



Н. Н. Гольцов

О ПЕРВОЙ В РОССИИ ПРИГОРОДНОЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Проект сооружения первой электрифицированной железной дороги появился в Российской империи в конце XIX века. Трасса будущей линии должна была пройти по обочине Петергофского шоссе. Еще в 1895 г. городская управа получила предложение «о постройке конной железной дороги по Петергофскому шоссе до Красносельского поворота», в 1897 г. поступило прошение «о разрешении на проведение изыскательских работ А. Ковалинским, Леонтьевым и Соломко для прокладки путей для трамвая по Петергофскому шоссе до Стрельны»¹. В следующем году разрешение «на проведение изыскательских работ по организации железнодорожного сообщения между Петербургом и Ораниенбаумом, Стрельной, Павловском и с. Б. Виттолово» испрашивал инженер А. А. Лешерн фон Герцфельд. Проект образования акционерного общества для прокладки железнодорожной линии «на электрической тяге от Ораниенбаума через Стрельну и Петергоф» был отклонен из-за ограничений Министерства императорского двора.

Весной 1899 г. Комиссия о новых железных дорогах Министерства финансов, рассмотрев «предложения 1) инженера путей сообщения Лешерн-фон-Герцфельд и дворянина фон-Паули; 2) инженера-технолога Троицкого и поручика Державина; 3) надворного советника Ковалинского, титулярного советника Леонтьева и др. и 4) отставного генерал-майора Соломко», постановила «предложить выработанные ею условия на сооружение и эксплуатацию вышеперечисленных трамвайных линий группе предпринимателей, в состав коей входили Ковалинский, Леонтьев, Дюпон, Нетцлин и Одь»². Последние согласились со следующими условиями: срок выкупа проектируемых дорог – 20 лет со дня открытия правильного движения по первому из отстроенных участков (второй участок – Ораниенбаум – Красная Горка); срок владения дорогами – 60 лет; срок постройки 3 года; ширина колеи нормальная; электрическая тяга обязательна на участке Санкт-Петербург – Ораниенбаум.

В 1900 г. в Госсовет был направлен проект решения о предоставлении права группе А. Д. Ковалинского «образовать “Общество Санкт-Петербургских пригородных подъездных путей и электрических трамваев” для сооружения и эксплуатации как вышеуказанных линий, так и для продления Ораниенбаумской линии в пределах г. Санкт-Петербурга по улицам, избранным по соглашению с Санкт-Петербургской городской думой». Но через год проект решения был отозван, т. к. учредители представили заявление «о затруднительности собрать капиталы, необходимые для осуществления сего предприятия, к срокам, предусмотренным в про-

¹ ЦГИА СПб. Ф. 256 (Строит. отделение С.-Петерб. губернского правления). Оп. 24. Д. 119. Л. 1 – 1 об.

² Там же. Оп. 29. Д. 134. Л. 24, 25. Здесь и далее орфография и пунктуация подлинника сохраняются.

екте устава»³. Внесенный учредителями залог в 150 тыс. рублей был возвращен им в 1904 г.

В МПС продолжали поступать прошения от владельцев земельных участков по Петергофской дороге. В них указывалось «на то, что в то время как северная часть пригорода столицы изрезана целою сетью рельсовых путей, жители густо населенной части южного пригорода до настоящего времени для сообщения со столицей могут пользоваться лишь Путиловской конножелезнодорожной дорогой, на расстоянии трех верст от Нарвских ворот, а далее до Привала сообщение поддерживается при помощи городских и частных кареток и, наконец, извозчиков»⁴.

Живший за Нарвской заставой Н. Карбовский уточнил, что «извозчики за Нарвскую по ночам не ездили, – до ворот довезут, а дальше нет: – Там не безопасно <...> Хулиганья было много. Пропадали извозчики вместе с лошадьми»⁵.

В начале XX в. казенная Балтийская линия Северо-Западных железных дорог работала с перегрузками, а ее электрификация постоянно откладывалась из-за отсутствия средств. Необходимость прокладки новой железной дороги вдоль южного побережья Финского залива возрастала. В августе 1906 г. предприниматели С. А. Бернатович, С. К. Максимович, Л. И. Осташев и А. Н. Гесслер направили в Министерство финансов прошение, в котором заявили, что «ими приобретен полный технический проект, выработанный в 1899 г. для сооружения электрической железной дороги от Санкт-Петербурга, чрез Ораниенбаум до Красной Горки», и предложили «образовать Общество для постройки этой дороги <...> на условиях, уже допущенных для гг. Ковалинского, Леонтьева и др.»

Предложение С. А. Бернатовича «заключается в следующем: концессия испрашивается от городской черты у Нарвских ворот, причем относительно входа в город предприниматели предлагают от себя войти в соглашение с городским общественным управлением. От Нарвских ворот до Лигова дорога проектируется по Петергофскому шоссе (по обочинам и обрезам). От Лигова до Стрельны линия проводится в полосе между существующею Ораниенбаумскою железною дорогою и морем; пройдя Стрельну, дорога отдалается от моря в направлении на Луизино (для обхода Петергофа – по желанию Дворцового ведомства), вновь выходит к морю у Ораниенбаума и направляется к Красной Горке. <...> Движение поездов предполагается производить с электрическою тягою. Колея на всем протяжении нормальная. Стоимость первого участка – 6 миллионов руб. нарицательных (при 5 миллионах руб. действительных); стоимость второго – 2 миллиона руб. нарицательных»⁶. По первоначальному проекту Бернатовича линия железной дороги с 11-ю остановками должна была действовать на постоянном токе напряжением 1200 вольт, максимальная скорость поездов достигать 64 км/час (в населенных пунктах до 30 км/час) при интервале движения 10 минут.

Осенью 1907 г. Комиссия о новых железных дорогах с участием представителей городского и местного земств и Дворцового ведомства заслушала проекты И. П. Табурно и С. А. Бернатовича (комиссия планировала выслушать также предложение инженера А. А. Лешерн фон Герцфельда, но автор заявил о «прекращении дела по его предложению»).

По проекту инженера И. П. Табурно линия электрической железной дороги, «начинаясь в Санкт-Петербурге, у Казанского собора, идет по эстакаде над Екате-

³ Там же. Оп. 24. Д. 119. Л. 12 – 12 об.; Оп. 29. Д. 134. Л. 25.

⁴ Там же. Оп. 29. Д. 134. Л. 28 – 28 об.

⁵ Четыре поколения : (Нарвская застава). Л., 1933. С. 32.

⁶ ЦГИА СПб. Ф. 256. Оп. 29. Д. 134. Л. 25 об.

рининским каналом и рекою Таракановкою, после чего спускается на уровень земли, доходит до ст. Лигово, Балтийской ж. д.; от Лигова до Ораниенбаума (25 верст) проектируемое предприятие пользуется путями существующей Ораниенбаумской ветви, далее же до Красной Горки сооружается новая дорога»⁷.

