

И. С. Лапин

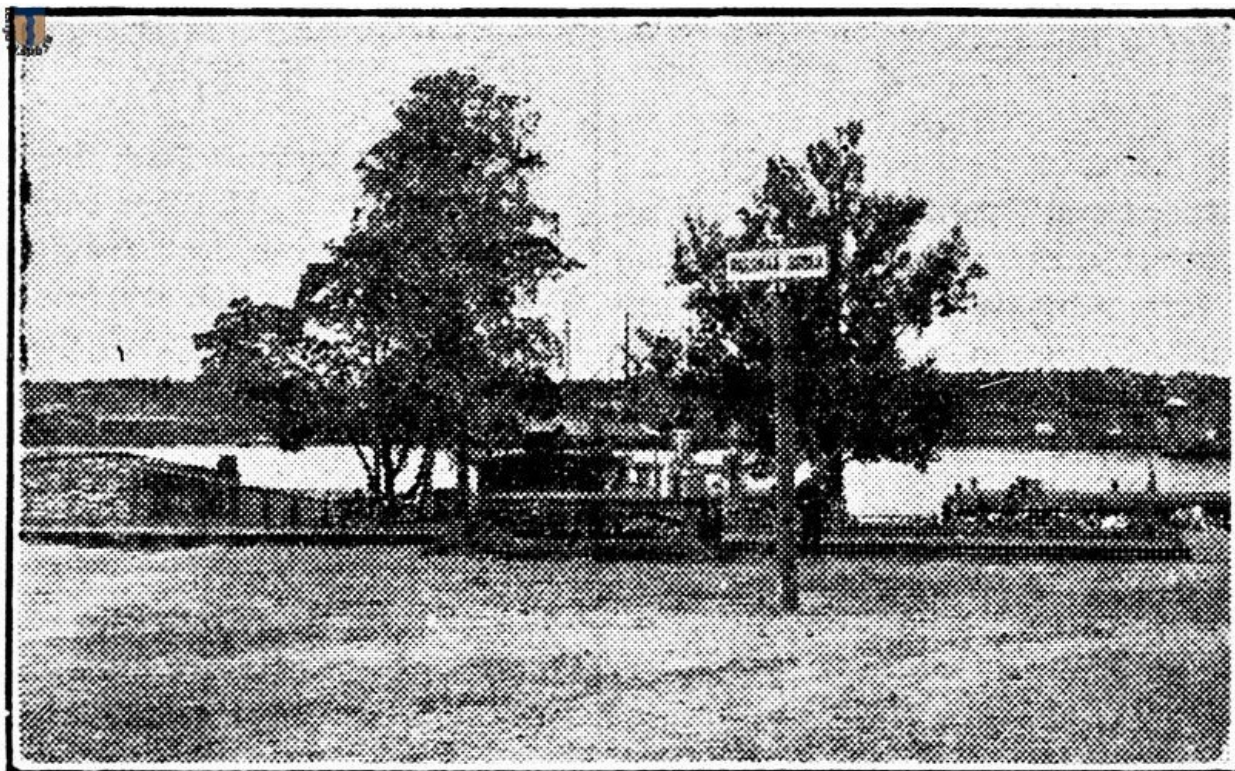
История вокзала остановочного пункта Уураансалми II

В первые годы существования остановочный пункт Уураасалми II не имел никакой инфраструктуры. Вот, что писала газета Karjala в 1937 году:

"Однако теперь в этом оживленном месте нет просторной платформы, ни навеса для ожидания. Но что еще более неудобно, «конечная станция» не имеет никакой телефонной связи со станцией Уурас, и на ней нет никакого служебного киоска, где публика могла бы решать свои дела, получать информацию о движении и т.д. — «Указателем» этого интенсивно используемого остановочного пункта в настоящее время — как ни забавно — является лишь табличка «Осторожно, поезд!».

Со «станции Уураансалми II» поезда в настоящее время отправляются без какого-либо запроса о том, свободен ли путь до [станции Уурас](#). Составителю поездов и машинисту приходится лишь держать глаза открытыми и, конечно, самим заботиться о безопасности.

