



ОКтябрьская ЖЕЛЕЗная ДОРОГА  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

**ОТ ВЫБОРГА  
ДО НОВГОРОДА**  
КАТАЛОГ СТАНЦИЙ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ • 1998





ФИНСКИЙ ЗАЛИВ

ЛАДОЖСКОЕ ОЗЕРО

МОСКОВСКИЙ  
ВОКЗАЛ

Тихвин

Батецкая

Новгород-Лужский

Новгород-Павловский

Новгород

Мстинский мост

Торбино

Боровенка

Окуловка

Пестово

Абросово

Кушевара

Соминка

Хвойная

Песь

Ракитино

Анциферово

Киприя

Теребутенец

Неболчи

Водогон

Тальцы

Будогощь

Пчевжа

Кириши

Ирса

Жарок

Посадниково

Погостье

Войтоловка

Турьшино

Малукса

Сологубовка

Мга

Назия

Войбокало

Невдубстрой

Манушкино

Невская дубровка

Петрокрепость

Мяглово

Дача Долгорукова

Охта

Финляндский вокзал

Товарный Московский

Пороги

Новый Быт

Жихарево

Навигатор

Павлово на Неве

Лема

Ижора

Обухово

Купчинская

Славянка

Колпино

Поповка

Пустынька

Шалки

Нурма

Саблино

Тосно

Ушаки

Рябово

Любань

Бабино

Водос

Тигода

Чудово III

Чудово II

Чудово I

Чудово IV

Чудово V

Чудово VI

Чудово VII

Чудово VIII

Чудово IX

Чудово X

Чудово XI

Чудово XII

Чудово XIII

Чудово XIV

Чудово XV

Чудово XVI

Чудово XVII

Чудово XVIII

Чудово XIX

ОКтябрьская ЖЕЛЕЗная ДОРОГА  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

**ОТ ВЫБОРГА  
ДО НОВГОРОДА**

КАТАЛОГ СТАНЦИЙ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ • 1998 г.



*Прямо дороженька: насыпи узкие,  
Столбики, рельсы, мосты.  
А по бокам-то все косточки русские...  
Сколько их! Ваничка, знаешь ли ты?..*

*...Братья! Вы наши плоды пожинаете!  
Нам же в земле истлевать суждено...  
Все ли нас, бедных, добром поминаете,  
Или забыли давно?..*

*Н.А.Некрасов*

**С**анкт-Петербургское отделение Октябрьской железной дороги является крупнейшим на сети дорог Российской Федерации. Отделение образовано в апреле 1994 года на основе объединения Ленинград-Финляндского и Ленинград-Московского отделений. Географически отделение находится на Северо-Западе европейской части России. Территориально предприятия отделения расположены в пределах Ленинградской и Новгородской областей. Небольшой участок северной части отделения находится на территории республики Карелия.

Отделение обслуживает Курортный, Приморский, Выборгский, Красногвардейский, Невский, Центральный, Фрунзенский, Колпинский районы Санкт-Петербурга, Выборгский, Приозерский, Всеволожский, Кировский, Тосненский и Киришский районы Ленинградской области и Лахденпохский район республики Карелия, а также районы Новгородской области, по которым проходят линии: Будогощь - Пестово, Малая Вишера - Чудово - Новгород - Батецкая, Малая Вишера - Окуловка, Окуловка - Неболчи.

Петербургское отделение осуществляет внешнеторговые связи России с Финляндией и Западной Европой через пограничные станции Светогорск, Бусловская, а также портовые станции Выборг и Высок.

К отделению примыкают линии: Московского, Санкт-Петербург-Витебского, Волховстроевского, Петрозаводского отделений Октябрьской железной дороги и участки железных дорог Финляндии со стороны станций Иматра и Вайниккала.

Границами отделения являются следующие стыковые пункты:

- с Московским отделением - станции Окуловка, Пестово;
- с Санкт-Петербург-Витебским отделением - станции Волковская, Купчинская, Новолисино, Батецкая;
- с Волховстроевским отделением - станции Пупышево, Пороги, Будогощь, Горны;
- с Петрозаводским отделением - станция Элисенваара;
- с железными дорогами Финляндии - станции Светогорск, Бусловская.