Группа С. А. Бернатовича «предполагала строить дорогу с узкою (метровою) колею, но в настоящее время они согласны перейти на нормальную, 5-ти футовую колею. <...> Они отказались от мысли самостоятельного входа в город и возбуждают перед городским общественным управлением ходатайство о пропуске, на конвенционном начале, их поездов по городским трамвайным путям (обычной, как известно, 5-тифутовой колеи) до какого-нибудь центрального пункта в городе, вроде площадей Мариинского или Александринского театров, или иного пункта по усмотрению города <...> Скорость движения на их линии предполагается в 35 верст в час. Сроки концессии и выкупа они готовы сократить до 50 и 20 лет, как у Табурно; в отношении условий выкупа подчиняются обычному порядку». Бернатович подтвердил, что им будет учтено заявление министерства Императорского двора и уделов о необходимости обхода линией Петергофа «за чертой расположения Императорских летних павильонов: “Озерки”, “Царская мельница” и “Бельведер”».

После обсуждения проектов большинством голосов (восемью голосами против пяти) был одобрен проект группы С. А. Бернатовича, и проект устава «Общества Ораниенбаумской электрической железной дороги» «был сообщен предпринимателям и ими подписан, причем в обеспечение образования Общества внесен залог в размере 25 000 рублей»⁸.

В законопроекте Государственного совета от 2 апреля 1909 г. отмечалось, что в 1906 г. в Министерство финансов поступили почти одновременно два проекта «сооружения специально приспособленной для пригородного и дачного пассажирского сообщения электрической железной дороги от Санкт-Петербурга, через Ораниенбаум, до Красной Горки: один проект был представлен группою предпринимателей во главе с С. А. Бернатовичем, а другой – И. П. Табурно. По подробном обсуждении в Комиссии о новых железных дорогах обоих означенных проектов министры финансов и путей сообщения, отвергнув проект Табурно, признали соответственным представить испрашиваемую концессию группе предпринимателей в лице С. А. Бернатовича, кн. А. Д. Львова, С. К. Максимовича, А. А. Кистера и Л. И. Осташева» и «внесли ныне на уважение Второго департамента Государственного совета предположения свои о разрешении названным лицам образовать для постройки и эксплуатации электрической железной дороги общего пользования от черты г. Петербурга, близ Нарвских ворот, через Ораниенбаум, с обходом, согласно требованию Министерства императорского двора, г. Петергофа с южной стороны, до с. Красной Горки, Санкт-Петербургской губернии, акционерное общество Ораниенбаумской электрической железной дороги»⁹.

19 июня 1909 г. устав общества был утвержден императором Николаем II одновременно с указом об отчуждении. Согласно указу, обществу предоставлялось право «принудительного отчуждения частновладельческих и безвозмездного занятия казенных земель в количестве, потребном для сооружения дороги и ее устройств» (до ста десятин), а также право, «ввиду безотлагательности строительных работ», «занятия отчуждаемых недвижимых имуществ вслед за соверше-

⁷ Там же. Л. 37 – 37 об.

⁸ Там же. Л. 38 – 38 об.

⁹ Там же. Л. 1 об. (Проект закона от 2 апреля 1909 г.).

нием на них описей», кроме земель, «принадлежащих к Петергофскому государству имению». Учредителями общества стали инженеры путей сообщения С. А. Бернатович, А. А. Кистер, Л. И. Осташев, а также «местные землевладельцы»: кн. А. Д. Львов, заменивший инженера А. Н. Гесслера, и основатель поселка «Дачное» С. К. Максимович.

В 1909 – 1910 гг. учредители не сумели привлечь необходимые «для признания общества состоявшимся» средства, т. к. общество Ораниенбаумской электрической железной дороги не получило гарантий государства на вложенный акционерами капитал.

8 апреля 1911 г. были утверждены изменения редакции трех статей устава, позволившие уменьшить сумму акционерного и облигационного капитала. Накануне нового года учредители общества отправили заявление: «Предоставляя при сем удостоверение Русского Торгово-Промышленного, Варшавского коммерческого и Санкт-Петербургского Частного коммерческого банков во взносе по сие 31 декабря 1911 г. более половины акционерного капитала, общество имеет честь обратиться в Департамент железнодорожных дел с ходатайством о признании общества, на основании § 1 его Устава, состоявшимся и о возврате внесенного нами в обеспечение образования общества залога в сумме 25 000 руб.»¹⁰

4 января 1912 г. на общем собрании акционеров правление общества было переизбрано. «Новое время» в номере от 10 февраля писало: «... окончательно сформировалось новое правление Ораниенбаумской электрической ж. д. от Петербурга до Красной Горки. Председателем правления будет А. А. Давыдов [председатель правления Санкт-Петербургского Частного коммерческого банка. – Н. Г.], членами правления инженер Кистер и кн. Львов. Сооружение дороги начнется с этой весны».

13 марта «Новое время» отметило, что правительство разрешило обществу «начать работы весной и утвердило целый ряд лиц, которые будут производить работы и наблюдать за постройкой. Главным инженером по постройке будет А. А. Кистер, а правительственным инспектором инженер Графтио».

«Речь» в номере от 13 марта указала, что для концессионеров «важны не непосредственные доходы от эксплуатации трамваев, – они готовы любезно уступить их городу, – а те барыши, которые они собираются нажить на скупке и перепродаже земель в пригородах, куда будут проведены трамвайные линии».

В статье под заголовком «За кулисами “ораниенбаумства”» «Петербургская газета» 20 мая писала: «Прежде всего г. Бернатович и г. Кистер, ведшие с городом переговоры по поводу Ораниенбаумской дороги, сейчас в правлении этой дороги не состоят. 4 января с. г. г. Бернатович был забаллотирован, а г. Кистер, избранный в директора общества, отказался от директорствования. Таким образом, два учредителя Ораниенбаумской дороги, бывшие представителями этой дороги во всех переговорах с городом, ушли». Автор проекта С. А. Бернатович, в течение нескольких лет «проталкивавший» проект, был заменен «нужными людьми» (кандидатом в «ораниенбаумские директора» был избран зять городского головы, гласный городской думы Г. Я. Алхазов).

28 июня 1912 г. брюссельский корреспондент «Санкт-Петербургских ведомостей» сообщил, что в местной прессе опубликована карта, которая «изображает южный берег Финского залива на расстоянии от Петербурга до Красной Горки с

¹⁰ Там же. Ф. 2289 (Правление акционерного общества Ораниенбаумской электрической железной дороги). Оп. 1. Д. 1. Л. 57.

нанесенным Ораниенбаумским подъездным путем. <...> Постройка трамвая в два пути обойдется, по их расчетам, в 25 млн. франков и продолжится полтора года. <...> Из имеющейся в деле записки “антверпенского трамвайного союза” видно, что *бельгийцы рассчитывают заработать на постройке Ораниенбаумской дороги не менее 5 млн. франков*, и по крайней мере, столько же выручить от продажи оставленных ими для себя дивидендных акций».

4 июля тот же автор отметил, что «местная биржевая печать излагает следующим образом историю получения концессии на Ораниенбаумскую железную дорогу. Посредником между бельгийцами и русскими владельцами концессии явился некто инженер Меус <...> Один из главных участников бельгийской группы, приобретшей концессию на Ораниенбаумскую дорогу – “Антверпенский трамвайный союз”, избрал Меуса своим членом правления. По вполне правдоподобным слухам, г. Меус будет назначен петербургским доверенным представителем бельгийского общества трамваев в пригородах Петербурга».

