

Здравствуй, станция Сестрорецк!

«Осторожно, двери закрываются. Следующая станция – Сестрорецк». Шипят дверные механизмы, и электричка плавно трогается с места. Бронзовая фигура Ильича медленно исчезает из вида. До цели моей поездки остается шесть минут. Настает время вспомнить себя еще школьником, на этом же месте, в похорной электричке, когда в конце весны ленинградцы дружно устремлялись на свои дачи. И так, как это было в середине 1970-х...

...Станция Разлив остается позади. Одна за другой пробегают мимо поезда утопающие в зелени дачи с цветными стеклами веранд, а я тороплюсь занять место у окна – сейчас начнется самое интересное. Проходит несколько минут, поезд замедляет ход, перестук вагонных колес усиливается, и земля пропадает куда-то вниз. Электричка словно летит по мосту над каменной рекой, а вдалеке видны буны каменной плотины. Захватывающий пейзаж быстро исчезает, но публика не торопится отходить от окон – сейчас будет входная стрелка. Никто не знает, к какой платформе прибудет поезд. Но вот по вагону несется говор: «На первую пошел», и народ дружно устремляется к передней двери – так будет идти на десяток метров ближе.

Сестрорецкую швейную фабрику. Дежурная по переезду уходит в переездную будку, звонкая трель затихает, и автоматические шлагбаумы открывают движение. Впрочем, машин почти нет – тишину нарушает лишь рейсовый «львовский» автобус да мотоцикл с коляской.

Перейдя через дорогу, я попадаю на другую сторону железнодорожного полотна. Вдоль него плавным изгибом расположилась платформа №2. У ее самого начала – небольшой стеклянный сувенирный ларек; я всегда нахожу в нем что-то интересное – флажки, значки и даже масштабные модели автомобилей – предмет зависти моих одноклассников. За ларьком вдоль платформы протянулся деревянный киоск с пивной точкой и пунктом приема стеклотары. Здесь всегда бывает оживленно. Впрочем, мне нет до этого никакого дела, и развернувшись, я охватываю взглядом привокзальную площадь. На ней стоит, ожидая пассажиров, междугородный автобус маршрута Ленинград-Выборг. Под круглой стеклянной табличкой с буквой «Т», висящей на столбе, ждет своих клиентов такси. В углу площади, под открытым навесом, блестят своими кнопками автоматы с газированной водой.

та дверь буфета. Оттуда раздается звон чайных стаканов и таяет ароматом пирожков. Пройдя темным коридором, из зала ожидания можно выйти прямо к железнодорожным рельсам. Но мне пора идти дальше. И куда бы ни лежал мой путь по утопающим в зелени сестрорецким улочкам, особое чувство, полученное от встречи с вокзалом, надолго оставалось в душе. Я знал, что всегда смогу найти на вокзале укрытие от ветра и дождя, согреться у печи зимой или просто дождаться в зале ожидания давнего приятеля.

...Годы летят, и счастливое время детства, увы, осталось позади. Нынешний город не узнать – настолько он изменился. Исчезли кварталы деревянных дач, ряд привокзальных магазинчиков и маленький кинотеатр. В небо устремились новостройки, асфальт покрыл старые пустыри. Но как бы ни хорошо выглядели эти каменные джунгли, мне никогда не будет хватать в них того покоя, уюта, душевности и цветочного аромата, которые были в том, одноэтажном Сестрорецке. И сейчас, когда небоскребы подбираются к вокзалу все ближе и ближе, и уже словно готовы растоптать его, как жалкую спичечную коробку, случайно попавшую им на пути, – мне ста-



