

Вероятно, дотошный читатель, увидев такой заголовок, задумается: нет ли в нем ошибки, ведь существующая ныне обычная платформа ничем не напоминает полноценную станцию. Да и разместить на ее территории еще несколько железнодорожных путей в дополнение к основному просто негде. Но дело в том, что так было не всегда. Давайте заглянем в историю остановочного пункта со столь привлекательным названием – Курорт.

В конце XIX века эта территория представляла собой сухую песчаную местность, полностью покрытую сосновым лесом. Широкий пляж на побережье Финского залива был «...как бы самой природой предназначен для морских купаний». Огромный потенциал этого места в качестве оздоровительного комплекса для ослабленных городских недугами петербуржцев был раскрыт благодаря энергии инженера-механика Петра Александровича Авенариуса. Он мечтал провести сюда железную дорогу и построить курорт в лучших европейских традициях.

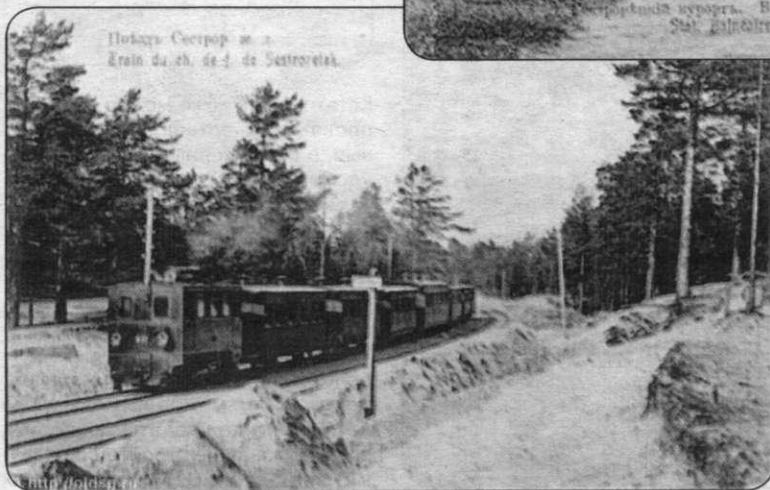
В 1898 году было принято решение Кабинета Министров о разрешении учреждения Курорта. Его строительство, как и продление к нему железной дороги, ограничивалось двумя годами. Благодаря титанической работе, П.А.Авенариусу удалось уложиться в отведенные сроки. 28 мая 1900 года с разрешения управляющего Приморской железной дороги по воскресеньям и праздничным дням было открыто временное движение поездов между станциями Сестрорецк и Курорт.

Что же представляла собой новая станция? Четыре пути тянулись от вокзала в створе Железнодорожной улицы почти до самой реки Сестры. Строить дополнительный разворотный треугольник или круг для локомотивов не было необходимости – рукоятки управления в паровозах располагались с обеих сторон. Две низкие деревянные платформы станции служили для приема пассажиров, а длинный навес над боковой платформой позволял публике не обращать внимания на капризы погоды. Деревянное, одноэтажное, с высокими арочными окнами здание вокзала было од-

нотипным с возведенным два года спустя вокзалом 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.

«Поражают размеры всего окружающего: сразу видно, что при сооружении курорта задавались грандиозными целями и не жалели издержек; сразу сознаешь, что все дело поставлено на широких, прочных основаниях. Самый вход в курорт уже сразу напоминает приезшему заграничные курорты», – так повествовала рекламная брошюра, датированная 1903 годом. И в самом деле, новшеств в проекте курорта было заложено немало. Одной из таких «изюминок» была рельсовая дорога, проложенная под галереей от вокзала до кухни Курзала, по которой на вагонетках перевозили продукты для размещения их в погребах, ледниках и кухонных складах.

Вокруг Курорта и новой станции быстро закипела жизнь. На улице, протянувшейся вдоль железнодорожного полотна и получившей имя основателя Сестрорецкого Курорта, построили Немецкий пансионат. Напротив вокзала появились французская кондитерская и кофейная Фомана, отель «Булаир». В летнее время в дачной местности вблизи станции устраивались большие гуляния.