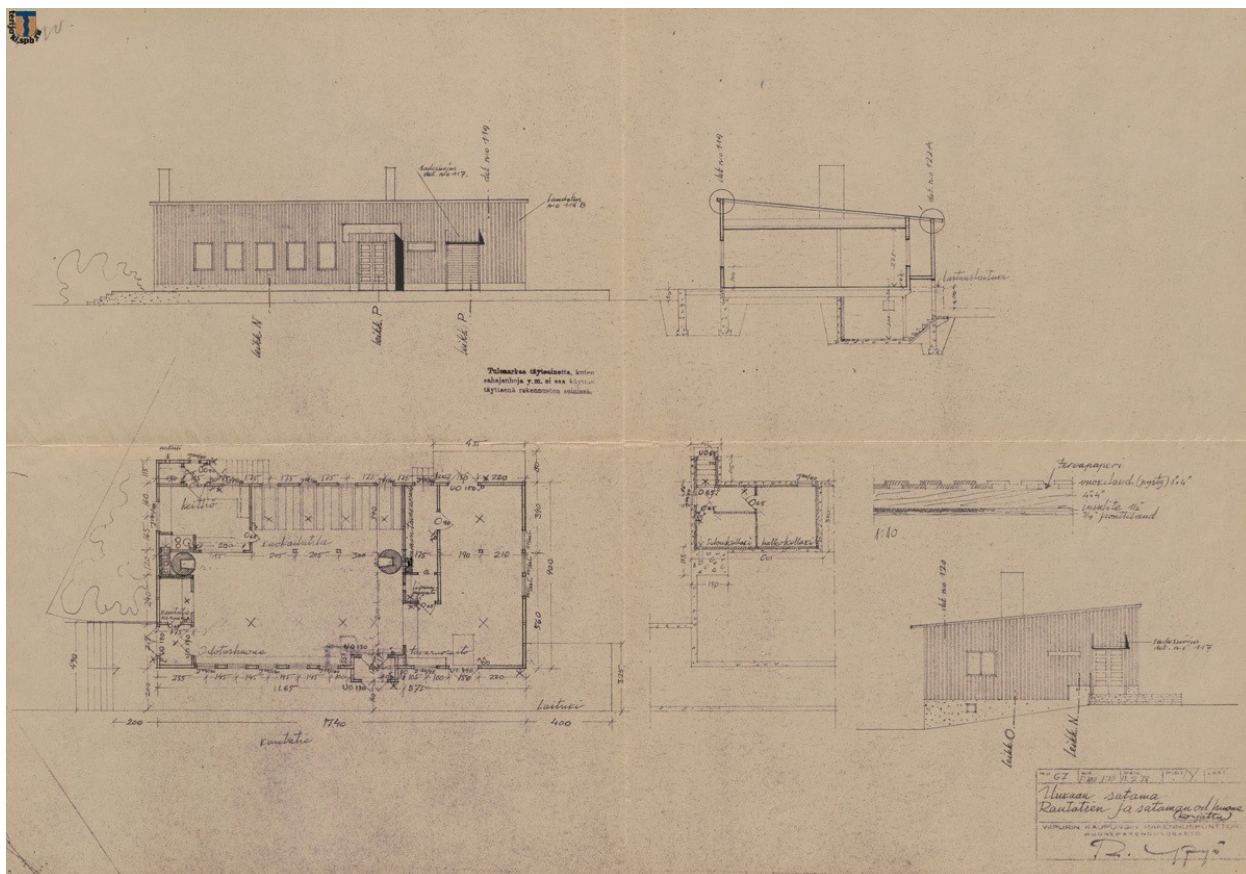
Публике же даже по мелким делам приходится отправляться на находящуюся в стороне и далекую станцию, вместо того чтобы можно было решить такие вопросы в конечном пункте поездов". (Karjala, 1.9.1937)