Традиционная толчея на выходе, и вот я уже на платформе. Воздух становится свеж и ароматен, и даже мимолетный дух креозота от железнодорожных шпал не мешает вдохнуть полной грудью. Прямая асфальтовая лента платформы забита приехавшими на свои дачи горожанами. Кто-то несет заботливо перевязанные саженцы, кто-то ведет велосипед, а вот и группа с рюкзаками – не иначе, как в поход собралась. Толпа оживленно продвигается вдоль выкрашенных темно-зеленой краской чугунных перил с затейливым рисунком и шишечками поверху. Высокие белые урны с красивым барельефом стоят возле изящных зеленых скамеек. К перилам платформы на столбах прикреплены металлические рамки, заполненные сеткой зеленого цвета. На ней красивым круглым шрифтом золотистые буквы: «СЕСТРОРЕЦК». Вдоль высокой платформы, за то полями, виден желтый одноэтажный дом с хозяйственным магазином и керосиновой лавкой.

Электричка, свистнув, медленно трогается и удаляется вдаль, а я тем временем подхожу к началу платформы и спускаюсь вниз. Справа, на кирпичном торце деревянного двухэтажного здания замечаю любопытный плакат во всю стену – фигура девушки в пышной разноцветной юбке, держащей в руках полотно с пафосной надписью «Подруга, больше пряжи» и тут же – стенд с приглашением работниц на

Но на все это я обращаю внимание не сразу. Прежде всего, не могу оторвать взгляд от бесспорного украшения площади – Сестрорецкого вокзала. С первых же минут он поражает своими размерами. Никак не ожидаешь увидеть в скромном ленинградском пригороде станционное здание, сопоставимое по величине со станциями Финляндской линии, да и даже самим Финляндским вокзалом – двухэтажным до конца 50-х. Высокое чердачное помещение по центру как бы добавляет вокзалу третий этаж. Солидно выглядит он на фоне одно- и двухэтажных деревянных домов, окружающих площадь со всех сторон. Светло-зеленые стены, обрамленные строгой белой обрешеткой, придают зданию парадный вид. Поднявшись на деревянную ступеньку, я открываю скрипучую дверь и захожу в зал ожидания. В правом углу видна высокая белая кафельная печь с красивым орнаментом сверху. Напротив нее – касса предварительной продажи билетов на поезд дальнего следования. Она работает по особому графику. А рядом – касса, где можно купить коричневый картонный билет на электричку. Сейчас еще прохладно, и окошко кассы открыто в зал ожидания, но как только в город придет жара – кассир с раннего утра и до позднего вечера будет ожидать пассажиров у окна со стороны привокзальной площади. Рядом с входным тамбуром в зале ожидания откры-

новится чертовски обидно за него. И дело здесь не только в том, что он сейчас олицетворяет для меня те счастливые годы детства, которые довелось провести в этом месте. Разве можно забывать о том, что это чудом сохранившееся до наших дней здание больше века украшало город, заслуженно став одним из его символов. Оно сыграло одну из первых ролей в становлении Сестрорецка как столичного центра отдыха и здоровья. С ним же непосредственно связано имя Петра Александровича Авенариуса, внесшего неоценимый вклад в летопись города. И здесь, мне кажется, будет нелишним вспомнить, какова же была история возникновения вокзала.

Для этого придется окунуться в дела позапрошлого века. Именно тогда по инициативе П.А.Авенариуса начала строиться железная дорога из Санкт-Петербурга в Сестрорецк. В 1894 году первые поезда начали прибывать к берегу Водоотводного канала, к временно сооруженной земляной платформе. Для продолжения дороги требовалось возвести капитальный железнодорожный мост на каменных устоях, насыпь через Бочагу, соорудить паровозное депо, обустроить ветку к оружейному заводу и соорудить железнодорожный вокзал. На это ушло несколько лет...

Аркадий Николаенко
Продолжение –
в следующем номере

Здравствуй, станция Сестрорецк!

В прошлом номере нашей газеты была опубликована первая часть краеведческих размышлений Аркадия Николаенко об удивительной истории Сестрорецкого вокзала. Автор затрагивает важные вопросы, связанные одновременно с развитием города и необходимостью сохранения его уникальных исторических архитектурных объектов. Сегодня рады познакомить читателей с продолжением этого материала.

