперечных торцовых корпусах перерезают его, являясь активным архитектурным элементом. На кровле центральных частей – ряд слуховых окон чердака. Архитектура здания несколько суховата и многословна, но представительна.

Со стороны вокзальной площади по центру – гранитная в три ступени лестница со входами в проходной зал с общим металлическим кованым козырьком и такими же козырьками над входами боковых ризалитов. По всей ширине фасада со стороны перрона сделан навес по металлически фермочкам на шести чугунных колонках. Цоколь гранитный. Водосточные трубы прямоугольного сечения. Впрочем, как и на всех последующих станциях. Слева у здания вокзала – одноэтажный павильон для кладовой и туалетов. В их архитектуре использован мотив мансардных окон станции.

При станции – жилой двухэтажный дом на подвалах. Первый этаж каменный. Второй этаж деревянный, обшит вагонкой с фигурными кронштейнами в плоскости стен под карнизом. Окна обрамлены накладными рейками, что создает своеобразный национальный колорит. Кровля с переломом, в которую вкомпонованы чердачные окна. Два входа на заднем фасаде с гранитными ступенями крылец лестничных клеток в ризалитах. Службы – сараи деревянные на шесть небольших помещений.

Следует объяснить, почему объектом первой перестройки и расширения станций стало Шувалово. В 1894 году сюда подошла самостоятельная частная ветка Приморской (Озерковской) линии (Современная часть детской Октябрьской железной дороги), соединившей Озерки – Шувалово с Сестрорецким курортом и проходившей через станции Графская (Коломяги) и Счакки. Где зимой был ипподром. Между станциями Озерки и Графская – платформа «Садки», где зимой и летом на «Коломяжском садовом дворе» были садки борзовых собак, станция Новая деревня на Черной речке с множеством значных и увеселительных заведений – знаменитая «Минерашка» (Заведение искусственных минеральных вод) с её спектаклями, концертами, дивертисментами, фейерверками, «Вилла Роде» (Бывшая дача графини

А.П. Голицыной), «Аркадия», «Ливадия – Кинь – Грусть», «Болибержар», ресторан «Славянка» и прочее.

В 1898 году на Черной речке на землях коменданта Петропавловской крепости был открыт Комендантский аэродром с его знаменитыми авиационными неделями. Станция Шувалово расположена у живописных берегов Суздальского озера, «в то время застроенных множеством красивых дач с Адами, куда летом переселялись петербуржцы с семьями, чтобы надыхаться свежим воздухом и насладиться жизнью почти деревенскую».

На озере у вокзала была пристань, которая принимала пароходы, согласно с расписанием поездов перевозивших приезжающих дачников на противоположный берег озера, тоже застроенный множеством дач, и к имению графа Шувалова. «Виды здесь красивые вдоль всей железной дороги от Санкт-Петербурга до Гельсингфорса. Вдоль пути сплошные леса», — читаем мы в путеводителе того времени.

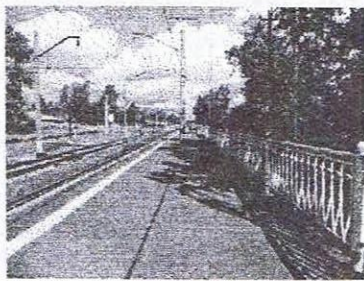
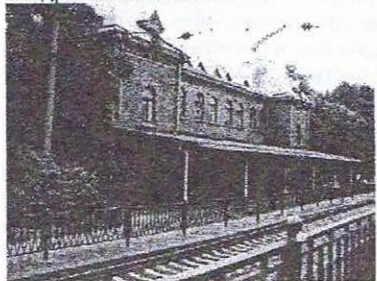
Это «блоковские места» и места, связанные со многими известными именами, вошедшими в историю нашей культуры. Здесь сохранился станционный жилой дом (ул. Чистяковская, 1а), слева от него было здание Озерковского вокзала, где бывал Блок. В его дневниках читаем: «Едем на Финляндский вокзал, с Удельной едем в Коломьяги, оттуда в Озерки, проходим над озером, пьем кофе на Приморском вокзале, возвращаемся трамваем».

«Еду в Озерки. Поезд из П-да в 8.35. Что-то будет?» «Весь день в Шувалово — снег и солнце — чудо!».

