

ТЕЛЕКАНАЛ «СЕСТРОРЕЦК ТВ»
ПРОГРАММА «НАСТОЯЩЕЕ ПРОШЛОЕ»
ВЕДУЩАЯ - АЛЛА ДРУЖИНИНА
КРАЕВЕД - НИНА ГРИГОРЬЕВА

Каждый город встречает нас вокзалом. Встречает и провожает. Именно на вокзале начинается история города, потому что, приезжая, мы знакомимся с городами, уезжая – прощаемся и помним о них. Сейчас мы послушаем краеведа, Нину Григорьеву. Какая же история у Зеленогорского вокзала?

ЗЕЛЕНОГОРСКИЙ ВОКЗАЛ

Нина Григорьева: Финляндская железная дорога, построенная в 1970-м году, явилась связующим звеном между двумя народами - финским и русским - и позволила простым петербуржцам открыть для себя новую землю Карельского перешейка, названную «русской Финляндией». Проезжая по этой дороге, мы с вами видим станции Ланскую, Удельную, Парголово, Белоостров и, наконец, Зеленогорск.

Все станционные здания были построены до революции одним финским архитектором Бруно Гранхольмом. Первое здание Терийокского вокзала находилось в километре от нынешнего здания, ближе к Петербургу. И было оно, конечно, деревянным. А зеленогорские жители еще помнят булыжную мостовую, которая вела на старый Терийокский вокзал. Почему же деревянный вокзал убрали и построили новый? Да потому, что он не вмещал такое количество русских дачников, которое прибывало сюда каждое лето на отдых и лечение. Особенностью Терийокского вокзала были яркие керосиновые фонари, и каждый день служители железной дороги, которые ходили в фирменных тужурках, чистили эти фонари и подливали очередную порцию керосина.

До недавнего времени со стороны платформы еще висела памятная табличка – в знак того, что здесь неоднократно бывал Владимир Ильич Ленин. Для революционеров этот вокзал стал родным – слабый жандармский режим, лояльность финской полиции к российским законам сделало эту землю особо посещаемой тогдашними оппонентами действующего режима. Здесь была относительная свобода...

Когда выбирали место для строительства дороги, многие частники отказались от своих личных владений. Граф Левашов отдал свои земли под железную дорогу, князь Голицын, княгиня Бруннер и многие другие сделали то же самое. А Выборгские купцы пытались даже профинансировать строительство железной дороги, потому что им надо было торговать с Финляндией, и дорога построилась в необыкновенно короткие сроки – всего за два года.

Одним из главных вопросов при строительстве Финляндской железной дороги был вопрос о ширине железнодорожного полотна. Европейский стандарт – 1435 мм, российский – 1524 мм. Кстати, и сегодня при пересечении российской границы в Белоруссии и в Украине поезда ненадолго останавливаются, чтобы

поменять колесные пары. Чтобы не задерживать

путешественников, по Финляндской дороге были применены российские стандарты.

Нина Григорьева: Комфортные электрички появились совсем недавно, а до революции в подвижной состав Финляндской железной дороги входили вагоны трех классов. Цена третьего класса была – 3 копейки, а вот спальное – уже три рубля. Кто побогаче – покупали бархатные сиденья, а кто попроще – пользовались простыми деревянными скамьями.

Власти Финляндии остро поставили вопрос о защите своей культуры от русского влияния. Русские дачники, торговцы – посте-

пенно они оказывали влияние на местное финское население, понемногу содействуя его обрусению.

Когда служитель стоял у состава с ручным семафором в руках, он ждал, когда все пассажиры рассядутся по своим местам. И только после третьего удара в железнодорожный колокол поезд, тяжело пыхтя, трогался с места. И, конечно, приятно было петербургскому путешественнику смотреть в окно поезда через бахрому золотистых бархатных штор, сидеть в красивых креслах и ждать, когда проводник принесет стакан с чаем.

Можно было и не ждать чая, ведь на каждой станции были буфеты. Для россиян тогда еще были неизвестны «шведские столы», а здесь – на каждом вокзале было

такое новшество, экзотика для русского путешественника.

Буфеты на каждой станции, а в помещении Терийокского вокзала – два ресторана. Да, сто с лишним лет назад путешествовали обстоятельно... Но вот, наконец, Терийоки. Путешественники покидают поезд, и дальше добираться до конечного пункта назначения им предстоит на извозчике. Сегодня вокзальная площадь любого города, и Зеленогорск не исключение, это – стоянка такси. А сто лет назад дачников встречали брички, пролетки, экипажи... И, хотя финские извозчики приветствовали приезжающих на ломаном русском, они прекрасно по-русски понимали. А уж в психологию разбирались не хуже современных таксистов.

Нина Григорьева: Проезд от Терийок до Черной речки стоил 2 марки. Марка на 1900 год стоила 37 копеек. Финский извозчик рубли и копейки не брал, он хотел только финские марки. Евросоюза тогда еще не было, и финны были патриотами своей национальной валюты. На вокзале возникло 2 обменных пункта, два банка, в которых русские господа вынуждены были менять деньги. В буфете можно было расплачиваться русскими деньгами, но сдачу тоже давали марками. А еще русским господам предстояло поменять календарь, потому что Финляндия жила по Григорианскому календарю, а Россия – по Юлианскому. И перевести часы – финское время отставало от Петербургского на 20 минут. Так что экзотики здесь хватало.

Терийоки были быстро заселены, не было ни одного свободного места вверх по шоссе, а дача около станции была вдвое дороже, чем где-нибудь в лесу. Финские извозчики отличались своей мудростью или хитростью: если клиент подходил и просил довести до какой-нибудь свободной дачи, то извозчик вез туда, где хозяин заранее дал ему пять или десять марок.

На Терийокском вокзале было две платформы, а проходить туда надо было через тот же подземный переход, по которому мы проходим и сегодня. Конечно, нет того старого интерьера, который был при Бруно Гранхольме, остались только фрагменты, которые напоминают нам о прежнем вокзале. Во время Великой Отечественной войны часть вокзала была повреждена, и уже в 1951-м году советский архитектор Гречанинов воссоздал этот вокзал в стиле так называемого курортного ампира. Он был желтый, с белыми колоннами, но фрагменты старого все-таки сохранились...

*Продолжение
 следует...*

