

Защита от врагов России, или Строительство Финляндской железной дороги

Торжественное открытие первого участка Петербурго-Гельсингфорской железной дороги (от столицы империи до Выборга) состоялось 1 февраля 1870 года. А в 1862 году на территории Великого княжества Финляндия была открыта первая железная дорога от Гельсингфорса до Тавастуса (Хяменлинна). В 1866 году в Финляндском сейме обсуждался вопрос об очередности и выделении средств для дальнейшего строительства участков железных дорог либо на Тавастусской линии до Таммерфорса (Тампере), либо от Рихимяки до местности Лахтис.

Главная цель строительства

Генерал-губернатор Финляндии граф Николай Владимирович Адлерберг (1819—1892), получив данное известие, прибыл в Петербург с докладной запиской Александру II, в которой выразил свое мнение по обсуждавшемуся в Финляндском сейме вопросу о необходимости строительства соединительной линии до Петербурга.

Из докладной записки Адлерберга (не позже 18 ноября 1866 г.):

Польза устройства жел. дороги между СПб и Гельсингфорсом очевидна.

Финляндия прикрывает собою северную часть и столицу империи. В случае войны с первоклассными иностранными державами, обладающими могущественным флотом, стратегическое соображение враждебной силы, без сомнения, не потеряет из виду столь существенного обстоятельства и при направлении флота с десантом к берегам Финляндии не упустит попытаться овладеть ею...

Численность наших войск в Великом княжестве, достаточная для потребности мирного времени, естественно, окажется далеко не соответственной серьезным попыткам союзных неприятельских действий.

Содержать ввиду такого неудобства постоянно и в мирное время более войска в Финляндии было бы сопряжено с обременительными издержками для государственной казны.

Имеет же ограниченное число оно при возможности в данный момент мгновенно и при умеренных издержках перебросить в Финляндию потребные военные силы можно достигнуть исключительно лишь проведением на соединении столицы империи с главным городом Финляндии железной дороги, опирающейся по всему протяжению на не менее важную операционную базу береговой линии Финского залива.

Кроме очевидной стратегической пользы, таковым сообщением явно высказывается польза коммерческая и смежная с нею, так сказать, нравственная народосближительная, которые вместе изображают собою вопрос о пользе как внутренней, так и внешней политики государства.

Все расстояние пути между СПб и Гельсингфорсом составляет 415 верст. Из этого числа уже выстроено средствами Великого княжества 67 верст, а именно до ст. Рихимяки на Тавастусской линии. Кроме того, изготовлено полное соображение для продолжения этого пути по направлению к Петербургу на 56 верст до м. Лахтис, что составит всего устройства железной дороги финляндскими средствами на 123 версты, т.е. без малого на 1/3 всего пространства от Гельсингфорса до столицы империи.

Финляндия, бесспорно, должна со своей стороны участвовать в пожертвовании для такого сооружения, но, естественно, лишь сообразно ограниченному ее способам в меньшем против средств империи размерах...

Этим проектом генерал-губернатор... лишь ходатайствует об утвердительном заключении правительством (России) по ниже-следующим двум вопросам:

1. Разделяет ли оно мнение генерал-губернатора о высшей необходимой пользе безотлагательно построить жел. дорогу между СПб и Гельсингфорсом?

2. Допускает ли правительство возможность на таковом основании существенной пользы и необходимости даровать по своему временному представлению генерал-губернатора концессию на образование помянутой линии от СПб до м. Лахтис с определением гарантии правительства в 5% чистого дохода и 1/12% на погашение капитала, какой потребуется...

Обсудить безотлагательно

В ответе Александра II было сказано, что требуется безотлагательное обсуждение из-

ложенных в записке вопросов господам министрам: путей сообщения, военному, финансов и статс-секретарю Великого княжества Финляндского. 23 ноября 1866 года в Министерстве финансов состоялось совещание вышеуказанных министров, на котором было принято решение о необходимости строительства дороги.

В сообщении Финляндского сената, направленному министру путей сообщения П.П. Мельникову, от 10 апреля 1867 года было сказано, что Финляндский сенат представил на рассмотрение предварительный проект земским чинам Финляндии на сооружение железной дороги от Рихимяки через Лахтис и Выборг до СПб. Были представлены два варианта пути в 3 и 5 футов. Последний вариант в 5 футов был экономически более дорогим, но перспективным для российских железных дорог, т.к. ширина колеи совпадала с казенными дорогами в империи.

