

Элисенваара. Бывший крупный железнодорожный узел.

Автор: Алексей Князев
e-mail: cjt_yebbs@inbox.ru

С чего всё началось.

В далёком детстве, где-то в середине восьмидесятых, я уже всерьёз увлёкся железнодорожной тематикой. Правда, на всем подряд, а только развитием пассажирской сети железных дорог. В дальнейшем круг интересов в этой области сузился до Октябрьской железной дороги, но в целом предмет остался.

Уже в возрасте пяти лет я мог на память сказать все остановочные пункты прямого электропоездного сообщения Ленинград-Финляндского отделения Октябрьской железной дороги. Я с упоением изучал расписания и схемы, и в скором времени уже сам мог нарисовать, куда идут электрички с Финляндского вокзала.

Долгое время на обозначенном вокзале на его восточной стене внутри была схема пригородного сообщения в железном исполнении. Я её, естественно, быстро запомнил. И потом всё время сопоставлял с картами Ленинградской области и республики Карелия (тогда – Карельской АССР). Находил много неточностей и несоответствий. Потому всегда было обидно, что названия (а зачастую – и местонахождения) остановочных пунктов на этих картах были приведены ошибочно. Но одна деталь очень долго не давала покоя.

На упомянутой мной схеме от станции Элисенваара в североном направлении были обозначены две дороги. Одна из них вела на станцию Сювяоро, вторая – на станцию Куконхарью. Однако, сколько я не изучал карты Карелии, второй дороги я найти никак не мог. Даже сам населённый пункт Куконхарью долгое время не обнаруживался. Пока, наконец, не попала карта 1982 года выпуска, на которой была эта самая загадочная вторая железная дорога. Жаль, но мне не удалось сохранить эту карту у себя – она принадлежала не мне.

Уже в середине девяностых я сопоставил интересующий меня участок карты с современным атласом Карелии и понял, что дорогу эту разобрали за ненадобностью. Причём сделали это в середине восьмидесятых, однако со схемы на Финляндском вокзале убрать не удосужились. Мне уже тогда хотелось съездить и посмотреть на местности, что представляет из себя теперь эта дорога, но останавливало отсутствие пропуска в пограничную зону, куда она входила на всём своём протяжении. Да и ресурсов (транспорта, снаряжения) у меня тогда не было.

И вот, в 2005 году я понял, что все ресурсы у меня есть. Изучив законодательную базу относительно пограничной зоны в Карелии, я решил двинуться в путь. При этом я тщательно изучил границы зоны, и понял, что начальный участок Элисенваара-Кетроваара (правда, без самой станции Кетроваара) я могу изучить, не добывая пропуск. Дата выезда была намечена – 1 октября 2005 года.

Исходные данные.

Изучив перед поездкой материалы в сети касательно интересующей меня дороги, а также покопавшись в старых финских картах в библиотеке Академии Наук (и потеряв, к сожалению, листочек с выходными данными всех рассмотренных мной карт), я вынес некоторые начальные сведения о том, что из себя представляла дорога. Я приведу здесь всё, что сам знаю, но поскольку библиографического списка не будет, то мой труд нельзя рассматривать как серьёзную научную работу.

Итак, дорога от станции Элисенваара до станции Иматра была введена в строй в 1937 году, когда Финляндия уже не была в составе Российской Империи, да и самой Империи уже не было. Дорога была важным транспортным коридором, дублёром трассы Элисенваара-Хийтола-Каменногорск-Светогорск-Иматра. Служила она, в основном, для перевозки военных грузов к оборонительным укреплениям Ладожского Озера. Ибо указанный мной основной маршрут – через Светогорск – не мог обеспечить нужной пропускной способности. Также дорога покрывала потребность в перевозке гражданских грузов от предприятий,

расположенных в Иматре и Симпеле к ключевым точкам в населённых пунктах Элисенваара, Лахденпохья и Сортавала. Также по этой дороге уходило много леса. Ну и естественно, дорога полностью закрыла потребности в пассажирских перевозках на участке Иматра-Элисенваара. Далее пассажиропотоки уходили в города Лахденпохья, Сортавала, Париккала и Савонлинна.

