

РЕГ. № 3-1271

25 ФЕВ 2016

~~КС-000~~ 11-01-01

АКТ

по результатам государственной историко-культурной экспертизы
объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия:

здания вокзала, расположенного по адресу:

Санкт-Петербург, г. Сестрорецк, Дубковское шоссе, д. 1, лит. А
с целью обоснования включения объекта в Единый государственный
реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры)
народов Российской Федерации

Санкт-Петербург

10 июня 2014 г.

Настоящая государственная историко-культурная экспертиза проведена по заказу Санкт-Петербургского городского отделения Всероссийской общественной организации «Всероссийское общество охраны памятников истории и культуры» в период с 12 июня 2013 года по 10 июня 2014 года.

Настоящая экспертиза проведена, и Акт государственной историко-культурной экспертизы подписан следующим экспертом:

МИЛЬЧИК МИХАИЛ ИСАЕВИЧ, образование высшее, искусствовед, кандидат искусствоведения, стаж работы 40 лет, заместитель генерального директора ОАО «НИИ Спецпроектреставрация» по науке, заместитель председателя Совета по сохранению культурного наследия при Правительстве Санкт-Петербурга. Аттестован в качестве государственного эксперта по проведению государственной историко-культурной экспертизы (приказ

Росохранкультуры № 198 от 03 марта 2011 г.; приказ министра культуры № 625 от 22 июня 2012 г.).

В соответствии с законодательством Российской Федерации эксперт несет ответственность за достоверность сведений, изложенных в заключении.

10 июня 2014 г. М. И. Мильчик



Перечень материалов, представленных эксперту:

Выписки из ЕГРП:

на здание - от 25.06.2014 №04/011/2014-4;

на земельный участок – от 25.06.2014 №04/010/2014-1894;

Технический паспорт и поэтажные планы на здание вокзала, расположенное по адресу: Санкт-Петербург, г. Сестрорецк, Дубковское шоссе, д. 1, лит. А, от 23.01.2009.

Объекты государственной историко-культурной экспертизы:

1) объект, обладающий признаками объекта культурного наследия - здание вокзала, расположенное по адресу: Санкт-Петербург, г. Сестрорецк, Дубковское шоссе, д. 1, лит. А;


2) документы, обосновывающие включение данного объекта в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации.

Цель проведения государственной историко-культурной экспертизы:
обоснование включения объекта в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации.

Перечень вопросов, по которым необходимо получение заключения государственной историко-культурной экспертизы:

1. Наименование объекта;
2. Дата создания объекта, дата основных изменений (перестроек) объекта и (или) дата связанного с ним исторического события;
3. Местонахождение объекта по данным технической инвентаризации и (или) кадастрового учета;

Эксперт



4. Предлагаемая категория историко-культурного значения объекта;
5. Вид объекта;
6. Предмет охраны объекта;
7. Границы территории объекта;
8. Сведения о собственнике и пользователе объекта;
9. Сведения о собственнике и пользователе земельного участка.

1. Исследовательская часть:

Государственная историко-культурная экспертиза включала в себя архивно-библиографические изыскания, историко-градостроительные исследования и натурное обследование объекта экспертизы. Итоги были оформлены в виде текста «Исторической справки» (см. прилож. 1) и соответствующих разделов Акта. Была проведена архивная работа в ходе которой выявлены документы и материалы, относящиеся к объекту экспертизы, в том числе исторические планы, чертежи, фотографии (см. прилож. 2). Были изучены фонды РГИА, ЦГИА СПб, ЦГАНТД, ЦГАКФФД, архива КГИОП, ОК и ОЭ РНБ, фонды музея Октябрьской железной дороги и Центрального музея железнодорожного транспорта РФ. Архивные данные были дополнены сведениями из библиографических источников XIX – XX вв.). Выполнена фотофиксация состояния объекта экспертизы на момент заключения договора на проведение экспертизы (см. прилож. 3).

На основе анализа всех этих материалов подготовлены выводы и предложения эксперта.

По материалам исследования уточнена атрибуция, определён предмет охраны, составлен план границ территории объекта.

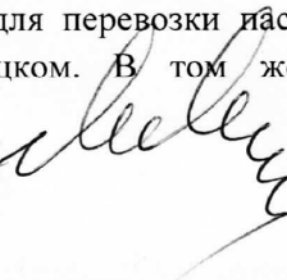
Оценка историко-культурной ценности объекта проведена, основываясь на положениях Федерального закона Российской Федерации от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» и анализе особенностей объекта, которые могут служить основанием для включения в реестр.

2. Факты и сведения, установленные в результате проведённых экспертом исследований:

В результате проведенных исследований было достоверно установлено следующее:

29 июля 1896 г. согласно резолюции императора Николая II было разрешено устройство железной дороги для перевозки пассажиров и грузов между Санкт-Петербургом и Сестрорецком. В том же году намечена

Эксперт



планировка Приморской дачной местности между станциями Сестрорецк, Ермоловская (ныне не существует) и Курорт.

Железнодорожная ветка проходила прямо через центр Сестрорецка, а вокзал и платформы находились возле пересечения с Дубковским шоссе – основной городской трассой. Платформа «Сестрорецк» была открыта в 1898 г., тогда же было построено здание вокзала.

Достоверных сведений об авторстве вокзала в Сестрорецке не выявлено, хотя сравнение имеющейся постройки с фотографиями деревянного вокзала в Озерках (архитектор Бруно Гранхольм) позволяет говорить о единстве стилового решения зданий.

Изначально декор Сестрорецкого вокзала состоял из простых наличников, балконных ограждений геометрического рисунка (балконы размещались на северном, южном и восточном фасадах в уровне второго этажа) и декоративных стрекал в треугольных фронтонах мансард; стены не были обшиты. Между 1910 и 1917 габариты оконных проемов второго этажа были сужены, здание было обшито вагонкой с имитацией фахверка, были ликвидированы балконы и декоративные стрекало во фронтонах, а сами выносы фронтонов стали меньше. Были устроены козырьки над входами в здание.

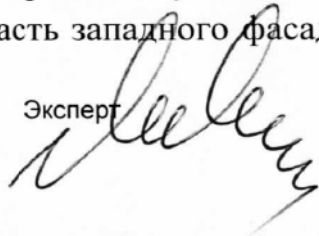
О планировке здания можно судить по чертежам начала XX в.: с северного и южного фасадов, а также с восточного (т.е. с платформы) были входы в центральный пассажирский зал ожидания, откуда можно было пройти в дамскую и мужскую уборные, комнату для продажи прессы, телефонную. Кроме того, на этаже находился пост жандармерии, комнаты телефонистки и начальника станции. Со стороны западного фасада были сосредоточены жилые квартиры служащих. Центральный зал обогревался двумя печами, поставленными у продольных стен. На втором этаже располагались жилые помещения.

Позднее (очевидно, также в начале XX в.) зал ожидания был разделён стеной, к которой примыкала сохранившаяся на сегодняшний день изразцовая печь. Также сохранились внутренний входной тамбур и потолочные кессоны. Примыкание балок к потолочному карнизу, неизменная геометрия рисунка, положение относительно угловой печи говорит об одновременном создании всех элементов.

Между 1910 и 1958 гг. в северо-западной части здания в уровне 1-2 этажей и в северной части здания в уровне 2 этажа были отгорожены две лестничные клетки, в которых было установлено по лестнице, однако в целом планировка в габаритах капитальных стен не претерпевала существенных изменений.

В конце XX в. была зашита часть западного фасада и несколько оконных

Эксперт



проёмов в уровне 1 этажа по южному и восточному фасадам. Зашивка сделана поверх исторических конструкций. Очевидно, в это же время была утрачена обшивка «ёлочкой», составлявшая важный декоративный аспект облика здания на протяжении столетия.

На сегодняшний день здание вокзала используется согласно первоначальной функции. Помещения 2 этажа, по результатам натурального обследования, до недавнего времени были жилыми и офисными, однако сейчас не используются.

3. Описание объекта экспертизы. Современная ситуация.

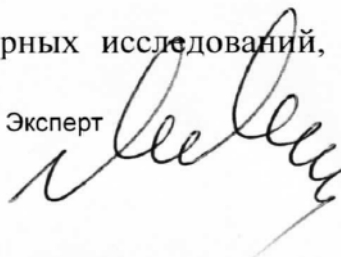
Исследуемый объект расположен в г. Сестрорецк Курортного района Санкт-Петербурга на участке, ограниченном с севера ул. Воскова (бывш. часть Дубковского шоссе), с востока железнодорожным полотном, с юга зелеными насаждениями, с запада – современной застройкой.

Деревянное двухэтажное здание с симметричными фасадами, каждый фасад имеет по два боковых ризалита и мезонин. Здание обшито вагонкой в горизонтальном и вертикальном направлениях, с имитацией фахверка, окрашено в розовый (первый этаж), светло-коричневый (второй этаж) и тёмно-красный (имитация балок фахверка) цвета. Над главным входом (северный фасад) установлен двускатный навес на фигурных кронштейнах. Внутренний декор зала для пассажиров подлинный, обшивка вагонкой, крашеной в белый и голубой цвета, вход оформлен застеклённым тамбуром с исторической расстекловкой, сохранилась угловая изразцовая печь. В остальных помещениях полы деревянные, стены и потолки оштукатурены по дранке, сверху окрашены или оклеенная современными обоями. Сохранились профилированные наличники оконных проёмов и профилированные потолочные карнизы. Исторические наличники дверных проёмов преимущественно утрачены (в основном в связи с зашивкой самих проёмов). В уровне 2 этажа сохранились типовые, не представляющие художественной ценности круглые печи.

В целом, по результатам визуального осмотра, здание находится в хорошем техническом состоянии, неравномерная просадка и отклонения от вертикали при визуальном осмотре не выявлены, кровля не имеет заметных повреждений. Внешняя отделка находится в хорошем состоянии, внутренняя отделка жилых помещений сильно повреждена: трещины и утраты в штукатурке, местами – отслоения дранки. Стены и потолок зала для пассажиров имеют современную покраску и находятся в хорошем состоянии, на полу – современное покрытие.

В ходе более глубоких натуральных исследований, которые могут быть

Эксперт



проведены при подготовке к реставрации, возможно выявление неупомянутых аутентичных элементов, в частности, фрагментов первоначальной обшивки.

4. Уточнение атрибуций.

Рекомендуется следующая редакция атрибуции объекта: Сестрорецкий железнодорожный вокзал. 1898 г.

5. Перечень документов и материалов, собранных и полученных при проведении экспертизы, а также использованной для неё специальной, технической и справочной литературы.

Приведены в прилож. 1, 2, 3, 7.

6. Обоснование выводов экспертизы:

6.1. Анализ историко-культурной ценности объекта и обоснование наличия (отсутствия) историко-культурной ценности объекта.

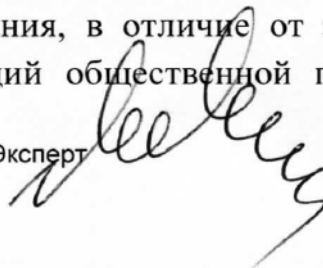
Проанализировав установленные в ходе данной историко-культурной экспертизы факты, эксперт пришел к выводу, что исследуемый объект обладает несомненной ценностью с точки зрения истории, архитектуры и градостроительства. Историко-архитектурная ценность здания обусловлена тем, что на сегодняшний день оно является в наибольшей степени сохранившимся (фактически последним) деревянным вокзалом Приморской железной дороги дореволюционного периода.

Наряду с рассматриваемым зданием, на Приморской железной дороге сохранились два деревянных вокзальных здания, которые можно отнести к дореволюционной постройке: на станциях Горская и Тарховка. Однако неиспользуемое небольшое здание на станции Тарховка перенесено сюда в советское время, представляет собой существенно перестроенное в 1930-е годы, с изменением объёмно-планировочного решения и отделки здание бывшей церкви.

Небольшое одноэтажное здание вокзала станции Горская также претерпело существенные изменения архитектурно-художественного решения, расположено, в отличие от рассматриваемого объекта, в малопосещаемой зоне, на границе населенного пункта, и, утратив историческую функцию, не используется по первоначальному назначению.

Здание Сестрорецкого вокзала обладает гораздо большей градостроительной и историко-культурной ценностью. Кроме того, особенностью рассматриваемого здания, в отличие от зданий в Тарховке и Горской, является сочетание функций общественной постройки с жилыми

Эксперт



квартирами, что отразилось в его архитектурно-композиционном решении.

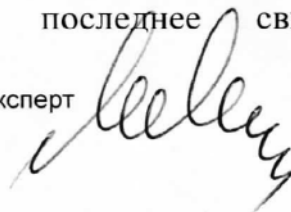
Сестрорецкий вокзал сохранил первоначальные габариты и конфигурацию в плане, включая высотные отметки, конфигурацию и уклон крыши; печные трубы, наружные и внутренние капитальные бревенчатые стены основного объема здания; отметки междуэтажных перекрытий, расстекловку оконных проёмов, в интерьере сохранился тамбур с филёнчатой отделкой, потолок, оформленный кессонами и изразцовая печь. Таким образом, здание сохранило подлинные конструктивные элементы, объемно-пространственные и архитектурно-художественные характеристики, подлинные фрагменты и архитектурные детали, являющиеся источниками достоверной информации и объективно характеризующие определенный исторический и архитектурный период.

Историко-архитектурная ценность здания обуславливается также тем, что Сестрорецкий железнодорожный вокзал является единственным объектом, дающим представление о стиле и модуле деревянной общественной дореволюционной застройки данной местности. Присутствие типовых решений в сочетании с хорошей сохранностью увеличивает ценность здания, т.к. на территории Сестрорецка сохранилось очень мало объектов с подобным решением в хорошем состоянии. Значимо также, что по рассматриваемому зданию сохранились подробные иконографические материалы, которые показывают, что облик его оставался неизменным с дореволюционного периода до самого недавнего времени, и предоставляют возможность достоверно воссоздать утраченные элементы.

Основное выразительное средство – сочетание объемов: со стороны каждого фасада имеются ризалиты, а на крыше мезонины. Симметричность фасадов подчеркнута лаконичным декором, в основном построенном на сочетании фактур – обшивкой вагонкой под различными углами и имитацией фахверка. На этом фоне особенно акцентируется внимание на резных стрекало навесов над входами первого этажа.

Высокая градостроительная ценность объекта обусловлена его положением: расположенное на открытом месте здание вокзала просматривается с любой стороны, маркируя своим объемом историческую (и современную) границу платформы, отмечая въезд на привокзальную площадь. В окружении современных утилитарно решенных построек здание, сохранившее габариты, общее объёмно-пространственное решение и такие элементы как рисунок расстекловки, печные трубы, декоративное решение навесов, является исторической и стилистической доминантой, представляет собой последний памятник и последнее свидетельство богатой

Эксперт



дореволюционной истории центральной площади Сестрорецка и прилегающего района. Будучи расположенным на действующей станции, на которую приходится основной пассажиропоток населенного пункта, вокзал формирует первое впечатление о Сестрорецке и маркирует его яркое историческое прошлое.

Наряду с дореволюционным периодом, вокзал также хранит память о событиях Великой Отечественной войны. Вдоль его стен уходили к рубежу обороны бронепоезда, на привокзальной площади жители собирались, чтобы прослушать радиосводки с фронта, а в 1943 году здесь встречали первый поезд из осажденного Ленинграда.

Кроме того, здание, будучи центральным элементом исторической инфраструктуры Сестрорецка, непосредственно связано с именами деятелей науки, искусства и культуры, посещавших этот пригород в дореволюционный период, что обуславливает мемориальную ценность здания. Сестрорецкий вокзал отмечен присутствием А. Блока. Вокзал также непосредственно связан с именем строителя Приморской железной дороги П. А. Авенариуса. Кроме того, вокзал хранит память и об именах знаменитых отечественных конструкторов, в конце XIX - начале XX в. работавших на Сестрорецком ружейном заводе (в их числе С. И. Мосин, В. А. Дегтярёв, Ф. В. Токарев).

6.2. Определение границ территории объекта культурного наследия.

Границы предложено провести по обрезу фундамента здания. План границ отражен в прилож. 5. Земельный участок, на котором расположен объект экспертизы (территории, прилегающие к объекту), в настоящее время территорией объектов культурного наследия не является, в границы территорий зон охраны не входит.

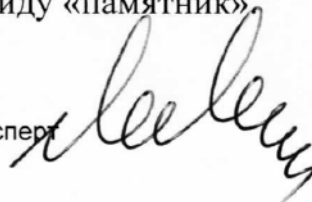
6.3. Определение категории историко-культурного значения объекта

Настоящей экспертизой установлено, что здание вокзала имеет особое значение для истории и культуры субъекта РФ (Санкт-Петербурга), в связи с чем рекомендуется присвоение категории «объект культурного наследия регионального значения».

6.4. Определение вида объекта культурного наследия

Экспертируемый объект представляет собой отдельное здание. В соответствии с Федеральным законом «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» (№73-ФЗ от 25.06.2002), такой объект относится к виду «памятник».

Эксперт



6.5. Определение предмета охраны

Рассматриваемое здание в основном сохранило историческое объёмно-планировочное решение, включая габариты и конфигурацию в плане, высотные отметки и конфигурацию крыши; конструктивную систему: капитальные стены, отметки междуэтажных перекрытий, историческое местоположение лестниц. Сохранились также элементы архитектурно-художественно отделки фасадов, в том числе местоположение основных оконных проёмов, материал заполнений и рисунок расстекловки, декоративное решение навесов над входными проёмами; в интерьере сохранился тамбур с филёнчатой отделкой, потолок, оформленный кессонами и изразцовая печь. С учётом указанных элементов, формирующих историческую, архитектурную и градостроительную ценность объекта, составлен предмет охраны.

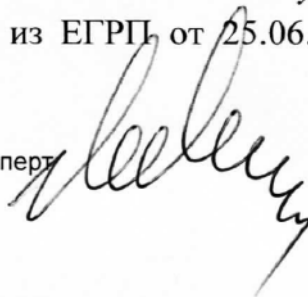
ВЫВОДЫ:

Обосновано включение объекта государственной историко-культурной экспертизы в Единый государственный реестр объектов культурного наследия народов Российской Федерации в качестве объекта культурного наследия регионального значения.