В представленной записке статс-секретарь Великого княжества сообщил, что «жел. дорога предполагалась в один путь шириною в 5 фут., с необходимым числом развязов. Склоны дороги предполагались умеренные, работы незначительные». Стоимость дороги определена по ценам построения норвежских железных дорог на металлические рубли и составила в среднем 35 117 руб. 50 коп. за версту. Стоимость паровозов — до 21 000 руб. серебром.

Вскоре предварительный проект был одобрен Александром II, но с условием, «чтобы и та часть жел. дороги, которая за счет Финляндского правительства будет сооружаться от границы империи (ст. Белоостров. — М. Л.) до СПб, была подведомственна Финляндскому управлению на тех же условиях, какие определены для частных акционерных обществ и лиц, принявших на себя сооружение и эксплуатацию жел. дорог в империи».

2 ноября 1867 года «во исполнение высочайшего повеления» были выработаны условия на постройку Петербурго-Гельсингфорской железной дороги:

1. Великое княжество обязуется выстроить дорогу пятифунтовой ширины от станции Рихимяки до СПб и снабдить всем нужным по утвержденным планам и сметам.

2. Государственное казначейство (империи) дает субсидию в 2 500 000 металлических рублей, но ни в коем случае более...

3. Государственное казначейство получает участие в чистом доходе в размере одной трети.

4. Если бы в начале выручка не покрывала расходов эксплуатации, то недостающее количество вознаграждается Великому княжеству из первых чистых доходов, а затем уже как Великому княжеству, так и Государственному казначейству будут получать условленных в 3-й ст. дивидендов.

5 ноября 1867 года эти условия были высочайше утверждены.

Как Белоостров не стал Сестрорецком

16 июля 1869 года генерал-майор Шернваль направил министру путей сообщений графу Бобринскому на утверждение проекты общего расположения путей, зданий Сестрорецкой (теперь ст. Белоостров) станции и построек:

1. Пассажирского дома.
2. Помещений для служащих при таможенных империи и Великого княжества.
3. Хозяйственных построек.
4. Водоемного здания и навесов для дворов.

...При сем долгом считаю присовокупить, что означенные проекты были рассматриваемы и одобрены Финляндским сенатом, равно как и главным смотрителем СПб таможенного отделения.

S ^T PETERSBURG—WIBORGS JERNVÄG.			
Tidtabell för bantågen från den 13 Februari 1870 till vidare.			
Sunain ajanmääräys 13 päivänä Helmikuuta 1870.			
Verst.		Alla dagar. Sofa pätmö. eft. m.	Alla dagar. Sofa pätmö. f. m.
	St. Petersburg „Pietari“	4,30'	Wiborg „Björpi“ afgår. läftee 8
4	Lanskaja	4,37'	Säiniö 8,18'
4	Udelnaja	4,40'	Galitzina 8,68'
3	Schuvalovo	4,57'	Perkjärvi 9,29'
4	Pargala	5, 8'	Nykyrka „Luifitirffo“ (ank. tullee) 9,59'
3	Levaschovo	5,16'	afg. läftee 10,14'
12	Walkeasaari (ank. tullee) 5,23'		Raivola 10,41'
	afgär. läftee 5,23'		Terijoki 10,57'
16	Terijoki 6,26'		Walkeasaari (ank. tullee) 11,25'
9	Raivola 6,43'		afgär. läftee 11,45'
15	Nykyrka „Luifitirffo“ (ank. tullee) 7, 8'		Levaschovo 12, 6'
	afg. läftee 7,23'		Pargala 12,16'
13	Perkjärvi 7,59'		Schuvalovo 12,24'
11	Galitzina 8,23'		Udelnaja 12,33'
17	Säiniö 8,58'		Lanskaja 12,50'
9	Wiborg „Björpi“ ank. tullee 9,16'		Petersburg „Pietari“ ank. tullee 12,46'

Befordran af gods emellan alla stationer oger rum med särskilda tåg, hvilka tillvidare dagligen expedieras ifrån banans ändstationer.

В пояснительной записке к проекту помещений для таможенной службы по Сестрорецкой пограничной станции было сказано, что для помещения служащих при таможенных отделениях империи и Великого княжества Финляндского на Сестрорецкой станции предполагается построить два отдельных жилых дома на каменных фундаментах. В каждом флигеле было по 2 квартиры для чиновников и по одному общему помещению для нижних чинов, при которых имелась общая кухня. Отхожие места, пекарни и прачечная располагались в отдельных помещениях.