В стихотворении «Незнакомка», написанном в 1806 году, ясно угадываются обстановка и атмосфера этих мест того времени. «Весело удрать в Шувалово и купаться. За озером – «сияя, сияя мне дальний край, бедному сердцу вечный рай». Как отмечает Ф. Раевский в путеводителе «Петербург с окрестностями», «Удельная, Озерки, Шувалово были веселые дачные места с театрами, танцами, катанием на лодках по озерам». Здесь же, у станции Шувалово, возник так называемый Новый шуваловский театр с концертными и кинозалами, рестораном и садом купца Дыренкова. У озера на Церковной горе – кладбище, существовавшее с незапамятных времен. В 1758 году была построена деревянная церковь на средства графа П. И. Шувалова. Она сгорела в 1792 году, но тогда же была отстроена его вдовой Е. П. Шуваловой новая на 40 сажен ближе

к селу. В 1884 году церковь пришла в ветхость.

Существующая ныне каменная церковь Спаса Нерукотворного, заложенная в 1876 году и построенная рядом с деревянной часовней на средства крестьян и отчасти дачников по проекту инженера-архитектора К. А. Кузьмина, была освящена 8 сентября 1880 года. По проекту того же зодчего в 1885 году построили деревянную часовню Александра Невского. В 1880 году между Парголовым 2 и 3 по решению Парголовского сельского общества на общественной земле была возведена каменная часовня в память о 19 февраля, ознаменовавшем вступление на прародительский престол и благополучное 25-летнее царствование государя императора Александра Николаевича.



Техническая характеристика:

Платформа пассажирская береговая высокая № 1

Год постройки – 1975

Длина – 210 м

Ширина – 4,5 м

Год реконструкции – 2010

Платформа пассажирская островная высокая № 2

Год постройки – 1975

Длина – 221 м

Ширина – 4,5 м

Платформа пассажирская береговая низкая (не эксплуатируется)

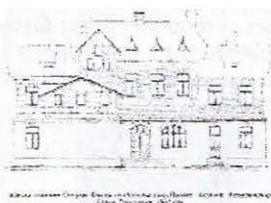
Год постройки – 1906

Длина – 83,84 м

Ширина – 3,0 м

Количество перевезенных пассажиров, среднесуточное – 560.

СТАНЦИЯ ОЗЕРКИ



В связи с расширением строительства дач, в частности в районе трех Суздальских озер, на землях, принадлежащих графу Шувалову, стали обременительными условия 30-летней аренды, по истечении которой постройки участках переходили в собственность графа.

Обращение отдельных арендаторов к владельцу с просьбой о продаже участков не возымело действия.

Наследники графа Шувалова предложили купить не отдельные участки, а всю принадлежащую им территорию у трех Суздальских озер в 15 десятин 1200 квадратных саженей за 350 000 рублей. Таким образом, в 1877 году образовалось «Товарищество на паях для устройства дачных помещений» в 70 паев. Таким образом, в 1877 году образовалось «Товарищество на паях для устройства дачных помещений» в 70 паев.

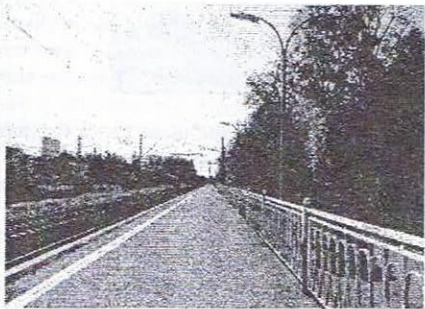
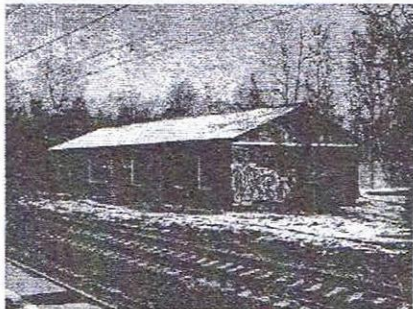
Станция Озерки была построена в связи с открытием между двух озер – Среднего и Верхнего – Озерковского театра с концертным залом, рестораном, эстрадой, где звучала концертная музыка и играл военный оркестр. На горке возвышалась башня, с которой открывался вид на окрестности. В театре устраивались семейные вечера, ставились любительские спектакли, в частности для детей. Арендовали театр и профессиональные артисты. Здесь же, близ Большой озерной улицы, была организована лечебница доктора В. И. Афанасьева «для пользования различного рода ваннами (Серными, паровыми, солеными и др.), душами, растиранием, массажем, лечебной гимнастикой, минеральными водами для страдающих нервными, хроническими и худосочными болезнями». Рядом, на Береговой улице, появился амбулаторный пункт А. А. Оппен-