Даны следующие ответы на поставленные перед экспертом вопросы (см. перечень вопросов выше):


- 1) *Наименование объекта* - Сестрорецкий железнодорожный вокзал;
- 2) *Дата создания объекта, дата основных изменений (перестроек) объекта и (или) дата связанного с ним исторического события* – построен в 1898 г.; перестроен между 1910 и 1917 гг.;
- 3) *Местонахождение объекта по данным технической инвентаризации и (или) кадастрового учета:* - Санкт-Петербург г. Сестрорецк, Дубковское шоссе, д. 1, лит. А;
- 4) *Рекомендуемая категория историко-культурного значения объекта экспертизы* – объект культурного наследия регионального значения;
- 5) *Вид объекта* – памятник;
- 6) *Предмет охраны объекта* – см. прилож. 4;
- 7) *Границы территории объекта* – см. прилож. 5;
- 8) *Сведения о собственнике объекта* – объект принадлежит на праве собственности открытому акционерному обществу «Российские железные дороги», ИНН: 7708503727; (см. выписку из ЕГРП от 25.06.2014 №04/011/2014-4, приложение 7);
- 9) *Сведения о собственнике и пользователе земельного участка* – сведения в ЕГРП отсутствуют (см. выписку из ЕГРП от 25.06.2014 №04/010/2014-1894, приложение 7).

Эксперт



Приложения:

- 1) Историческая справка
- 2) Историческая иконография
- 3) Материалы фотофиксации
- 4) Предмет охраны
- 5) План границ территории объекта культурного наследия
- 6) Историко-культурный опорный план
- 7) Сведения о праве собственности на объект и земельный участок
- 8) Копия договора


_____ (М. И. Мильчик _____)
(подпись эксперта) (расшифровка подписи)

Эксперт



Приложение №1
к Акту
по результатам государственной историко-культурной экспертизы объекта,
обладающего признаками объекта культурного наследия:
здания вокзала, расположенного по адресу:
Санкт-Петербург, г. Сестрорецк, Дубковское шоссе, д. 1, лит. А
с целью обоснования включения объекта в Единый государственный реестр объектов
культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

В 1842 г. Николай I подписал указ о строительстве железной дороги между двумя столицами, Санкт-Петербургом и Москвой, протяжённостью 609 верст. Указом от 11 августа 1842 г. постройка Петербург-Московской железной дороги и все железнодорожное дело были переданы в ведение Главного управления путей сообщения и публичных зданий, в составе которого учредили Департамент железных дорог. На период строительства Петербургско-Московской железной дороги была образована временная комиссия для рассмотрения предложений, проектов и смет. На эту комиссию возложили общее наблюдение за ходом строительства и принятие решений по делам, превышающим полномочия Главноуправляющего путями сообщения и публичных зданий.

В тот же период были разработаны основные принципы для строительства железнодорожных станций и вокзалов. Разработкой классификации и основных типов железнодорожных станций занимался инженер П. П. Мельников. В зависимости от числа жителей и грузопотоков все станции делились на четыре класса. Москва, Петербург и губернские города относились к I и II классам. Прочие остановочные пункты - к III и IV.

Были организованы архитектурные конкурсы по оформлению железнодорожных станций I и II класса, в них участвовали известные архитекторы: О. Мунц, Л. Кекушев, Г. Grimm, С. Красовский и другие. По итогам конкурса создание нового проекта вокзалов в Москве и С-Петербурге было поручено А. П. Брюллову, Н. Е. Ефимову и К. А. Тону. Победителем конкурса стал К. А. Тон.

Создать «образцовые» проекты вокзалов для промежуточных станций было поручено архитектору Р. А. Желязевичу. При строительстве первой русской железнодорожной магистрали Р. А. Желязевичем были разработаны типовые проекты станций 4-х классов и стройная система их размещения относительно железной дороги. В комплекс железнодорожных зданий входили и разнообразные сооружения, необходимые для осуществления функционирования железной дороги, также создававшиеся по типовым

проектам: паровозные здания и депо, большие и малые мастерские, водоемные здания и сигнальные будки и пр. Принцип типового проектирования стал впоследствии наиболее распространенной практикой при застройке магистральных железных дорог. Тогда же и получило развитие возведение железнодорожных построек в так называемом «кирпичном стиле», одним из основателей которого стал Р. А. Желязевич. В это же время закладывались основные принципы проектирования вокзалов. Они строились по симметричным планам: вестибюль с главным входом располагался посередине, а по бокам размещались павильоны для ожидания, служебные помещения и кассы. Поскольку пассажиры железных дорог делились на классы, нередко залы ожидания I и II классов обособлялись от залов низших классов, которые в свою очередь блокировались со служебными помещениями.

Город Сестрорецк, находящийся в 27 км от Петербурга, возник вокруг оружейного завода, основанного Петром I в 1714 г., и начавшего работать с 1722 г. В 1716 г. здесь были произведены гидротехнические работы, в результате чего реки Сестра и Черная были перегорожены плотиной и был устроен водный бассейн — Сестрорецкий разлив. Уже с самого момента основания завода вокруг него появились строения и, в конце концов, возник безуездный город Сестрорецк, который до 1812 г. входил в Петербургскую губернию, затем был причислен к Выборгской губернии, а с 1864 г. вновь возвращен в Петербургскую губернию¹. Всплеск интереса к данному месту возник в 1880-х гг. после указа императора Александра III о повышенных пенсиях военным в приграничных районах (к каковым относился и Сестрорецк).

С момента основания композиционным ядром Сестрорецка являлась часть между берегами Финского залива и озера Разлив с центральной трассой Дубковского шоссе; из краткого описания Сестрорецка 1843 г.: «Распланировка селения вообще довольно правильна; обустройку по

¹Зуев П. Путеводитель по железным дорогам Приморской и Финляндской. Л., 1927. Л. 30.

прямолинейному расположению улиц можно назвать красивой; <...> церквей в селении две: одна каменная во имя святых Апостолов Петра и Павла <...> другая же деревянная церковь во имя Святого Чудотворца Николая, построенная на сельском кладбище позади Сестрорецка. Площадей в Сестрорецке две: одна небольшая, называемая Рыночная, другая более обширная Петропавловская, получившая название от построенной на ней церкви»². Несмотря на крупный пожар в 1868 г., уничтоживший большую часть деревянной застройки, центральная часть города сохраняла первоначальную планировку, что подтверждается планами города³ (ил. 1, 3).

В 1870-х и 1880-х гг. рядом с городом, среди соснового леса, располагалось несколько скромных небольших дач, куда ездили сначала по Финляндской железной дороге до Белоострова и оттуда на извозчиках, а позднее по железной дороге, устроенной в 1873 г. для нужд завода богачом и владельцем земли неподалеку от Сестрорецка – М. И. Миллером⁴. Эта дорога задействовала построенную в 1872 г. ветку, соединявшую станцию Белоостров с портом в Сестрорецкой бухте, и использовалась первоначально для подвоза грузов на Сестрорецкий оружейный завод.

Через 30 лет началось сооружение современной Приморской железной дороги. Начало дороге было положено предложением о прокладке конно-железной дороги по северному побережью Финского залива, высказанным на заседании городской думы в 1885 г. Петром Александровичем Авенариусом (1843–1909 гг.), гласным думы, директором-распорядителем Невской конно-железной дороги, инженером-механиком.⁵ Основанием для высказанного предложения послужило то, что с 1 января 1886 г. планировалось закрытие

²Цит. по: Матвеев Б.М. Исторический центр Сестрорецка: «город-палимпсест» // Архитектура, реставрация, дизайн и строительство. № 1. 2009. С. 73.

³Матвеев Б.М. Ук. соч.

⁴«В 70-х и 80-х годах 19 столетия среди соснового леса было несколько скромных небольших дач, куда ездили сначала по Финляндской ж. д. до Белоострова и оттуда на извозчиках, а позднее по железной дороге, устроенной для нужд завода неким богачом Миллером. Эта дорога, продолжавшаяся и далее до самого моря, где была, так называемая, гавань Миллера с большой дамбой, отличалась тем, что поезда по ней ходили так тихо, что публика предпочитала идти пешком рядом. Впоследствии она была разобрана и лишь во время германской войны вновь восстановлена исключительно для военных целей» // Зуев П. Путеводитель по железным дорогам Приморской и Финляндской. Л., 1927. Л. 31.

⁵ЦГИА СПб. Ф. 961. Оп. 3. Д. 238. Л. 1-2 об.

Сестрорецкой ветки Финляндской железной дороги М. И. Миллера. При этом конно-железная дорога (протяженностью 23 версты), которую планировалось проложить за 2 года и 3 месяца по землям крестьян Новой и Старой Деревень, не была построена, и Авенариус выступил с новым предложением о строительстве железной дороги по побережью. Проект новой дороги был утвержден императором Николаем II на его яхте «Полярная звезда» в Балтийском море 29 июля 1896 г.⁶ Согласно резолюции императора, было «разрешено устройство железной дороги для перевозки пассажиров и грузов между Санкт-Петербургом и Сестрорецком (протяженностью 25 верст) с ветвями: к Озеркам (6 верст) и пристани на Лисьем Носу (3 версты, отходившей на 16-й версте основной дороги), так что общая протяженность дороги была не более 36 верст». ⁷ Условия эксплуатации предписывали строительство дороги с колеей шириной в 5 футов (152,4 см), для чего дамбу между Старой Деревней и Лахтой требовалось расширить до 4 сажень, а через Лахтинский залив построить деревянный мост. Приморская дорога заканчивалась первоначально у возникшего в конце XIX века лечебного комплекса «Сестрорецкий курорт», к которому уже после сооружения Финляндской железной дороги была проведена Белоостровская ветка к Сестрорецкому оружейному заводу ⁸ (ил. 2). В 1898 г. по ходатайству строителя Приморской дороги инженера П. А. Авенариуса правительство утвердило предложение о строительстве зданий Сестрорецкого курорта. Для него в 3 верстах от Сестрорецка между рекой Сестрой и берегом залива Министерство земледелия и государственных имуществ отвело Обществу Приморской железной дороги 54,5 десятины прибрежного соснового бора с условием, чтобы Общество выстроило там для столичной аристократии курорт. Курорт торжественно открылся 7 июня 1900 года ⁹. К 1900 г. было построено водолечебное заведение (институт физических методов лечения) с

⁶ Условия постройки и эксплуатации Приморской железной дороги министерства путей сообщения. СПб., 1896. С. 23.

⁷ Там же.

⁸ ЦГИА СПб. Ф. 256. Оп. 16. Д. 81. Л. 3-10.

⁹ ЦГИА СПб. Ф. 19. Оп. 95. Д. 4. Л. 1-9.

водонапорной башней и бассейном, гостиница-пансионат на берегу залива, курзал (помещение для отдыха и культурно-развлекательных мероприятий), образцовые купальни и служебные помещения.

Одновременно с проектированием железной дороги и строительством санаторного комплекса Курорт планировалась разбивка прилегающей территории под дачные участки. В 1894 г. была проведена нарезка дачных участков между станциями Тарховка (построена в 1894 г.) и Разлив (построена в 1894 г.), а в 1896 г. намечена планировка Приморской дачной местности между станциями Сестрорецк (построена в 1898 г.), Ермоловская (построена в 1900 г., сегодня не существует) и Курорт (построена в 1900 г.)¹⁰ (ил. 3, 4).

Железнодорожная ветка проходила прямо через центр Сестрорецка, а вокзал и платформы находились возле пересечения с Дубковским шоссе – основной городской трассой. В начале XX в. «огородные места Сестрорецких обывателей» между селением и парком Дубки по обеим сторонам Дубковского шоссе были размежеваны, и их первое освидетельствование состоялось в 1902 г. Участки, которые непосредственно примыкали к этой трассе, стали плотно застраивать зданиями городского типа, сформировавшими вскоре новый центр поселения¹¹ (ил. 5, 6). Зона, примыкающая к железнодорожному вокзалу, сосредоточила общественно важные объекты: почту, магазины, аптеку, а недалеко был выстроен синематограф (ил. 16-19).

Почти все станции Приморской железной дороги были построены одним архитектором – Бруно Фердинандом Гранхольмом¹². Доподлинно известно о строительстве по его проекту деревянных станций Шувалово (1898), Озерки (1902), Парголово (1906), Левашово (1908), Ланская (1910), Удельная (1915), Раййоки (1917, не сохранилась), вокзала в Терийоках (совр. Зеленогорск). По

¹⁰ ЦГИА СПб. Ф. 1290. Оп. 1. Д. 590. Л. 3, 6, 7, 9.

¹¹ Матвеев Б.М. Деконструкция архитектурного наследия. СПб., 2012. С. 285- 293.

¹² Бруно Гранхольм (1857-1930). Родился в волости Мюрскюля в семье настоятеля местной церкви. Учился в Политехническом институте в Гельсингфорсе, который окончил в 1882 году с дипломом архитектора. Был учеником Теодора Хейера, крупного зодчего финской эклектики, у которого работал и по окончании учебы. Архитектор Главного управления железных дорог Финляндии (с 1892).

его же чертежам станции Шувалово, Парголово и Ланская впоследствии были перестроены в камне¹³.

Платформа «Сестрорецк» была открыта одной из первых в 1898 г., тогда же было построено здание вокзала¹⁴. Достоверных сведений об авторстве вокзала в Сестрорецке не сохранилось, хотя сравнение имеющейся постройки с фотографиями деревянного вокзала в Озерках (ил. 20, 21) позволяет говорить о единстве стилового решения Сестрорецкого вокзала со строением Гранхольма.

Единственный чертеж начала XX в.¹⁵ не датирован, подписал его некто Отенсон, сведений о котором на сегодняшний день не обнаружено (ил. 7). По составу архивного дела, включающего помимо вокзала, чертежи железнодорожного полотна и генплан с местоположением всех привокзальных построек, а так же исходя из характера самих документов (это копии), можно предположить, что дело содержит подборку фиксационных, а не проектных чертежей.

Сравнение указанных чертежей (ил. 7-10), а так же ранних фотографий вокзала с более поздними, указывает на то, что первоначально вокзал выглядел несколько иначе, чем сегодня, хотя общее объемно-пространственное решение не менялось.

Здание вокзала изначально было двухэтажным, в плане вписывающимся в квадрат. Здание имело симметричную композицию фасадов и симметричную же планировку. Каждый фасад здания был акцентирован угловыми ризалитами на две оси, раскрытыми широкими окнами на уровне каждого этажа (ил. 11-13). Центральная, заглубленная, часть каждого фасада имела по два дверных проема на первом и втором этажах, при этом на втором этаже были устроены широкие балконы. Исключение составлял западный фасад, где второй этаж не имел балкона, а был раскрыт четырьмя окнами. На все фасады выходили мансардные окна. Декор здания был достаточно

¹³ Кобак А.В. Ансамбль за окнами электрички // Ленинградская панорама. 1988. № 1. С. 34, 35.

¹⁴ ЦГИА СПб. Ф. 1290. Оп. 1. Д. 590. Л. 7.

¹⁵ РГИА. Ф. 350. Оп. 15. Д. 87. Л. 1.

скромным (ил. 12, 13) и состоял из простых наличников, балконных ограждений геометрического рисунка (квадраты и диагонали), а также декоративных стрекал (затяжек) в треугольных фронтонах мансард. Стены не были обшиты.

С северного и южного фасадов, а также с восточного (т.е. с платформы) были входы в центральный пассажирский зал ожидания, откуда можно было пройти в дамскую и мужскую уборные, комнату для продажи прессы, телефонную. Кроме того, на этаже находился пост жандармерии, комнаты телефонистки и начальника станции. Со стороны западного фасада были сосредоточены жилые квартиры служащих. Центральный зал обогревался двумя печами, поставленными у продольных стен (ил. 8). На втором этаже располагались жилые помещения (ил. 9).

Таким здание предстает на изображениях до 1910 г. (ил. 13). Сведений о перестройках вокзала и об их причинах не имеется, однако на более поздних (но дореволюционных) изображениях видно, что фасады здания несколько изменены. Во-первых, габариты оконных проемов второго этажа были сужены. Во-вторых, здание было обшито вагонкой с имитацией фахверка, были ликвидированы балконы. Здание было выкрашено в коричневый и розовый цвета (ил. 14). Наиболее вероятно, что к этому времени стоит отнести и перепланировку здания, в частности, разделение зала ожидания. На сегодняшний день в зале сохранилась угловая изразцовая печь (см. Фотофиксацию, № 14, 15), примыкание которой к конструкциям говорит о ее изначальном положении. О таких элементах, как внутренний входной тамбур и потолочные декоративные балки (см. Фотофиксацию, № 11, 12), тоже можно говорить как о дореволюционных конструкциях. Их примыкание к потолочному карнизу, неизменная геометрия рисунка, положение относительно угловой печи свидетельствуют об одновременном создании всех элементов. Как указывает краевед А. Николаенко, печь выполнена на

финском заводе «Або».¹⁶ Действительно, фирма «Або», основанная ещё в 1874 году, регулярно помещала в своих каталогах под №1 проект печи, воплощенный в здании Сестрорецкого вокзала.¹⁷ (ил. 22)

Спустя еще некоторое время исчезли декоративные стрекало во фронтонах, а сами выносы фронтонов стали меньше. Зато были устроены козырьки над входами в здание (ил. 15).

Все последующие годы здание (по крайней мере, его фасады) оставалось в том виде, который приобрело между 1910 и 1917 гг. В частности, облик здания подробно запечатлен на фотографиях на фотографиях 1940 гг. (ил. 23, 24): просматривается обшивка «ёлочкой», отделка с имитацией фахверка, навесы над входами, поддерживаемые декоративными кронштейнами. На 2010 гг. здание имеет идентичный облик (исключение – утрачен навес в центральной части восточного фасада) (ил. 29). В конце XX в. была зашита часть западного фасада, но зашивка эта сделана прямо поверх исторических конструкций¹⁸ (см. Фотофиксацию, № 4, 5). Здание было выкрашено в зеленый цвет с выделенными белыми деталями (ил. 29). Сопоставление снимков 2010 и 2011 гг. показывает, что в этот период были зашиты оконные проёмы в уровне первого этажа по 1 и 3 оси восточного фасада. Вероятнее всего, в это же время было зашито несколько проёмов в уровне 1 этажа по южному фасаду (на поэтажных планах 2009 г. они ещё обозначены), обшивка «ёлочкой» заменена на более лаконичную, сняты некоторые элементы, имитирующие фахверк, с тимпанов фронтонов (ил. 32-33).