Стоит отметить, что после ввода в строй этой дороги станция Элисенваара стала важным железнодорожным узлом. Ведь прямой дороги из Симпеле в Париккала тогда не было, и составы шли здесь.

Однако, в результате финской кампании 1939 года этот железнодорожный узел отошёл к СССР, равно как и подходящие к нему участки железных дорог со стороны Симпеле и Париккала. Потому после окончания Великой Отечественной финны уже не имели возможность перегонять составы из Иматра в Савонлинна прежними путями. Потому ими был сооружён путь Симпеле-Париккала, и таким образом свою задачу они решили. А участки железных дорог Симпеле-Элисенваара и Элисенваара-Париккала для них теперь не были актуальны. К тому же пограничные переходы Сювяоро-Париккала и Куконхарью-Симпеле были закрыты.

Однако, дороги Элисенваара-Сювяоро и Элисенваара-Куконхарью были восстановлены. Они использовались для транспортировки леса к станции Элисенваара, для транспортировки военной техники и строительных материалов к границе, а также для перевозки пассажиров. Которых было немного, но они были. От станции Элисенваара ходили пригородные поезда на Сювяоро и Куконхарью (локомотив плюс вагон), причём довольно регулярно. Первое время в качестве локомотивов использовались паровозы. Причём машинисты их сильно страдали, поскольку поворотных кругов ни одна из названных станций не имела. Потому приходилось часть перегона проходить задним ходом. Иногда, правда, пускали поезда с двумя паровозами, но это было редкое явление. Кроме того, пассажиров здесь было крайне мало, потому как территория входила в пограничную зону, и сюда мало кого пускали. А количество местных жителей было невелико.

В середине восьмидесятых основная часть жителей была переселена в другие места. Многие получили квартиры. В принципе – причина понятна. Никаких крупных производств здесь не было, а заниматься сельским хозяйством на каменистых почвах Балтийского щита слишком мучительно и убыточно. Потому в Куконхарью не осталось жителей вообще, в Кетроваара их было так мало, что пускать поезд тоже смысла не было. Потом постепенно съехали жители Сорье и Сювяоро.

Как лесовозная, дорога тоже потеряла актуальность, ибо проходит по довольно каменистым и болотистым местам. Всё, что можно было вырубить, там вырубил. Потому в конце семидесятых практически всё движение на ветке до Куконхарью остановилось. Пригородный поезд до Сювяоро ходил до 1989 года, потом его тоже сняли.

Дело было ещё и в том, что паровозов не стало, а тепловозы несколько более требовательны к качеству рельсов. На ветке до Сювяоро их укрепили, а вот ветку на Куконхарью трогать не стали. Потому в середине восьмидесятых её разобрали, а по её трассе проложили асфальт от Элисенваара до Кетроваара. Дорога на Сювяоро пока числится существующей, но используется как подъездной путь лесовозов.

Собственно, этот труд я всё же в основном посвящаю дороге на Симпеле, но раз уж упомянул ход на Сювяоро, расскажу и про него немного. Но здесь у меня знаний совсем чуть-чуть. Открыт в составе участка Элисенваара-Савонлинна в 1908 году, когда Финляндия была ещё в составе России. Использовалась как важный транспортный коридор при движении грузов и пассажиров из России в западные точки Финляндии и обратно. Отошла к Финляндии в 1918 году. После Финской кампании 1939 года участок от Сювяоро до Савонлинна остался у финнов, а СССР получила ход до Сювяоро.

Теперь назову основные точки рассматриваемых участков и опишу их, как смогу. К сожалению, про путевое развитие много сказать не получится, ибо все карты, которые я изучал, были такого масштаба, что отдельные пути на них не обозначены. Лишь с уверенностью можно утверждать статус точки – станция, разъезд или остановочный пункт. Спасибо финским условным знакам.