Прибыв в Петербург, бельгийский подданный Л. Меус (Loran Meeus; тогда писали Меус) был избран одним из директоров правления общества. 10 августа 1912 г. он выкупил участок земли в «35 000 кв. саж. из имения Княжево» и тогда же приобрел участок земли в д. Волынкиной. Кроме того, согласно заключенной 26 июня 1913 г. «запродажной записи», поверенный «Лаврентия Эдуардовича» впоследствии выкупил у Я. А. и П. А. Львовых «принадлежащую им землю из имения их, состоящего СПб губернии и уезда, по Петергофскому ш. на 16-й версте, от имения Приморская дача, по местности названного “Сосновая поляна”»¹¹.

12 июля 1912 г. «по поручению МПС, инспектором казенных железных дорог совместно с представителями губернского земства, <...> при участии инженеров общества Ораниенбаумской электрической железной дороги, было осмотрено Петергофское шоссе в целях определения будущих путей электрической железной дороги между Петербургом и Ораниенбаумом»¹².

В апреле 1913 г., после повторного рассмотрения комиссией Госсовета, обновленный проект группы С. А. Бернатовича был утвержден правительственной комиссией, а 8 июня были утверждены и технические условия.

Общество приступило к реализации проекта. На воскресенье, 16 июня 1913 г., в Стрельне была назначена официальная церемония закладки трассы дороги, на которую прибыли «офицеры л.-гв. Уланского Государыни Императрицы Александры Феодоровны полка», а «экстренным поездом», отправленным в 12 часов дня с Балтийского вокзала, – более 300 гостей. В поле «были устроены огромные полотняные навесы и декорированный помост для богослужения», рядом «большим полукругом выстроились рабочие в нарядных красных рубашках, а немного поодаль тысячная толпа дачников, которые пришли полюбоваться интересным зрелищем», – писал репортер. После молебна и. о. губернатора гр. А. Н. Толстой «поднял бокал за драгоценное здоровье Государя Императора. А затем было предложено высшим чинам выбросить лопатой несколько комьев земли на тачку. Первую лопату земли бросил товарищ министра путей сообщения т. с. Н. А. Щукин. Этой церемонией и закончилась официальная часть торжества»¹³.

По сообщению «Новой Всемирной иллюстрации», «после молебствия и освящения места, все общество последовало на завтрак на прелестную стильную дачу

¹¹ Там же. Д. 694. Л. 1, 7; Д. 6. Л. 2; Д. 11. Л. 10.

¹² С.-Петербург. ведомости. 1912. 12 июля; Биржевые известия. 1912. 12 июля.

¹³ Правит. вестник. 1913. 17 июня; С.-Петерб. газета. 1913. 17 июня; Веч. время. 1913. 17 июня; Петерб. листок. 1913. 17 июня.

одного из акционеров, кн. А. Д. Львова. Здесь в речах, оживленных беседах выяснилось громадное значение для Петербурга этого предприятия и то удивительное для нашего времени единодушие и любовь к делу, с которым оно проводится в жизнь. Ораниенбаумская дорога является первой в России электрической железной дорогой и первым в России крупным негарантированным предприятием. Идея его возникла 5 лет тому назад, но только теперь проекты утверждены, деньги внесены, и учредители получили право приступить к работам. Официально постройка дороги должна продолжаться 2 $\frac{1}{2}$ года, но учредители, деятельно ведущие подготовительные работы в продолжение 5 лет, надеются, что дорога начнет функционировать осенью 1914 г. Дорога эта будет иметь огромное значение, присоединив к Петербургу огромное количество пригородных мест»¹⁴.

«Правительственный вестник» указал остановки, «считая станции дороги, разезды и простые простои»: «у Нарвских ворот, Тентелевой деревни, в Путилово, в Красном кабачке, Ульяновке, Привале, в Иванковском, Сергиевой пустыни, Стрельне, Михайловке, Александрии, в Сквере, у Кадетского плаца, у Овражной, в Старом Петергофе, Мордвинове, Мартышкино, Ораниенбауме I и Ораниенбауме II, в Кронштадтской колонии, Малой Ижоре, в Приморском хуторе, у Хуторка и, наконец, в Красной Горке» (в проекте 1907 г. Бернатович намечал следующие остановки: Петербург, Тентелева, Путилово, Автово, Дачное, Привал, Ивановское, Сергиево, Поэзи, Петергоф, Старый Петергоф, Мартышкино, Ораниенбаум, Кронштадтская колония, Малая Ижорская, Большая Ижорская, Борки, Красная Горка)¹⁵.

«Огонек» в № 26 поместил заметку: «Первая в России, да и в Европе всего третья по счету, электрическая железная дорога начата 16-го июня постройкою между Петербургом и Ораниенбаумом. Длина ея определена по проекту в 62 версты <...> Это будет, таким образом, как бы вынесенная за город линия трамвая, но с удобствами железнодорожного поезда. В столице, давно стремящейся распределить по дачным местностям избыток населения, такая дорога давно необходима и должна иметь громадный успех».

«Биржевые ведомости» 11 июня сообщили, что «в деревне Волынкине, близ Путиловского завода, устраивается обществом собственная электрическая станция, мощностью в 35 тысяч лошадиных сил и три трансформаторные подстанции по пути до Ораниенбаума <...> Вагоны по своей конструкции будут железнодорожного типа, 15 м длины и 2,5 м ширины, вместимостью в 60 – 80 человек <...> Постройка двухколейного пути займет два строительных сезона и, фактически начавшись с 17 июня, закончится летом будущего года. Постройка дороги, тормозившаяся в течение нескольких лет, осуществлена благодаря энергичной финансовой поддержке Санкт-Петербургского Частного коммерческого банка, с его председателем А. А. Давыдовым во главе и членами правления вновь образовавшегося общества кн. А. Д. Львова, Ф. А. Мерклина и др.»

«Дорога имеет громадное значение в смысле разгрузки столичного населения. Все европейские города давно уже обзавелись пригородными электрическими дорогами. Петербург делает первую попытку, – уточнило 17 июня “Новое время”. – Красная Горка представляет собою одну из самых живописных дачных местностей, и общество предполагает на свои средства разбить там дачные участки <...> Место закладки на Волхонском шоссе представляет собой как раз центр пути, от которого в обе стороны – в Петербург и Ораниенбаум – начнутся одновременно работы».

¹⁴ Новая всемирная иллюстрация. 1913. № 26. С. 9.

¹⁵ Правит. вестник. 1913. 18 июня; ЦГИА СПб. Ф. 513. Оп. 55. Д. 76. Л. 3.

«Петербургский листок» в номере от 18 июня представил схематическую карту строящейся дороги и отметил, что вдоль шоссе со временем «будут сплошь выстроены дачи. В настоящее время здесь уже началась оживленная спекуляция с земляными участками».