Сравнение поэтажных планов начала XX в., 1958 г. и 2009 г. (ил. 7-9, 25-28) позволяет сделать вывод о сохранении планировки в габаритах капитальных стен. Производившиеся изменения сводились к зашивке или раскрытию межкомнатных дверных проёмов и возведению дополнительных

¹⁶ Николаенко А. Здравствуй, станция Сестрорецк! // Здравница Санкт-Петербурга № 24(321) 19 сентября 2013 года, с.5

¹⁷ Контора и выставка изразцовых печей акционерного общества "Або". Або, 1907. Л. 1.
Прейскурант фирмы «Або» 1920 г. <http://digi.kansalliskirjasto.fi/pienpainate/binding/347179#?page=5>
Прейскурант фирмы «Або» 1923 г. <http://digi.kansalliskirjasto.fi/pienpainate/binding/347181#?page=5>

¹⁸ Натурное обследование.

некапитальных перегородок. Кроме того, между 1910 и 1958 гг. в северо-западной части здания в уровне 1-2 этажей и в северной части здания в уровне 2 этажа были отгорожены две лестничные клетки, в которых было установлено по лестнице. Эта перепланировка могла быть произведена в начале XX в., одновременно с разделением основного объёма и установкой изразцовой печи, однако на данный момент нет прямых доказательств того, что лестницы в северной части здания – дореволюционные.

По поэтажным планам 2009 г. можно также судить о сохранении фрагментов прямоугольных печей в уровне 1 этажа, а также трёх систем из круглых и прямоугольных печей в северной и центральной части здания в уровне 2 этажа. На сегодняшний день они имеют утилитарный облик, лишенный декоративной отделки, однако то, что они сохранили своё местоположение, является ещё одним показателем сохранности объёмно-планировочного решения. Художественную ценность сохранила только упомянутая выше угловая печь в зале ожидания.

После 1960-х гг. территория, прилегающая к вокзалу, практически утратила историческую планировку, сохранились лишь основные направляющие векторы – полотно железной дороги и трасса Дубковского шоссе.

С развитием сети железных дорог многие вокзалы перестали удовлетворять потребностям возросшего пассажиропотока. Наряду с рассматриваемым зданием, на Приморской железной дороге сохранились всего два вокзала дореволюционной постройки: на станциях Горская и Тарховка (ил. 30, 31). Однако неиспользуемый вокзал на станции Тарховка представляет собой существенно перестроенное в 1930-е годы, «с изменением объёмно-пространственной структуры и отделки» здание церкви¹⁹.

Небольшое одноэтажное здание вокзала станции Горская, также претерпевшее (хотя и в меньшей степени) изменения архитектурно-

¹⁹ <http://karpovka.net/2015/04/02/144367/>

художественного решения, расположено на границе населенного пункта, в отдалении от больших скоплений людей, и не используется по первоначальному назначению (на 2010 г. в нём расположен продуктовый магазин).

Таким образом, здание Сестрорецкого вокзала обладает наибольшей из сохранившихся зданий градостроительной и историко-культурной ценностью.

Особенностью здания, в отличие от зданий в Тарховке и Горской, является сочетание функций общественной постройки с жилыми квартирами, что отразилось в его архитектурно-композиционном решении.

Здание озерковского вокзала сохранилось только в уровне I этажа, в своей кирпичной части и таким образом на сегодняшний момент может служить образцом кирпичного, а не деревянного, вокзала и должно анализироваться в ряду таких построек как вокзал станции Шувалово, Парголово и т.д.

Экстерьеры здания Сестрорецкого вокзала изначально были лишены элементов железнодорожных вокзалов других населенных пунктов: крытых платформ, смотровых башен. Лаконичный декор здания подчеркивает симметричное решение фасадов.

Расположенное на открытом месте здание вокзала просматривается с любой стороны, маркируя своим объемом историческую (и современную) границу платформы, отмечая въезд на привокзальную площадь.

Учитывая полную утрату дореволюционной застройки в данном районе, Сестрорецкий вокзал является единственным сооружением, маркирующим более чем столетнюю историю освоения местности, и дающим представление о стиле и модуле существовавших зданий.

Кроме того, вокзал связан с именами видных деятелей науки и культуры, бывавших в Сестрорецке.

Вокзал также хранит память о событиях Великой Отечественной войны. Краевед А. Николаенко отмечает: «Вдоль его стен, заставляя вздрагивать землю, уходили к рубежу обороны бронепоезда «Сталинец-28» и «Смерть врагу». Здесь же, на привокзальной площади, собирались сестроречане, чтобы прослушать радиосводки с фронта, и в 1943- м году встречали первый поезд из осажденного Ленинграда».²⁰

Сестрорецкий вокзал отмечен присутствием А. Блока, о чём сам поэт упоминал в письме жене от 24 мая 1907 года ²¹. Вокзал также непосредственно связан с именем устроителя Приморской железной дороги П. А. Авенариуса. Кроме того, вокзалом вокзал хранит память об именах знаменитых отечественных конструкторов, в конце XIX- начале XX вв. работавших неподалёку, на Сестрорецком ружейном заводе, в числе которых С. И. Мосин, В. А. Дегтярёв, Ф. В. Токарев.

²⁰ Николаенко А. Здравстауй, станция Сестрорецк! // Здравница Санкт-Петербурга № 24(321) 19 сентября 2013 года, с.5.

²¹ Александр Блок. Соб.соч. в шести томах. т.6. Письма 1898—1921. Л., 1983, с.116

Архивные источники

1. РГИА. Ф. 350. Оп. 15. Д. 87. Чертежи зданий станции Сестрорецк. Б/д.
2. ЦГИА СПб. Ф. 253. Оп. 3. Д. 2305. По ходатайству Петербургской уездной земской управы относительно разрешения чрезвычайного уездного собрания во второй половине сентября для обсуждения заявления Авенариуса о постройке конно-железной дороги через Лахту, Лисий Нос и Сестрорецк. 1888.
3. ЦГИА СПб. Ф. 1290. Оп. 1. Д. 590. О постройке Приморской С.-Петербургско-Сестрорецкой железной дороги и проложении рельсового пути до складов завода. 1888.
4. ЦГИА СПб. Ф. 256. Оп. 16. Д. 81. О разрешении на постройку Авенариусом рельсового пути конной ж.д. из Петербурга в Сестрорецк через Лахту и Лисий Нос. 1888-1893.
5. ЦГИА СПб. Ф. 238. Оп. 3. Д. 238. Об устройстве Курорта в Сестрорецке. 1900.
6. ЦГИА СПб. Ф. 1015. Оп. 1. Д. 877. С торговым производством по торгам 5/8 октября 1898 г. на отдачу в 99 летнюю с 1 января 1899 г. аренду 65 Конанирских дачных участков Сестрорецкой дачи. 1890.
7. Архив КГА. Планшет № 2924-9,10. 1934, 1961, 1973, 1985.

Библиографические источники

1. Блок А. Собрание сочинений в шести томах. т.6. Письма 1898—1921. Л., 1983.
2. Виттенбург П. В. Северное побережье Невской губы. 1920.
3. Засосов Д. А., Пызин В. И. Из жизни Петербурга 1890-х - 1910-х годов. Записки очевидцев. Л., 1991.

4. Зуев П. Путеводитель по железным дорогам Приморской и Финляндской. Л., 1927.
5. Кобак А. В. Ансамбль за окнами электрички // Ленинградская панорама. № 1. 1988.
6. Контора и выставка изразцовых печей акционерного общества "Або". Або, 1907.
7. Матвеев Б. М. Деконструкция архитектурного наследия. СПб., 2012.
8. Матвеев Б. М. Исторический центр Сестрорецка: «город-палимпсест» // Архитектура, реставрация, дизайн и строительство. № 1. 2009.
9. Матвеев Б. М. История возникновения дачных поселков на территории Сестрорецка // Реликвия. № 19. 2008-2009.
10. Матвеев Б. М. Сестрорецк// три века Санкт-Петербурга. Энциклопедия в трех томах. Т. II. Девятнадцатый век. Книга шестая. СПб., 2008.
11. Николаенко А. Здравствуй, станция Сестрорецк! // Здравница Санкт-Петербурга № 24(321) 19 сентября 2013 года, с.5.
12. Общество содействия благоустройству Сестрорецкой Приморской дачной местности. Отчет комитета Общества за 1903-1906 гг. СПб., 1906.
13. Памятная книжка С.-Петербургской губернии. СПб., 1905.
14. Симанский В.К. Куда ехать на дачу - Петербургские дачные местности в отношении их здоровости. Вып. II. СПб., 1892.
15. Условия постройки и эксплуатации Приморской железной дороги министерства путей сообщения. СПб., 1896.

Ресурсы сети интернет

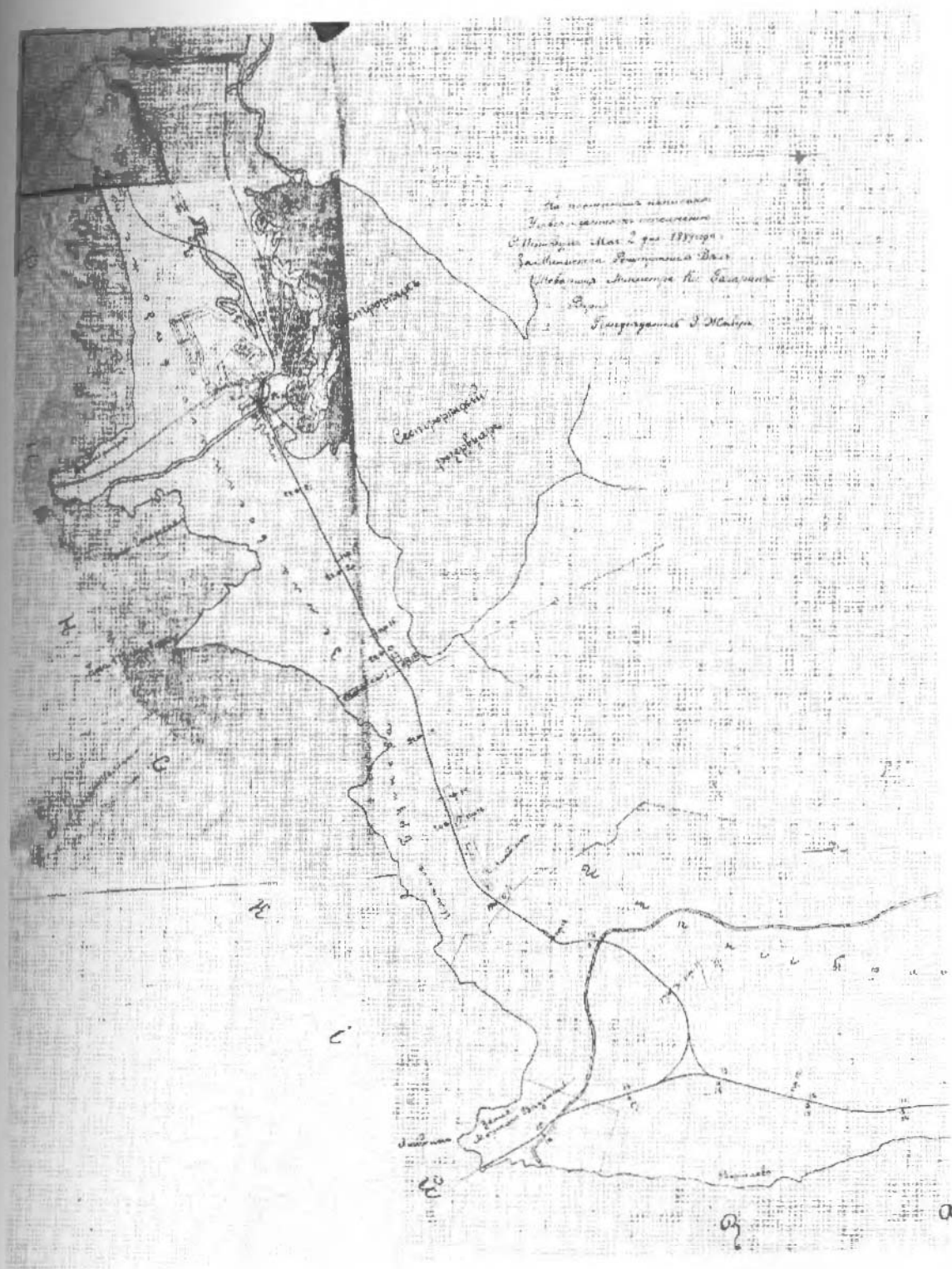
1. Прейскурант фирмы «Або» 1920 г.
<http://digi.kansalliskirjasto.fi/pienpainate/binding/347179#?page=5>
2. Прейскурант фирмы «Або» 1923 г.
<http://digi.kansalliskirjasto.fi/pienpainate/binding/347181#?page=5>
3. <http://karpovka.net/2015/04/02/144367/>

Приложение №2
к Акту
по результатам государственной историко-культурной экспертизы объекта,
обладающего признаками объекта культурного наследия:
здания вокзала, расположенного по адресу:
Санкт-Петербург, г. Сестрорецк, Дубковское шоссе, д. 1, лит. А
с целью обоснования включения объекта в Единый государственный реестр объектов
культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации

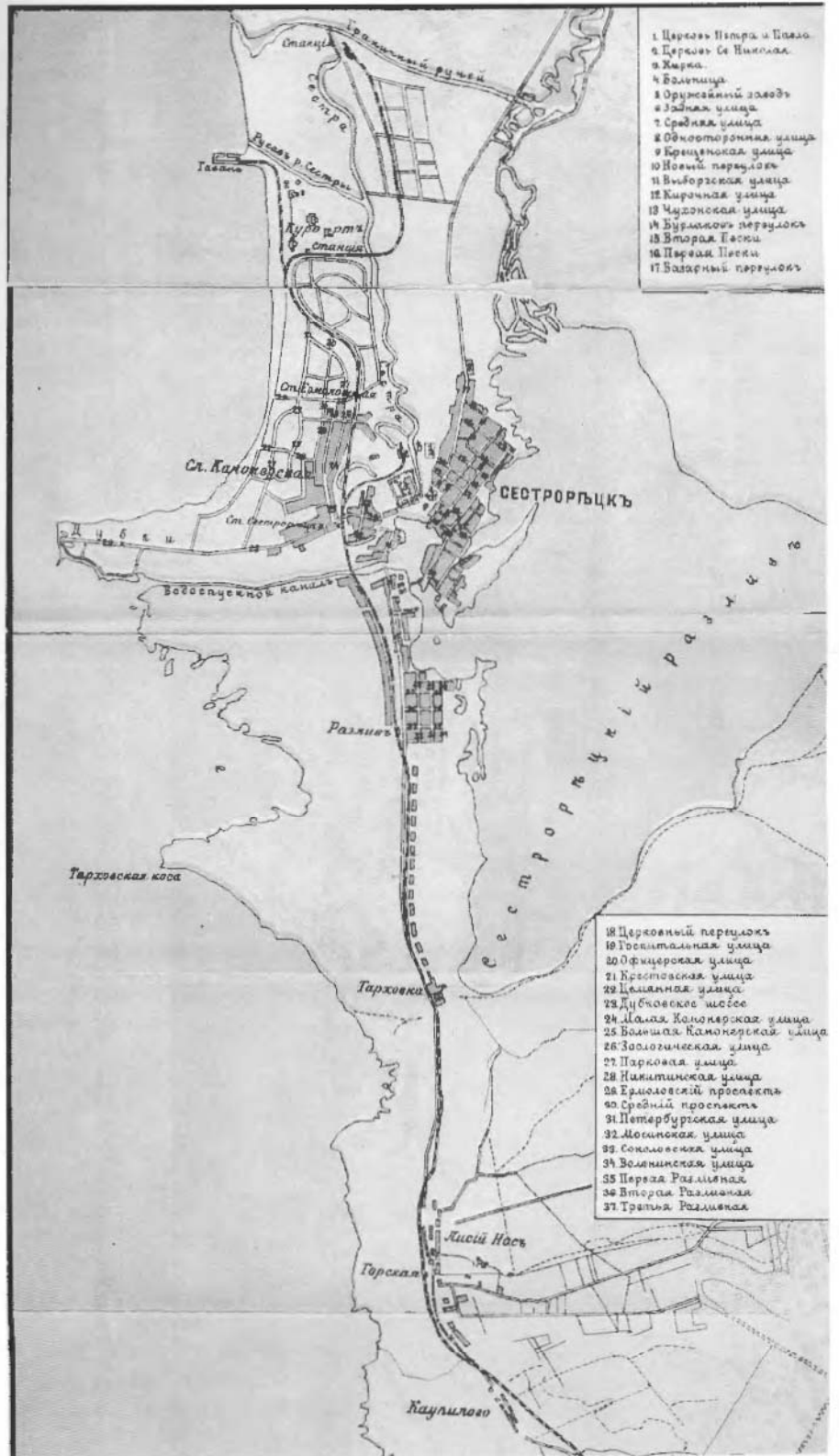
ИСТОРИЧЕСКАЯ ИКОНОГРАФИЯ



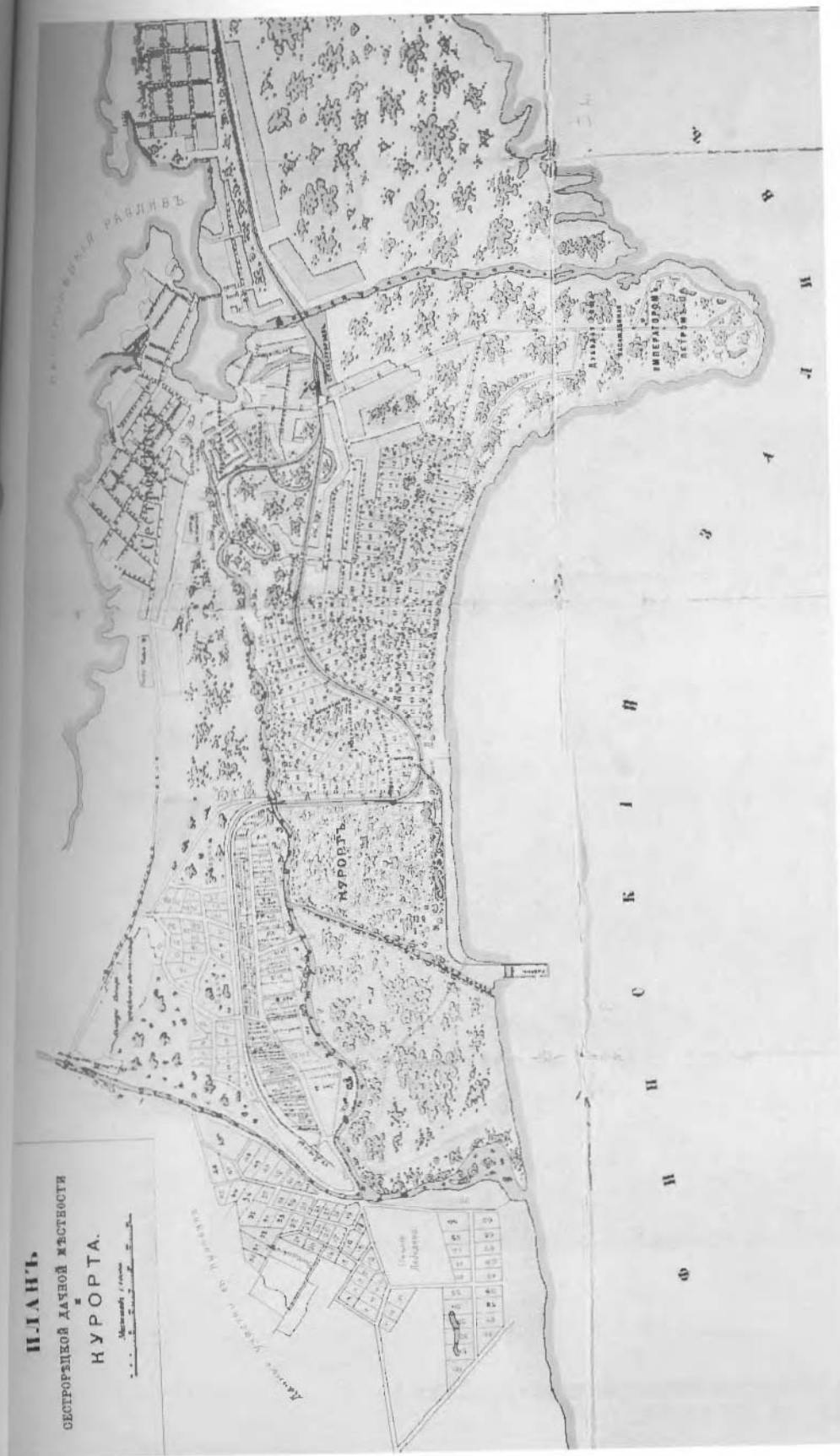
Ил. 1.
 Петербургская губерния. Топографическая карта частей С.-Петербургской
 и Выборгской губернии. 1858-1869. Л. 8. Фрагмент.
 ОК РНБ.



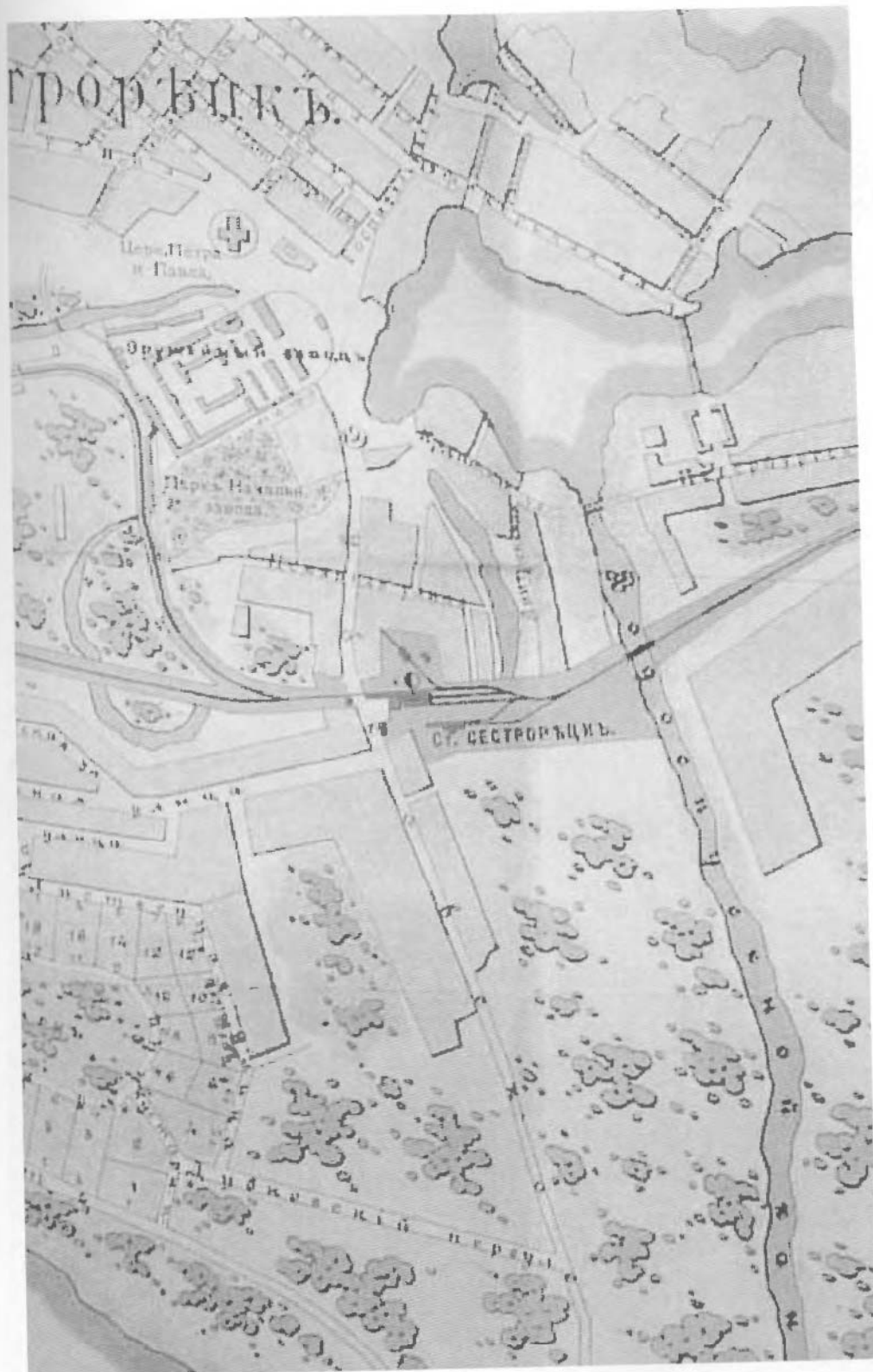
Ил. 2.
 Проект прокладки Приморской железной дороги.
 1888 г.
 ЦГИА СПб. Ф. 256. Оп. 16. Д. 81.



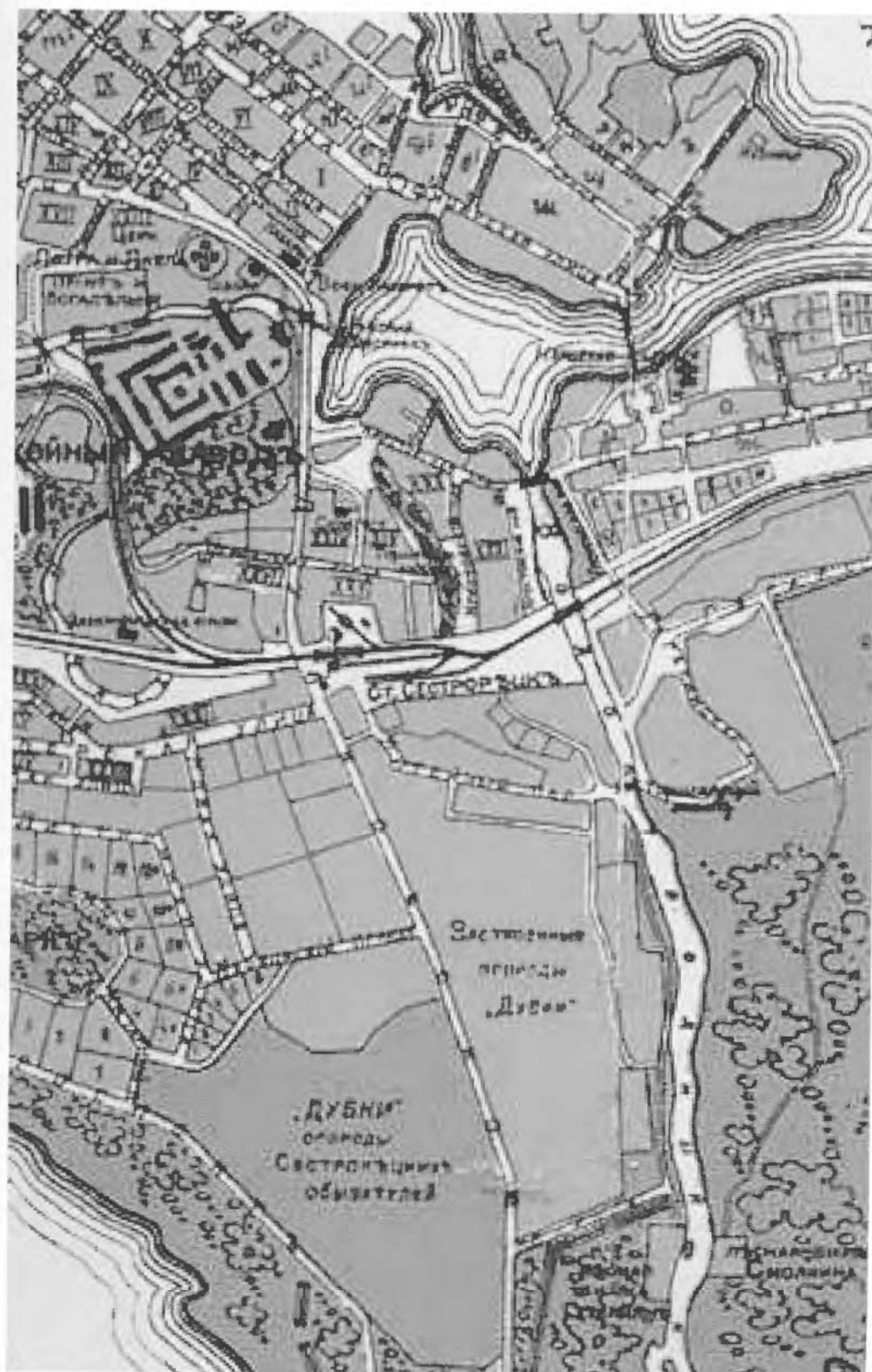
Ил. 3.
Карта Сестрорецкой дачной местности с показанием улиц.
1896 г.



Ил. 4.
План Сестрорецкой дачной местности и Курорта. 1904 г.
ЦГИА СПб. Ф. 763. Оп. 1. Д. 1. Л. 1.

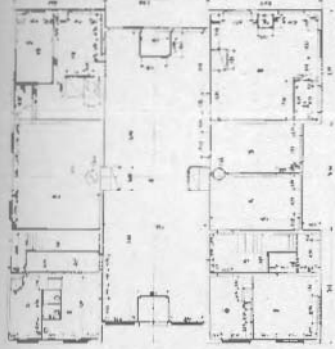


Ил. 5.
 План Сестрорецкой дачной местности и Курорта. 1904 г.
 ЦГИА СПб. Ф. 763. Оп. 1. Д. 1. Л. 1.
 Фрагмент.



Ил. 6.
План Сестрорецка. 1908 г.
Фрагмент.

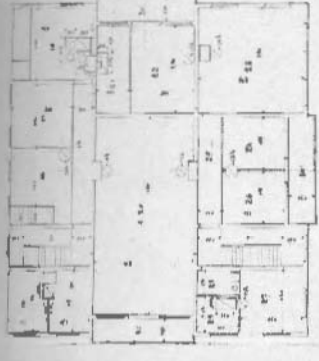
Станция Сестрорецк
Сестрорецкая линия



Область № 1

1	Входная группа	10
2	Здание	10
3	Здание	10
4	Здание	10
5	Здание	10
6	Здание	10
7	Здание	10
8	Здание	10
9	Здание	10
10	Здание	10
11	Здание	10
12	Здание	10
13	Здание	10
14	Здание	10
15	Здание	10
16	Здание	10
17	Здание	10
18	Здание	10
19	Здание	10
20	Здание	10
21	Здание	10
22	Здание	10
23	Здание	10
24	Здание	10
25	Здание	10
26	Здание	10
27	Здание	10
28	Здание	10
29	Здание	10
30	Здание	10
31	Здание	10
32	Здание	10
33	Здание	10
34	Здание	10
35	Здание	10
36	Здание	10
37	Здание	10
38	Здание	10
39	Здание	10
40	Здание	10
41	Здание	10
42	Здание	10
43	Здание	10
44	Здание	10
45	Здание	10
46	Здание	10
47	Здание	10
48	Здание	10
49	Здание	10
50	Здание	10
51	Здание	10
52	Здание	10
53	Здание	10
54	Здание	10
55	Здание	10
56	Здание	10
57	Здание	10
58	Здание	10
59	Здание	10
60	Здание	10
61	Здание	10
62	Здание	10
63	Здание	10
64	Здание	10
65	Здание	10
66	Здание	10
67	Здание	10
68	Здание	10
69	Здание	10
70	Здание	10
71	Здание	10
72	Здание	10
73	Здание	10
74	Здание	10
75	Здание	10
76	Здание	10
77	Здание	10
78	Здание	10
79	Здание	10
80	Здание	10
81	Здание	10
82	Здание	10
83	Здание	10
84	Здание	10
85	Здание	10
86	Здание	10
87	Здание	10
88	Здание	10
89	Здание	10
90	Здание	10
91	Здание	10
92	Здание	10
93	Здание	10
94	Здание	10
95	Здание	10
96	Здание	10
97	Здание	10
98	Здание	10
99	Здание	10
100	Здание	10

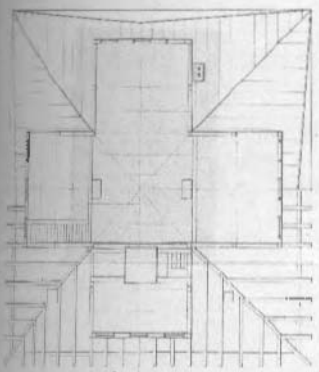
Станция Сестрорецк
Сестрорецкая линия



Область № 2

1	Входная группа	10
2	Здание	10
3	Здание	10
4	Здание	10
5	Здание	10
6	Здание	10
7	Здание	10
8	Здание	10
9	Здание	10
10	Здание	10
11	Здание	10
12	Здание	10
13	Здание	10
14	Здание	10
15	Здание	10
16	Здание	10
17	Здание	10
18	Здание	10
19	Здание	10
20	Здание	10
21	Здание	10
22	Здание	10
23	Здание	10
24	Здание	10
25	Здание	10
26	Здание	10
27	Здание	10
28	Здание	10
29	Здание	10
30	Здание	10
31	Здание	10
32	Здание	10
33	Здание	10
34	Здание	10
35	Здание	10
36	Здание	10
37	Здание	10
38	Здание	10
39	Здание	10
40	Здание	10
41	Здание	10
42	Здание	10
43	Здание	10
44	Здание	10
45	Здание	10
46	Здание	10
47	Здание	10
48	Здание	10
49	Здание	10
50	Здание	10
51	Здание	10
52	Здание	10
53	Здание	10
54	Здание	10
55	Здание	10
56	Здание	10
57	Здание	10
58	Здание	10
59	Здание	10
60	Здание	10
61	Здание	10
62	Здание	10
63	Здание	10
64	Здание	10
65	Здание	10
66	Здание	10
67	Здание	10
68	Здание	10
69	Здание	10
70	Здание	10
71	Здание	10
72	Здание	10
73	Здание	10
74	Здание	10
75	Здание	10
76	Здание	10
77	Здание	10
78	Здание	10
79	Здание	10
80	Здание	10
81	Здание	10
82	Здание	10
83	Здание	10
84	Здание	10
85	Здание	10
86	Здание	10
87	Здание	10
88	Здание	10
89	Здание	10
90	Здание	10
91	Здание	10
92	Здание	10
93	Здание	10
94	Здание	10
95	Здание	10
96	Здание	10
97	Здание	10
98	Здание	10
99	Здание	10
100	Здание	10

Станция Сестрорецк
Сестрорецкая линия

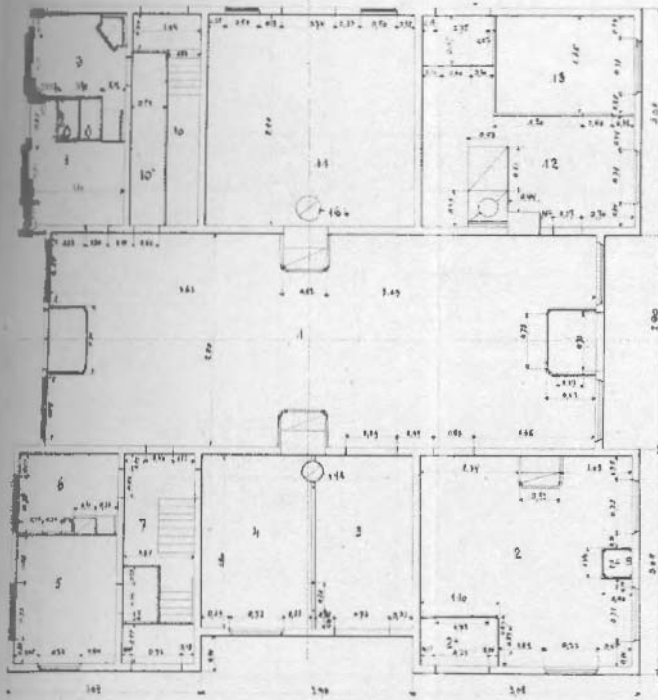


И.И. Мухоморов

Ил. 7.
План здания вокзала на станции Сестрорецк. Синька. Б/д.
РГИА. Ф. 350. Оп. 15. Д. 87. Л. 1.

