

С.-Петербургъ: Открытіє Петербурго-Выборгской желфзиой дороги, 1 февраля 1870 года. (Рисов. съ натуры Р. П. Линебергь; грав. Л. А. Сфраковъ).

11 сентября 1870-го года было открыто движение на маршруте Санкт-Петербург — Рийхимяки. Курировало дорогу Управление железных дорог. Дистанционное начальство было ответственно за планировку, утвержденную Управлением, рассматривало вопросы содержания путевого хозяйства и зданий, но не касалось архитектуры вокзалов, так как дорога была отнесена к частным. В России же чертежи проходили утверждение в министерстве Российской империи.

В том же году появилась и станция Удельная. Автором деревянного здания вокзала явился финский архитектор Вольмар Вестлинг. На на пригородном участке этой железнодорожной линии (Рийхимяки—Петербург) он спроектировал все вокзалы. Далее, на территории Финляндии, автором вокзалов был Кнут Нюландер. Вокзалы, построенные В. Вестлингом, напоминали виллы и дачи Карельского перешейка. Станция Удельная, как и подобная станция Парголово, была 3-го класса. Пассажирские здания имели по два сборных зала, телеграфную комнату, зал и пять жилых комнат. В камне удельнинский вокзал перестроил в 1914 году известный финский архитектор, мастер «национального стиля» Бруно Гранхольм (Грангольм). Он был также автором вокзалов на станциях Шувалово, Озерки, Парголово, Ланская, Левашово, а также Терийоки (Зеленогорск) и Раяйоки (Белоостров).

**Станция Удельная.** Открытка. Конец XIX — начало XX в.

mann manner 1 11114

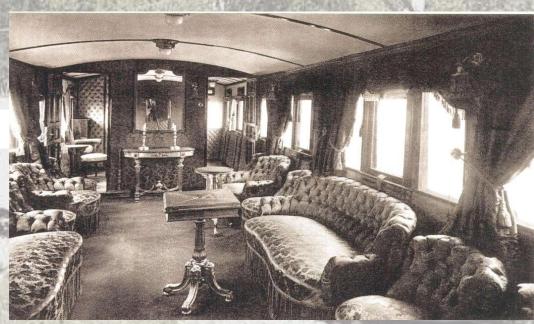
Были названы главные станции правительственных железных дорог Финляндского княжества. Это Санкт-Петербург, Выборг, Гельсингфорс и Тавастгус. Сам документ регламентировал процесс перевозок пассажиров, багажа и различных грузов, включая доставку экипажей, покойников и собак, а также взаимоотношения служащих железной дороги и «проезжающих».

В одном из параграфов «Положения о движении по правительственным железным дорогам Великого Княжества Финляндского» говорилось: «публика вправе требовать от всех состоящих при железных дорогах чинов и служителей вежливого и услужливого обращения, а чины и служители этих дорог, со своей стороны, пользуются покровительством, предоставляемым законами и существующими постановлениями всем находящимся в государственной службе чинам и служителям». Железнодорожникам запрещалось «под опасением строгого взыскания принимать или требовать вознаграждения от частных лиц».

Одновременно пассажиры предупреждались, что им также не рекомендуется предлагать какие-либо подношения служащим, «будь это под названием "на водку" или каким-либо другим».

**Интерьер** вагона императорского поезда Финляндской железной дороги в 1870-е.

Вагоны императорского поезда Финляндской ж.д. построены в конце 1860 — начале 1870-х гг. До 1917 г. содержались в специальном депо на Финляндском вокзале. Три из них в настоящее время экспонируются в железнодорожном музее в Хювинкяя (Финляндия).



В Положении также указывалось, что «чины и служители отличаются определенными для них форменными знаками, которые каждый из них обязан носить во время исправления должности». Между прочим, упоминание о постоянном наличии должностного знака на обмундировании железнодорожных служащих сделано не случайно. В документе прямо указано, что «дабы заслуживать внимания, жалобы, подаваемые на прислугу дороги, должны ясно обозначать имя, форменный знак и другие обстоятельства, могущие служить к объяснению дела».

Фуражка начальника станции финляндских ж. д. (Финский национальный железнодорожный музей)



Управление Финляндской железной дороги располагалось в Гельсингфорсе, так как практически вся дорога (413 вёрст) пролегала по финской территории, и лишь незначительный участок пути (32 версты) проходил по территории Петербургской губернии. Вся инфраструктура, включая здания вокзалов на финской и российской стороне, проектировалась и строилась финнами.