Участок Элисенваара-Симпеле был однопутным, шпалы всегда лежали деревянные, основные точки в себя включал следующие:

1. Elisenvaara – станция, узловая. Название можно перевести с финского как «Другая гора». Названа по ближайшему населённому пункту. Один главный путь, четыре приёмо-отправочных, две пассажирские платформы, обе в каменно-барьерном варианте. Деревянный вокзал на каменном фундаменте не сохранился. Современный вокзал перенесён со станции Алхо, потому как строился по тому же типовому проекту. На станции Алхо фундамент зарос деревьями. В дальнейшем вторая пассажирская платформа была удлинена, но причудливое пересечение её колеёй осталось, так что можно сказать, что платформ сегодня три, все покрыты асфальтом, но используется только одна, на остальных уже травка растёт сквозь покрытие. Название станции не изменилось по сей день.
2. Esterloo – остановочный пункт. Находился буквально в километре от станции Элисенваара. Назван по ближайшему населённому пункту. Название с финского перевести не удалось. Возможно, изначально была короткая деревянно-барьерная платформа, но никто из старожилов не помнит, чтобы она существовала в советские времена. Впоследствии – остановочный пункт 2-й километр. Ныне не существует.
3. Ketrovaara – станция. Название с финского можно перевести как «лисыя гора», но я в этом не уверен. Одна низкая платформа в каменно-барьерном исполнении. Вокзал. Названа по ближайшему населённому пункту. Впоследствии не переименовывалась. Ныне не существует.
4. Kukonharju – разъезд, одна короткая низкая платформа в каменно-барьерном исполнении. Впоследствии не переименовывался. Ныне не существует. Название с финского переводится как «цветущий холм».
5. Simpele – станция. О конфигурации сведений нет. Названа по ближайшему населённому пункту, находится на территории Финляндии. Перевод названия с финского выполнить не удалось. Не переименовывалась.

Уже в советские времена существовал также остановочный пункт «6-й километр». Без платформы.

Участок Элисенваара-Париккала состоял из следующих точек:

1. Elisenvaara – станция, узловая. Подробно описывалась выше.
2. Sorjö – разъезд. Короткая низкая платформа. С финского название можно перевести как «источник гравия», но я не уверен. Назван по ближайшему населённому пункту. Существует по сей день, не переименовывался. Стал остановочным пунктом.
3. Suväo – разъезд, деревянный вокзал, короткая низкая платформа в каменно-барьерном исполнении. Назван по ближайшему населённому пункту. Перевод названия выполнить не удалось, но это «что-то глубокое». Существует по сей день, под вопросом лишь существование вокзала.
4. Parikkala – станция. Конфигурация неизвестна, потому как находится на территории Финляндии. Названа по ближайшему населённому пункту. Перевод названия возможен как «расположенный рядом с парой объектов», но я в нём не уверен.

В советские времена добавился бесплатформенный остановочный пункт «3-й километр».

Сегодня все объекты, расположенные на территории России, кроме станции Элисенваара, не действуют. Пассажирского движения нет. Да и существование путей до Сювяоро тоже пока под вопросом.

Вот такой багаж я получил в результате изучения вопроса к моменту написания этого труда. За некоторые подробности благодарю неизвестных мне по имени жителей посёлков Элисенваара (пересеклись в пригородном поезде Сортавала-Кузнечное) и Эстерлоо (любезно согласились побеседовать, когда я проезжал мимо), а также стрелочниц станции Элисенваара.

Первая вылазка. 1 октября 2005.

Итак, дату я определил, велосипед собрал, и наметил выезд с Финляндского вокзала

на первой электричке, идущей до Кузнечного (7:16). Поезд подали восьмивагонный, и быстро обследовав его, я нашёл только одно место, где можно было худо-бедно закрепить велосипед и самому пристроиться поблизости на полу. Так я и поступил, и до Кузнечного доехал без приключений. Вот только меня насторожило, что после Приозерска народ из последних вагонов стал активно переходить в первые. Уже выглянув в окно на 148-м и 152-м километрах, я понял, почему. Высокие платформы были только под первый вагон. Было опасение, что в Кузнечном тоже придётся прыгать. К счастью, не пришлось – там платформа была длиннее, и мне хватило её, чтобы спокойно сойти.