По объему выполняемой работы Петербургское отделение относится к первой категории, а по размерам пассажирских перевозок является крупнейшим на железных дорогах Российской Федерации.

В составе Санкт-Петербургского отделения северная часть первой русской магистрали Петербург - Москва.

Указ о строительстве магистрали между новой и старой столицами был объявлен 1 февраля 1842 года.

Впервые в мире магистраль строилась сразу двухпутная. Проектировалась трасса на одинаковые скорости и в прямых, и в кривых, что позволяет спустя 140 лет пропускать поезда со скоростью свыше 200 километров в час. На магистрали соорудили: 184 моста, 19 путепроводов, 69 водопропускных труб. Крупнейшие деревянные мосты перекинули на 500-метровые расстояния.

Строительство продолжалось 8,5 лет, но движение открывалось по мере готовности. В 1846 году открыли рабочее движение между Санкт-Петербургской станцией и Александровским заводом, в мае



1847 года пассажирские и грузовые поезда пошли до Колпино, а через два года - до Чудово.

Открытие Санкт-Петербурго-Московской железной дороги на всем протяжении еще было впереди, а Главное Управление путей сообщения и публичных зданий озаботилось денежным учетом по ведомству железных дорог. Учитывая открытие движения по некоторым участкам строящейся Санкт-Петербурго-Московской железной дороги, 20 декабря 1849 года ГупС выпустило приказ о создании особого Отделения "для поверки и учета движения и всех по сему предмету приходов и расходов".

Название нового подразделения - Контрольное отделение движения по железной дороге. В штате отделения - 11 человек: начальник, бухгалтер по отправлению пассажиров и бухгалтер по движению багажа и грузов, по два помощника каждому бухгалтеру и по два писаря 1 и 2 классов. Денежное содержание вводилось за счет других должностей Департамента железных дорог.

Таким образом, 20 декабря 1849 года стало днем рождения первого эксплуатационного отделения на железных дорогах России, преемником которого стало Санкт-Петербургское отделение Октябрьской железной дороги.

После передачи Николаевской дороги снова в "казенное" управление она начала обрывать ветвями и небольшими прилегающими линиями. В 1895 году к магистрали присоединили ветвь, проходящую в пределах Петербурга от главной линии до порта и носившую, несмотря на 30-верстное протяжение, громкое название - Путиловская железная дорога.

Все вновь присоединенные линии вошли в состав Николаевской дороги, но сама она после этого стала делиться на линии: Главную, Боровичскую, Новоторжскую, Путиловскую.

В те годы МПС стремилось к укрупнению дорог с целью создания грандиозных магистралей с единым центром управления. Последняя "прирезка" была произведена в период с 1909 по 1913 года. На этот раз к столичной магистрали присоединили построенную за счет казны линию Петербург-Финляндский-товарный - Кушелевка - Полюстрово - Дача Долгорукова - Глухоозерская, соединившую русскую сеть с Финляндской железной дорогой.

Таким образом накануне установления Советской власти в состав Николаевской железной дороги, в границах Санкт-Петербургского отделения, кроме главного хода столичной магистрали, входили линии: Портовая (Путиловская), Финляндская соединительная линия, а также целая сеть мелких подъездных путей.

Октябрьская магистраль стала достойным продолжателем славных традиций: опытная С.Петербург-Московская и Московские дистанции пути - полигон скоростного движения, старейший фирменный поезд "Красная стрела" - эталон для подражания.

Коллектив железнодорожников разделял все невзгоды и радости жизни страны: восстанавливал разрушенное в годы гражданской войны; воевал на бронепоездах и в железнодорожной артиллерии во время Великой Отечественной войны; недоедал в блокаду, но гордо нес звание "путейцы".

Рабочий, входящий на свой завод, видит изображения наград родного предприятия, что вызывает гордость за собственную причастность к событиям. Железнодорожники же, в силу пространственной разобщенности на территории в тысячи километров, удалены от культурных центров и часто неосведомлены о полном объеме работы своей дороги. Санкт-Петербургское отделение и здесь стало значителем в деле сохранения и пропаганды традиций, воспитания достойной смены. Первый на сети железных дорог производственный музей открылся в 1958 году. По его почину стали создаваться музеи других подразделений дороги, объединенных в структуру единого Центрального музея Октябрьской дороги. Вагон-музей, курсируя по линейным станциям, ведет просветительно-воспитательную работу.