гейма. На Большой Озерной, на месте современного кинотеатра «Озерки», был сад Браунса с летним залом, скетинг-ринком, тиром и эстрадой, впоследствии носивший название «Шантеклер». Озерковский театр славился концертами, спектаклями, привлекая большое число зрителей, приезжавших специально из Петербурга.

Все это и послужило причиной появления специального стационарного здания, которое соединялось с территорией театра и лечебным комплексом крытой галереей, так называемой аллеей Оппенгейма. Здание станции Озерки было построено по проекту Бруно Ф. Грангольма в 1902 году. Вокзал был двухэтажным. Первый этаж, занятый служебными помещениями, был каменным, фасад выполнен облицовочным кирпичом. Оконные проемы разные по форме и размерам с клинчатыми перемычками. Над входами металлические кованые зонтики. Второй этаж деревянный, рубленый с облицовкой вагонкой, которая создавала рисунок из обшивки. По обшивке накладные деревянные детали имитировали фахверковую конструкцию. Здание со стороны перрона имело симметричный плоский фасад с небольшими крепками первого этажа и с повышенной средней частью второго этажа.

Фасад в сторону озер отличался асимметричной живописной компоновкой объемов, имел характерную расстекловку оконных переплетов, форму и расстекловку дверей. Активную роль играли слуховые окна на кровле. Между первым и вторым этажами выявлялся уступ, который был завершен горизонтальной тягой — карнизом над объемом первого этажа. Цоколь и ступени входов — из гранита.

На территории станции сохранилось одноэтажное здание каменной сауны. Здесь же были и служебные постройки, обозначенные на генплане проекта. Здание сгорело в 1993 году, но авторский проект фасадов, генплан архитектора Бруно Грангольма, инвентаризационные планы и фотографии дают возможность воссоздания вокзала в полном объеме, так как он был построен без отступлений от разработанного архитектором проекта.



Техническая характеристика:

Платформа пассажирская
береговая высокая № 1
Год постройки — 1951
Длина — 230 м
Ширина — 4,6 м
Год реконструкции — 2010

Платформа пассажирская
береговая высокая № 2
Год постройки — 1952
Длина — 210 м
Ширина — 3,8 м
Год реконструкции — 2010

Здание бытовое (уборная)
Год постройки — 1907
Площадь — 18,8 кв. м

Здание вокзал (продажа)
Год постройки — 1910
Площадь — 311,4 кв. м

Пешеходный мост
Год постройки — 2012

Количество перевезенных пассажиров,
среднесуточное — 490.

СТАНЦИЯ УДЕЛЬНАЯ



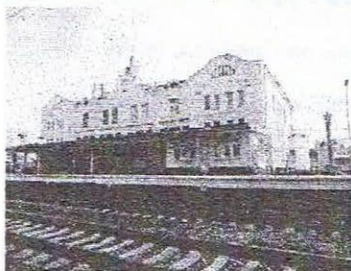
В 1914 году дошла очередь для переустройства путевого двора и станционных зданий станции Удельной. Удельное ведомство отказало в продаже земель для расширения станции. Это обстоятельство вынудило снести жилые здания для служащих станции и другие постройки на ее территории.

Удельная того времени, была причислена к пригородам, а не к дачной местности, поэтому «предполагалось, что движение в летнее время не будет больше, чем в праздничные и Рождественские дни», и что «на переезде, когда улица находится в одном уровне с полотном, с учетом, что сортировка вагонов будет происходить с 2 до 6 часов, а также при наличии шлагбаума опасности и препятствий для уличного движения не будет».

В 1914 году был составлен проект реконструкции станции Финским управлением Финляндской казенной железной дороги. Автором проекта станции был финский архитектор Бруно Грангольм. Сравнивая проект с осуществленным зданием вокзала, можно заключить, что проект был полностью реализован.