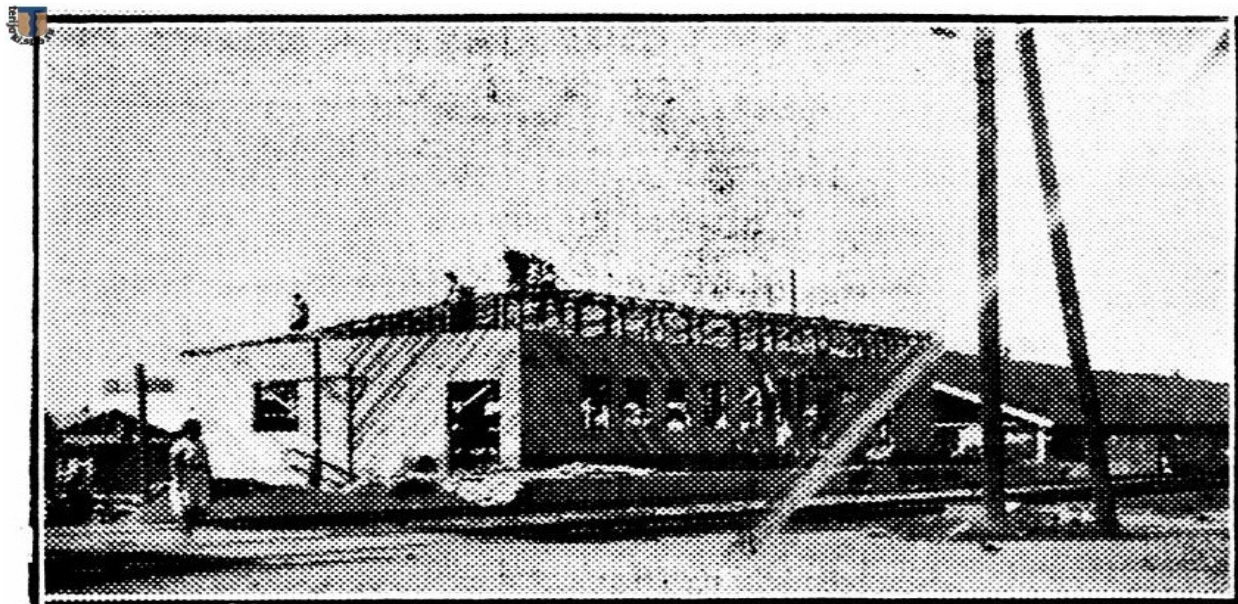
Liikennepaikalle opastaa kilpi: »Varokaa junaa!»

Табличка «Берегись поезда», «отмечавшая» место остановочного пункта Уураансалми II. Karjala, 1.9.1937

В 1938 году на остановочном пункте было построено полноценное вокзальное здание. Находилось оно между железнодорожными путями и пассажирской пристанью и обслуживало не только пассажиров железной дороги, но и тех, кто пользовался пароходным сообщением. Проект павильона был выполнен главным городским архитектором Выборга (районом которого с 1932 года был Уураас) Рагнором Юпюя.



Помимо зала ожидания в станционном павильоне находились помещение для приема и хранения багажа, железнодорожный книжный киоск, а также кухня для необходимого при зале ожидания буфета. Право на содержание буфета получил Выборгский кооператив Torkkeli. Открылся вокзал в начале ноября 1938 года (буфет - 15 ноября).



Uuraansalmi II valmistuva, uusi rautatieasema laiva- ja rautatiematkustajia varten.

Строительство вокзала Уураансалми II. Karjala, 06.08.1938

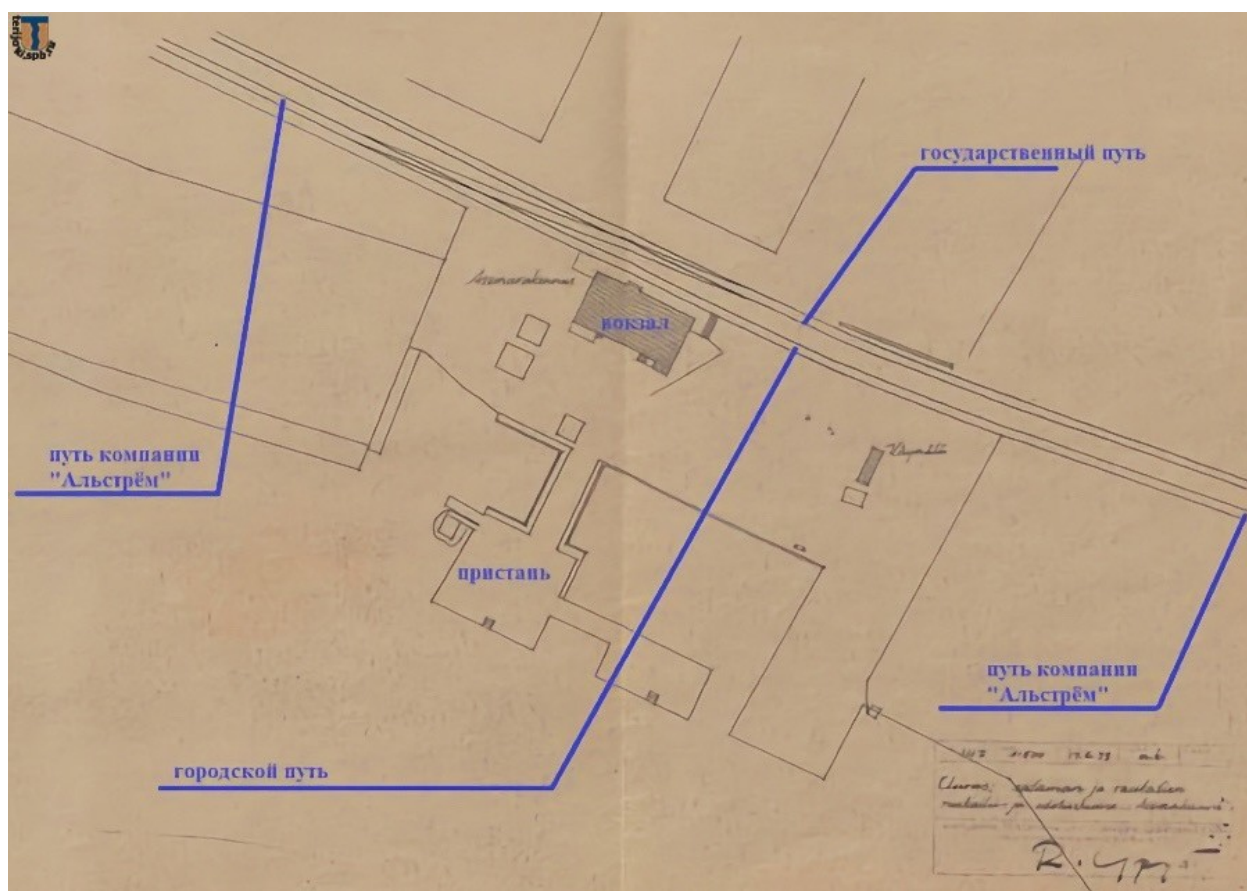
Собственного персонала на остановочном пункте не было. Обслуживали ее сотрудники станции Уурас, в связи с чем пришлось сократить время ее работы. Остановочный пункт Уураансалми II