Предлагаемая книга - часть целевой программы по восстановлению престижности профессии работника железнодорожного транспорта.



*Так все же мы вернулись в Ленинград!  
А нужно было обойти полмира,  
Начать отсюда, и прийти назад.  
И вновь увидеть все, что сердцу мило.*

Глеб Пагирев

**Л**юбой прибывающий в Санкт-Петербург начинает знакомиться с городом загодя: мореплаватель видит сначала тонкую нить далеких берегов по бортам, постепенно сужающуюся и смыкающуюся, а затем встающую по курсу зубчатыми шпильями; автомобилист узнает о начале города по табличке с названием, а затем наблюдает постепенную смену деревянных домов на каменные, и только пассажир поезда встречается с городом сразу. Собирая вещи, ему некогда смотреть на грустный ландшафт задворков города - за долгие часы путешествия, зажатый в тесном купе, он торопится вырваться на простор и ...

Воспоминания инженера-путейца о первом приезде в Петербург: "...Много лет тому назад я тоже с бешеной радостью глядел в окно вагона, подъезжая к Петербургу, и досадно мне было, что паровоз везет нас очень тихо, приближаясь к обетованной земле... Приехали... все странно, все ново, все поразительно. Как сумасшедший, выбежал я из вагона: опоздай одной минутой - пожалуй, Петербург провалится и ничего не увидишь. Я торопился, толкался, рвался. Получив свой чемодан из багажа - ах, как там медленно выдавали! - я взвалил себе на плечи чемодан и подушку и пошел куда глаза глядят..."

Вот здесь и сказывается главнейшая роль вокзала как ворот города: какое впечатление о первой встрече сложится у прибывшего, таким оно и останется - возможно, навсегда.

У Московского вокзала в Санкт-Петербурге особая статья. Выходящий из здания сразу попадает в центр города: широкая площадь; прямая стрела Невского проспекта, завершающаяся золотым шпилем Адмиралтейства с корабликом, и символ нестигаемости горожан - обелиск города-героя.

Но так стало не сразу. Строительство первой в мире двухпутной магистрали Петербург - Москва началось весной 1843 года. Одновременно велось проектирование станционных зданий, которое было сначала поручено Департаменту путей сообщения. Предложенные архитектурные решения не удовлетворили Николая I, и был объявлен конкурс, в котором участвовали К.А.Тон и А.К.Брюллов. Место, выбранное для станции Николаевской дороги в Петербурге, было важным в градостроительном отношении: сюда, как к фокусу, сходились семь лучевых направлений, в том числе Невский проспект, дорога, ведущая к Александро-Невской лавре и далее к Шлиссельбургу, и старая Новгородская дорога.

В планировке площади, проект которой выполнил в 1844 году Н.Е.Ефимов, улицы урегулированы сообразно классическим петербургским традициям. Полностью осуществить ансамбль в середине XIX века не удалось: сопротивлялись городские власти; у казны не хватило средств на откуп земель у частных владельцев и у военного ведомства, владевшего обширным плацем; разорился подрядчик Пономарев - он начал дело без оформления права владения на землю, поверив слову главноуправляющего путями сообщения П.А.Клейнмихеля, который его обманул. Строительство ограничилось пассажирским зданием.

Прогрессивные люди весьма интересовались прокладкой железной дороги между Петербургом и Москвой, связывая с этим общий прогресс страны. Встретив у Знаменской церкви Ф.М.Достоевского, В.Г.Белинский сказал ему: "Я сюда часто хожу взглянуть, как идет постройка. Хоть тем сердце отведу, что постою и посмотрю работу. Наконец-то и у нас будет железная дорога. Вы не поверите, как эта мысль облегчает иногда сердце".

К.А.Тон, разрабатывая проект, перекомпоновал схему, выполненную путейцами, увеличил протя-



женность здания вокзала, добавил корпус прибытия. Здание, следуя за ломаной красной линией площади, соблюдает традиционный для столицы принцип "фасадного строения". Фасад симметричен: в центре - главный вход к вестибюлям и залам ожидания; слева и справа - парные ворота, проход к площадям у платформ прибытия и отправления. Насущная проблема транспортных сооружений - распределение пассажирских потоков - была, таким образом, решена разумно. Перроны перекрывались единым навесом - схема, характерная для вокзалов "тупикового" типа.

