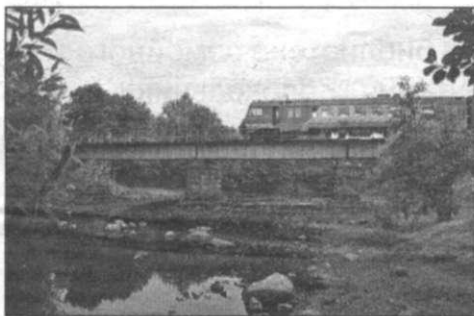


# Любопытные факты из истории Сестрорецка

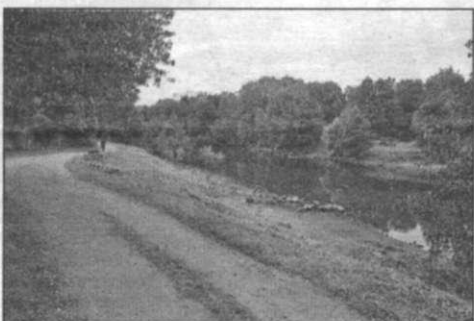
Поскольку день основания Сестрорецка приходится на 20 сентября, в канун 301-го дня рождения мы решили рассказать несколько интересных фактов из истории курортного города на реке Сестре. О том, что было построено, и о том, какие планы, увы, остались только на бумаге.

## Город мостов

В текущем году исполнилось 120 лет самой старой и действующей мостовой переправе в Курортном районе. Располагается она в Сестрорецке и представляет собой железнодорожный мост через Водосливной канал. Возведен он был в 1895 году при сооружении Приморской железной дороги. Как важнейшее стратегическое сооружение с находящимся на нем железнодорожным полотном мост уцелел даже в годы Великой Отечественной и архитектурно почти без изменений сохранился до наших дней. Только первоначально он был двухколейным — это хорошо заметно по сохранившимся широкому каменным опорам-быкам.



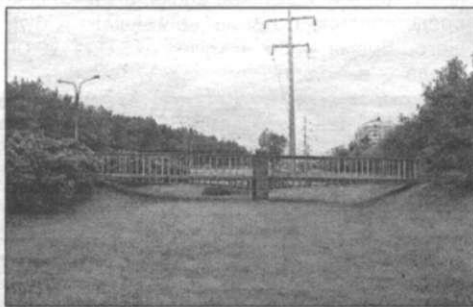
По всему четырехкилометровому протяжению Водосливного канала располагается четыре различных вида мостовых переправ: плотинная, железнодорожная, пешеходная и автодорожная. Но их могло бы быть пять — еще одну пешеходную планировалось возвести по осям Игрушечного переулка (по правому берегу) и переулка Инструментальщиков (по левому берегу). Реализация проекта времен СССР намечалась на начало 1990-х, но возникшие в стране неурядицы закрыли его на неопределенное время. Пешеходный мостик планировался как проход к парку «Дубки» и благоустроенным пляжам для жителей микрорайона улиц Инструментальщиков и Транспортной, а для жителей микрорайона Дубковского шоссе был бы выход в лесополосу между гаражным и катерным кооперативами и ближайший проход до гаражей. Кста-



ти, к 100-летию со дня рождения вождя мирового пролетариата В.И. Ленина, к 1970 году, существовал план строительства гранитных берегов для Водосливного канала, но этот проект осуществлен не был.

Мост-плотина К.Ф. Гаусмана, построенная в 1863 году, была реконструирована ровно 30 лет назад, на рубеже 1985—1986 годов.

Сейчас на территории Сестрорецка и в его ближайших окрестностях (в радиусе до 5 км) находится 10 пешеходных мостов. Самый большой из них располагается на Малой Заводской Сестре между территориями санаториев «Сестрорецкий курорт» и «Детские Дюны», его длина почти 100 метров, высота пролета — 25. Возведен он был четверть века назад. Самые маленькие — по оси улицы Воскова через Малую Заводскую Сестру (длина 5 м, ширина 2,5 м) и в начале 38-го квартала от автобусной остановки через сухой ров (длина 15 м, ширина 1,5 м).



Самый необычный мост Сестрорецка, пожалуй, и всего Курортного района в целом — вантовый автодорожный через Малую Заводскую Сестру перед въездами в здравницы «Белые ночи» и «Дюны». Сооружен на рубеже XX и XXI веков, то есть 15 лет назад.

## На трамвае в Сестрорецк

«Что-то из области фантастики!» — воскликнет наш читатель. А вот и нет. В генпланах развития транспортной инфраструктуры Ленинграда и его пригородов во времена



СССР значились проекты и перспективы городского общественного электротранспорта до Сестрорецка и даже назывались конкретные даты по осуществлению этих планов. Например, к 1980 году планировалось сразу два вида горэлектротранспорта: экспресс-линии троллейбуса и трамвая. Об этом проекте наша газета уже рассказывала довольно подробно несколько лет назад. Поэтому обозначим лишь его основные вехи.

«Автобус с рогами» до Сестрорецка и далее до Зеленогорска и в поселок Ильичево проектировался по типу самой протяженной на тот момент (да и сейчас тоже) междугородней троллейбусной линии в Крыму. Трамвай планировался по аналогии с пригородной линией в Стрельну: только там была (и сейчас есть) самостоятельная отдельная дорога. На сестрорецком направлении предполагалось использовать существующую железнодорожную ветку вместо электричек, поскольку ширина колеи железной дороги в нашей стране стандартна также для трамвая и метрополитена — 1524 мм. При этом, естественно, ликвидировались бы электрички: несмотря на

одинаковую колею, габариты и напряжение контактной сети разные. Сами вагоны предполагались с большим количеством посадочных мест и более скоростные — чешской марки «Татра». Этим планам не суждено было воплотиться в жизнь, поскольку началась «стройка века» — дамба между островом Котлин и материком, и одновременно КЭС.

В 1970 году по генплану развития советского мегаполиса на Неве на перспективу в 50 лет значилось, что к 2020 году линии Ленинградского метрополитена достигнут ближайших пригородов, и в том числе санаторно-курортной зоны отдыха. Сейчас до реализации того плана осталось бы уже меньше пяти лет, и вряд ли за оставшееся время метро успеют прокопать хотя бы даже до Лисьего Носа, да и новый генплан этого не предусматривает.

## Вместо эпилога

Безусловно, экологичный вид общественного транспорта для курортного Сестрорецка с его уникальным микроклиматом был бы весьма уместен, трамвай вместо существующих электричек удобен. Быстроходное метро заменило бы собой и, наверное, отменило бы все существующие автобусы, маршрутки, такси и те же электрички вкупе с несуществующим трамваем. Но ведь современные технологии не стоят на месте, и, возможно, в недалеком будущем мы увидим какой-нибудь эстакадный метроэлектротрам — скоростной, бесшумный, экологичный, экономичный и комфортабельный.

А как могли бы выглядеть нынешние традиционные виды общественного электротранспорта в Сестрорецке, можно посмотреть на краеведческой мини-выставке в ЦДБ им. Сергея Михалкова (Сестрорецк, ул. Токарева, 10), где представлены оригинальные фотоколлажи с трамваем, троллейбусом и метро и их игрушечные масштабные модели-копии с макетами остановок.

Евгений НИФАШЕВ, краевед  
Фото автора