Платформа высокая построена поверх старой финской низкой, каменно-барьерной, заасфальтированной уже нашими. Я расстроился погодным условиям – жуткий туман. Однако всё это безобразие запечатлел:



Теперь я осмотрел станцию, ибо здесь очутился впервые. Да, Приозерск отдыхает. Все запасные пути забиты составами с гравием, и проходными составами с цистернами от нефтепродуктов. Ведь здесь меняют тягу – с тепловозной на электрическую. Противоположного конца станции не видать – всё перегорожено вагонами.

Также я быстро дошёл до вокзала и сверил имеющееся у меня расписание с тем, что висело на нём. Обнаружив полное сходство, я сел на свой велосипед и стал искать выезд на дорогу Приозерск-Сортавала, дабы по ней доехать до нужных мест. Только вот город Кузнечное находится несколько в стороне от А-129 (это так нужное шоссе на картах обозначается), потому сперва пришлось поехать по самому городу. Сперва по тихому асфальту на север вдоль железной дороги, потом по двухполосному шоссе на восток, через массу поворотов и спуск-подъёмов, мимо деревянных частных домиков, затем мимо кирпичных и блочных пятиэтажек хрущёвских и брежневских вермён. Также попался небольшой монумент в честь защитников родины, павших в Великую Отечественную. Памятник выполнен в форме гранитного солдата.

Из города я вскоре выехал. Также там висела табличка, гласящая, что я покинул территорию муниципального образования «Кузнечное». Через километр-другой – желанное шоссе. Отличный асфальт под колёсами, всё ровненько. Велосипед сам летит вперёд. Но пролетев так километр, под колёсами оказалась извилистая стиральнодосковая грунтовка, над которой везде свисали ветви деревьев. Но следы некогда присутствовавшего здесь асфальта проглядывались из-под песчаного наноса.

Ещё через тройку километров над дорогой повстречался железнодорожный мост. Я остановился и залез на него, оставив велосипед внизу, благо никого в радиусе прямой

видимости не было. Железка странная – с опорами от электрификации, но шпалы на ней лежали разнородные. Две деревянных – одна бетонная. Накат прослеживался. На карте этой линии не было.

Я спустился вниз и продолжил движение. Через какое-то время дорога вывела меня в посёлок Берёзовое, который показался мёртвым. Лишь воинские части виднелись с дороги, да странный залив справа. Кораблей там стояло много, но они не производили впечатление живых. Эта железка на мосту, безусловно, вела туда.

Долго я пересекал Берёзовое. Но как только оно кончилось, сразу высветилась табличка «Карелия, Лахденпохский район», и начался хороший асфальт. Он вывел меня на старую погранзаставу, на которой будка уже давно сгорела, но колючая проволока всё ещё жива. Я проследовал заставу, не останавливаясь. И вскоре асфальт опять закончился. И так до Куликово. Переезд вполне ровный для такой дороги, за ним опять начался асфальт, а грунтовка со следами тяжёлой техники ушла влево. Видимо, действительно асфальт тут когда-то был, но его раздолбали. А в Куликово он сохранился, хотя и сильно запущен.

Куликово проехалось быстро, если не считать, что у меня что-то выпало из рюкзака посреди посёлка, и я остановился поднять это. И вот – второй переезд. И здесь я обнаружил таблички «остановка локомотива», но не обнаружил платформы. Судя по отметинам, передо мной был остановочный пункт «168-й километр». Для меня такие остановки в диковинку – чтобы совсем без платформы, хоть на вагон. Тем не менее небольшая ровная полянка была, и судя по всему, поезда останавливались именно напротив неё.

Я прошёлся вдоль колеи до поляны. Переезд моргал и звенел. Осмотрев всё внимательно, я обнаружил остатки очень небольшой финской деревянно-барьерной платформы.