Левое и правое крыло главного фасада отводилось для квартир чиновников. По левой стороне, вдоль путей, располагались последовательно: галерея под навесом, здания для пассажиров I и II классов и для дам, императорские комнаты, помещения III класса. По правой стороне: императорские комнаты и склад багажа. Внутри здания под навесом располагались 4 рельсовых пути: левый - для отправляющихся поездов, локомотивов и вагонов, правый - для прибывающих, два средних - для отстоя запасных вагонов. Соединялись пути между собой за пределами вокзала, а оба левых пути имели продолжение и в вокзал, в специальный огороженный тамбур, служивший для принятия и погрузки багажа.

Площадь станции была ограничена каменным забором с воротами для путей.

Вокзал оказался настолько удобен по планировке, что смог нормально работать в течение десятилетий, несмотря на рост интенсивности движения (вопрос о перестройке его встал в начале XX века, реконструкция была осуществлена в 1950-1970-х годах). Его стабильность во времени заметна даже по изменению названий: первоначальное имя - пассажирское здание станции Санкт-Петербург, с 8 сентября 1855 года - Николаевский вокзал, а затем неизменное - Московский. В то же время станция свое имя постоянно увязывала с именем городским: при открытии - станция Санкт-Петербург Петербурго-Московской железной дороги; 18 августа 1914 года - станция Петроград; с 12 ноября 1924 года - станция Ленинград-пассажирский; с 1930 года - станция Ленинград-пассажирский-Московский; с 26 мая 1993 года - станция САНКТ-ПЕТЕРБУРГ-ГЛАВНЫЙ.

"Сценарий" образного решения вокзала строился, видимо, на следующих положениях: это здание не только и не столько утилитарное, сколько общественное в самом широком смысле слова; оно является воротами столицы, и потому необходим торжественный, праздничный строй архитектуры: сама идея стремительного движения по рельсовому пути еще овеяна духом восхитительного праздника ("*Веселится и ликует весь народ - поезд мчится, мчится поезд в чистом поле*", - сочинили песню Глинка и Кукольник); оно принадлежит городу, Невскому проспекту. Наконец, это ворота в город и из города в Москву.

Архитектурное решение фасада подсказывает нам, что К.А.Тон увязывал здание с городом. Фасад имеет традиционную для Петербурга поэтажную структуру; высокий первый этаж с воротами проездов своей "открытостью" перекликается с аркадами гостиных дворов; антаблементы - почти "по-барочному" - частицы нарядного дворцового стиля, а центр украшает городского типа башня с часами, оснащенными колокольным звоном, исполнения Петербургского часовых дел и хронометрным фабрикантом Иосифом Людольфом Винтером.

25 января 1844 года император Николай I утвердил проекты архитектора К.А.Тона и повелел в этом же году приступить к постройке.

Ревельский I гильдии купец Ф.В.Черняшин поставил ступеньки и тумбы из ревельского и путиловского гранита. Обязательное условие поставки: гранитная плита весенней ломки, то есть не насыщенная водой.

В здании было устроено пневматическое отопление по системе генерал-майора Амосова: печи, расположенные в подвале, нагревали воздух, подаваемый в комнаты по особой системе вентиляции. В 1847 году англичанин К.Д.Ковен устроил газовое освещение, общей стоимостью 11900 рублей серебром. В императорских помещениях устанавливались канделяберные фонари, выкрашенные под брон-



зу; у подъезда поставили чугунные кронштейны с хрустальными шарами. В главном зале подвесили бронзовую люстру с позолотой, шарами и органом. Использовался газ "Сириус". Интересная деталь - при получении привилегии на поставки оборудования подрядчик внес денежный залог, и только через четыре года, в 1851 году, учитывая исправную работу газовых фонарей, Департамент железных дорог разрешил вернуть К.Д.Ковену деньги.

В ноябре 1877 года Морское ведомство впервые провело опыты по электрическому освещению станционных путей, но, несмотря на положительные результаты, его не посчитали нужным вводить.