Станция «Курорт»

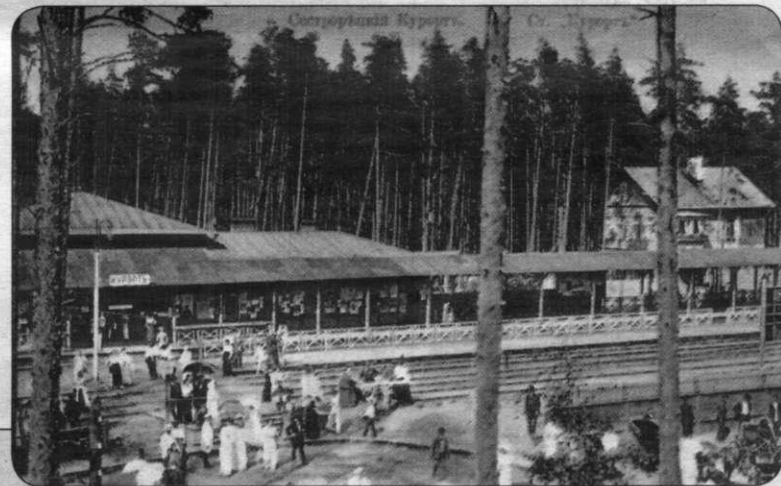
Поезда от станции Курорт в летнее время отправлялись с интервалом примерно в один час, движение начиналось в 6.30 утра и заканчивалось в 0.30 ночи. В 1902 году открылось движение по Дюнской ветке – продолжению Приморской железной дороги. Состав, следовавший из Петербурга, на станции Курорт расцеплялся, и паровозик с двумя-тремя вагонами следовал дальше, в сторону Финляндской границы.

По прошествии нескольких лет дачная застройка охватила всю прилегающую к станции территорию, и число дачников настолько выросло, что мест в поездах уже не хватало. Движение по Приморской железной дороге стало гораздо интенсивнее.

Но смерч революций 1917 года не оставил от былого благополучия ни следа. Сестрорецкий Курорт прекратил свое существование, его



имущество было вывезено в Детское Село. Состоятельные владельцы окрестных дач исчезли. Великолепные памятники деревянного зодчества остались брошенными. Движение по Приморской железной



дороге стало нерегулярным, о расписании не было и речи. И лишь с 1921 года, когда возрожденный санаторий вновь заработал на постоянной основе, жизнь в этих местах начала оживляться.

В 1924 году катастрофическое наводнение вывело железную дорогу из строя. В ходе восстановления и реконструкции путей Сестрорецкого направления было решено, используя рельсы закрытой Дюнской ветки, построить соединительный участок между станцией Курорт и «заводской» железной дорогой, ведущей на станцию Белоостров. В результате, летом 1925 года обра-

зовалось кольцевое железнодорожное сообщение, не требовавшее разворота локомотива.

В 30-е годы Сестрорецкий Курорт стал одной ведущих здравниц на Северо-Западе страны. К 1935 году по станции проходило уже 24 пары поездов. Пассажиропоток достигал своего пика по воскресным дням. Но начавша-

я вскоре Финская, а затем Великая Отечественная войны вновь внесли коррективы в работу станции Курорт. В 1941 году движение поездов было прекращено. Рельсы покрылись ржавчиной. В ходе артобстрелов с финской стороны были разрушены многие дома, в том числе, знаменитый Курзал. Не пошла война и вокзал станции.

После войны серьезная реконструкция Приморской линии была произведена в 1952 году. Тогда для приема электропоездов на остановочных пунктах были построены высокие платформы. На многих станциях, в том числе, и Курорте, построены новые станционные павильоны. Однако лишние пути были демонтированы, и станция утратила свой статус, став обычной платформой. С трудом вписавшийся в габариты реконструированный поворот путей железной дороги вдоль берега Финского залива ограничил скорость движения поездов до 25 км в час. Впрочем, это обстоятельство и сегодня нисколько не огорчает пассажиров, имеющих редкую возможность полюбоваться из окна электрички на морские просторы.

**Материал подготовил
Аркадий Николаенко**