Новая магистраль была укомплектована достаточным по тем временам количеством локомотивов. Пассажирские вагоны отличались комфортом и допускали сквозной проход от головы до хвоста состава. Плата за проезд по ценам того времени была не слишком низкой, но вполне доступной: проезд одной версты в I классе стоил три копейки, во II - две и в III - одну копейку. В ночных поездах имелись спальные вагоны, за пользование которыми взималась дополнительная плата 3 рубля, которая включала в себя стоимость постельного белья.

В царской России все паровозы и вагоны имели соответствующую раскраску. Так товарные паровозы были чёрными, а пассажирские - зелёные. Вагоны 1-го класса красились в синий цвет, 2-го класса — в желтый, 3-го — в зеленый. Подобного стандарта на тот момент придерживались и во всех европейских странах.

Путь от Санкт-Петербурга в Выборг. Карта из путеводителя К. В. Гренгагена по Восточной Финляндии Хотя Финляндия и была частью Российской империи, её автономное положение создавало особую экономическую зону, при въезде в которую требовалось проходить таможенный контроль. В частности, в Финляндию запрещалось провозить водку и спирт, а сахар, вино, чай, кофе, табак и многие другие продукты облагались пошлиной. Досмотр пассажиров проводился на станциях Белоостров и Терийоки (позднее свои таможни появились в Санкт-Петербурге и Гельсингфорсе).



Имея с собой велосипед, фотоаппарат или оружие, необходимо было получить удостоверение, что этот товар был куплен в России, иначе на обратном пути также пришлось бы платить пошлину.

Кроме того, на таможенных станциях переводились часы (время в Финляндии отличалось на двадцать минут назад). Стоит, также, отметить, что в Финляндии действовал Григорианский календарь, в то время, как в России - всё ещё Юлианский.

Основным вокзалом этой линии считался вокзал в Санкт-Петербурге. Он должен был иметь представительный вид и отвечать требованиям международного уровня. Вокзал был построен в 1868 году по проекту русского архитектора П. С. Купинского. Главным фасадом он выходил на Симбирскую улицу, ныне улицу Комсомола. Боковой его фасад с двухэтажным павильоном для Царской фамилии был ориентирован на вновь проложенный Финский переулок. Это было здание в стиле эклектики, популярной в середине XIX века.



Финляндский вокзал в Санкт-Петербурге. Вид со стороны площади.

Открытка. Конец XIX в.

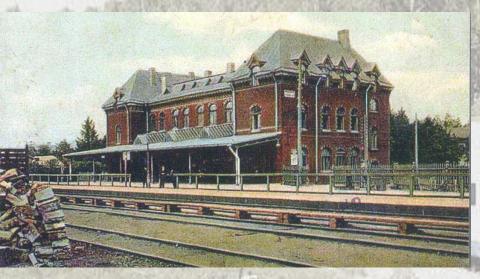
«Билеты начинали продавать за полчаса-час до отправления поезда. Приобрести билет, зарегистрировать багаж, занять место в вагоне можно было поручить за 30-50 коп. носильщику, запомнив его номер и указав, в каком купе хотите ехать — для курящих, некурящих или для дам. На перрон пускали по предъявлении проездного билета или перронного (10 коп.)... Перед отправлением давали три звонка: первый за 15 мин.,



Финляндский вокзал. 1870 г.

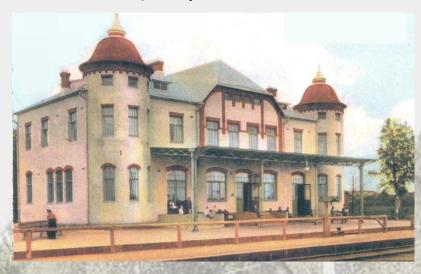
## **Удивительные изгибы крыши старого** вокзала в Выборге.

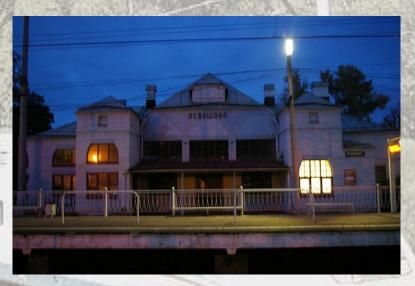




Станция Шувалово. Арх. Б. Гранхольм. 1898 г. Открытка начала XX в.