Здание было готово к концу 1846 года, и 20 мая 1847 года открыли постоянное пассажирское движение на участке от Петербурга до посада Колпино (24 версты).

Официальное открытие движения по всей магистрали состоялось 1 ноября 1851 года. Первые пассажиры предъявили письменный вид на отъезд, купили билет (I класс - 19 рублей серебром, II класс - 13, III класс - 7), сдали багаж. В 11 часов открылись двери на пассажирскую галерею и раздался первый удар колокола. В 11 часов 15 минут по свистку обер-кондуктора поезд, ведомый паровозом N 154, двинулся "при общих радостных восклицаниях и при усердном пожелании как этому поезду, так и всем последующим счастливого пути".

Являясь воротами города, Московский вокзал продолжил традицию, став "воротами" и во внедрении технического прогресса. Весной 1958 года впервые в стране скорости движения на линии Ленинград - Москва повышаются до 120 километров в час и время пути сокращается до 7 часов 55 минут. В мае дневной экспресс, ведомый тепловозом ТЭ-7, устанавливает время хода - 6 часов 20 минут. После электрификации всей трассы в 1963 году поезд с электровозом покрыл все расстояние в 650 километров за 5 часов 27 минут, развивая скорость до 160 километров в час. В мае 1984 года ввели в постоянную эксплуатацию электропоезд ЭР-200 со скоростью до 200 километров в час.

Первая перестройка станции была произведена в 1868 году Главным Обществом российских железных дорог. Коснулась она в основном планировки внутренних помещений и не затрагивала фасада. Были оборудованы залы для выдачи багажа и ожидания публики со стороны прибытия. В крыше дебаркадера установили освещение. Узкие дворы разгрузили от пеших пассажиров, устроив проходы в главный зал.

Отметили отсутствие буфета на станции, но открыли его только в 1870 году для пассажиров I и II классов. Кухню буфета расположили в подвальном этаже.

В 1880 году были увеличены залы для пассажиров III класса и сооружена пристройка для кондукторских служб.

При примыкании Петербурго-Вологодской дороги в 1905-1906 годах внутри корпусов расположились две боковые каменные платформы и одна средняя. Интенсивность движения возросла. Расположение сторон прибытия и отправления создали опасное перекрещивание маршрутов поездов, поэтому уложили дополнительные пути, соорудили деревянные платформы. Верхний этаж главного фасада занимало Управление дороги, а старые залы отправления переустроили для различных служебных целей.

Николаевский вокзал стал головным пунктом Великого Сибирского, северного и юго-восточных путей, вследствие чего МПС объявил Всероссийский конкурс архитектурных проектов, основным условием которого было сохранение старого фасада. В 1907 году рассмотрели 14 проектов, но ни один не ут вердили.

В 1912 году был объявлен новый конкурс. Один из конкурсантов, И.А.Фомин, предложил громадные корпуса, охватывающие с трех сторон железнодорожные пути. Углы здания вершали монументальные крепостные башни. Три застекленные арки фасада соответствовали новым мотивам. Ни один из представленных проектов не был принят, а начавшаяся I империалистическая война сохранила для нас памятник архитектуры.



Все проведенные перестройки касались лишь того, без чего нельзя было обойтись при обслуживании пассажиров. К 100-летию Петербурго-Московской магистрали (1951 год) был проведен первый этап реконструкции вокзала с целью придания торжественного вида историческим помещениям. Витражи и барельефы отражали революционные трудовые подвиги советского народа. Торцевую стену, разделяющую платформы и зал, оформили как триумфальную арку.

Второй этап реконструкции провели к 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции (1967 год). По объему и трудоемкости работ он стал самым крупным. В процессе работы: реконструировали правое крыло, вмонтировав наземный вестибюль станции метро; проложили подземные пешеходные тоннели; построили подземные багажные кладовые; реконструировали залы ожидания и устроили комнаты отдыха пассажиров; снесли дебаркадер и укоротили пути; создали операционный зал, перекрытый навесным алюминиевым потолком, торцевую стену которого из армянского розового туфа украсила мемориальная надпись о переименовании Петрограда в Ленинград.

Основная задача третьего этапа реконструкции заключалась в благоустройстве вокзальных перронов - навесы над платформами и устройство распределительной площадки.