В деловой переписке строящаяся пограничная станция, находящаяся на русском берегу реки Сестры, получила наименование Сестрорецк. Но по окончании строительства дороги было принято решение о сооружении соединительной ветви от селения Сестрорецк до станции, находящейся на главном пути Рихимяки — Санкт-Петербург. Поэтому первичное название станции (Сестрорецк) было изменено на станцию Белоостров. При этом в шести километрах к северу от станции Белоостров уже существовала финская деревня Белоостров (находилась на 41-м километре Верхне-Выборгского шоссе; после боевых действий 1941—1944 годов деревни не существует. — М. Л.). Впоследствии это привело к путанице, потому что в начале 1900-х годов в местности при станции образовался поселок, получивший в советское время официальное название Новый Белоостров, а финская исчезнувшая деревня тогда же была переименована в Старый Белоостров. Можно предположить, что в случае сохранения первичного названия станции Сестрорецк для сегодняшнего Белоострова у нас были бы Новый и Старый Сестрорецк.

Открытие Финляндской железной дороги

1 февраля 1870 года в час пополудни состоялось торжественное открытие первого участка Петербурго-Гельсингфорской железной дороги, от Петербурга до Выборга.

Церемония началась молебном, священнодействовал преосвященный Выборгский епископ Тихон, который по окончании богослужения окропил святой водой временную станцию, а затем стоявшие около станции вагоны, которые должны были в этот же день отправиться до Выборга в составе первого срочного поезда.

После того все присутствовавшие были приглашены директорами к завтраку, приготовленному в одном из строений, т.к. здание вокзала было еще не окончено. Во время завтрака генерал-губернатором графом Адлербергом были провозглашены тосты за здоровье Их Величеств, наследника-цесаре-

вича и всего августейшего дома. Затем следовали и другие тосты.

Газеты того времени отмечали: «Дирекция надеется окончить весь путь от Петербурга до Рихимяки к сентябрю месяцу нынешнего года (торжественное открытие этого участка состоялось 30 августа 1870 года. — М. Л.). Сколько известно, верста железного пути средним числом обойдется в 22 000 металлических рублей».

На пути от Петербурга до Рихимяки более значительных мостов находится шесть, из них 5 деревянных на каменных устоях и 1 железный — через реку Кюмене.

Подвижной состав нового пути от Петербурга до Рихимяки будет состоять из 37 локомотивов, следовательно, более чем по одному на каждые десять верст; вагонов всех наименований (в том числе платформ и балластных) по два на каждую версту. Пассажирские вагоны устроены хорошо и удобно; все они проходные.

Плата за пассажирские билеты назначена: в 1-м классе по 3 коп. с версты, во 2-м — по 2 коп. с версты, а в 3-м —

по 1 коп. с версты. Протяжение всего участка от Петербурга до Выборга 120 верст».

Первые годы эксплуатации Финляндской железной дороги привели к тому, что близ станций появились дачные поселки с постоянно растущим населением. Стало расти и благосостояние местного населения, которое обслуживало петербургских дачников и обеспечивало их продуктами питания. Появились заводы и фабрики, рестораны и гостиницы, летние театры и кинематографы, магазины и аптеки, а также различные общественные кружки. Появление дачных поселков привело к необходимости строительства второй железнодорожной колеи и новых станций в недалеком удалении от столицы империи (Озерки, Графская, Дыбун, Раяйоки, Оллила, Куоккала, Келомяки).

Первый участок со второй колеей вступил в строй в 1878 г. до ст. Левашово, второй — 17 февраля 1898 года до ст. Белоостров. К началу Первой мировой войны рельсовый путь имел две колеи (в то время единственные двухколейные участки на всей сети жел. дорог Вел. княжества), а именно «участок СПб — Выборг... и участок Гельсингфорс — Йокела протяжением 45 верст». Журналист А. Янсон на страницах «Петроградского земского вестника» писал: «...Население Петроградского уезда гораздо богаче населения других уездов, и не потому что ему посчастливилось жить под самой столицей; к его услугам множество железных и других дорог, которых оно не строило; оно с большим барышом продает столице каждое яйцо, каждую бутылку молока; под Петроградом каждый сарай под именем дачи приносит доход...».

В 1913 году Финляндская железная дорога была соединена с российскими дорогами через Кушеловку и Финляндский железнодорожный мост через Неву.

С начала Первой мировой войны по Финляндской железной дороге в Российскую империю пошел основной поток грузов. Это было связано с образованием сплошного фронта от Черного моря до Балтики и невозможностью вести торговлю между странами Западной Европы и Америки по морским и железнодорожным путям довоенного времени.

С 1 сентября 1918 года участок пути Петроград — Белоостров с присоединением к нему Финляндской соединительной ветви от Кушеловки до Дачи Долгорукова перешел в ведение Николаевской железной дороги и образовал отдельный Финляндский участок Николаевской железной дороги. 27 февраля 1923 года она была переименована в Октябрьскую.