В 1915 году форсируется вопрос о незамедлительной постройке сортировочных путей на станции Удельная, в связи с военными действиями. В телефонограмме Гельсингфорскому управлению железных дорог от Петербургского управления железных дорог во исполнение приказа Главкомандующего фронтом предлагалось «немедленно приступить к устройству парка путей на станции Удельная с отчислением расхода на военный фонд».

Здание вокзала было построено двух-трехэтажным на подвалах и высоком гранитном цоколе. Все фасады его симметричны относительно своих центральных осей.



Со стороны города в центральной части фасада – широкая в восемь гранитных ступеней лестница с входом под железобетонным навесом, ведущая в зал с выходом на перрон. Плоскость стены декорирована лепниной геометрическо-растительного характера, в композицию которой включены чердачные окна. По центру фланкирующих ризалитов выделены вертикали оконных проемов лестниц с балконами. Углы ризалитов закреплены мощными в два этажа объемами. Они напоминают крепостные башни, и это впечатление подчеркнуто завершением их прямоугольными зубцами. Боковые фасады – с группировкой прямоугольных окон в трех уровнях. На первом этаже основное поле стены – фактурная штукатурка с вертикалями гладких лопаток, сочетающихся с гладкими стенами второго этажа.

Со стороны перрона на всю ширину фасада – железобетонный навес. Фасад завершен башенкой со шпилем, под ним – стилизованная ионическая капитель.

Станция Удельная решена в стиле северного модерна. Поражает разнообразие творческих приемов архитектора, масштабность их звучания, умение найти формы и средства для их выражения, профессионализм.

Вокзалы, построенные зодчими Великого княжества Финляндского, отразили стадии развития архитектуры в течение полувека.

Чертежи вокзалов Удельная, Озерки, Шувалово, Парголово, любезно предоставленные нашими финскими соседями по просьбе архитектора В.К. Свешникова, сослужат неоценимую службу при ремонте и реставрации станций.

Техническая характеристика:

Платформа пассажирская береговая высокая № 1 Год постройки – 1950 Длина – 212,5 м Ширина – 6,5 м Реконструкция — 2010	Здание бытовое станционное отдельно стоящее (санитарный узел) Год постройки – 1913 Площадь – 53,3 кв. м
Платформа пассажирская береговая № 2 Год постройки – 1950 Длина – 240 м Ширина – 6,0 м Год реконструкции — 2010	Павильон № 1 АСКОП Год постройки – 2001 Площадь – 123,7 кв. м
Здание вокзала Год постройки – 1910 Площадь – 1217,9 кв.м	Павильон № 3 с постом дежурного Год постройки – 2001 Площадь – 209, 2 кв. м
	Павильон № 4 с постом дежурного Год постройки – 2002 Площадь – 208,5 кв. м
	Тоннель пешеходный Год постройки – 2016

Количество перевезенных пассажиров, среднесуточное – 7910.

Дальнейшее развитие:

Планируется обустройство комплекса по обслуживанию пассажиров с коммерческой частью в полосе отвода железной дороги.

1484 кв. м – комплекс по обслуживанию пассажиров, 17825 кв. м – коммерческая часть.

ЛАХТА-ЦЕНТР

В Приморском районе Санкт-Петербурга формируется новая точка притяжения бизнес – активности. Инвестором и инициатором проекта является группа Газпром, реализация которого поручена акционерному обществу «Многофункциональный комплекс «Лахта Центр».

В соответствии с актуальными градостроительными задачами сформирована концепция проекта, согласно которой ведется строительство крупнейшего в Санкт-Петербурге делового центра, научно-образовательного комплекса, спортивных и досуговых объектов, а также целого ряда общедоступных сервисов и предприятий сферы услуг.

С учетом отдаления многофункционального комплекса «Лахта Центр» от исторического центра города, необходимо решение вопросов организации его транспортного обеспечения.

Учитывая, что в непосредственной близости со строящимися объектами проходит железнодорожная линия Санкт-Петербург – Сестрорецк, Правительство города и руководство группы Газпром предлагает ОАО «РЖД» включить в инвестиционную программу на 2017 год проектирование и строительство пассажирской платформы, павильона с входной группой и билетными кассами.

Планируемый срок реализации – 2017-2018 г.г.