«Трамвай начнется у Нарвских ворот, – сообщили 19 июня “Санкт-Петербургские ведомости”. – Строители ведут новую линию по Петергофскому шоссе посредине дороги, предварительно устраивая канализацию и бетонное основание для прокладки рельс. Существующие по обе стороны шоссе канавы засыпаются и таким образом шоссе расширяется приблизительно на 2 сажени. Каменный мост через речку Стрелку у водопада также будет расширен и по вновь построенной его части будет совершаться конное движение. В Стрельне, на границе деревень Ижорка и Вуколовка, электрическая дорога сворачивает с Петергофского шоссе в поле в сторону Волховского шоссе и таким образом подходит к Петергофу и, прорезывая город, выйдет на Старый Петергоф, Мартышкино, Ораниенбаум и доходит до Красной Горки <...> Там, где дорога уклоняется от шоссе, принимается железнодорожный тип постройки. Делается насыпь, а рельсы укладываются на шпалах <...> Из конечных пунктов пойдут через каждые 5 минут летом и через 10 минут зимой по 2 вагона железнодорожного типа, на 80 пассажиров каждый. В зимнее время вагоны будут отапливаться».

Как известно, Балтийская железная дорога имеет в этом районе всего 8 остановок. Развитие дачных поселков замедлялось здесь тем, что они оказывались очень удаленными от железнодорожных станций. <...> Трамваи будут прямо подвозить к этим пунктам, устраняя неудобство сообщения этих живописных поселков с городом. Вместе с тем, пассажирское движение по Ораниенбаумской ветке Балтийской дороги достигло высшего переполнения. Трамвай разгрузит это движение и даст выход все увеличивающемуся из года в год притоку новых пассажиров».

19 июня, через три дня после закладки дороги, «Новое время» поместило заметку «Иск к Ораниенбаумской железной дороге»: «18 июня в коммерческом суде слушалось дело, относящееся до постройки новой электрической Ораниенбаумской линии. Иск предъявило “Российское горнопромышленное комиссионное общество” в сумме 37 тысяч руб. к учредителям Ораниенбаумской дороги <...> Основанием иска послужила расписка <...> С. А. Бернатовича от 22 сентября 1911 г., согласно которой он обязался за себя и по доверенности соучредителей Ораниенбаумской дороги уплатить “Российскому комиссионному обществу” за содействие по финансированию дороги необходимыми на ее постройку капиталами. В декабре 1911 г. между учредителями Ораниенбаумской железной дороги и СПб частным банком состоялось соглашение, согласно которому все непроданные акции вновь строящейся дороги были приобретены одним из бельгийских банков. Так как финансирование совершилось, то “Российское горно-промышленное общество” и потребовало с учредителей Ораниенбаумской ж. д. следуемые ему деньги <...> Суд предложил поверенному истца установить, что в финансировании строителей Ораниенбаумской ж. д. деньгами бельгийскими капиталистами, состоявшемся при посредстве С.-Петербургского частного банка, принимало участие и “Российское горнопромышленное комиссионное общество”».

«Петербургский листок» 10 июля 1913 г. благосклонно отметил: «Администрация новой Ораниенбаумской дороги энергично приступила к осуществлению своего предприятия. Одновременно в нескольких пунктах начались работы по подготовке будущего пути, который должен соединить столицу с южным побережьем залива к западу от Ораниенбаума. Местами образовались таборы рабочих с палат-

ками, лошадьми. Целый день кипит работа по насыпке пути, выемке земли и пр. Десятки лошадей с грузами земли двигаются по направлению к месту работ. <...> Одновременно с началом работ началась и скупка земельных участков в районе, где пройдет новая дорога. Особенно бойко скупаются они в красивой местности близ Больших Ижор, верстах в 12 от Ораниенбаума». Летом 1913 г. на участке земли, принадлежащем Л. Э. Меусу и расположенном в деревне Волынкиной на берегу р. Екатерингофки у ж.-д. моста Портовой ветки Николаевской ж. д., началось сооружение Центральной электрической станции общества.

6 февраля 1914 г. московский «Коммерческий телеграф» в материале «Бельгийцы в пригородах Петербурга» поспешил сообщить, что обществу «удалось наконец добиться реализации своей мечты об использовании для пригородного движения части петербургской трамвайной сети. Цель бельгийской компании – получить возможность довести поезда строящейся Ораниенбаумской линии до Казанской площади, т. е. до самого центра города.

Это станет возможным путем особого соглашения с городом. Утверждают, что для осуществления соглашения взялись самые влиятельные и предприимчивые дельцы русской столицы. Называют даже цифру куртажа – 300 тыс. руб. в случае, если городское управление даст согласие на примыкание пригородных трамваев в городской черте в течение 1914 г., и 200 тыс. руб., если соглашение состоится лишь в 1915 г.» Но городские власти отказались пустить «ораниенбаумские» поезда в центр столицы.

В январе 1914 г. был опубликован отчет правления Ораниенбаумской электрической железной дороги¹⁶. В нем сообщилось, что «до 1 января 1914 г. были произведены следующие работы по постройке названной дороги: сделано земляного полотна от Нарвских ворот до Ораниенбаума около 70 %. Построено 8 железобетонных мостов и 4 трубы, т. е. около 25 % общего количества искусственных сооружений. Здание центральной станции в дер. Волынкиной закончено вчерне. Приступлено к возведению зданий вагонного сарая и мастерских в Княжеве. Заготовлено 90 % общего количества укладочного материала и производится усиленная заготовка строительных материалов: булыжного камня, песка и пр.» Общество приступило «к установке в дер. Волынкиной котлов и турбины на своей электрической станции. На днях обществом будет сделан заказ на вагоны и на электрические сооружения железной дороги. Весной общество начинает укладку пути и проведение воздушной линии»¹⁷.

Строительный сезон 1914 г. начался 15 апреля, но «в постройке электрической дороги от Петербурга на Ораниенбаум, открытие которой предполагалось 1 мая, произошла в настоящее время некоторая задержка, – писал 9 апреля корреспондент “Вечернего времени”. – Встретилось затруднение в прокладке рельсов в следующих пунктах: при выходе от Нарвских ворот, где шоссе, будучи очень узким, не позволяет проложить двойных путей, близ Сергиева, где общество коночной тяги от станции к Сергиеву монастырю не разрешает пересекать их пути и, наконец, в Константиновском парке в Стрельне». Сооружение «головного» трехверстного участка пришлось отложить на год из-за жалоб населения на ограниченность проезда по Петергофскому шоссе из-за размаха строительных работ.

12 апреля на съезде инженеров-электриков инженер А. А. Смуров в докладе о сооружении Ораниенбаумской ж. д. сообщил: «Центральная электрическая станция

¹⁶ День. 1914. 17 янв.; Деньги. 1914. 18 янв.

¹⁷ Биржевые известия. 1914. 20 янв.