В разные периоды на вокзале устанавливали бюсты. В 1896 году, при праздновании 100-летия со дня рождения Николая I, на вокзале установили его скульптуры. В 1951 году у торца дебаркадера стояла фигура И.В.Сталина, которую в январе 1957 года сменил бронзовый памятник В.И.Ленину, впоследствии, в 1967 году, перенесенный в локомотивное депо Ленинград-пассажирский-Московский. В центре нового Большого зала в 1967 году установили бюст В.И.Ленина (скульптор Л.А.Месс), а в ночь на 23 июля 1993 года, его место занял бюст Петра I.

Став соучастником исторических событий, Московский вокзал не был избалован мемориальными досками. Долгое время только одна, установленная в 1977 году, напоминала о событиях Февральской революции на площади перед вокзалом, давших ей название (площадь Восстания). Лишь в 1995 году украсила фасад здания мемориальная доска, посвященная его создателю архитектору К.А.Тону.

Благодаря строительству вокзала, площадь получила архитектурное оформление, но центр ее в разные периоды был притягательным для увековечивания памяти о ...

Одно время угол площади занимало деревянное, затем каменное здание конечной станции конно-железнодорожной ("конки"), а на месте наземного павильона станции метрополитена "Площадь Восстания" стояла деревянная, а затем каменная Знаменская церковь, давшая название площади.

С Николаевского вокзала начинался Великий Сибирский железнодорожный путь. Создание его приписывалось Александру III, и в 1909 году у вокзала установили памятник императору, созданный Павлом Трубецким - вершину городской скульптуры с политическим сарказмом. В ночь на 15 октября 1937 года памятник сняли.

Долгое время центр площади украшал сквер. В нем появлялись закладные камни памятников В.И.Ленину, Великой Октябрьской социалистической революции. Ярко выразил свое отношение к этим событиям сквер, когда сыграл "очищающую" (от ненужных наслоений) роль в фильме "Необыкновенные приключения итальянцев в России".

Заслуженно занял центр площади в 1985 году гранитный обелиск "Городу-герою - Ленинграду". Обелиск первым встречает пассажира, ступившего на городскую площадь, и как бы просит бережно относиться к историко-культурному наследию города.

А вокзал? Он продолжает свой нелегкий труд, встречая и провожая пассажиров. Отходит от перрона старейший фирменный поезд "Красная стрела", и под сводами вокзала звучит гимн города, обещающая новую неизгладимую встречу.



# ЛИНИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ - ОБУХОВО







## НАВАЛОЧНАЯ

**В** 1870 году была открыта полустанция (так называли разъезд или обгонный пункт, где не производилось погрузочно-разгрузочных работ) Петербург 2-ой. С увеличением грузопотока потребовалось расширить Петербург-товарную станцию, расположенную на берегу Обводного канала, и полустанцию перевели в разряд станции. В основном через нее проходили грузы, не требующие защиты от атмосферных осадков, - песок, камень - то есть хранимые "навалом", - отсюда и пошло название.

В 1916 году станция изменила свой профиль, а с 1924 года сменила название на Ленинград-Навалочный. Бывшая станция практически слилась со станцией Петербург-Главный, и основной ее работой стала подготовка вагонным депо пассажирских составов дальнего следования, а название, напоминающее о былом, сохранилось в имени остановочного пункта (платформы).



## ФАРФОРОВСКАЯ

*...Ведь за то, что, от мук холодея,  
Мы любовно слагали узор, -  
Краше Мейсена, Севра милее  
Знатокам наш убогий фарфор.*

*Елена Данько*

**Т**елеграфный пост был открыт в 1879 году под названием Фарфоровский. Возник он как разделительный пункт между сортировочной станцией и главным ходом.

Название существует с XVIII века, когда здесь образовалась Фарфоровская колония - рабочий поселок при Фарфоровом заводе, основанном в 1744 году (первоначально - Порцелиновая мануфактура) и изготовлявшем посуду, декоративные вазы, табакерки и другие изделия. Производство фарфора на заводе (впервые в России) было начато Д.И.-Виноградовым. В 1925 году в связи с 200-летним юбилеем Академии наук СССР Фарфоровому заводу было присвоено имя М.В.Ломоносова. Сегодня на заводе производят художественный фарфор и изделия из кварцевого стекла.