Редакция

В конце позапрошлого века по инициативе П.А.Авенариуса начала строиться железная дорога из Санкт-Петербурга в Сестрорецк. В 1894 году первые поезда стали прибывать к берегу Водоотводного канала, а временно сооруженной земляной платформе. Для продолжения дороги требовалось возвести капитальный железнодорожный мост на каменных устоях, насыпь через Бочагу, соорудить паровозное депо, обустроить ветку к оружейному заводу и соорудить железнодорожный вокзал. На это ушло несколько лет...

Здание вокзала начали возводить на городской окраине, на пересечении трассы будущей железной дороги и Дубковского шоссе. Участие в проектировании вокзала принимал и сам Авенариус. Он был уже охвачен идеей создания под Сестрорецком грандиозного Курорта. Поэтому и здания, сочетая в себе удобство и практицизм, в том числе должны были подчеркнуть масштабность предприятия. И эта цель была достигнута. Двухэтажное здание с высокими потолками и добавлявшим еще пол-этажа чердачным помещением величаво возвышалось над одноэтажной застройкой рабочего квартала. Благодаря широкому окнам в помещениях было светло (электрическое освещение появилось позже), а двойное остекление и несколько печей позволяли содержать здание теплым в самые крепкие морозы. Зал ожидания украшала изразцовая печь финского завода «Або». Ее облицовка состояла из белой керамической плитки, покрытой глазурью. Верхняя часть печи была украшена кружевным цветочным орнаментом.

Типовым вокзал назвать нельзя – как Новодеревенский, Озерковский, так и Сестрорецкий имели свою оригинальную планировку с элементами, свойственными зданиям железнодорожной инфраструктуры. Внешний вид вокзала

не был отягощен архитектурными излишествами – в этом не было необходимости, ведь царские загородные резиденции располагались к югу от столицы. Внешняя простота компенсировалась декоративными стропилами торцов крыши, а также балконами с ажурной деревянной решеткой. Первый этаж здания занимали билетные кассы, зал ожидания и буфет. На втором этаже, куда вела крутая деревянная лестница, располагались помещения для отдыха поездных бригад. Планировка здания позволяла пассажирам, войдя с привокзальной площади, пройти к кассам и выйти с другой стороны вокзала на платформу. Как и другие вокзалы Приморской железной дороги, Сестрорецкий был деревянным. Денежные средства приходилось экономить, ведь львиную долю отнимало строительство Курорта. Тем не менее, к открытию движения вокзал был построен и в середине 1899 года принял первых своих пассажиров.

В то далекое время застройки в сторону морского побережья от созданной железной дороги еще не было, и именно с вокзала началось развитие Дубковского шоссе и прилегающих территорий. Весной 1900 года Авенариус запустил движение по двухколейному участку Приморской железной дороги к будущему санаторию, а летом того же года открылся и сам Сестрорецкий Курорт. Он быстро набрал популярность. В Сестрорецке началось массовое дачное строительство. Вокруг вокзала закипела жизнь, быстро стали появляться лавки и магазины. С утра до ночи на привокзальной площади дежурили извозчики в ожидании богатого клиента. С конца весны и до начала осени вокзал осаждали толпы дачников. Среди них нередко встречались и весьма известные представители столичной богемы. Так, например, 24 мая 1907 года на Сестрорецком вокзале по пути из Левашово останавли-

вался Александр Блок. Здесь, по своему обыкновению, он пил в буфете вино и писал романтической ночью письмо своей жене.

