

Как по рельсам

В 2012 году железные дороги нашей страны отмечают 175-летний юбилей. Город на Неве имеет непосредственное отношение к этой дате, ведь началом регулярного железнодорожного сообщения в России считается 30 октября 1837 года, когда было открыто движение на участке Санкт-Петербург – Царское Село. Спустя 65 лет этот самый прогрессивный на то время вид сообщения пришел в Сестрорецк. И если первую железную дорогу проектировал австриец Франц Антон Герстнер, то Курортный район обязан появлению стальной магистрали нашему знаменитому земляку – основателю санатория «Сестрорецкий курорт» Петру Александровичу Авенариусу.

Газета «Здравница Санкт-Петербурга» в прошлом выпуске (№30 от 14 ноября) уже рассказала об основных вехах биографии Петра Александровича. В этом номере мы начинаем серию публикаций об истории железнодорожных станций, которые в разное время существовали на территории современного Сестрорецка. Многие из них сохранили не только свое месторасположение, но и историческое название. Некоторые, в силу сложившихся обстоятельств, были упразднены. Наша первая публикация – об одной из таких станций – «Дюны». Она в свое время замыкала железнодорожную ветку Санкт-Петербург – Сестрорецк.

Была такая станция...

Была на Приморской железной дороге станция, судьба которой совершенно непосредственно оказалась связана с именем Петра Александровича Авенариуса. Располагалась она вблизи самой высокой песчаной горы сестрорецких окрестностей и носила соответствующее имя – Дюны. Но обо всем – по порядку.

Мысль об устройстве Курорта не была единственной мечтой Петра Авенариуса. Следующей своей целью он ставил продление железной дороги до границы с Финляндией, а в случае успеха – проведение ее далее, вдоль морского берега по территории Великого княжества Финляндского. Поэтому, как только разрешение от Комитета министров на строительство Курорта было получено, правление общества Приморской Санкт-Петербургско – Сестрорецкой железной дороги подало ходатайство перед местными и финляндскими властями о продлении рельсового пути до границы с Финляндией, а также постройке гужового моста через реку Сестру на пограничном рубеже, в месте слияния ее и Граничного ручья. Ранее на том месте был мост старого Выборгского тракта, служившего сообщением России с Финляндией, но после окончания строительства Финляндской железной дороги эта переправа была упразднена. Строительство нового моста, таможенного пункта и железнодорожной ветки к ним могло бы обеспечить дорогу к русской дачной колонии на финском берегу, в местности Куоккала, а также в короткий срок способ-

ствовать освоению новых земель в районе Заречной части, на правом берегу Сестры.

В мае 1900 года разрешение на строительство железной дороги от начальника Санкт-Петербургского таможенного округа было получено, и уже к лету 1900 года через Заводскую Сестру около Курорта был сооружен железнодорожный мост. Однако на этом путевое строительство застопорилось. Требовалось провести немалые земляные работы в месте, где трасса пересекала песчаную дюну, отсыпать площадку под конечную станцию, построить мост для проезда в экипажах, возвести таможенное здание. Планировалось открыть на границе и почтовое отделение. Работы шли довольно медленно. И вот, наконец, 17 августа 1902 года началось рабочее движение поездов по новой ветке. Состав из паровоза и двух-трех вагонов, отправлявшийся со станции Курорт, за 10 минут успевал неторопливо проехать платформу Школьная и, плавно миновав песчаную выемку, прибывал на конечный пункт – Дюны.

Здесь, за тупиком, насыпь резко обрывалась, а перед вышедшими на низкую платформу пассажирами открывался великолепный вид на всю окружающую местность. Деревянное одноэтажное здание станции включало в себя зал ожидания и небольшие пристройки для служебного персонала. Высокий павильон зала ожидания был хорошо освещен, благодаря занимавшим едва ли не всю стену панорамным окнам. Путь от платформы до таможенного пункта и пограничного мо-

ста шел вниз по косогору, расстояние составляло около 300 метров.

