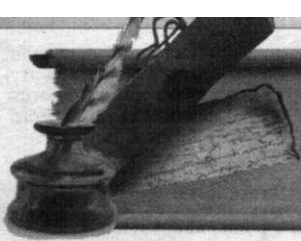


На перегоне от платформы Солнечное до станции Белоостров скучающий путник из окна электропоезда не увидит ничего примечательного. Лишь блеснет на мгновение река... Глядя на разбросанные жилые и хозяйственные постройки, гаражи, дачки, лоскуты огородов - уже трудно представить, что на этом коротком отрезке пути стояли монументальные вокзалы, текла по своим строгим законам пограничная жизнь, а воды Сестры-Раййоки отражали два государственных флага, высоко поднятые на мачтах у железнодорожного моста.

Как известно, после открытия в феврале 1870г. движения на участке Санкт-Петербург — Выборг Финляндской железной дороги, первой станцией на территории Великого княжества Финляндского долгое время оставалась Терийоки — современный Зеленогорск. А на территории России таможенный контроль потока товаров обоих направлений осуществлялся на станции Белоостров, где для русских и финляндских таможенных чинов построили отдельные жилые дома, а в здании вокзала имелся таможенный зал с двумя экспедиционными комнатами.

Белоостровский вокзал был разрушен в 1919 году, а в 1934 году... но — слово краеведа...

Михаил Логунцов: Сегодня я хочу рассказать о строительстве каменного вокзала в Белоострове, который был построен в



## ТЕЛЕКАНАЛ «СЕСТРОРЕЦК ТВ» ПРОГРАММА «НАСТОЯЩЕЕ ПРОШЛОЕ» ВЕДУЩИЙ ТЕМЫ - МИХАИЛ ЛОГУНЦОВ

пограничного рубежа, прекрасное здание Белоостровского вокзала как бы символизирует мощь и уверенное спокойствие нашей великой страны.

«Гранитная глыба» белоостровского вокзала? Это что-то новенькое. Все знают, что

было назначено на 3 декабря 1934 года. Но 2 декабря во всех газетах Советского Союза появилось правительственное сообщение об убийстве Сергея Мироновича Кирова. Судя по газетной хронике, в стране наступило полное замешатель-

ные скульпторы, консультировал Киплинг — профессор мастерской в Академии Художеств. Получился не вокзал, а дворец... Все что было внутри — было высочайшего качества, сделано по самым современным требованиям. Т.е. все было направлено на то, чтобы поразить людей, проезжающих мимо



# А БЫЛ ЛИ ВОКЗАЛ?..

сначала был деревянный вокзал, а потом был построен новый, который стоит и поныне — и на «гранитную глыбу» он никак не тянет. И все-таки он был!... Вокзал был очень красивый, двухэтажный, с мраморной облицовкой. На первом этаже находились билетные кассы, буфет и киоски с мороженым, газированной водой и газетами, на втором — ресторан. Так рассказывали очевидцы.

Михаил Логунцов: Вокзал был построен в сумасшедше короткие сроки, инициатором его строительства был Сергей Миронович Киров — он курировал этот вокзал от начала до конца, это было его детищем. Я пытался выяснить: а действительно ли был такой вокзал, потому что это было просто невымыслимо. Я 50 лет в Белоострове, и непонятно было — каким образом в Белоострове, на этой глине, на этой воде, на этом болоте,

ство, и траурные церемонии не дали возможности провести открытие вокзала в намеченный срок. Спустя неделю руководство железной дороги приняло решение о переносе даты на 12 декабря.

Из книги «Архитектура железнодорожных вокзалов»: «В наших условиях желательно, чтобы вокзал не только представлял собой архитектурно-техническое сооружение, но и показывал проезжающим рост, развитие и особенности района, рассказывал о крупнейших исторических и революционных событиях, происшедших в данной местности, и о том, как создавались дорога, завод или город. Для этой цели следует использовать скульптуру, барельефы, мозаики, фрески и живопись».

этого вокзала.

Простоял вокзал с 1934 года по 1941, а с 1941 по 1944 передний край обороны, находился прямо здесь. От Белоострова ничего не осталось, и от вокзала тоже — то есть, он весь лег.