Затем я вновь вышел на шоссе и продолжил путь по грунтовке в северном направлении. Несколько злобных подъёмов – и передо мной табличка «Хийтола», за которой – шлагбаум и три пограничника. Я хотел было повернуть назад, ибо заезд в пограничную зону в мои планы не входил, потому как пропуска у меня не было. Зато были распечатки всех законодательных актов, касающихся погранзоны в Карелии, и я остановился метрах в пятнадцати от пограничников и стал их искать в рюкзаке. При этом пограничники сами подзывали меня сначала жестами, а потом и голосом. Поняв, что я их боюсь, один из них сам подошёл ко мне. Спросив, куда, зачем и на какой срок я направляюсь, он попросил предъявить паспорт. Я предусмотрительно захватил его с собой, и протянул пограничнику. Посмотрев документ, он терпеливо выслушал мои недоумения по поводу наличия погранзаставы. Затем мне объяснили, что документы, на которые я ссылаюсь, уже не действуют, и предложили ознакомиться с текстом нового постановления правительства Карелии. Времени на чтение было немного, и потому я вежливо отказался. После чего мне дали добро на продолжение пути, однако объяснив, куда мне не стоит совать свой нос. В принципе, эта зона, в которую был по-прежнему нужен пропуск, соответствовала той, что обозначалась в имевшемся у меня постановлении, и потому я понял, что в Кетроваара я не попаду.

Я проехал шлагбаум. Снова под колёсами асфальт, который быстро вывел меня на развилку. Моя дорога уходила вправо, но я решил осмотреть местную станцию. Её было видно с развилки, и я направился туда.

Убедившись, что как и в моём расписании, нужный мне поезд проходит в 19:36, я стал наговаривать на диктофон открывшуюся картину. Станция состояла из двух платформ, длинных и низких, одна (та, что около вокзала) покрыта асфальтом. Вторая уже сравнялась по уровню с насыпью и начиналась прямо от переезда, с которого я попал на станцию. На переезде – деревянный шлагбаум, пост вмонтирован в ближайший двухэтажный дом. Напротив – небольшая грузовая платформа.

Я не решился фотографировать, ибо местные уж очень криво на меня смотрели. Потому сел на велосипед и продолжил путь. Как только кончилась Хийтола, асфальт вновь пропал. Дорога шла очень живописно, но опасно. То изнуряющие крутые подъёмы, то крутые спуски, на которых велосипед запросто разгонялся до 60 километров в час. Вдобавок – повороты довольно крутые, и я чуть не вылетел с трассы пару раз. К тому же обочины не

было, так что если бы вылетел – то прямо на камни, или в кусты.

А вокруг – чудная карельская природа. То хвойные леса, то полянки среди скал... Душа прямо радовалась...

Я проехал нежилой населённый пункт Мустала, затем въехал в Куркиёки. Указатели на жилые населённые пункты были все были, и нужная мне отвёртка на Элисенваара тоже была обозначена. Но я сдуру свернул чуть раньше (сразу от указателя), и попал на узкую бетонку, на которой плиты ходуном ходили. Я недолго ехал по ней мимо домов, в которых шевелилась какая-то живность. Увидев первую подходящую дорогу направо, я поехал по ней, переехал через речку и вышел на полуторapolосную грунтовку, которая и была искомой. Тут же – деревянный мост. Следы асфальта тоже прослеживаются (на карте эта дорога тоже раскрашена под асфальт), и тоже всё извилисто и много спуск-подъёмов, причём подъёмов явно больше.

Вот, наконец, Элисенваара. Табличка на белом фоне указывает, что я на месте. Сразу слева – воинская часть, потом через какое-то время начинается асфальт, который со спуском выводит к станции и ныряет под мост. Я, однако, сперва пошёл на станцию, чтобы сверить расписание. Вновь никаких расхождений – отправление в 19:10, но вот прибытие – 19:00, этого в моём справочнике не было. Решив быть на станции без пятнадцати семь, чтобы купить билет до Кузнечного, я стал осматривать станцию. Туда-сюда ездит сдвоенная «машка», две длинные низкие платформы в каменно-барьерном исполнении, обе заасфальтированы, но дальняя явно не используется. Уж больно интернсивно сквозь асфальт пробиваются всякие цветочки и кустики. Да и разбита она пополам колёй, проходящей по диагонали. В общем – причудливая конфигурация, нетипичная.

Обращаю внимание на вокзал. Табличка на нём указывает, что он перенесён из Алхо после финской кампании.