Приморская Сибирская
Сестрорецкая ж.д. ст.

здания станции

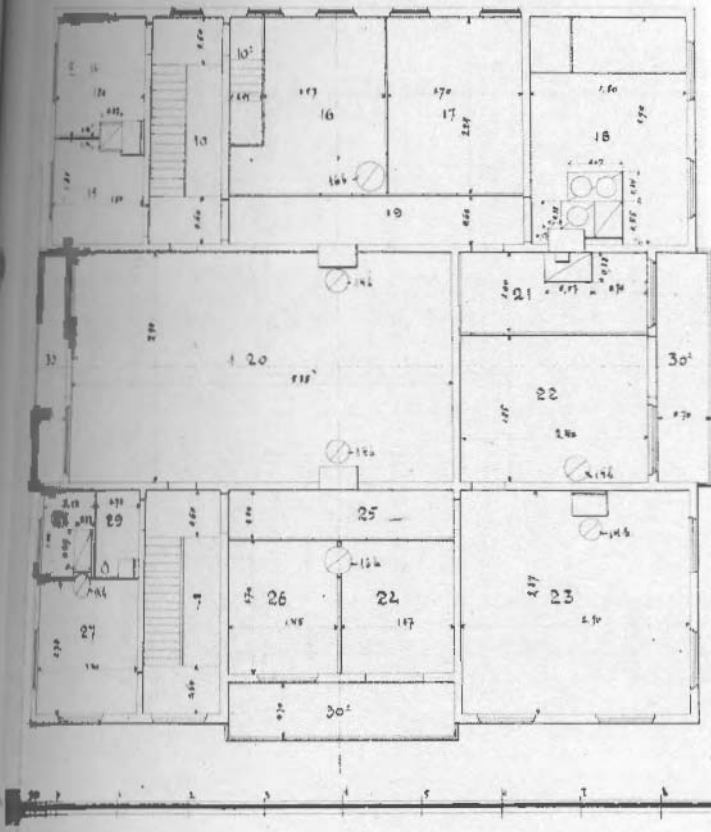


Объяснение къ плану

1	Комната № 25. Воль для пассажиров	№ 25.
2	" " " " " "	" " " "
3	Помещение	№ 26.
4	Кухня	№ 27.
5	Комната	№ 28.
6	" " " " " "	№ 29.
7	Лестница	№ 30.
8	Комната	№ 31.
9	" " " " " "	№ 32.
10	Лестница	№ 33.
11	Комната	№ 34.
12	" " " " " "	№ 35.
13	" " " " " "	№ 36.
14	" " " " " "	№ 37.
15	" " " " " "	№ 38.
16	" " " " " "	№ 39.

Ил. 8.
План здания вокзала на станции Сестрорецк. Синька. Б/д.
РГИА. Ф. 350. Оп. 15. Д. 87. Л. 1.
Фрагмент. План 1-го этажа.

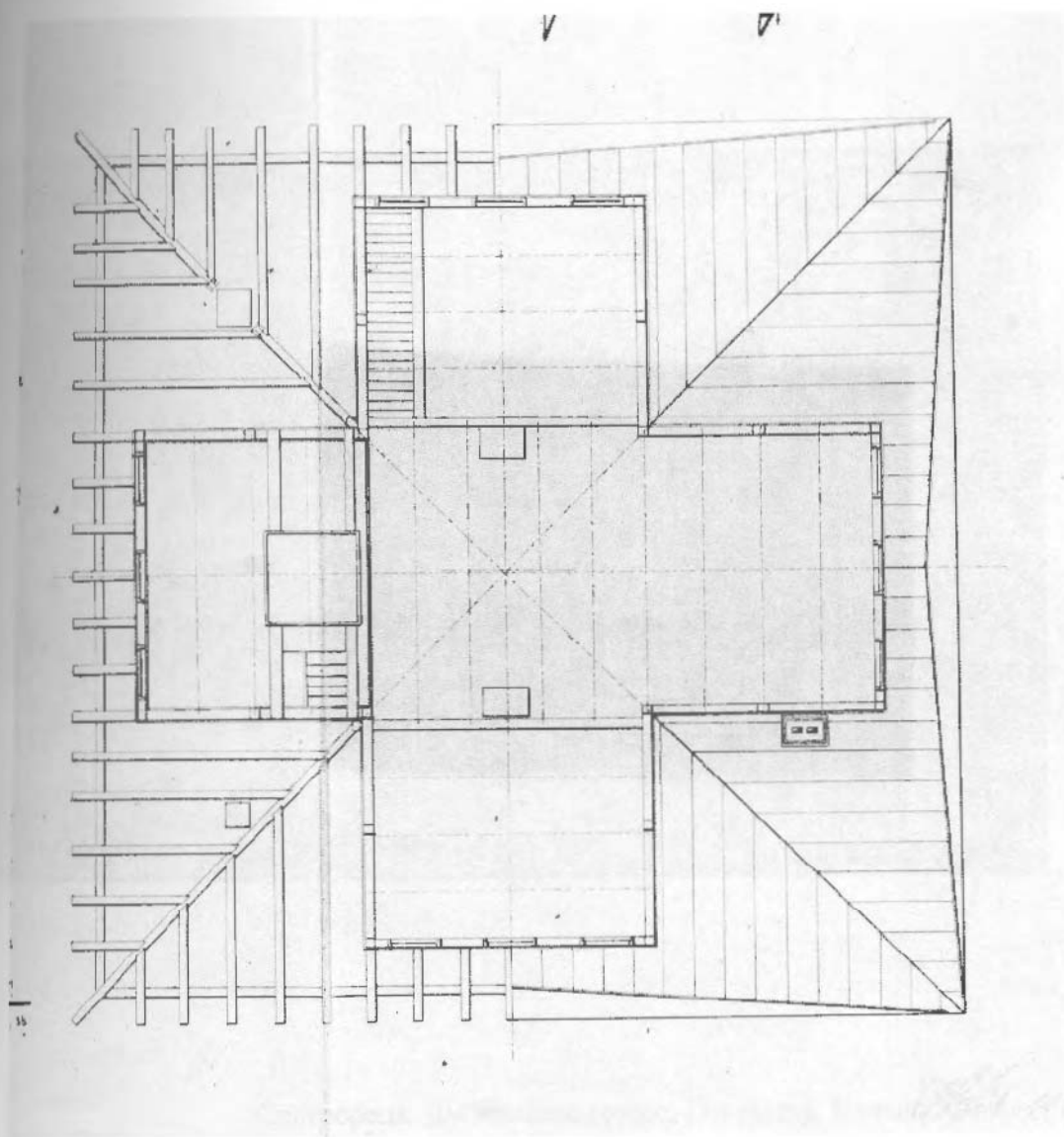
Станция
 «Сестрорецкая» вер. н.п. № Сестрорецкой лин.



Объемы помещений

17 Комната к/л 351 кв. Доп. маст.	кв. 7,63
18 Муфта	4,88 для ремонтных работ
19 Корридор	2,14
20 Комната	15,51 Квартира, пол. раб.
21 Кухня	2,74
22 Комната	4,52
23 "	2,32
24 "	2,35
25 Корридор	1,71
26 Комната	2,08
27 "	2,13
28 Кухня	1,13
29 Аб-гораж	2,77
30 Балкон	2,03
30 "	2,03
30 "	2,03
10 ^а Аппеница	0,71 Входи на терраса
10 ^б Корридор	1,27 Входи в мужскую уборк.
	151,33

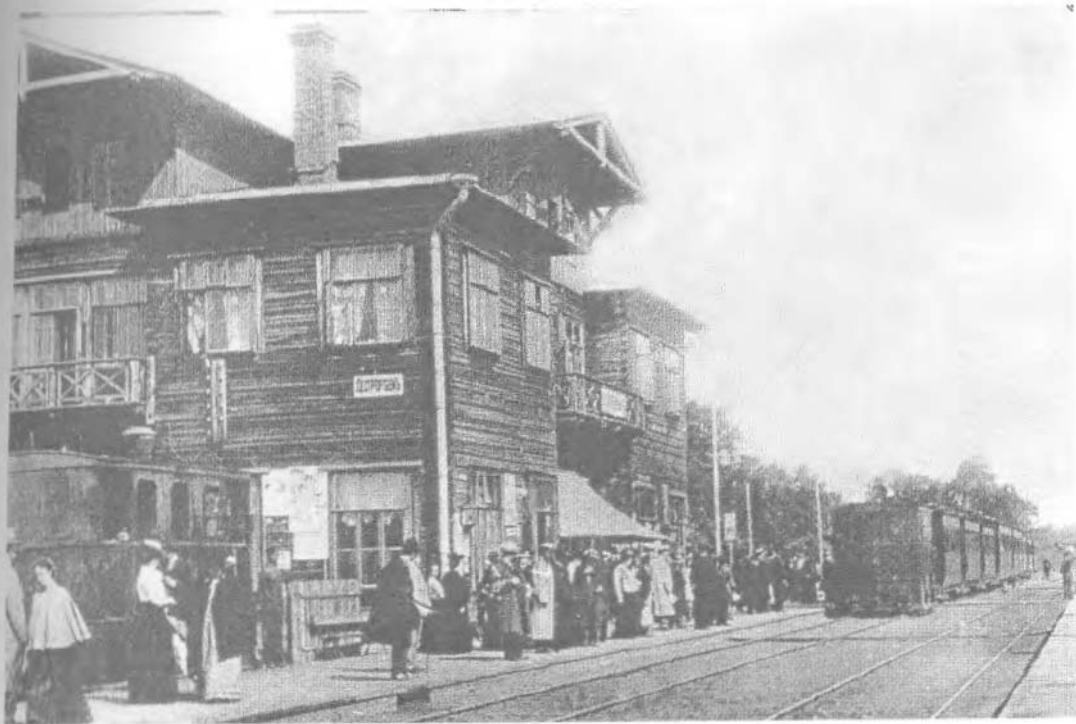
Ил. 9.
 План здания вокзала на станции Сестрорецк. Синька. Б/д.
 РГИА. Ф. 350. Оп. 15. Д. 87. Л. 1.
 Фрагмент. План 2-го этажа.



Ил. 10.
План здания вокзала на станции Сестрорецк. Синька. Б/д.
РГИА. Ф. 350. Оп. 15. Д. 87. Л. 1.
Фрагмент. План кровли.



Ил. 11.
Сестрорецк. Дубковское шоссе. Открытка. Начало XX в.



Ил. 12.
Сестрорецк. Дубковское шоссе. Открытка. Начало XX в.



Сестрорецкъ. Приморской ж. д.
Вокзалъ. Въ ожиданіи поезда.

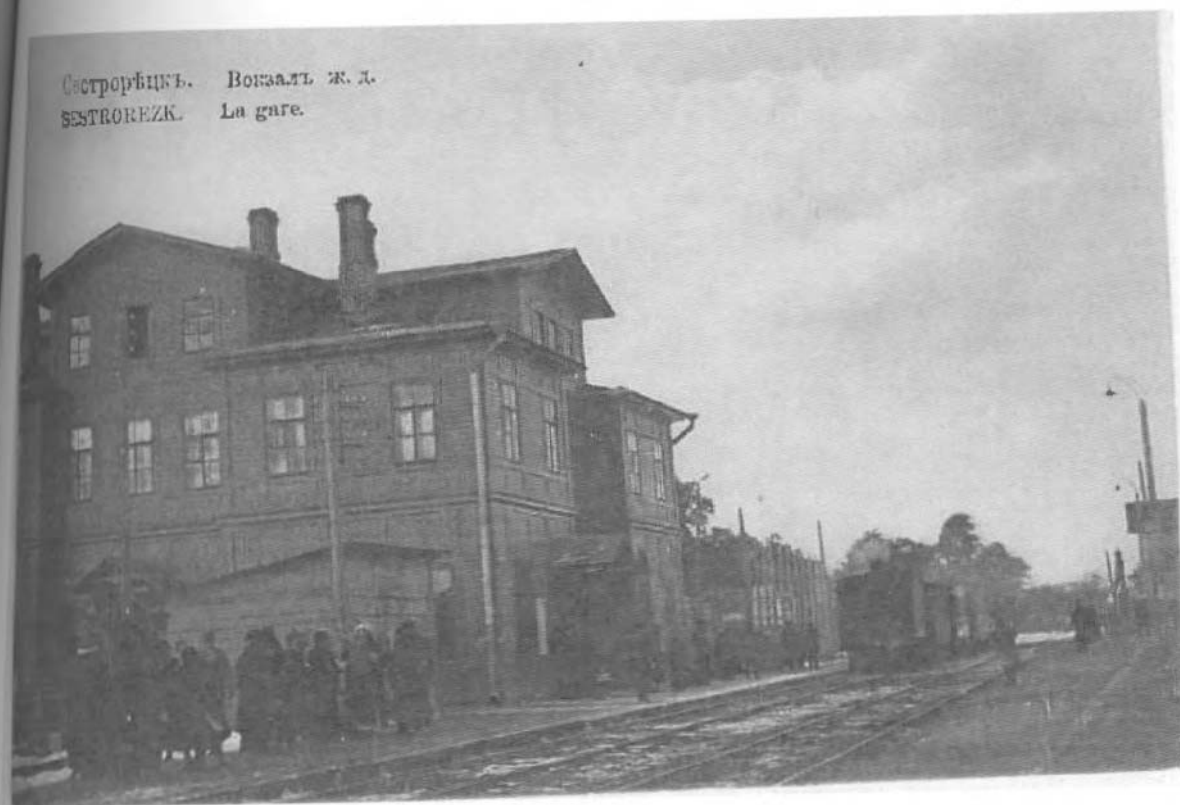
Gare de Sestroretzk.
En attendant l'arrivée du train.

Ил. 13.
Сестрорецк. Вокзал. В ожидании поезда. Открытка. 1910 г.
СПб. Издательство Общины Св. Евгении.



Сестрорецк. Вокзал железной дороги. Открытка. Начало XX в. Ил. 14.

Сестрорѣцкѣ. Вокзалъ ж. д.
SESTROREZK. La gare.



Сестрорецк. Вокзал железной дороги. Открытка. Начало XX в. Ил. 15.



Ил. 16.
Сестрорецк. Дубковское шоссе. Открытка. Между 1904 и 1917 гг.



Ил. 17.
Сестрорецк. Дубковское шоссе. Открытка. Между 1904 и 1917 гг.



Ил. 18.
Сестрорецк. Дубновское шоссе. Открытка. Начало XX в.



Ил. 19.
Сестрорецк. Дубновское шоссе. Открытка. Начало XX в. СПб.
Издательство К. П. Леонтьева.



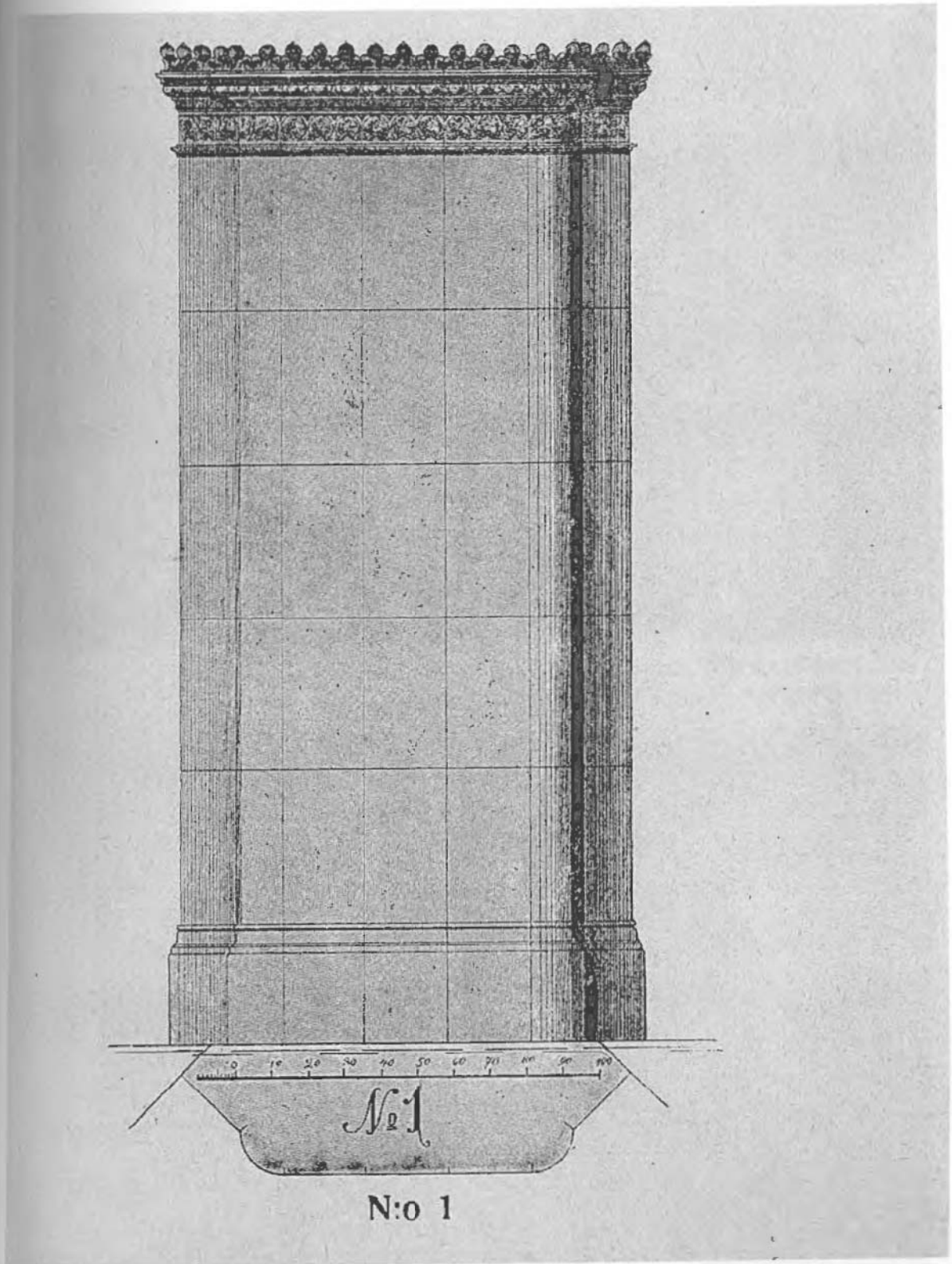
Ил. 20.