Начало XX века было непростым периодом в существовании Приморской железной дороги. Промышленный кризис в стране, вызванный русско-японской войной, косвенным образом обрушил стоимость ее акций и спровоцировал банкротство компании. Дорога попала в казенное управление. В этот период Сестрорецкий вокзал был подвергнут внешней реконструкции. Его стены были обшиты вагонкой, трехстворчатые окна на одну створку сужены, исчезли балконы и декоративные стропила, а над входами в здание появились дополнительные козырьки. Конфигурация обрешетки стен стала в значительной степени напоминать стиль зданий казенных железных дорог.

Период расцвета дачной жизни, увы, был недолгим. Мирную жизнь сменили годы революций и войн. В период Великой Отечественной войны Сестрорецк потерял более 500 деревянных домов. Но даже несмотря на то, что здание вокзала служило ориентиром для наводки вражеской артиллерии, ему уда-



Через несколько лет привокзальная площадь в Сестрорецке может выглядеть так

лось уцелеть. Он не был разобран в трудные блокадные годы на дрова, как Новодеревенский вокзал. Вдоль его стен, заставляя вздрагивать землю, уходили к рубежу обороны бронепоезда «Сталинец-28» и «Смерть врагу». Здесь же, на привокзальной площади, собирались сестроречане, чтобы прослушать радиосводки с фронта, и в 1943-м году встречали первый поезд с осажденного Ленинграда...



Сестрорецк. Вокзал ж. д. СЕСТРОРЕЦК. La Gare.

Сестрорецкий вокзал в начале XX века

...И вот он вновь передо мной. К сожалению, прошедшие годы не прошли для вокзала бесследно. Выбитые окна, безжалостно прорубленные арендаторами стены, заколоченные проходы – все эти болезни времени «Перестройки» так и остались нам на память. Но не вина вокзала в том, что у его нынешнего хозяина нет никакого желания содержать здание в надлежащем виде, сделать ему настоящую, подлинную реставрацию. Отсутствие охранного статуса позволило довести историческое здание до плачевного состояния. Увы, не довелось ему войти и в список объектов культурного наследия. Последний внешний ремонт, производившийся в 2004 году, искажил фасад и нарушил цветовую гамму вокзала. Торжественные светло-зеленые и белые тона сменились грязно-коричневой вагонкой и неуместной красной обрешеткой. И не спасли вид ни современная надпись, ни гербы двух городов. Сдача в аренду второго этажа рыночным воротилам привела к сносу внутренних перегородок. Сегодня рассматривается проект строительства на этом месте нового вокзального комплекса – большого и современного. И нынешнему Сестрорецкому вокзалу отведено уже очень немного времени.

А между тем любое деревянное здание можно отреставрировать. Дело лишь за желанием. Ведь сколько деревянных вокзалов бережно сохраняются в соседней Финляндии! Чистые, аккуратные и – что очень важно – не претерпевшие никаких внешних изменений деревянные вокзалы в Миккели, Йозенсуу, Порвоо, Хювинкяа и многих других городах вызывают не меньшее восхищение, чем местные достопримечательности. К счастью, и в нашей стране тоже еще можно встретить радующие глаз шедевры деревянного железнодорожного зодчества. Взять, к примеру, вокзал города Боровичи. Построенный в 1877 году, он исправно продолжает нести службу и пользуется большим успехом у кинематографистов. Так почему бы и нам не воспользоваться этим, быть может, последним шансом сохранить историческую реликвию – свидетеля зарождения города на реке Сестре? Сохранение вокзала П.А.Авенариуса могло бы стать, кроме того, настоящим «живым» памятником этому замечательному человеку, память о котором замалчивалась долгие годы. У меня нет никакого сомнения в том, что вокзал, самым чудесным образом сохранившийся до наших дней, – важнейшее подлинное историческое здание для города. Сохранить его для будущих поколений – наша почетная обязанность.

Я нисколько не сомневаюсь, что вопреки времени, наш вокзал жив. И даже сейчас, находясь в окружении современных многоэтажек, он гордо смотрит на нас. Ему есть чем гордиться. Будет ли нам?

Аркадий Николаенко