От западной горловины недалеко есть небольшой участок высокой платформы. Финны ставили такие вещи для более удобной разгрузки. И здесь такое было. Противоположной стороны не видать – заставлена вагонами с лесом.

Стрелки все ручные, стрелочницы ходят туда-сюда. Чтобы не вызывать подозрений, я аккуратно из-за кустов щёлкнул открывшийся пейзаж.



Теперь я стал ломать голову над тем, где же дорога на Куконхарью проходила. Ибо это уже совсем не очевидно – слишком давно её разобрали. Пришлось сесть на велосипед и нырнуть под мост по асфальту. По нему я дальше и поехал, пытаюсь найти грунтовку, что была обозначена на карте по трассе бывшей железки. Проехал заколоченную кирпичную

будку, которая напоминает те, что стоят на железнодорожных переездах. Мне показалось, что вот оно – начало хода на Куконхарью. Однако меня смутило, что с обеих сторон дороги около будки были лесосклады. Что-то не верилось, что дорога проходила через них. Да и выход к станции был слишком далеко от пассажирской части, чего быть не могло. И где дорога, проложенная по трассе железки?

Проехав ещё дальше мимо жилых домов, я посмотрел на карту, и понял, что я чего-то пропустил. Слишком далеко от станции я очутился, и дорога явно вела на восток, а мне надо было смещаться западнее. Потому я вернулся обратно к будке, и стал изучать всё внимательнее. Отсутствие всяких указателей затрудняло поиск нужного места.

Чуть южнее я ещё раз обратил внимание на уходящий вроде бы в нужном направлении асфальт. По пути «туда» я не придавал ему значение, ибо ожидалась грунтовка, да и по уровням он не стыковался – слишком крутой был поворот в радиусе прямой видимости. Для железной дороги нехарактерно. Подъёму, который я видел, значение не придавалось – насыпь могли скрыть. Но вторая причина, по которой я сначала отверг этот асфальт – он образовывал Т-образный перекрёсток с основной дорогой, и со стороны станции там стояло строение, которое явно уже живёт лет тридцать. Стало быть, здесь дороги быть не могло. Однако, я всё же рискнул свернуть на этот асфальт. Въехал в подъём, повернул вместе с дорогой – и моему взору предстала длинная прямая, без всяких перепадов высот. Вот, это уже похоже, но пока верилось не до конца. Проехав по ней недолго, я обнаружил себя в населённом пункте. По карте – Эстерлоо. Где был остановочный пункт, о котором я знал? Тут же бросилось в глаза небольшое уширение насыпи. Если ему где-то и быть – то явно здесь, больше нигде. Но моё внимание привлёк другой объект, который уж точно имел отношение к искомой железке - вот этот мост:



Мост узкий. Наверх я тоже поднялся и нашёл там дорогу типа «колея», но под растениями прослеживалась грунтовая насыпь. Мост тоже подходил под определение железнодорожного – две толстые балки прямо под 1524 миллиметра. То есть, здесь могли бы лежать рельсы. Но я быстро понял, что их здесь никогда не было. Во-первых – слишком крутые подъёмы до и после моста. Во вторых – слишком уж заросла дорога. Не похоже на проезжую грунтовку, что видна на карте. И в-третьих – направление слишком перпендикулярное. Как дорога выходила на станцию? В общем – не клеился этот мост к железнодорожному. Стало быть, он был перекинут через железку, и здесь проходила автомобильная дорога в Эстерлоо. Ибо если предположить, что по трассе, которая привела меня сюда, была проложена железка, то другого способа попасть в Эстерлоо, кроме этой

дороги, не было.

Я спустился и сфотографировал мост. При этом вид выбрал в сторону Элисенваара, чтобы ещё и территория остановочного пункта как-то попала. Но при этом сомнения, что я нахожусь на трассе бывшей железной дороги, всё ещё было. Впрочем, скоро они отпали.