Озерки. Вокзал. 1914 г.
http://terijoki.spb.ru/railway/rw_stations.php



Ил. 21.

Озерки. Вокзал. 1991 г.
http://terijoki.spb.ru/railway/rw_stations.php



Ил. 22. Проект печи, установленной в здании Сестрорецкого вокзала.
Прейскурант фирмы «Або», 1920 г.

<http://digi.kansalliskirjasto.fi/pienpainate/binding/347179#?page=5>



Ил. 23. Сестрорецк. Вокзал. Фото 1940 г.
Из фондов музея Октябрьской железной дороги.

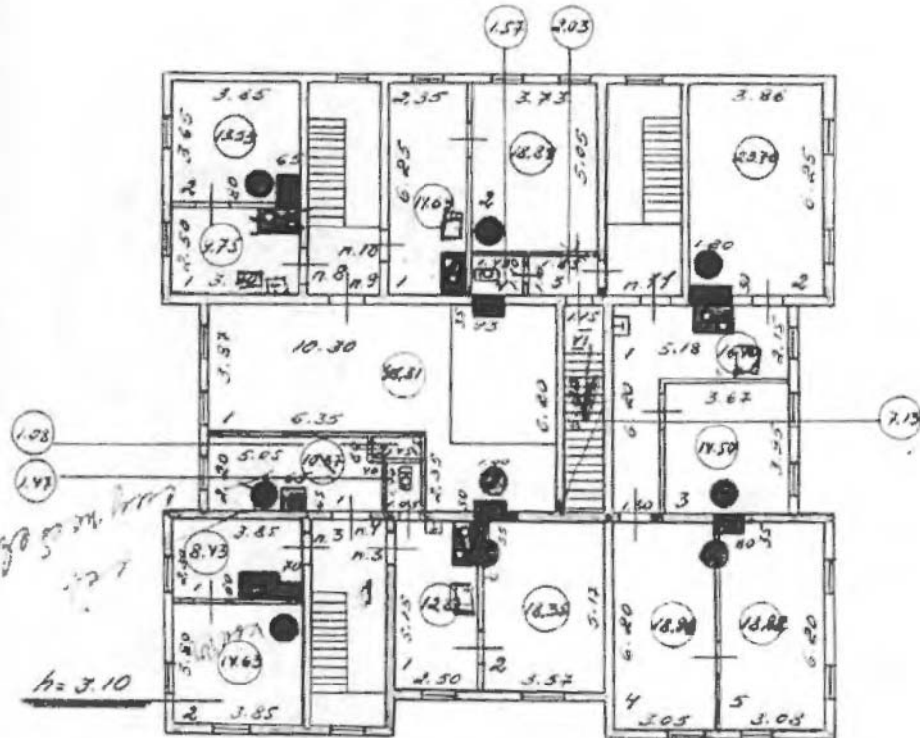


Ил. 24. Сестрорецк. Вокзал. Фото 1940 г.
Из фондов музея Октябрьской железной дороги.

Составлен „21“ августа 1958 г.

Литер. "А"

2 этаж.



1.08
1.03
1.57
2.03
2.13
h = 3.10

04.08.05 [Signature]
МО Г А Ш И Ц О

Начальник

Бюро инвентаризации

Проверил:

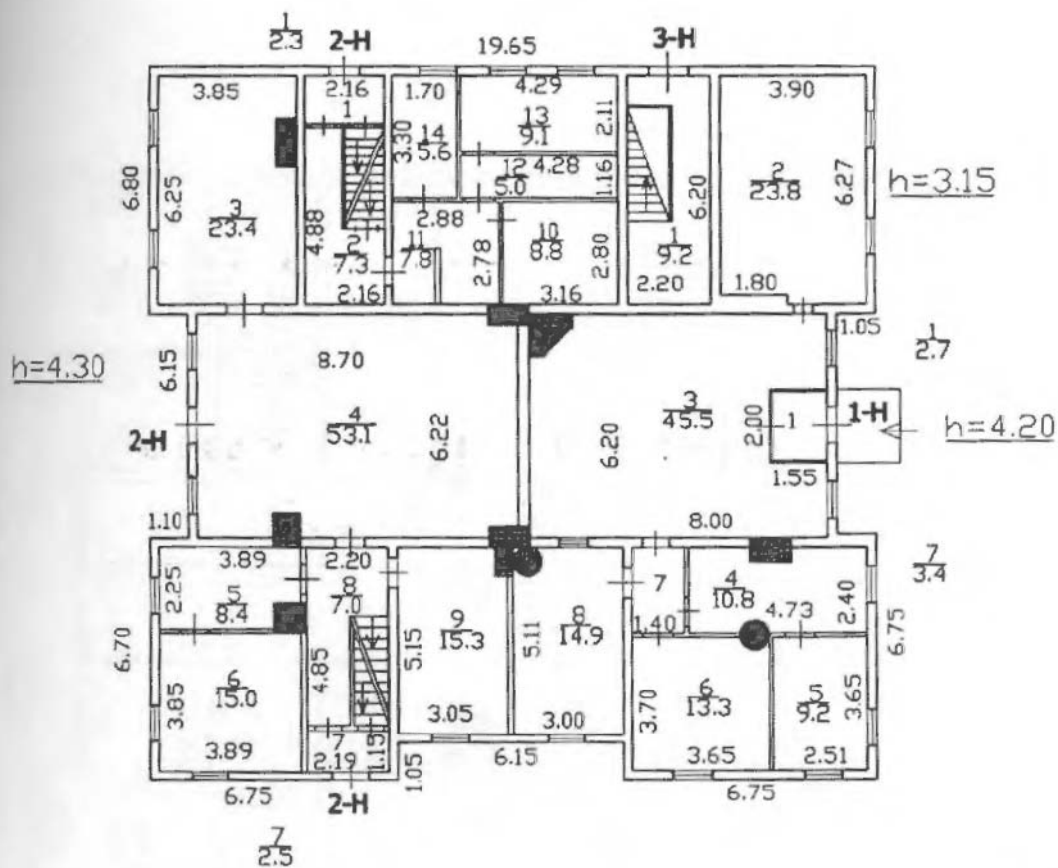
Чертил:

[Signatures]
Маслов
Александров
Козлов

Масштаб 1:200

Ил. 26.
Сестрорецк. Вокзал. План 2 этажа. 1958 г.
Архив ПИБ.

План 1 этажа



Ил. 27.
Сестрорецк. Вокзал. План 2 этажа. 2009 г.
Технический паспорт ПИБ.



Ил. 29.
Сестрорецк. Вокзал. 2010 г.
http://terijoki.spb.ru/railway/rw_dir_sestr.php



Ил. 30. Бывший вокзал станции Горская. Фото 2010 г.

<https://ru.wikipedia.org/>



Ил. 31. Бывший вокзал станции Тарховка. Фото 2010 г.

<https://ru.wikipedia.org/>



Ил. 32. Сестрорецк. Вокзал. Фото М. Чиркстап. 2011 г.
Из фондов музея Октябрьской железной дороги.



Ил. 33. Сестрорецк. Вокзал. Фото М. Чиркстап. 2011 г.
Из фондов музея Октябрьской железной дороги.

Список исторической иконографии.

1. Петербургская губерния. Топографическая карта частей С.-Петербургской и Выборгской губернии. 1858-1869. Л. 8. Фрагмент. ОК РНБ.
2. Проект прокладки приморской железной дороги. 1888 г. ЦГИА СПб. Ф. 256. Оп. 16. Д. 81.
3. Карта Сестрорецкой дачной местности с показанием улиц. 1896 г.
4. План Сестрорецкой дачной местности и Курорта. 1904 г. ЦГИА СПб. Ф. 763. Оп. 1. Д. 1. Л. 1.
5. План Сестрорецкой дачной местности и Курорта. 1904 г. ЦГИА СПб. Ф. 763. Оп. 1. Д. 1. Л. 1. Фрагмент.
6. План Сестрорецка. 1908 г. Фрагмент.
7. План здания вокзала на станции Сестрорецк. Синька. Б/д. РГИА. Ф. 350. Оп. 15. Д. 87. Л. 1.
8. План здания вокзала на станции Сестрорецк. Синька. Б/д. РГИА. Ф. 350. Оп. 15. Д. 87. Л. 1. Фрагмент. План 1 этажа.
9. План здания вокзала на станции Сестрорецк. Синька. Б/д. РГИА. Ф. 350. Оп. 15. Д. 87. Л. 1. Фрагмент. План 2 этажа.
10. План здания вокзала на станции Сестрорецк. Синька. Б/д. РГИА. Ф. 350. Оп. 15. Д. 87. Л. 1. Фрагмент. План кровли.
11. Сестрорецк. Дубковское шоссе. Открытка. Начало XX в.
12. Сестрорецк. Дубковское шоссе. Открытка. Начало XX в.
13. Сестрорецк. Вокзал. В ожидании поезда. Открытка. 1910 г. СПб. Издательство Общины Св. Евгении.
14. Сестрорецк. Вокзал железной дороги. Открытка. Начало XX в.
15. Сестрорецк. Вокзал железной дороги. Открытка. Начало XX в.
16. Сестрорецк. Дубковское шоссе. Открытка. Между 1904 и 1917 гг.
17. Сестрорецк. Дубковское шоссе. Открытка. Между 1904 и 1917 гг.
18. Сестрорецк. Дубковское шоссе. Открытки. Начало XX в.
19. Сестрорецк. Дубковское шоссе. Открытка. Начало XX в. СПб. Издательство К. П. Леонтьева.
20. Озерки. Вокзал. 1914 г. http://terijoki.spb.ru/railway/rw_stations.php
21. Озерки. Вокзал. 1991 г. http://terijoki.spb.ru/railway/rw_stations.php
22. Проект печи, установленной в здании Сестрорецкого вокзала. Прейскурант фирмы «Або», 1920 г. <http://digi.kansalliskirjasto.fi/pienpainate/binding/347179#?page=5>
23. Сестрорецк. Вокзал. Фото 1940 г. Из фондов музея Октябрьской железной дороги.
24. Сестрорецк. Вокзал. Фото 1940 г. Из фондов музея Октябрьской железной дороги.
25. Сестрорецк. Вокзал. План 1 этажа. 1958 г. Архив ПИБ.
26. Сестрорецк. Вокзал. План 2 этажа. 1958 г. Архив ПИБ.
27. Сестрорецк. Вокзал. План 2 этажа. 2009 г. Технический паспорт ПИБ.
28. Сестрорецк. Вокзал. План 2 этажа. 2009 г. Технический паспорт ПИБ.
29. Сестрорецк. Вокзал. 2010 г.
30. Бывший вокзал станции Горская. Фото 2010 г. <https://ru.wikipedia.org/>
31. Бывший вокзал станции Тарховка. Фото 2010 г. <https://ru.wikipedia.org/>
32. Сестрорецк. Вокзал. Фото М. Чиркстап. 2011 г. Из фондов музея Октябрьской железной дороги.
33. Сестрорецк. Вокзал. Фото М. Чиркстап. 2011 г. Из фондов музея Октябрьской железной дороги.

Приложение №3
к Акту
по результатам государственной историко-культурной экспертизы объекта,
обладающего признаками объекта культурного наследия:
здания вокзала, расположенного по адресу:
Санкт-Петербург, г. Сестрорецк, Дубковское шоссе, д. 1, лит. А
с целью обоснования включения объекта в Единый государственный реестр объектов
культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации

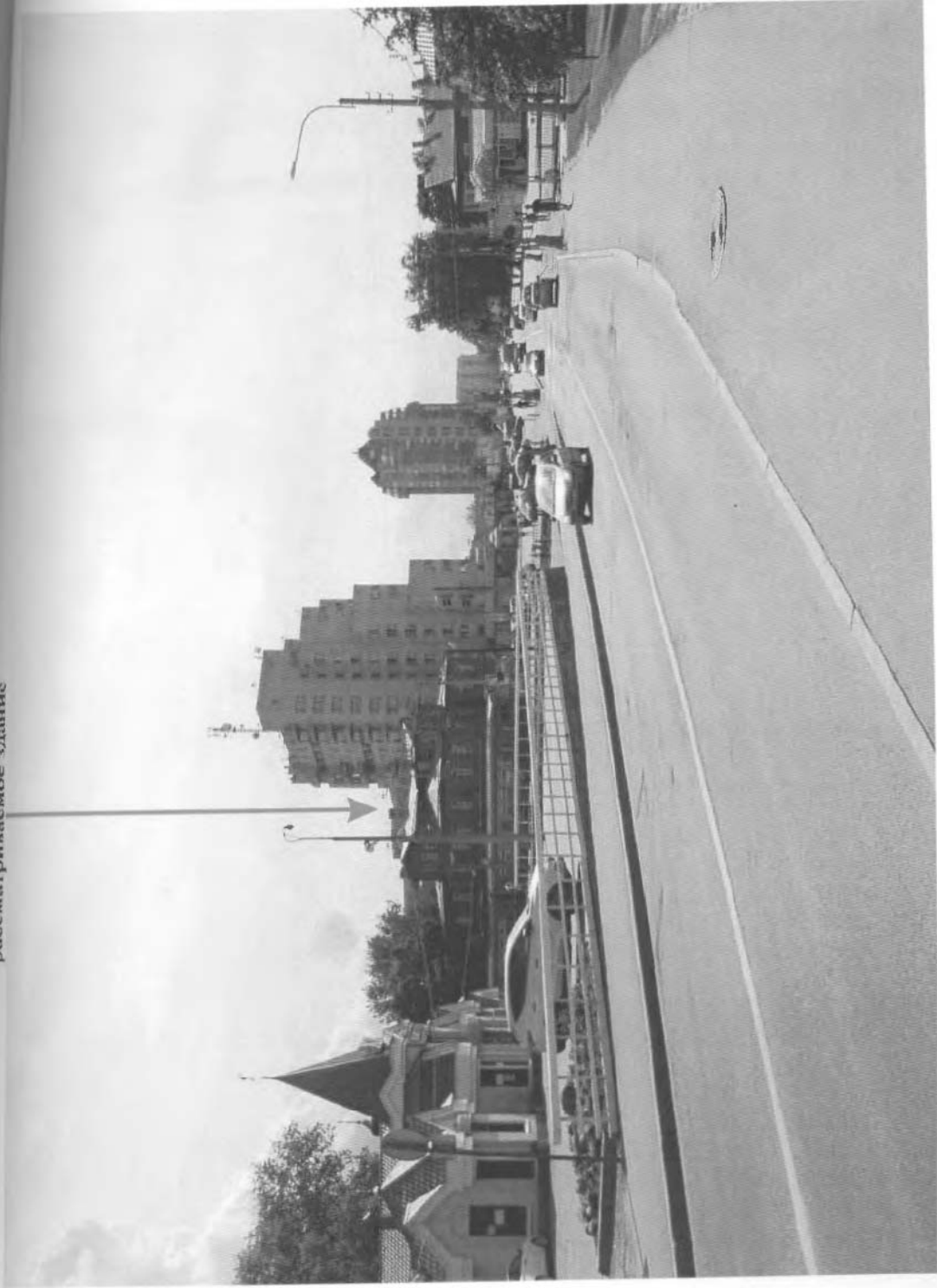
МАТЕРИАЛЫ ФОТОФИКСАЦИИ

Перечень иллюстраций фотофиксации

1. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. Вид на юго-запад в сторону Сестрорецкого вокзала. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
2. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. Вид на восточный и северный фасады рассматриваемого здания с платформы "Сестрорецк". Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
3. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. Вид на западный и южный фасады рассматриваемого здания. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
4. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. Вид на южный фасад рассматриваемого здания. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
5. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. Вид на западный фасад рассматриваемого здания. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
6. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. Вид на северный фасад рассматриваемого здания с привокзальной площади. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
7. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. Вид на юго-запад вдоль Дубковского шоссе с привокзальной площади. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
8. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. Вид на северо-запад с привокзальной площади. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
9. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. Вид на северо-восток с привокзальной площади. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
10. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. Вид на северо-восток с привокзальной площади. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
11. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. Вид на входной тамбур в зале для пассажиров. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
12. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. Входной тамбур в зале для пассажиров. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
13. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. Вид на стену с окнами билетных касс в зале для пассажиров. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.

14. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. Зал для пассажиров.
Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
15. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. Вид на угловую печь в зале для пассажиров.
Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
16. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 1 этаж. Помещение в юго-западной части здания.
Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
17. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 1 этаж. Лестница в юго-западной части здания.
Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
18. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 1 этаж. Лестница в юго-западной части здания.
Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
19. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 2 этаж. Лестница в юго-западной части здания.
Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
20. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 2 этаж. Лестничная клетка в юго-западной части здания. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
21. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 2 этаж. Коридор в юго-западной части здания.
Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
22. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 2 этаж. Помещение в юго-западной части здания. Вид на юг. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
23. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 2 этаж. Помещение в юго-западной части здания. Вид на юго-запад. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
24. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 2 этаж. Потолочный карниз помещения в юго-западной части здания. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
25. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 2 этаж. Угловое помещение в юго-западной части здания. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
26. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 2 этаж. Печь в юго-западной части здания.
Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
27. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 2 этаж. Помещение в западной части здания.
Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
28. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 2 этаж. Помещение в центральной части здания. Вид

- на юг. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
10. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 2 этаж. Помещение в центральной части здания. Вид на север. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
11. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 2 этаж. Помещение в центральной части здания. Вид на северо-восток. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
12. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 2 этаж. Помещение в восточной части здания. Вид на запад. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
13. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 2 этаж. Печь в восточной части здания. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
14. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 2 этаж. Дверной проём между двумя помещениями в восточной части здания. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
15. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 2 этаж. Печь в восточной части здания. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
16. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 2 этаж. Дверь, ведущая из восточной части здания в центральную. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
17. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 2 этаж. Помещение в восточной части здания. Вид на северо-восток. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.
18. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1. 2 этаж. Помещение в восточной части здания. Вид на восток. Фото: М. И. Мильчик. 12. 06. 2013.



1. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1
Вид на юго-запад в сторону Сестрорецкого вокзала. Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



2. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1
Вид на восточный и северный фасады рассматриваемого здания с платформы "Сестрорецк".
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



3. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1
Вид на западный и южный фасады рассматриваемого здания. Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



4. Сестрорецк, Дубовское шоссе, 1
Вид на южный фасад рассматриваемого здания. Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



5. Сестротсецк, Дубовское шоссе, 1
Вид на западный фасад рассматриваемого здания. Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



6. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1
Вид на северный фасад рассматриваемого здания с прилегающей площади.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



7. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1
Вид на юго-запад вдоль Дубковского шоссе с привокзальной площади. Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



8. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1
Вид на северо-запад с привокзальной площади. Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



9. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1

Вид на северо-восток с привокзальной площади. Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



10. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1
Вид на северо-восток с привокзальной площади. Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



11. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1
Вид на входной тамбур в зале для пассажиров. Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



12. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1
Входной тамбур в зале для пассажиров. Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



13. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1
Вид на стену с окнами билетных касс в зале для пассажиров. Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



14. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1
Зал для пассажиров. Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



15. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1
Вид на угловую печь в зале для пассажиров. Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



16. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
1 этаж. Помещение в юго-западной части здания.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



17. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
1 этаж. Лестница в юго-западной части здания.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



18. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
1 этаж. Лестница в юго-западной части здания.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



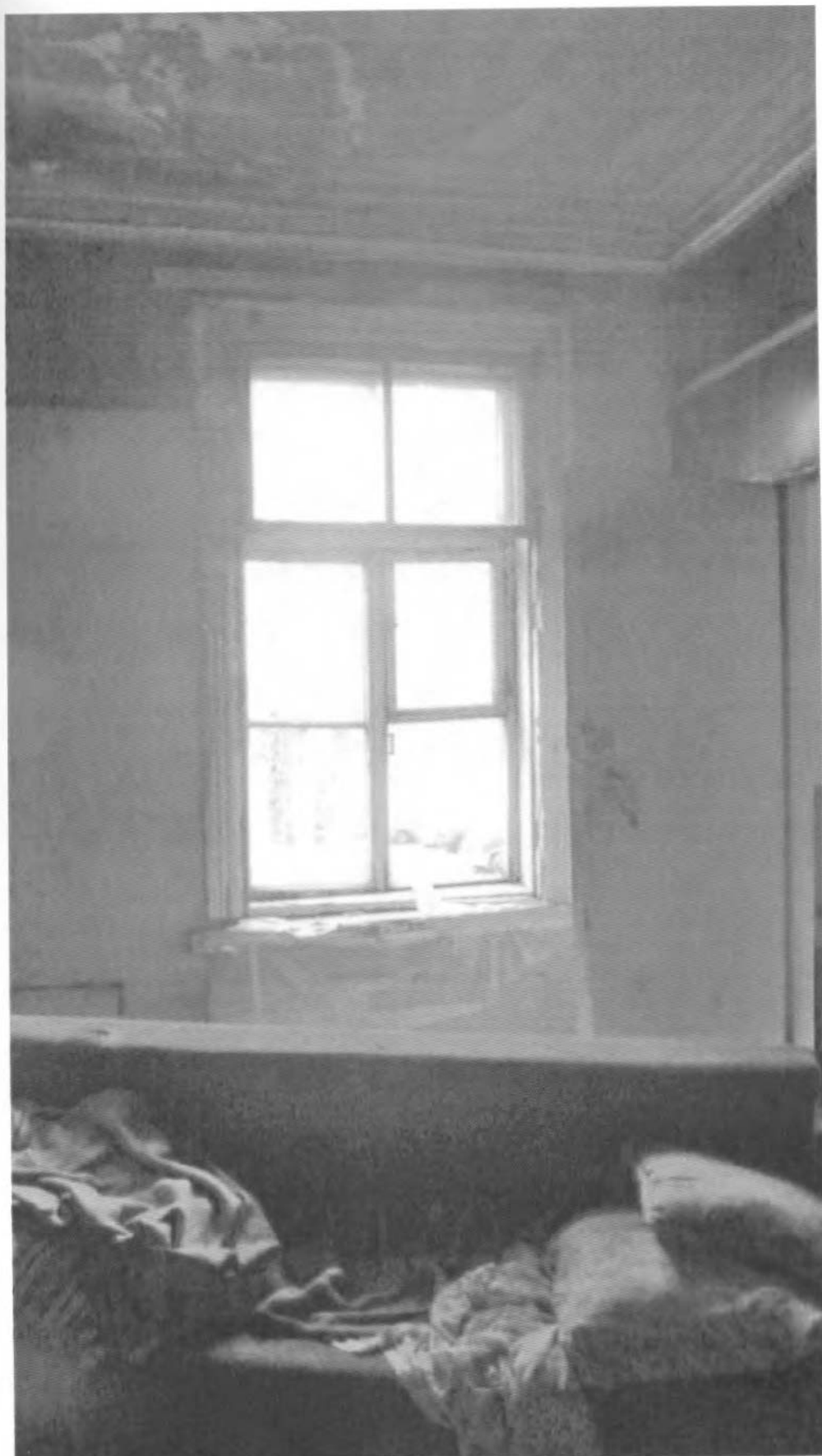
19. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
2 этаж. Лестница в юго-западной части здания.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



20. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
2 этаж. Лестничная клетка в юго-западной части здания.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



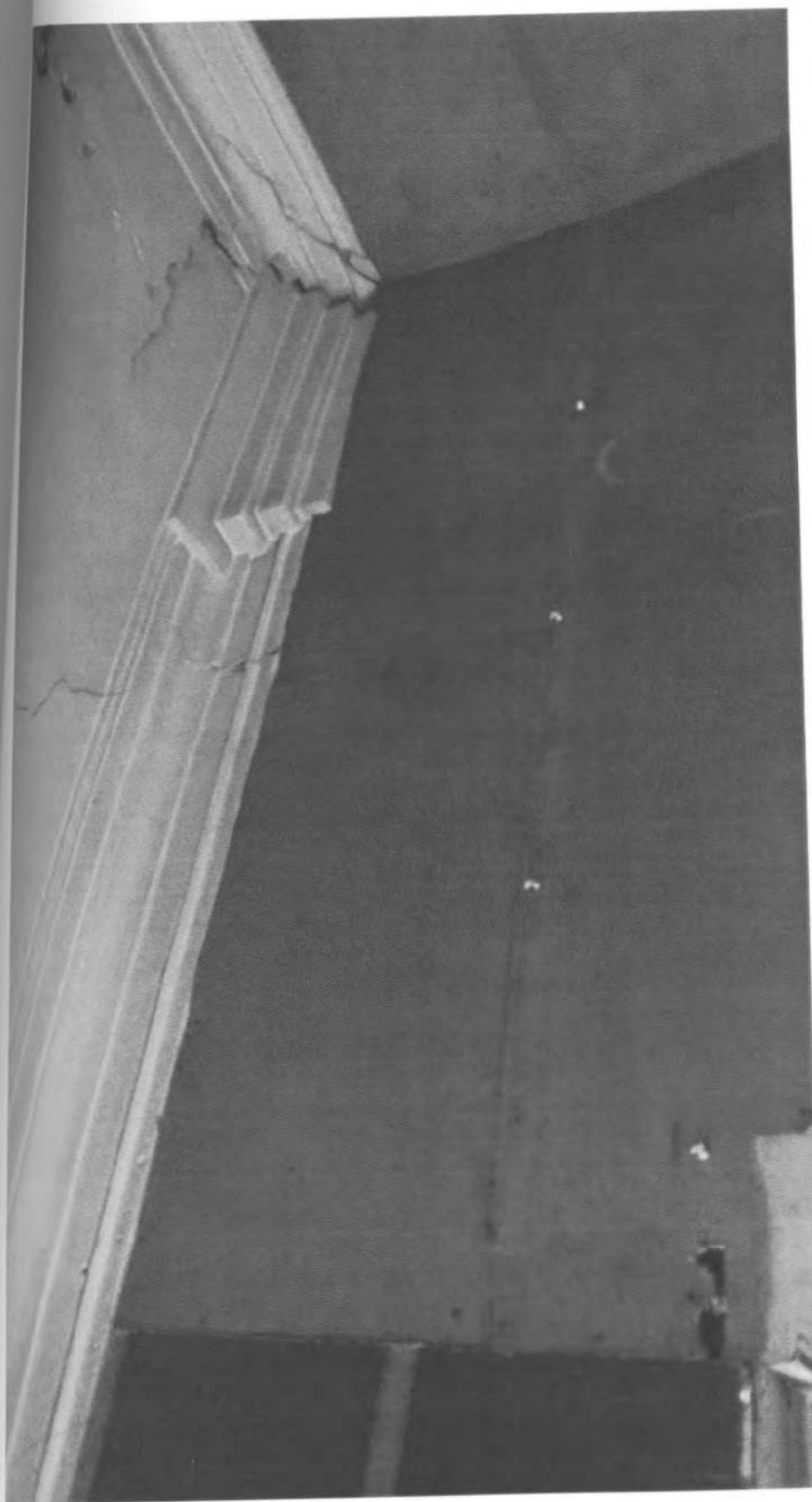
21. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
2 этаж. Коридор в юго-западной части здания.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



22. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
2 этаж. Помещение в юго-западной части здания. Вид на юг.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



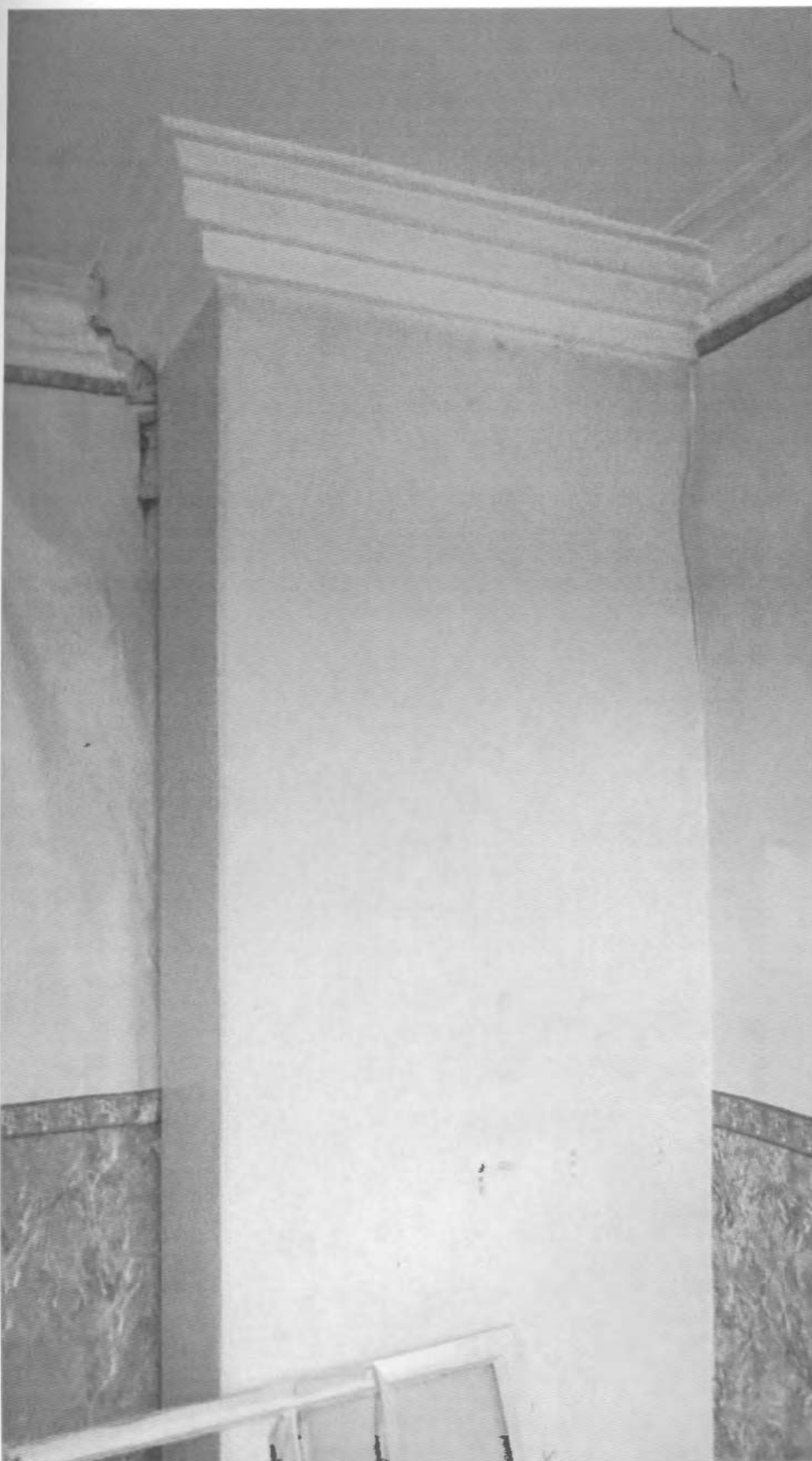
23. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
2 этаж. Помещение в юго-западной части здания. Вид на юго-запад.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



24. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
2 этаж. Потолочный карниз помещения в юго-западной части здания.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



25. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
2 этаж. Угловое помещение в юго-западной части здания.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



26. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
2 этаж. Печь в юго-западной части здания.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



27. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
2 этаж. Помещение в западной части здания.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



28. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
2 этаж. Помещение в центральной части здания. Вид на юг.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



29. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
2 этаж. Помещение в центральной части здания. Вид на север.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



30. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
2 этаж. Помещение в центральной части здания. Вид на северо-восток.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



31. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
2 этаж. Помещение в восточной части здания. Вид на запад.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



32. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
2 этаж. Печь в восточной части здания.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



33. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
2 этаж. Дверной проём между двумя помещениями восточной части здания.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



34. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
2 этаж. Печь в восточной части здания.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



35. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
2 этаж. Дверь, ведущая из восточной части здания в центральную.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



36. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
2 этаж. Помещение в восточной части здания. Вид на северо-восток.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.



37. Сестрорецк, Дубковское шоссе, 1.
2 этаж. Помещение в восточной части здания. Вид на восток.
Фото: М. И. Мильчик. 12.06.2013.