С открытием движения до финляндской границы окружающая местность стала заселяться, цены на землю прыгнули вверх. Состоятельные дачники нашли для себя неудобным отсутствие вблизи переходного пункта культового сооружения, и при поддержке П.А.Авенариуса создали комитет по строительству церкви на заречных участках. Возглавила комитет супруга Авенариуса – Мария Яковлевна. И вот в 1903 году напротив станции Дюны на подготовленной площадке всего за четыре месяца была построена Дюнская церковь. Возведена она была на средства дачевладельцев Заречной части, а также «засановных». Часть средств вложил в благое дело и сам П.А.Авенариус.

30 ноября 1904 года церковь во имя Христа Спасителя освятили. Небольшое деревянное здание было расположено на высокой точке, виднелось издали и создавало впечатление церкви, словно плывущей в голубых небесах. В ее архитектуре прослеживались элементы «северного модерна». Это был самый скромный, неброский, но в то же время, очаровательный храм окрестностей Сестрорецка.

Прошло несколько лет. В Заречной части строились различные благотворительные учреждения – Сестрорецкий детский санаторий имени Е.В.Колачевской, Санаторий общества Последователей Гомеопатии, школьные дачи. Финская сторона по правому берегу Граничного ручья и реки Сестры близ



ее устья также подверглась дачной экспансии. На песчаных дюнах устраивались целые улицы с деревянными тротуарами и газовым освещением. Наиболее известной прибрежной постройкой была дача А.Д.Лебедева.

Но далеко не так безоблачно шли дела у Авенариуса. Курорт, рассчитанный на привлечение очень богатой публики, на который Петр Александрович возлагал столько надежд, увы, не только не давал ожидаемой прибыли, а и вообще оказался убыточен. Правление железной дороги было вынуждено покрывать убытки за счет увеличившейся прибыли от железнодорожных перевозок. Это обострило отношения П.А.Авенариуса с акционерами предприятия, ведь в дело было затрачено около одного миллиона рублей. Недовольные акционеры открыли судебное производство о торговой несостоятельности общества Приморской железной дороги. Прошел ряд судебных разбирательств, и в конце 1906 года общество было признано несостоятельным, дорога передана во временное казенное управление, а сам Авенариус отстранен от должности председателя акционерного общества. Дело, ради которого он поставил на карту все свои силы и средства, замерло. Парадокс, но именно содержание Курорта, гостиницы и ресторана стало формальной причиной признания Сенатом подсудности данного дела коммерческому суду.

Здоровье немолодого уже предпринимателя было подорвано, у Петра Александровича начинается заболевание сердца. Предчувствуя, что жизненные силы подходят к концу, он поручает супруге подать

ходатайство на разрешение устроить в ограде Дюнской церкви семейный склеп. В конце 1908 года это разрешение было получено, а 1 декабря 1909 года П.А.Авенариуса не стало. Через три дня специальным поездом его прах был доставлен на станцию Дюны и захоронен в ограде церкви во имя Христа Спасителя. На могиле был установлен монумент из белого мрамора с надписью, гласившей: «Созидателю сего храма, преобразователю глухой местности в Сестрорецкий Курорт П.А.Авенариусу».

Что же было дальше? Над Россией сгустились тучи Первой мировой войны и пламенного года революций. Дюнское почтовое отделение, проработавшее всего два летних сезона, в 1917 году уже не открылось. Дачные массивы теряли своих хозяев. С начала 1918 года прекратила работу ветка на Дюны. Начались обстрелы советской территории с финской стороны. В результате этого, по некоторым данным, в 1919 году Дюнская церковь сгорела. В 20-е годы рельсы демонтировали, началось строительство укреплений линии КаУР. После смерти войн и последующего разминирования территории доступ к этому, одному из самых романтических мест окрестностей Сестрорецка долгое время оставался свободным. В наши дни место, где располагалась бывшая станция Дюны, находится внутри огражденного периметра, а на месте Дюнской церкви построен коттедж гольф-отеля.

**Материал подготовил
Аркадий Николаенко,
иллюстрации –
из коллекции открыток
Сергея Ренни**