Перво-наперво я уделил внимание тому, что несмотря на значительные перепады высот вокруг, я не ощущал их на дороге. Всё было слишком ровно. Насыпь во впадинах, выемки в скалах. Я остановился и сфотографировал одну. Сколько я знал финские дороги, ради простой автомобильной трассы они выемки так не укрепляли. Вот она, эта выемка:



Я проехал ещё чуть-чуть, и обратил внимание на странное поднятие рельефа одновременно с обеих сторон. Практически синхронно, но не до конца перпендикулярно дороге, по которой я передвигался. При этом на самой дороге с обеих сторон в такт возвышениям наблюдались барьеры. Я видел похожие на приморской железной дороге на участке Ушково-Молодёжное. И находились они в аккурат под мостами, по которым проходят Средневыборгское шоссе и старая бетонка Серово-Васкелово-Матокса-Борисова Грива-пос.им.Морозова-Мурманское шоссе (61 и 58 километр соответственно). Так что мне подумалось, что здесь над дорогой тоже что-то проходило. Но поднявшись на этот странный хребет, я так и не смог однозначно решить, что это было. Какой-то он уж больно узкий в самой вершине. Либо это была автодорога, либо узкоколейка. Но про узкоколейки в этих местах я нигде ничего не нашёл, так что скорее всего, здесь была автодорога. Но то, что это остатки моста – несомненно. Железная дорога здесь была одноколейной, и уж очень далеко от центра насыпи находился этот барьер, чтобы быть платформой. Потому я спустился и запечатлел барьер:



Сделав этот кадр, я стал более внимательно изучать дорожное покрытие. Вот оно – неопровержимое доказательство того, что я на верном пути – из-под асфальта торчала деревянная шпала. Это было на отметке 3,5 км.

Зачем при строительстве автодороги пихать под асфальт шпалы? Теперь все сомнения отпали – я точно на искомой дороге. Жаль, но у меня не получилось сфотографировать эту шпалу, ибо мой фотоаппарат не позволяет снимать с такого близкого расстояния со вспышкой, а без вспышки тоже ничего не получилось.

Но оставался один вопрос – как дорога выходила к станции? Из того, что я видел, ясного ответа не следовало. Однако, я решил оставить этот вопрос на обратную дорогу, а пока – попытаться найти ещё чего-нибудь интересное, и потом устроить привал и перекусить, ибо силы были уже на исходе.

По карте после всех этих возвышений должна быть заболоченная местность с ручейком поперёк дороги. Действительно, низменность вокруг насыпи скоро появилась, но различить ручей на всём этом жёлто-зелёном изобилии болотной растительности и опавшей листвы мне не удалось. Потому, увидев на следующем возвышении полевою дорогу вправо (типа «колея»), я отправился по ней. Колея быстро превратилась в грязное месиво (я не зря в начале упомянул о погоде), и потому я прямо по полю затащил велосипед к ближайшим деревьям, чтобы сесть и спокойно подкрепиться. Вокруг вялялись раскуроченные остатки военной техники, неподалёку было нечно явно рукотворное, уходящее под землю. А вдали – лес и скалы. В общем – не хватало только озера. Потому я сел прямо на землю и спокойно перекусил. После чего обнаружил, что пора двигать на станцию, ибо обратный поезд был скоро, а для ночёвки я вообще был совершенно не приспособлен. Да и пограничникам обещал сегодня вернуться, а данное слово нарушать нехорошо. Потому я вылез на дорогу и запечатлел её на прощание. Этот снимок – дорога в сторону бывшей станции Кетроваара:



Я поехал обратно. Помятуя о том, что надо выяснить, как дорога примыкала к станции Элисенваара. И на этот вопрос нашёлся ответ. Как только я проехал метров 500 от Эстерлоо, я увидел, что асфальт резко сворачивает с насыпи (тот поворот, который меня смутил) влево, а насыпь идёт прямо. Я поехал по асфальту, но краем глаза всё равно следил за насыпью. Уже свернув на асфальт, приходящий от Сювяоро, я вновь пересёк насыпь. И обратил внимание на остатки моста, который по конструкции (но не по высоте) был близнецом существующего и находящегося метрах в пятидесяти далее по дороге. Собственно, кроме полуразрушенных опор старого моста, от него больше ничего не осталось. Сам пролёт снесли. Видимо потому, что он был слишком низко над дорогой (где-то на полметра ниже существующего моста). Теперь всё становилось ясно окончательно.