СХЕМА ТОЧЕК ФОТОФИКСАЦИИ

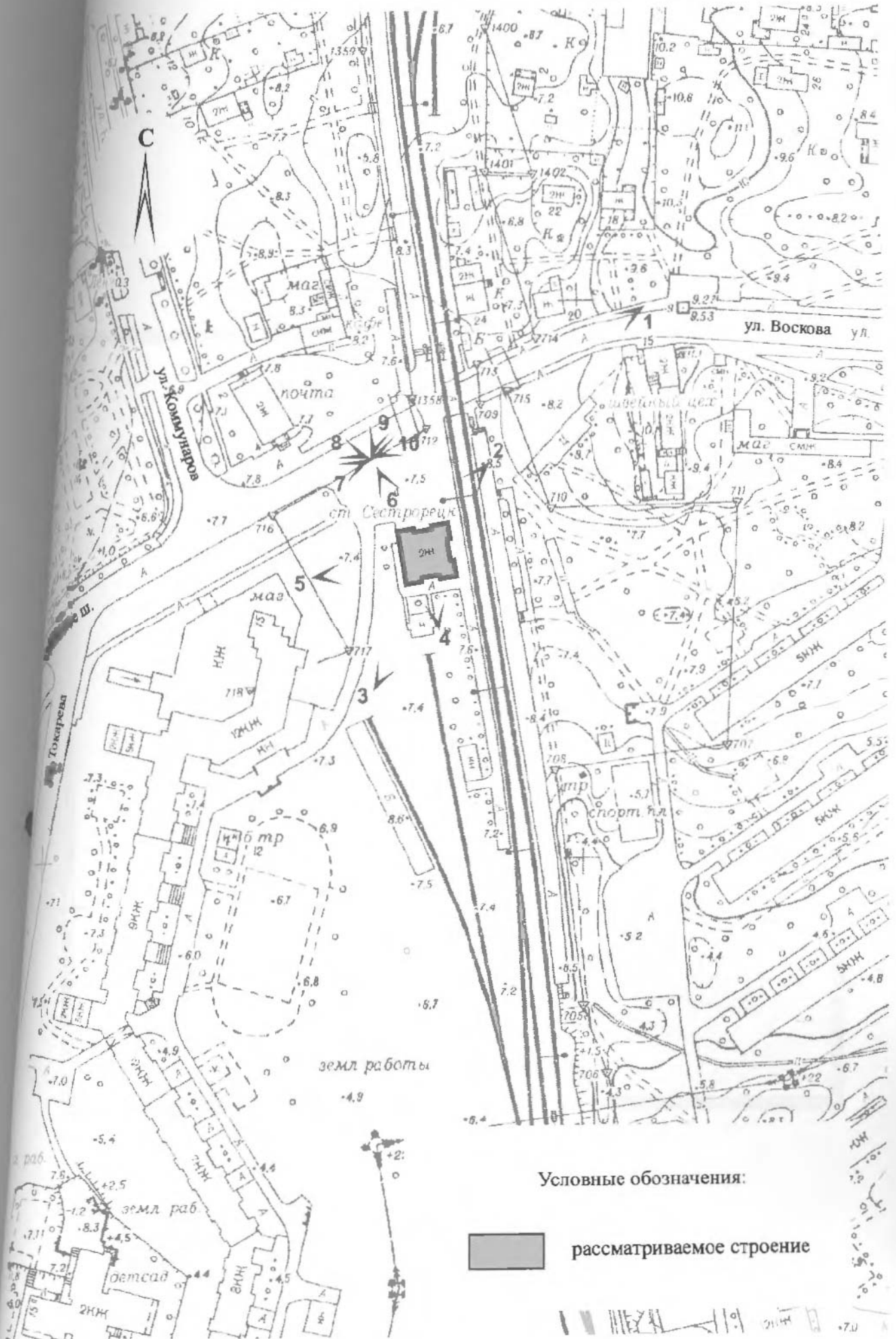
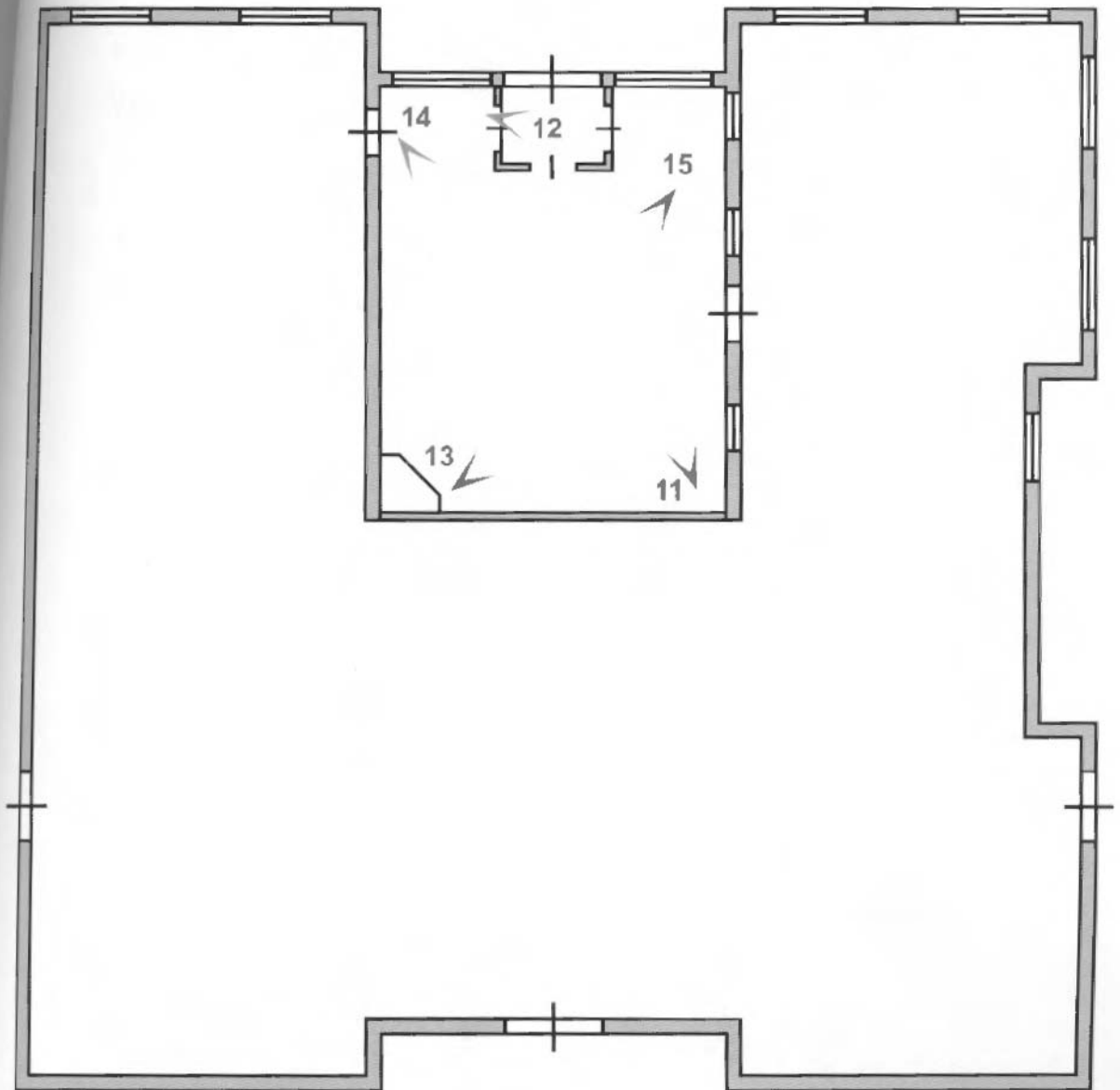
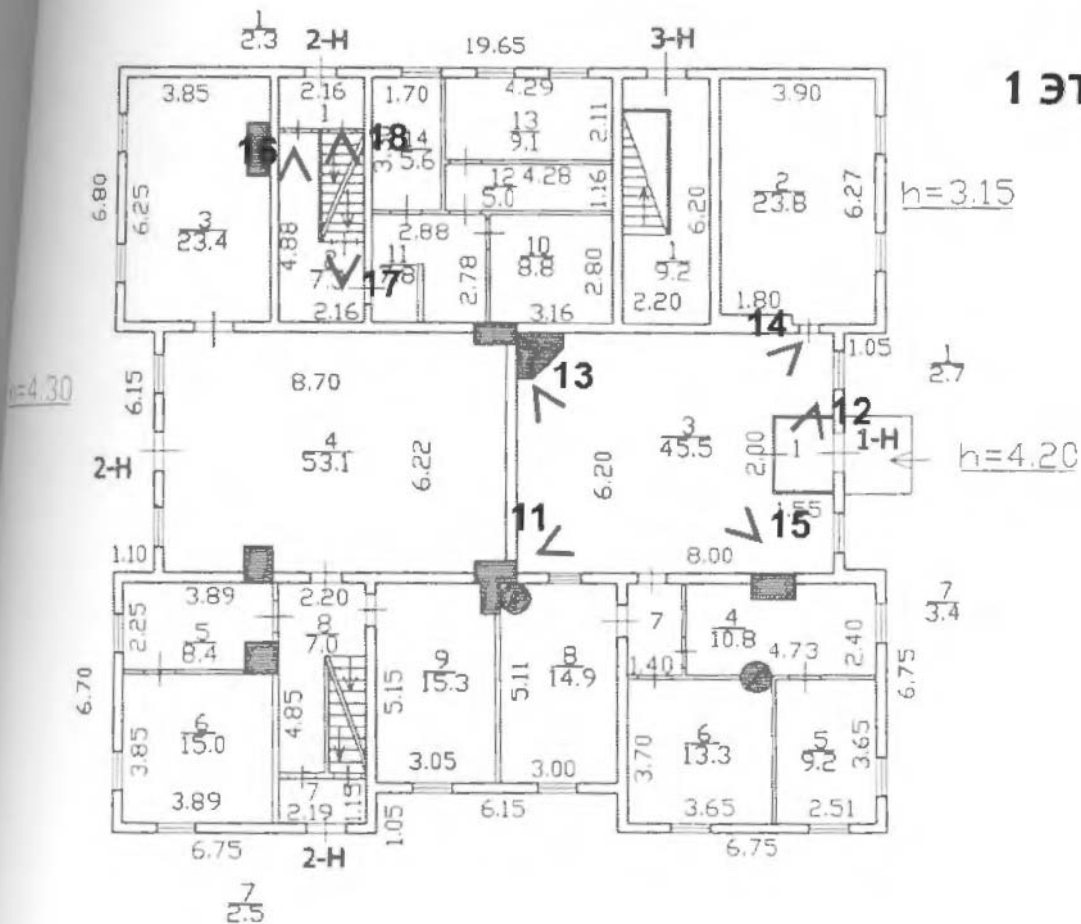


СХЕМА ТОЧЕК ФОТОФИКСАЦИИ

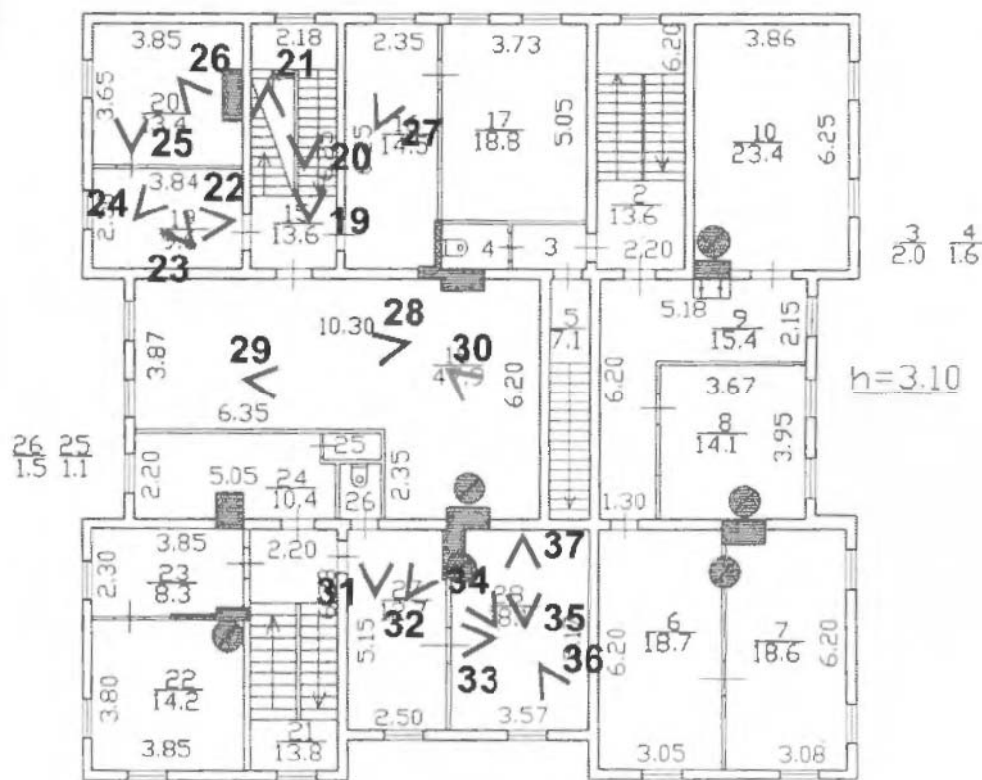
1 этаж



1 ЭТАЖ





2 ЭТАЖ

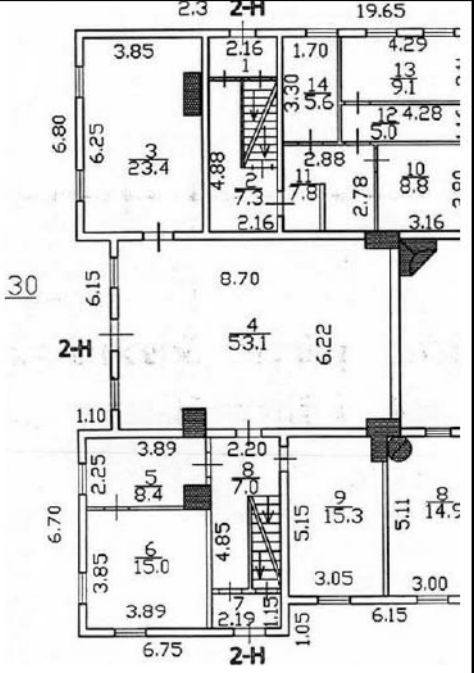




Приложение №4
к Акту
по результатам государственной историко-культурной экспертизы объекта,
обладающего признаками объекта культурного наследия:
здания вокзала, расположенного по адресу:
Санкт-Петербург, г. Сестрорецк, Дубковское шоссе, д. 1, лит. А
с целью обоснования включения объекта в Единый государственный реестр объектов
культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации

ПРЕДМЕТ ОХРАНЫ

**Предмет охраны
объекта культурного наследия «Сестрорецкий железнодорожный вокзал»,
расположенного по адресу:
Санкт-Петербург г. Сестрорецк, Дубковское шоссе, д. 1, лит. А.**

№ п п	Виды предметов охраны	Элементы предметов охраны	Фотофиксация
1	Объемно-пространственное решение здания:	<p>Местоположение, габариты и конфигурация трёхэтажного здания,</p> <p>включая высотные отметки, конфигурацию и уклон крыши: двускатная над мезонинами и двускатная к углам над объемами ризалитов; габариты широкого карнизного свеса крыши;</p> <p>печные трубы над основным объемом здания (количество, материал: кирпич, форма, габариты);</p> <p>объемы ризалитов на каждом фасаде;</p> <p>двускатные навесы над северным и восточным (утрачен) входами;</p>	
3	Конструктивная система здания:	<p>наружные и внутренние исторические капитальные брусчатые стсны основного объема здания;</p> <p>отметки междуэтажных перекрытий;</p>	

		<p>2 лестницы: в юго-западной и юго-восточной части здания; местоположение, материал (дерево);</p>	
	<p>Объёмно-планировочное решение:</p>	<p>планировочное решение в габаритах исторических капитальных стен расположение и конфигурация деревянного тамбура;</p>	

4	<p>Архитектурно-художественное решение (композиция) фасадов:</p>	<p>вид материала и характер фасадной поверхности – обшивка вагонкой вертикально и горизонтально с имитацией фахверка;</p> <p>количество осей, местоположение, габариты и конфигурация оконных и дверных проемов основного объема;</p> <p>расстекловка оконных проёмов</p> <p>прямоугольные рамочные наличники;</p> <p>декоративное решение навесов над входами на фигурных кронштейнах с декоративными стрелками;</p>	
---	--	---	---

5




Декоративно-художественная отделка интерьеров

зал ожидания:
кессоны в потолке первого этажа;

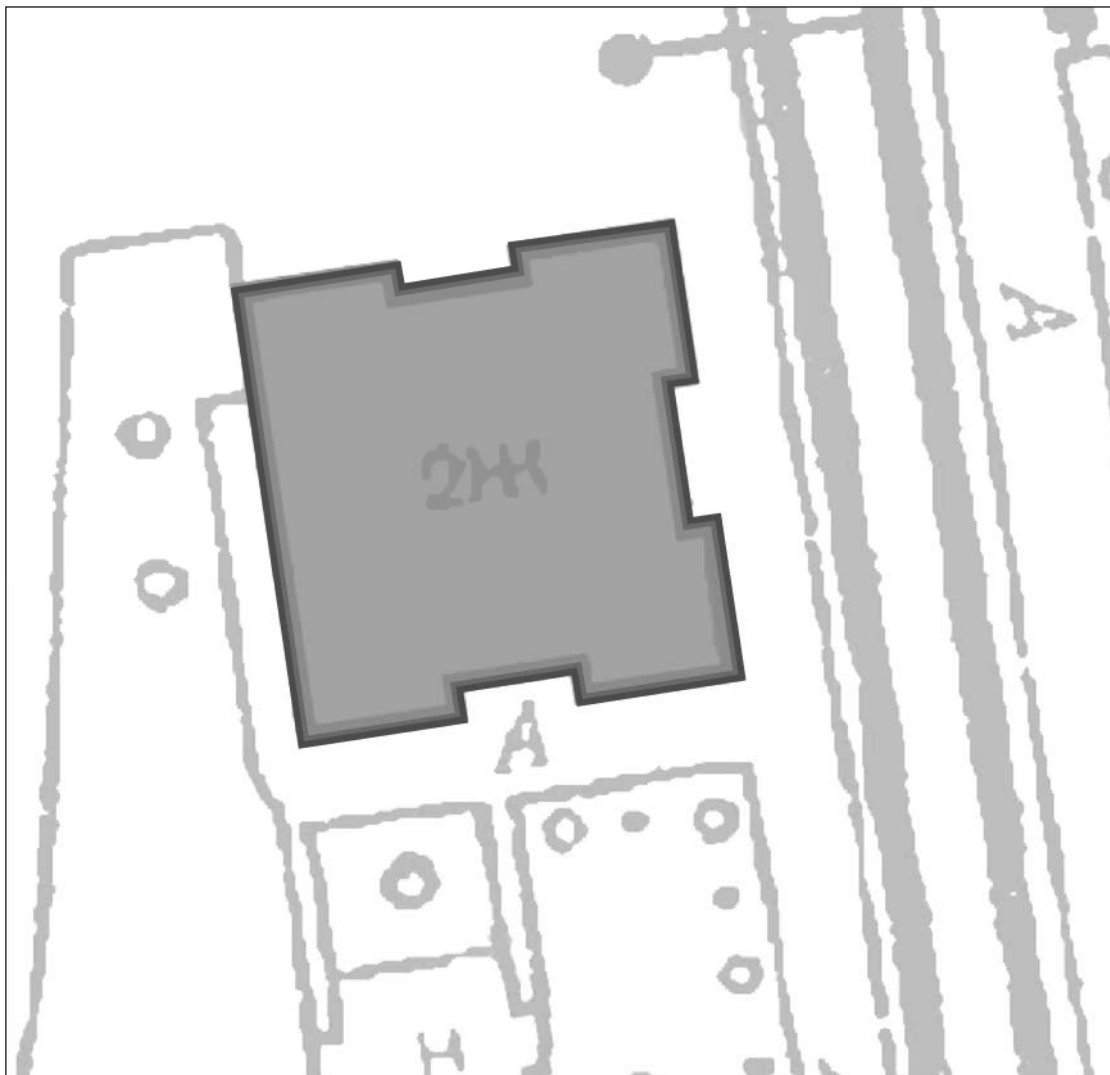
изразцовая печь фирмы «Або» с декоративным навершием

тамбур: рисунок расстекловки, декоративное оформление, включая филёнки, кессоны и венчающий карниз;





	<p>все помещения:</p> <p>профилированные потолочные карнизы;</p> <p>оформление оконных проёмов: подоконники (материал - дерево), профилированные наличники.</p>	  
--	---	---

ПЛАН ГРАНИЦ
территории объекта культурного наследия
регионального значения
«Сестрорецкий железнодорожный вокзал»
(Санкт-Петербург, г. Сестрорецк, Дубковское шоссе, д. 1, лит. А)



Условные обозначения:

-  - граница территории объекта культурного наследия регионального значения
-  - объект культурного наследия регионального значения