уже готова вчерне и вероятно к 15 июня она будет в состоянии дать ток. На днях приступили к укладке рельсов, устройству подстанций и установке воздушных линий. Движение между Петербургом и Петергофом будет открыто в ноябре, а вся дорога будет готова весной 1915 г. Дорога начинается от Нарвских ворот, где предполагается устроить путевое кольцо. Дорога будет питаться постоянным током напряжения 1200 вольт. Стоимость дороги исчислена в 6 1/2 млн. руб.»¹⁸

Для сооружения полотна дороги на участке Санкт-Петербург – Стрельна требовалось «приблизительно песку и земли 7 000 куб. саж.», которые общество планировало добыть в приморском имении Е. В. Людвиг-Гаузен-Вольф «Маврино», находящемся в 11 верстах от Нарвских ворот. В 1914 г. имение было выкуплено акционерным обществом «Строитель», и летом 1914 г. управление по постройке дороги известило общество, «что в ближайшие дни наш подрядчик по земляным работам И. Карбовский приступит к разработке земляного карьера в принадлежащем Вам имении “Маврино-Фаворитово” по Петергофскому шоссе.

Разработка карьера начнется пять сажень отступя от существующего вала, в сторону моря и будет вестись по возможности на равномерную глубину с приданием карьеру овальной или круглой формы. За вывезенную землю мы уплотим Вам по одному рублю 25 копеек за куб. сажень, считая по выемке. Для разработки карьера, наш подрядчик проложит от шоссе до карьера рельсовый путь на принадлежащей Вам земле»¹⁹.

«Правительственный вестник» поместил отчет правления общества о состоянии работ на 1 июля 1914 г.: «Земляные работы закончены на 95 %. Уложено в Петергофе двойного пути около 3-х верст. В Стрельне же уложено и замощено свыше 700 погонных сажень двойного пути. Началась укладка рельс между Стрельной и Петергофом»; «27 сооружений окончательно готовы. В работе находится 10 сооружений»; «Здание центральной станции на берегу реки Екатерингофки в Волынкине вполне закончено. Производится отделка здания. Заканчиваются работы по устройству водоснабжения»; в котельной «установлены 4 котла, по 350 квт на квадр. метр поверхности нагрева каждый; заканчивается установка транспортера на 50 тонн часовой подачи»; в машинном зале «установлен электрический мостовой кран на 40 тонн, посредством которого произведена установка двух первых парогурбо-генераторов по 3 000 киловатт каждый с конденсаторами и насосами». В Княжеве «земля под здание и службы отчуждена, заготовлена часть материалов, приступлено к земляным работам по сооружению фундаментов»; в Стрельне и Мартышкине «участки земли под здание и службы приобретены, производится заготовка материалов»; «электрическое и механическое оборудование всех трех подстанций в Княжеве, Стрельне и Мартышкине заказано; к постройке зданий приступается <...> Здания вагонного сарая (на 60 моторных вагонов) и главных мастерских сооружаются в Княжеве. Железобетонные каркасы и крыши обоих зданий готовы, выводятся стены, производится доделка зданий; проект подвижного состава утвержден МПС и вагоны заказаны»²⁰.

На отчужденном участке земли напротив строящегося здания вагонного депо в Княжеве начали возводить первую тяговую подстанцию (здание сохранилось: ныне пр. Стачек, 91; является памятником промышленной архитектуры). Строительство подстанций началось вскоре в Стрельне и в Мартышкине (в 1920-х гг. не-

¹⁸ Проект сооружения Ораниенбаумской электрической ж. д.: Доклад, читанный инженер-электриком А. А. Смуровым на 3-м съезде инженер-электриков. Пг., 1916. С. 4.

¹⁹ ЦГИА СПб. Ф. 2289. Оп. 1. Д. 20. Л. 3; Д. 16. Л. 51.

²⁰ Правительств. вестник. 1914. № 124.

достроенная Стрельнинская подстанция была перестроена под жилье; в здании Мартышкинской подстанции после ее перестройки размещалось промышленное предприятие, а ныне – Ломоносовский литейно-механический завод).

Правление общества с 1912 г. вело переговоры с Военным министерством «о переуступке» обществу nasкоро построенной Ижорской военной ветки ж. д. от Ораниенбаума до форта Красная Горка (переименованного в форт «Алексеевский» в честь наследника престола). Весной 1914 г. правление сообщило начальнику Главного военно-технического управления, что «изыскания, произведенные на этом участке, показали всю нецелесообразность сооружения, как с экономической стороны, так и с точки зрения государственных интересов, независимой железнодорожной линии параллельно уже существующей в этом районе Ижорской военной железной дороге»; Военному ведомству было предложено «сдать Обществу Ижорскую дорогу в арендное пользование сроком на 50 лет», а общество, «переустроив дорогу, обслуживает ее своим подвижным составом и предоставляет крепости полную возможность перевозки грузов и людей гарнизона соразмерно с его нуждами. Участки дороги, входящие в район укреплений Ижорской батареи и Алексеевского форта, остаются в введении крепости. <...> Для возможности продолжения эксплуатации дороги в сколько-нибудь сносных условиях требуется немедленная единовременная затрата не менее 700 000 руб. на капитальное переустройство линии и на первоначальное эксплуатационное ее обустройство <...> Сверх того Общество позволяет себе отметить, что в случае открытия военных действий, настоящее ненормальное состояние Ижорской ж. д. может отозваться весьма вредно на обороне крепости»; сумма в «30 000 руб. – ежегодная плата Обществу за перевозку военных грузов и личного состава гарнизона», – была названа минимальной²¹.

В 1914 г. «Отдел военных сообщений Управления Генерального штаба согласился с мнением Военно-технического управления» о сдаче дороги в аренду, но руководство крепости было против передачи. А когда Россия вступила в войну, решение вопроса было отложено до окончания военных действий. Весной 1915 г. главный инженер общества А. А. Кистер сообщил, что дорога «пока сооружается до Ораниенбаума. Часть дороги от Ораниенбаума до Красной Горки предполагается к постройке по окончании войны».

С началом Первой мировой войны возник дефицит рабочих рук и материалов, из-за подорожания таяли «ресурсы» общества. В конце 1914 г. правление ответило на запрос управления по сооружению железных дорог, что «значительная часть капиталов Общества находится в кредитных учреждениях за границей (в Бельгии и Франции), Общество, вероятно, будет лишено возможности ввиду моратория использовать их до прекращения военных действий <...> имеющиеся ныне в распоряжении Общества средства позволят, вероятно, <...> открыть <...> временное движение до Петергофа, что может иметь место приблизительно в июне месяце 1915 года. <...> Судя по определенному ходу вещей, разрешенных Обществу на постройку средств не хватит для окончания всей линии»²².

После посещения Путиловского завода «членами законодательных палат и выяснившейся необходимости поднять производительность завода на нужды обороны, а также улучшить быт и условия жизни служащих и рабочих завода» Министерство внутренних дел предложило Военному министерству помочь обществу переустроить «на электрическую тягу» Путиловскую конно-железную дорогу, со-

²¹ ЦГИА СПб. Ф. 2289. Оп. 1. Д. 40. Л. 1, 53 – 54.

²² Там же. Д. 9. Л. 21, 22.