## Станция Парголово. Начало XX в.





Старинное здание вокзала Левашово. Арх. Б. Гранхольм

## ФИНЛЯНДСКІЯ Ж. Д.

(Часы обозначены: до ст. Кайніайсь по С.-Петербургскому времени, а далже по Гельсингфорскому).

При обочности.  При обочности обочн			Багажъ за 10 ф.	Разстояніе.	Наиме	нованіс	-	notage opra) II e.1).	-	-	
А) СПетербургъ-Гельсингфорсъ.											
р. к.	р. к.	р. к.	коп.	вер.				ч. м.	ч. м.	ч. м.	ч. м.
- 20 - 30 - 40 - 45 - 60 - 90	- 15 - 20 - 25 - 30 - 40 - 60	- 10 - 10 - 15 - 20 - 25 - 40	0,3 0,5 0,7 0,9 1,4 1,8	5 8 11 15 18 30	СПетербургъ (буд Лапская Удѣльная. ИІувалово Паргодово Левашево Бѣлоостровъ (буф,		отпр: 	6 10 - - 6 45 7 06 7 32	9 00 	вечера. 10 20 — 10 36 — — 11 16 11 42	11111111
1 65 2 10 2 50	1 10 1 40 1 70	- 60 - 70 - 90 1 05	3,3 4,2 5.0	46 55 70 83	Тереіокп		( отпр. ) приб. отпр.	7 47 8 02 8 27 8 32 8 53	10 43 10 58 11 23 11 27 11 49	почи. 12 01 12 16 12 41 12 45 1 07	1.171.1
2 85 3 35	1 90 2 25 2 40	1 20 1 40	5,6 6,7	94 111 120	Голицино	• • • • • • •		9 12 9 41 вечера. 9 57	дня. 12 08 12 37 12 53	1 26 1 53 2 11	
4 15 4 75 5 05	2 75 3 30 3 40	1 75 2 00 2 10	8,2 9,5 10,1	137 158 168	Нурмисъ		отпр. — Ј приб.		1 03 1 33 2 09 2 26 2 31	2 21 2 51 3 28 3 44 3 48	
5 70 6 40 —	3 80 4 40	2 40 2 70	11,4	190 213 235	Давидстадъ		) отпр. Ј приб.	= = = = = = = = = = = = = = = = = = = =	3 08 3 42 4 27 4 39	4 23 4 37 5 19 5 29	E
7 20 7 65 8 20	5 45	3 00 3 20 3 40	14,4 15,3	240 255 272	Кюммене (буф.) Каусала			=	5 05 5 35	5 54 утря. 6 24	=
8 75 9 15 9 50 9 70	5 85 6 10 6 35 6 45	3 65 3 85 3 95 4 05	17,5 18,3 19, 19,3	291 305 316 322	Лахтисъ		{ приб. отпр		вечер. 6 (5 6 10 6 35 6 55 7 06 7 23	6 54 6 59 7 24 7 44 7 55 8 12	
10 00 10 15 10 40	6 65 6 80 6 95	4 15 4 25 4 35	19,9 20,3	332 338 346	Ойсъ				7 48 8 00	8 24 8 36 8 46	веч. 8 36 8 42
10/75 11 05 11 40 11 60 11 95 12 10	7 20 7 40 7 60 7 75 8 00 8 10	4 50 4 60 4 75 4 85 5 00 5 05	21,5 22,1 22,7 28,2 28,9 24,2	358 368 379 386 398 -403	Керво (буф.)		ириб.   отпр.   —   —   —   —   —		8 21 8 26 8 43 9 02 9 18 9 40 9 51 8 64.	9 06 9 09 9 26 9 45 10 01 10 23 10 35 yrpa.	9 03 9 06 9 23 9 41 9 56 10 17 10 28 Bey.
12 40 8 39 5 20 24,8 413 Гельсингфорсь (буф.)											
№ 18 — 12 ч. 25 м. пополудни. № 24 — 4 ч. 30 м. № 28 — 7 ч. печера.  Т) но воскр. и праздници. диямя:  В. Ио воскр. и праздници. диямя:  В. Ио воскр. и праздници. диямя:  В. Ио воскр. и праздници. диямя:											
<ul> <li>Б) по воскр. и празднич. дияма:</li> <li>№ 14 до Левашева отпр. въ 11 ч. 20 м. утра.</li> <li>№ 16 до Парголова — 11 ч. 50 м. —</li> <li>№ 16 до Парголова — 1 ч. 10 м. —</li> </ul>											

Пример расписания («Спутникъ» по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ. Росписанія хода мѣстныхъ поѣздовъ и маршруты прямыхъ сообщеній. Лѣтнее движеніе 1876 г. (Издание редакции «Въстникъ желъзныхъ дорогь и пароходства». – С.-Петербургь. – 1876. - 178 c.)