работал по следующему графику: с 7:30 до 9:30, с 11:45 до 14:00 и с 16:00 до 18:00. Кроме покупки билетов, на нем можно было отправлять и принимать грузовые посылки.

Однако построенная платформа осталось стоять неиспользуемой. Вот как описывала ситуацию Karjala:

"В текущей конфигурации станции Уураансалми II имеется такой недостаток, что прибывающие на станцию поезда не могут останавливаться рядом с новой платформой, построенной на месте у здания вокзала, поскольку на ведущем к станции пути отсутствует стрелка, которая сделала бы это возможным; вместо этого поезда останавливаются на открытом месте перед станцией, а платформа стоит неиспользуемой.<...>

Инженерно-технический отдел Строительного бюро, в свою очередь, сообщил, что путь со стороны суши на станции Уураансалми II принадлежит Государственным железным дорогам, тогда как путь со стороны моря в районе причала для судов протяженностью ок. 170 м принадлежит городу Выборгу, а к северу и югу от него — фирме «А. Альстрём». На участке станции в настоящее время пути соединяет лишь один стрелочный перевод, который ведет мимо здания вокзала на северный складской путь Альстрёма. Из-за этого прибывающие поезда не могут пройти прямо к станционной платформе. Для устранения этого недостатка инженерно-технический отдел Строительного бюро подготовил план, согласно которому существующий на станции стрелочный перевод следует переделать в правосторонний, а к югу от станции, начиная от существующего переезда, следует построить левосторонний стрелочный перевод". (Karjala, 28.6.1939).



Поезд к остановочному пункту подходил с юга по государственному пути. Чтобы подойти к платформе, ему пришлось бы пройти по стрелке на частный путь и затем двинуться в обратном направлении.

Казалось бы, переделка небольшого участка путей не должна была занять много времени. Проблема была в финансировании. Власти Выборга (в лице Строительного бюро и Портового комитета) считали, что работы должны быть проведены за счет Государственных железных дорог. Но железнодорожники платить отказывались. Мотивировалось это тем, что вскоре должна была быть построена автомобильная дорога в Уурас, после чего пассажирское сообщение на линии Выборг - Уурас предполагалось упразднить, заменив его на автобусное. В связи с этим траты на переделку путей считались нецелесообразными. Вероятно, до начала Зимней войны эта проблема так и не была решена.

Здание вокзала благополучно пережило обе войны и сохранялось вплоть до второй половины 1980-х годов. Вероятно, оно использовалось в качестве павильона пассажирской пристани Высоцка. В наше время сохраняется фундамент и пассажирская платформа.