единяющую город с заводом, для чего приобрести «от одного из эвакуируемых городов» (был назван г. Рига) подвижной состав и электрическое оборудование «на основании списка, представленного Обществом». Из-за невозможности получить заказанные за границей электрооборудование и подвижной состав правление было вынуждено закупить реквизируемые у акционерного «Общества рижских трамваев» моторные и прицепные вагоны, а также часть необходимых, ставших дефицитными материалов и оборудования. Первая реквизиция произошла в августе 1915 г. (у общества Ориениенбаумской электрической ж. д. тогда же был реквизируван запас рельсов и шпал, складированных у Старого Петергофа), вторая – в мае 1916 г.

Образованное правительством «Особое совещание для обсуждения и объединения мероприятий по обороне государства» требовало от общества «скорейшего проведения электрической ж. д. от Нарвских ворот до Путиловского завода», севестированного на время войны. «Для организации временного движения и пуска Центральной станции дороги в целях снабжения Путиловского завода электрической энергией» общество получило из Военного фонда кредит в размере 2 640 тыс. руб. В 1915 г. деятельность общества стал курировать генерал-лейтенант Г. Г. Кривошеин – инспектор от Особого совещания «для наблюдения за деятельностью Путиловских заводов», а весной 1916 г. «правительственным директором» общества был назначен инженер-генерал-майор В. А. Болотов²³.

В конце 1915 г. общество по соглашению с городской управой хозяйственным способом реконструировало и замостило находившийся в «совершенно неудовлетворительном» состоянии участок Петергофского шоссе от Нарвских ворот до р. Красненькой и «шоссе в пределах Стрельны»; строители общества «Вайс и Фрейтаг» закончили сооружение двух кирпичных зданий депо – мастерских и вагонного сарая в поселке Княжево. Вагонное депо было тупиковым, в 10 путей, с вместимостью каждого пути в шесть 15,5-метровых вагонов. Ремонтное депо длиной 92 метра имело два сквозных пути, электромеханический, слесарный и механический цеха, кузницу с молотом и малярный цех. Напротив депо, ближе к Трамвайному пр., было построено одноэтажное бревенчатое здание управления дороги.

На остановках Красненькое, Княжево, Дачное, Привал были сооружены деревянные посадочные платформы длиной 30 м и высотой 0,3 м. Опорами контактной сети временно служили деревянные столбы. От Нарвских ворот до деревни Автово опоры находились в междупутье, контактный провод подвешивался на кронштейнах; от Автова до Стрельны опоры располагались по обе стороны полотна по откосам, а за деревней Кикенка – вновь в междупутье.

Дорога имела железнодорожные переезды («пересечки»): двухпутный у ст. Пушино (через переезд у Путиловского завода был построен пешеходный бревенчатый мост, разобранный в «боевом» 1919 г.) и однопутные – у ст. Автово на дороге в Угольную Гавань и пересекавшую Петергофское шоссе на 13-м км шоссе от Нарвских ворот ветку, ведущую к отделению завода «Треугольник» (ныне территория ОАО ЛЭМЗ). Пересечения в одном уровне были разрешены как временные.

Часть оборудования электростанции застряла в Архангельске, и дорога осталась без собственного энергоснабжения. Правлению Общества пришлось заключить договор с Управлением Петроградских городских железных дорог об энергоснабжении от сети городских трамваев. К Нарвским воротам был проложен кабель

²³ Там же. Л. 251.

от Лермонтовской тяговой подстанции, находившейся в четырех км «на 12-й роте». Обкатка линии и подвижного состава начались поздним летом 1915 г. После устранения недоделок дорога открывалась участками: в декабре 1915 г. началось пробное движение от Путиловского завода до Княжева.

9 января 1916 г. состоялось официальное открытие «головного участка» железной дороги от Нарвских ворот до Путиловского завода (причем пассажирское движение по Путиловской линии конки по требованию начальства было прервано лишь на пять дней)²⁴.

С июля 1916 г. регулярное движение производилось от Нарвских ворот до Привала. Общество использовало 18 моторных и 12 прицепных реквизируемых трамвайных вагонов. С 17 октября по требованию Путиловского завода для обеспечения «трехминутного интервала движения от Нарвских ворот до завода пришлось установить движение с пересадкой у завода», в основном, «ввиду недостатка подвижного состава и задержек в движении при пересечении с путями Николаевской ж. д. у ст. Пушино и Автово»²⁵. Даже московский «Коммерческий телеграф» досадовал, что «рижские вагоны мало пригодны, вследствие медленного хода (максимум 15 верст в час), в то время как английские должны были делать в среднем 35 верст». К лету 1917 г. по предложению руководства Путиловских заводов сообщена была сооружена дополнительная однопутная ветка длиной 1,2 км от остановки «Разъезд Верфи» за Путиловским заводом до Путиловской верфи, с остановкой у дер. Емельяновка. В 1916 – 1917 гг. дорога перевозила до 12 – 14 млн. пассажиров в год²⁶.

В 1918 – 1919 гг., в период национализации дороги местной ликвидационной комиссией, наряду с правлением общества, в которое входили А. А. Кистер и Ф. А. Мерклин, дорогой управлял Исполнительный комитет Дорожного совета мастеровых, рабочих и служащих по управлению Ораниенбаумской электрической ж. д.²⁷

После национализации дорога перешла в ведение Главного управления по сооружению железнодорожных и прочих путей сообщения ВСНХ РСФСР. Это управление, не найдя кому передать в управление уникальную, но недостроенную дорогу, объявленную «малодеятельной», образовало самостоятельное Управление Ораниенбаумской электрической ж. д. Вскоре ВСНХ получил распоряжение «Чрезвычайного уполномоченного Совета обороны» А. И. Рыкова о срочном демонтаже оборудования Центральной электростанции Ораниенбаумской ж. д. Созданное по решению Совета труда и обороны Управление Особоуполномоченных ВСНХ под руководством проф. А. Ф. Кваскова и М. Д. Каменского демонтировало и эвакуировало в Пермский край для электрификации Кизеловского угольного района более 100 вагонов и платформ с оборудованием станции²⁸.

В 1918 – 1920 гг. движение по дороге не прерывалось, хотя пассажирские перевозки производились по рабочим дням с 7 утра до 6 часов вечера в трамвайных вагонах, а грузоперевозки – паровозами в выходные дни. За Привалом «поддержи-

²⁴ Там же. Д. 328. Л. 246 – 247; Д. 9. Л. 107 об.

²⁵ Там же. Д. 11. Л. 211, 212.

²⁶ Коммерческий телеграф. 1916. 21 окт.; ЦГИА СПб. Ф. 2289. Оп. 1. Д. 9. Л. 135 – 136.

²⁷ Там же. Д. 381. Л. 1.

²⁸ ЦГА СПб. Ф. 1298 (Управление особоуполномоченных ВСНХ по электрификации Кизеловского горного округа). Оп. 1. Д. 1. Л. 9; Д. 2. Л. 9.

валось только служебное и грузовое паровое движение, которое шло к отделению завода «Треугольник», – отметил Л. Г. Питкянен²⁹.

