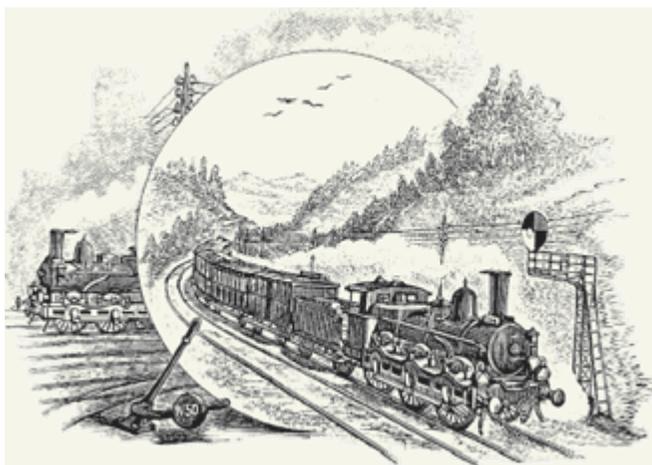


Поезд к морю

Строительство ветки Финляндской железной дороги, а затем открытие новых станций во многом изменили ход жизни на Балтийском побережье.



В семье Великого княжества Финляндского в марте 1867 года так обосновывалась необходимость железной дороги между Санкт-Петербургом и Гельсингфорсом: «Наибольшее и самое непосредственное значение этой дороги должно обнаружиться на торговле между Финляндией и Россией, и особенно с Петербургом, который теперь уже составляет главнейшее место для сбыта произведений финляндского земледелия и промышленности и ввоза в Финляндию оттуда, нежели откуда-либо». В те времена финские государственные мужи еще не помышляли, что именно поезда превратят Карельский перешеек в модную курортную зону.

30 августа 1870 года по дороге Санкт-Петербург – Риихимяки было открыто регулярное движение. Впрочем, до Выборга поезда начали ходить с 1 февраля. После Белоострова остановка была уже сразу в Териоки (нынешний Зеленогорск), промежуточных станций не существовало. Чтобы добраться в Куоккала и окрестности, нужно было нанимать двуколку или просто подводку. Но и на таких условиях все двадцать поездов, следующие по новой дороге до Териоки, были достаточно загружены.

Например, сезонный билет до Ланской (12 верст от города) и до Белоострова (почти 40 верст) стоит одинаково 30 рублей в лето (III класс). До Белоострова и далее ходят специальные скорые поезда в самые удобные часы. В Парголово (23 версты) вас везут почти 3/4 часа, а в Белоостров, чуть не вдвое дальше, – столько же. Все это очень естественно, и, кажется, “негодовать” в данном случае на администрацию Финляндской дороги вовсе не за что. Благодаря такой политике несколько сот петербургских семей за последние годы перебрались на лето в “чухонскую” Финляндию и вполне довольны судьбой...»

В 1901 году на перегоне между Белоостровом и Куоккала появляется еще одна платформа, в 1906 году она превращается в станцию. Возвел ее на свои средства судопромышленник Олаф Уллберг, финский гражданин, проживавший в Петербурге. Его дача находилась неподалеку – в районе улицы Мира и Среднего переуллка современного Солнечного. Вероятно, личное удобство было не единственной причиной, побудившей Уллберга устроить, а потом содержать на свои деньги станцию. Владелец большого участка земли, он, вполне возможно, рассчитывал сдавать лето среди дюн и сосен становилось все больше. Новая остановка получила название Оллила – производное от Олли, краткой версии имени Олаф. Вскоре и окрестности, прежде известные как Курносоро (Курнойнен), стали называть так же. До 31 декабря 1917 года, когда Финляндия получила государственную независимость, железная дорога до Риихимяки не подчинялась напрямую российскому Министерству путей сообщений, а выступала как частная компания. При этом строительство велось на средства из финской казны, ее проектировали финские инженеры и строили рабочие-финны. Впоследствии обслуживали ее тоже в основном подданные Великого княжества. У железнодорожных служащих здесь была своя форма, отличная от казенной: осового кроя тужурки и голубые кепи. При этом, как утверждает Карл Бернгард Грэнхаген в своем «Спутнике по Финляндии» за 1913 год, и строительство, и содержание дороги обходились дешевле, чем аналогичных российских магистралей.



Дачный поезд на Сестрорецк. Открытка



Станция Оллила была открыта в 1906 году



К началу XX века количество составов, обслуживающих линию, удвоилось: отдых на финском побережье залива становился все более популярным, все больше дачников покупали участки к юго-востоку от Териоки. В 1889 году строится платформа в Куоккала. Для коренного населения дачники, хоть и служат поводом для беспокойства, несомненно один из источников дохода, а потому их почти заманивают на Карельский перешеек. Как пишет в 1891 году столичный газетчик Николай Животов в очерке об окрестностях Петербурга: «Администрация Финляндской железной дороги, состоящая исключительно из финнов и находящаяся в Гельсингфорсе, употребляет все меры к тому, чтобы привлечь дачников за Белоостров, то есть в “Чухландию”».

В начале XX века у финской дороги могли появиться конкуренты-британцы. В 1908 году одно английское акционерное общество ходатайствовало о предоставлении концессии на постройку железнодорожной дачной линии от Петербурга до Выборга вдоль берега Финского залива, параллельно с уже существовавшим шоссе. Очевидно, выборгское направление в те времена было настолько популярным, что даже при уже имеющихся путях от дороги можно было получить существенную прибыль. Однако идея эта так и не была реализована.

Ирина Кельнер

Без прежнего станционного здания платформа Солнечное, увы, похожа на многие другие