Самый мощный скачок в железнодорожном сообщении между Финляндией и Санкт-Петербургом произошел в последние десять лет. Путь между Хельсинки и Санкт-Петербургом стал занимать до трех с половиной часов.

На заводе компании Alstom, в городе Савильяно, Италия, монтировали семивагонный состав семейства Pendolino для линии Петербург — Хельсинки. Получивший в России имя «Аллегро» новый высокоскоростной поезд вышел на линию в конце 2010 года.

Железная дорога всегда имела политическое значение. Первыми пассажирами «Аллегро» стали сторонники проекта скоростного железнодорожного сообщения президент Финляндии Тарья Халонен (Tarja Halonen) и премьер-министр России Владимир Путин.

Поезд имеет 7 вагонов (4 моторных, 3 прицепных). Все семь вагонов поезда сидячие, суммарно 350 мест в составе. Как во всех поездах финских железных дорог, в салонах присутствуют индивидуальные розетки на 220 В.



Ширина колеи Аллегро 1522 мм, что отличается немного от финского стандарта 1524 мм и от российского 1520 мм. Фирменное же название поезд получил по музыкальному термину "аллегро" («весёлый, бодрый, радостный»).

Конструкционная скорость поезда - 220 км/ч. Скорость эксплуатации 220 км/ч достигается на переменном токе (25 кВ, 50 Гц) по территории Финляндии и до 200 км/ч на постоянном токе (3 кВ) по территории России в связи с ограниченными возможностями инфраструктуры. Однако общий путь от Санкт-Петербурга до Хельсинки поезд преодолевает за 3 часа 27 минут (получается помедленнее Сапсана, который расстояние в 650 км покрывает в среднем за 4 часа).





конструкции поезда использована технология наклона кузова до 8 градусов (технология Pendolino), что позволяет во время прохождения поездом поворотов не снижать скорость, как это происходит с обычными поездами, нивелировать действие центробежной силы. Данные предназначены для северных составы условий, В частности, оснащены оборудованием, предотвращающим скопление снега и льда на ходовой части вагонов, защищёнными токопроводящими линиями и подвагонным пространством.



Скоростные поезда в 2019 году перевезли более 550 тысяч пассажиров.

## Литература

- 1. Лапин, И. Кондуктор без свиты// Санкт-Петербургские ведомости. 2020. N 123( 17 июля). С. 5.
- 2. Ильин, Ю. По железным дорогам Скандинавии (Финляндия и Швеция) / Ю. Ильин. С.19-25 : фот.
- 3. Федосеев С. Б. Железнодорожный мундир Империи/С. Федосеев. Санкт-петербург: Атлант, 2014. 368 с.: ил. С. 174 175.
- 4. Пример расписания («Спутникъ» по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ. Росписанія хода мѣстныхъ поѣздовъ и маршруты прямыхъ сообщеній. Лѣтнее движеніе 1876 г. Издание редакции «Вѣстникъ желѣзныхъ дорогъ и пароходства». С.-Петербургъ. 1876. 178 с.
- 5. Глезеров С, Е. Удельная. Очерки истории. М.: издательство Центрполиграф, 2012. 668 с.
- 6. Оппенгеймъ, К. А. Замѣтки о финляндскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Извлечено изъ журнала «Инженеръ» за 1914 г. Кіевъ. Лито-типография Т-ва И. Н. Кушнеревъ и К°. 1914. 37 с.
- 7. От Царскосельской до Октябрьской: История. Развитие. Перспективы [Текст] : альбом / Л. А. Давыдова [и др.] ; ред.: Г. П. Комаров [и др.]. СПб. : Лики России, 2003. 239 с. : ил.
- 8. Памятники истории и культуры Санкт-Петербурга: сборник научных статей/В, И. андреева, О. А, Шмелева, В. Н. Свешникова и др.; сост. А. В. Корнилова. СПб.: политехника, 1994. 256 с.: ил.
- 9. РЖД Партнер. 2020, № 6.