1 мая 1920 г. национализированная дорога была присоединена к образованным тогда же Северо-Западным железным дорогам и стала называться «Ораниенбаумской электрической линией Северо-Западных железных дорог», или «Оранэл С.-З. ж. д.»; неофициально – ораниенбаумкой, «Оранэлой» или «риженкой». Дефицитные рельсы и оставшиеся шпалы на участке Новый Петергоф – Ораниенбаум были сняты и отправлены в Баку для строящейся там пригородной электрической железной дороги; сохранились лишь железобетонные мосты, построенные в 1914 г. подрядчиком Общества фирмой «Карл Брандт в Варшаве», и 1,65-километровый участок насыпи, идущий параллельно линии Балтийской ж. д. между нынешними ж.-д. станциями Университет и Мартышкино³⁰.

В 1922 г. Петроградский Отдел коммунального хозяйства предложил передать Оранэлу городу, несмотря на то, что «в эксплуатационном и техническом отношении состояние дороги весьма плохое», «из 41 моторного вагона количество годных постепенно дошло до 12», а «выручки далеко не хватает на покрытие заработной платы и уплаты за электрическую энергию, так что дорога сейчас задолжала крупную сумму Управлению Петроградских городских ж. д.». Управление Сев.-Зап. железных дорог согласилось, что фактически «дорога представляет собой трамвай с весьма изношенной воздушной сетью и подвижным составом легкого типа», но руководство управления дороги было против передачи, «рассчитывая, что этот участок может быть образцовым при начале электрификации русских железных дорог»³¹. Для повышения доходности линии при переходе к Новой экономической политике с марта 1923 г. были повышены тарифные ставки за проезд до 6 коп. за каждый участок.

Короткий маршрут № 1 «Нарвские ворота – Путиловский завод» существовал до 1922 г.; основным на линии являлся маршрут № 3 «Нарвские ворота – Привал». В июле 1920 г. открылся маршрут № 4 «Нарвские ворота – Стрельна» длиной 21,5 км, доходивший лишь до р. Кикенки («совершенно несуразно линия кончается сейчас за полторы версты до этого дачного поселка», – отмечали трамвайщики, имея в виду Стрельну)³². С 25 августа 1924 г., когда под руководством начальника службы движения П. С. Бекиша была оборудована контактная сеть, маршрут № 4 стал доходить до стрелнинского дворца учредителя общества кн. А. Д. Львова.

С 1924 г. из-за нехватки подвижного состава в часы пик и в выходные дни по Оранэле курсировал паровой «подкидыш», подвозивший рабочих от Стрельны к Путиловскому и другим заводам. В дни отдыха в движении с утра до позднего вечера находилось два паровых поезда, сформированные из паровоза и нескольких пригородных двухосных железнодорожных вагонов, полученных от Приморской (Сестрорецкой) железной дороги. В 1924 г. было перевезено 1 206 тыс. пассажиров, в 1925 г. – 1 799 тыс.

²⁹ Питкянен Л. Г. От депо Княжево до трамвайного парка им. И. Е. Котлякова. СПб., 1999. С. 12. Рукопись. – Личный архив Питкянен С. Л.

³⁰ Вареник О. П. Памятник инженерной мысли длиной 1650 метров // Петергофский вестник. 1994. 14 мая.

³¹ ЦГА СПб. Ф. 899 (Ленинградские городские ж. д. откомхоза Ленгубисполкома). Оп. 4. Д. 75. Л. 4, 4 об.; Д. 107. Л. 10, 25; Обзор работы дорог на 1922 – 23 бюджетный год. Л., 1924. Ч. 1. С. 14.

³² Электрификация пригородного сообщения // Ленингр. правда. 1924. 17 авг.

23 сентября 1924 г. линия пострадала от катастрофического наводнения: был затоплен участок от Нарвских ворот до Красенького кладбища, «часть полотна Оранэлы на 7-м, 10-м и 11-м км была покрыта водой – водой залило половину подвижного состава, находившегося на линии», но движение было восстановлено «при неполном выпуске» на следующий день, хотя на ул. Стачек «вода спала только с правой стороны, – отмечала “Ленинградская правда”. – Левая сторона к 11 часам вечера вчерашнего дня еще залита водой на высоту половины тележного колеса»³³.

В середине 1927 г. был принят проект развития Ленинградского железнодорожного узла, согласно которому трасса Оранэлы должна была начинаться не от Нарвских ворот, а от Балтийского вокзала и, сворачивая перед нынешней ст. Броневая, выходить на свою трассу у Автова, а затем по пустырям и огородам от Кикенки вновь идти на соединение с полотном Балтийской ж. д. на 20-м км линии перед ст. Стрельна.

Работы были начаты с двух сторон; к 1928 г. от виадука Окружной ж. д. было отсыпано новое полотно, от Княжева до Кикенки спрямлено и расширено полотно Оранэлы, от Кикенки до Стрельны сооружено новое полотно. Новая линия проектировалась в километре от завода «Красный путиловец»; к заводу предполагалось сделать ответвление, а напротив заводской проходной у Чугунного пер. (ныне ул. Васи Алексева) соорудить совмещенные трамвайное и железнодорожное путевые кольца³⁴. Предполагалось открыть новый участок к октябрю 1929 г., но из-за отсутствия средств на электрификацию пути Наркомат путей сообщения вынужденно отказался от завершения проекта.

В годы первой пятилетки на Петергофском шоссе многократно возросли пассажиропотоки, с которыми Оранэла не всегда справлялась. Трудящиеся заводов и фабрик, расположенных за Нарвской заставой, постоянно требовали соединить Нарвское предместье с центром города беспересадочным сообщением. Народный комиссариат путей сообщения сначала согласился передать городу головной участок линии от Нарвских ворот до р. Красенькой, а в июле 1929 г. на заседании коллегии Наркомата наконец было принято решение: просить Совет труда и обороны отменить постановление о присоединении Оранэлы к Балтийскому вокзалу с 1 октября 1929 г., а Ораниенбаумскую электрическую железную дорогу передать трамвайному управлению Ленкомотхоза³⁵.

1 октября 25-километровая «электрическая линия Нарвские ворота – Стрельна» стала Стрельнинской линией ленинградского трамвая с Княжевским парком и собственным подвижным составом. 12 октября бывшему вагонному парку Оранэлы было присвоено наименование «Трамвайный парк им. И. Е. Котлякова» в честь бывшего рабочего Московского трамвайного парка, члена ВЦИК и ЦИК СССР, Ивана Ефимовича Котлякова³⁶.

Передача движимого и недвижимого имущества Ораниенбаумской электрической линии продолжалась до конца 1929 г. К осени 1929 г. пути Оранэлы были со-

³³ Питкянен Л. Г. От депо Княжево до трамвайного парка им. И. Е. Котлякова. С. 17; Ленингр. правда. 1924. 25 сент. (экстрен. веч. выпуск).

³⁴ Вестник путей сообщения. 1925. № 47. С. 24; А. С. Сворачиввай с дороги, пар! // Красная газета. 1927. 6 нояб. С. 16; Питкянен Л. Г. От депо Княжево до трамвайного парка им. И. Е. Котлякова. С. 20 – 21.