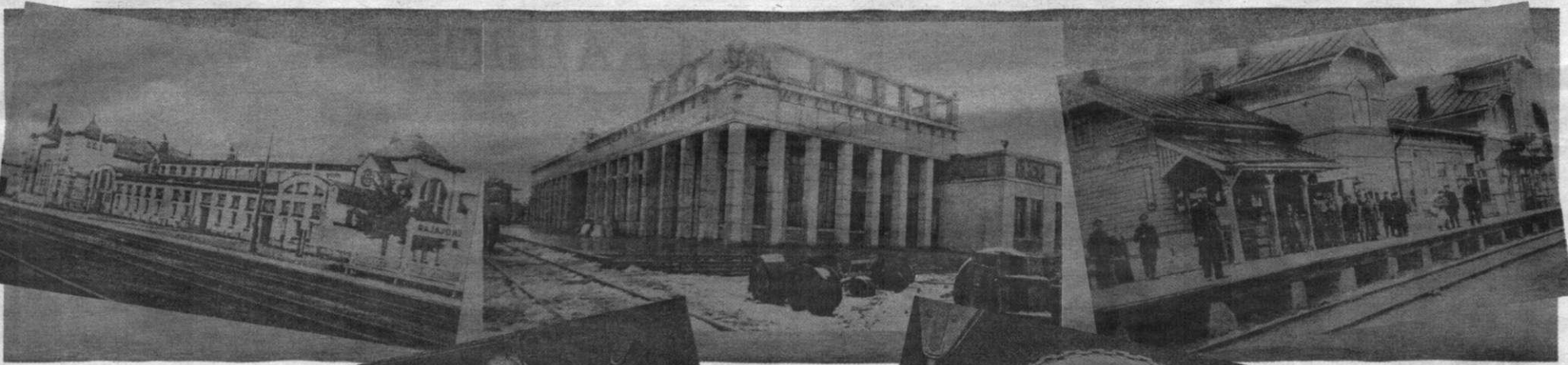
В конце 20-х годов вдоль всей границы началось строительство особо секретных сооружений Карельского укрепрайона, протянувшихся от берега Финского залива до Ладоги. Район Белоострова был наиболее опасным участком для возможного вторжения со стороны Финляндии. Именно в этом месте сооружались наиболее мощные ДОТы Карельского укрепрайона.

Михаил Логунцов: На участке Дибуну — Белоостров — Курорт поезд сопровождали вооруженные винтовками пограничники. Они были в каждом тамбуре вагонов и следили, чтобы

ми велась до 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, которые находились рядом со станцией. Тогдашние мальчишки и девчонки, которым сейчас уже по 60-70 лет, находили здесь огромное количество оружия, снарядов, мин... И некоторые подрывались на минах, лишаясь рук или ног, а иногда и жизни... А что же поделать, если здесь проходила линия фронта! Всё было сметено с лица земли, остались только воронки от снарядов. После войны местным жителям некуда было возвращаться, так что не у кого было спросить: а что же здесь было раньше?..

Я пошел в Центральный музей железнодорожного транспорта на Садовой. Там мне не сразу поверили, что вокзал был. Всё объясняется очень просто: война 1941-1944гг. привела к тому, что здесь не осталось людей, которые являлись бы носителями информации. Пришлось мне все собирать по крупицам. А полтора месяца тому назад, совершенно случайно, я получил информацию от человека, которому перед самой войной было 7 лет (сейчас



1934 году, перед самой войной. Это вокзал пограничный, он находился недалеко от реки Сестры, на границе с Финляндией. Необходимость строительства такого вокзала возникла давно: первый вокзал, который простоял 50 лет, сгорел в 1919 году во время обстрела бронепоездом, и после гражданской войны встала необходимость постройки «парадного» вокзала на въезде со стороны Финляндии. И в 1934 году этот вокзал был построен.

Из газеты: «В 1934 году на месте старой, сгоревшей хибары был выстроен новый, первоклассный вокзал, замечательное произведение советской архитектуры. Возвышаясь гранитной глыбой над невысокими соснами



был построен такой огромный каменный вокзал? Т.е. сумасшедших размеров. Он превосходил по размерам Финляндский вокзал.

Открытие нового вокзала

Михаил Логунцов: Когда поезд подходил к вокзалу со стороны Финляндии, то первое, что бросалось в глаза — это высечен-

ный в камне большой герб СССР, которым был увенчан угол здания. Кроме того, главный вход и фриз вокзала обработаны барельефами, рисующими жизнь и развитие СССР и его промышленности. Помимо барельефов, вокзал был украшен фресками — но это уже внутри. В строительстве вокзала участвовали самые квалифицирован-



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 пограничника-

ей за 80), и она сказала, что в 1939 году снимался художественный фильм на фоне этого вокзала. Назывался этот фильм «Четвертый перископ». Он снимался на фоне вокзала, и там показан приходящий дымящийся паровоз: он останавливается, люди выходят оттуда, на платформе стоят краснофлотцы, выходят военные офицеры, они идут с чемоданами на военно-морскую базу подводных лодок и СВС. Стало понятно, что я на верном пути, и что поиски вокзала были не напрасны — он всё-таки стоял на Белоостровской земле...

Продолжение следует...