Я попытался снять остатки моста, но ничего не вышло – было уже достаточно темно, а вспышка тоже не помогла.

Затем я поднялся на насыпь, и попытался снять то, что на ней находится. Это получилось. Там стоял столб от линии электропередач, мимо него шла тропинка. В остальном – сплошная помойка, наваленные остатки шпал, куча веток и прочий хлам. Всё это уже успело как следует зарости травой, потому на снимке ничего этого не видно. А снимок вот такой получился:



Впрочем, при желании на тропинке можно увидеть следы шпальной решётки и немного шпал. Они там есть.

Я спустился с насыпи и поехал на станцию, потому как до поезда оставалось совсем немного времени, а надо ещё успеть купить билеты, ибо без них в вагон не попасть.

На станции было человек двадцать местных. Пацаны, копавшиеся с мотоциклом, смотрели на мой старенький минский велосипед как на последнее чудо техники и долго пытались понять, кто я такой.

Кассир опоздала на пять минут, но я каким-то образом ухитрился быть первым в очереди, и получил свои билеты до Кузнечного.

Пока ждал поезда, стал внимательно изучать станцию по второму разу. Обратил внимание на тупик с севера от стрелочного поста. Короткий. Слежу направление и прихожу к выводу – вот оно, начало бывшего хода на Симпеле. Другого не дано.

Состав из М-62 и четырёх вагонов подъехал к платформе точно по графику. Из четырёх вагонов открылось только два. Я заходил в вагон последним. Проводница долго глядела в мои билеты с признаком недоумения. Выяснилось, что кассир ошиблась, и выбила мне билеты на зону ближе (Кузнечное – одиннадцатая, а у меня были до десятой), а билет на велосипед вообще был ей распознан как что-то неверное. Обычно выбивают на него просто билет на зону, но проводнице это не понравилось, ибо она говорила, что надо тоже бить до 11-й зоны. Однако, в вагон всё же пустила, но пригрозила ревизорами в Хийтола. Которых, к слову, я так и не встретил, равно как и пограничников. По пути разговорился с местной жительницей, которая рассказала кое-что из того, о чём я упомянул в разделе «Исходные данные». Также я нечаянно подслушал разговор проводницы с одной из пассажирок, где проводница жаловалась на малое количество пассажиров в поезде в нелетние месяцы.

Также обратил внимание на заросший фундамент старого вокзала бывшей станции Алхо. Тот самый вокзал теперь стоит в Элисенваара.

В Кузнечное прибыли также по расписанию. Я с трудом вытащил велосипед из вагона и проталил сквозь толпу желающих попасть в Сортавальский поезд. Но толпа была всё же недостаточная даже для того, чтобы наполнить толком хоть один вагон, используя при этом все сидячие места.

Обратный электропоезд до Питера стоял у платформы. Билет у меня был, потому я сразу направился занимать место. Поезд был снаружи пузат, но внутри – евростандарт с

яркими галогеновыми лампами. И велосипед было куда спокойно поставить, так что домой вернулся с комфортом. Жаль только, что на Финляндский вокзал поезд приехал с пятиминутным опозданием (стояли в Мюлюппельто в ожидании встречного), и я не успел на последнюю электричку, что довезла бы меня до Старой Деревни. Пришлось крутить педали, но это меня уже не очень пугало. Так закончилась моя первая вылазка в окрестности станции Элесеенваара, и сразу же начали зреть планы второй, более серьезной, ибо места мне понравились, и посмотреть ещё много чего хотелось.

=====подлежит дополнениями по второй вылазке, намеченной на лето 2006=====

Перспективы.

Что касается линии на Симпеле, то её вряд ли восстановят в обозримом будущем. А вот что про восстановление движения на участке до Сювяоро и далее по переходу на станцию Париккала, то об этом слухи ходят. На уровне карельской прессы. По крайней мере, переход через границу в Сювяоро открыли для автомобилей. Может, и по железной дороге что-то пойдёт. Лес, скорее всего. Пассажирское движение вряд ли возобновят.

5.2.2006