³⁵ ЦГА СПб. Ф. 899. Оп. 4. Д. 257. Л. 7 – 8; Белицкий Г. Трамвайная война // Ленингр. правда. 1928. 26 окт.; Транспортная газета. 1929. 20 июля.

³⁶ ЦГА СПб. Ф. 1000. Оп. 65. Д. 97. Л. 3, 66; Ф. 899. Оп. 4. Д. 257. Л. 60; С.-Петербург. Петроград. Ленинград: Энцикл. справ. М., 1992. С. 285.

единены у Нарвских ворот с городской трамвайной сетью. За Путиловским заводом было сооружено трамвайное кольцо, вскоре смещенное ближе к разъезду Северной верфи (на месте дд. 57, 59 по пр. Стачек). Трамвайному парку им. Котлякова дополнительно были переданы построенные заводом «Красный путиловец» вагоны типа «МС» и «ПС» со стальным каркасом. «Рижские» моторные вагоны Оранэлы приспособили для движения в городе: рядом со штанговыми роликовыми токоприемниками были поставлены дуговые. Станция «Красненькое» стала «токоразделом», где оттягивались дуговые и ставились роликовые токоприемники.

С 1 октября, извещали газеты, «от пл. Тургенева № 21 пойдет через Нарвские ворота, по ул. Стачек, до Северной верфи». С 10 октября открылось «сквозное трамвайное движение из города до Стрельны», причем «устанавливается плата в 10 коп. за проезд следующих участков: 1) от Нарвских ворот до ст. Урицкой; 2) от ст. Урицкой до Стрельны»³⁷.

Вскоре по просьбе трудящихся Московско-Нарвский райсовет решил «упорядочить движение» от Нарвских ворот до Стрельны – по бывшей Оранэле утром и вечером вновь стали ходить по два паровых поезда, останавливаясь у крупных предприятий. До Путиловского завода можно было доехать трамваями маршрутов №№ 13, 18, 21 и 32. С 1930 г. по маршруту Балтийский вокзал – Львовский дворец (в Стрельне) начали ходить трехвагонные трамвайные поезда самого протяженного в городе 28-го маршрута.

В 1930 г. парк им. Котлякова был присоединен к трампарку им. Коняшина (при слиянии «уменьшение расходов по данному мероприятию выразится в сумме 3 158 руб. в месяц», – сообщил инициатор слияния начальник службы движения Ленинградских городских ж. д.), но в начале 1931 г. после реорганизации Управления городских железных дорог в трест «Лентрамвай» опять стал самостоятельным трамвайный парком, который возглавил «красный директор» А. Ф. Федоров³⁸.

Первая в СССР пригородная электричка была пущена в 1926 г. на линии Баку – Сабунчи; при строительстве использовались как проект, так и оборудование бывшей «О. Э. Ж. Д.» – Ораниенбаумской электрической железной дороги.

О сооружении с 1913 г. первой в Российской империи электрической ж. д. от столичной Нарвской заставы до Ораниенбаума, с продолжением до селения Красная Горка в 62 верстах от С.-Петербурга, вспоминали всё реже. 25 января 1933 г. от перрона Балтийского вокзала в Ленинграде отошел электрический поезд из трех вагонов – «моторный посередине и прицепки впереди и сзади. Широкие, просторные, ярко освещенные вагоны вмещают 500 человек»³⁹; первая балтийская электричка дошла до ст. Лигово.

А до Красной Горки (ст. Краснофлотск) электропоезда пошли лишь в 1974 г.!

«Трамвайная» история Оранэлы изобиловала взлетами и падениями. Запланированное в начале 1930-х гг. продление Стрельнинской линии ленинградского трамвая до Петергофа не состоялось.

Во время Великой Отечественной войны трасса дороги с сентября 1941 г. по январь 1944 г. была разорвана линией фронта. Участок линии от Урицка до Стрельны оказался на оккупированной территории, остальная часть методично раз-

³⁷ Питкянен Л. Г. От депо Княжево до трамвайного парка им. И. Е. Котлякова. С. 23; Изменение трамвайных маршрутов // Ленингр. правда. 1929. 19 сент.; ЦГА СПб. Ф. 899. Оп. 4. Д. 257. Л. 58.

³⁸ Личный архив Л. А. Федоровой. – Архив ТТУЛ. Ф. 39. Д. 1253. Св. 6 (1958. 25 окт. № 2055).

³⁹ Ленинград-Лигово: Вчера открылась электролиния // Веч. Красная газета. 1933. 26 янв.

рушалась фашистскими обстрелами и бомбежками. Дорога помогала бойцам на передовой выживать и воевать. Возвышающееся над рельефом полотно дороги спасало бойцов, занимавших оборону севернее линии, от прицельного огня противника. В полотне вырывались землянки, кюветы служили траншеями; остовы трамваев стали наблюдательными пунктами артиллеристов и ячейками снайперов.

Сразу после разгрома немцев под Ленинградом дорогу и ее окрестности начали разминировать, но количество неразорвавшихся мин и снарядов оказалось так велико, что после подрыва на минах двух бульдозеров, начавших восстановление полотна, дорогу пришлось списать по акту как невозстановимую. Строительство фронтового участка начали заново, сумев открыть движение до Сосновой Поляны в 1951, а до Стрельны в 1952 г. Трамвайный парк им. И. Е. Котлякова был полностью восстановлен в 1957 г.

В 1970-х гг. полотно дороги и контактная сеть были капитально отремонтированы, и трасса стала первой линией скоростного трамвая в СССР, полигоном для научно-технических экспериментов. В конце 1978 г. над железнодорожной линией в Автово был сооружен виадук (его строительство предусматривалось проектом 1913 г. и подтверждалось решением Управления городских железных дорог в 1929 г.)

Расцвет трассы пришелся на 1980-е гг., когда новые вместительные поезда ЛМ-68М, ЛВС-80 (сочлененный), затем ЛВС-86, созданные ленинградскими трамвайщиками, перевозили по Стрельнинской линии и ее ответвлениям в одном трамвайном поезде до 600 пассажиров в новые «спальные» районы города – на Юго-Запад и в Сосновую Поляну.

В 2000-х гг. уменьшилось количество трамвайных вагонов, число трамвайных парков сократилось до шести. «Программа развития трамвайной маршрутной сети, трампарков и использования их территорий в С.-Петербурге на 2005 – 2007 гг.» предусматривает значительное сокращение городской сети. Трамвай (накануне столетнего юбилея городского трамвая в самом «трамвайном» когда-то городе мира) исчезает из центра города; длина маршрутных линий уже сократилась почти вдвое.

Пока из ворот бывшего трампарка им. Котлякова, ныне парка № 8, трамвайные поезда регулярно выходят на маршруты стрельнинской линии. К январю 2006 г. – 90-летию начала пассажирского движения по Ораниенбаумской электрической железной дороге – парк получил более десятка новых «облегченных» вагонов типа ЛМ-99 с асинхронными двигателями.

Маршрут № 36 традиционно заканчивается напротив Константиновского дворца, ныне Дворца конгрессов в Стрельне.