## МАРИЯ

На станции С.Петербург-сортировочный-Московский есть блок-пост. Назван он девичьим именем "Мария". Мария, несла обед отцу с Лиговки на Сортировочную. Возле блок-поста она увидела лежащего на рельсах человека в замасленной спецовке, а с горки катился вагон прямо на него.

Решение пришло мгновенно - нужно что-то подложить под колеса... И тут же, не раздумывая, она сбросила с ног свои туфли.

Туфли ее, новые, красивые, первые в жизни на высоком каблучке, лежали под колесом сплюснутые, но... и вагон остановился!

...Туфли девушке железнодорожники купили вскладчину, в подарок. Блок-пост с тех пор стали называть "Мария".



## СОРТИРОВОЧНАЯ

**В** 1878 году открыта платформа 8 версты. Событие связано с началом строительства осенью 1877 года на 6-7 версте "особого парка для сортировки товарных вагонов и составления товарных поездов". Ранее эта работа проводилась на станции Петербург-товарный, совершенно не приспособленной для такой работы.

В конце 1879 года закончилась постройка особых парков с 48-ю путями. Первоначально станция была построена по обеим сторонам главной линии Петербург - Москва: три парка со стороны Московского главного пути для прибывающих поездов и три парка со стороны Петербургского - для отправляющихся.

В 1907-1908 годах главные пути магистрали, разделявшие сортировочную станцию, были вынесены за систему парков. Несколькими годами позже взамен наклонных путей были построены сортировочные горки. В техническом отношении станция была передовой по тому времени, хотя даже электричества на ней не было.

В 1936-37 годах на обеих горках были установлены первые пневматические замедлители. Впервые заговорило горочное радио. Первый в узле снегоуборщик системы Гавриченко поступил на станцию в январе 1937 года. В феврале 1949 года между технической конторой парка прибытия и парка формирования ввели в эксплуатацию первую очередь подвесной электропочты для пересылки коммерческих документов, протяженностью около 2 километров.

В 1959-1960 годах, для ускорения доставки поездных документов из парка в парк, вместо подвесной почты на станции укладывается 9 километров пневматической почты.

В 1964 году впервые в Советском Союзе после длительных испытаний на четной горке были введены в постоянную эксплуатацию электронные устройства по автоматическому регулированию скорости движения отцепов (АРС-ПСС), а в 1967 году - горочное программно-задающее устройство (ГПЗУ).

2 ноября 1979 года в честь 100-летия станцию Ленинград-сортировочный-Московский наградили орденом "Знак Почета".







## ОБУХОВО

**В** конце XVIII века левый берег Невы был занят обширными имениями. Одно из них - Александровское - принадлежало А.А.Вяземскому. Напоминает о нем городской проспект Александровской фермы. После смерти владельца земли отошли к казне, и на них построили Александровскую мануфактуру: ткацкая фабрика, льнопрядильня, кожевенная мастерская. Имя Александровской слободы получила полустанция, открытая в 1868 году.

Одна из крупнейших мануфактур России существовала до 1861 года, когда на ее месте горный инженер П.М.Обухов начал строить сталелитейный завод. Завод стал пионером в деле усовершенствования стали, а Обухов освоил отливку стальных пушечных стволов, что явилось поворотным пунктом в отечественной артиллерии. Основной продукцией завода были заказы артиллерийского характера для военного и морского ведомств. Огромный вклад Обухова в сталелитейное производство отметили в названии - Обуховский завод.

В 1872 году С.-Петербургское городское управление устроило у 10-й версты Преображенское кладбище и покойницкую платформу у запасного пути Александровской полустанции. В 1877 году движение покойничьих поездов значительно увеличилось, и полустанцию перенесли ближе к кладбищу. Новое пассажирское здание выстроили по типу станций III и IV классов, а также устроили две пассажирские платформы. К этому времени окружающая местность получила имя завода и в 1877 году название "Обухово" перешло и на станцию.

В районе станции расположен уникальный памятник. Связан он с человеком по имени Иван Феофилович Кениг. Инженер-путеец, он связал свою жизнь с Николаевской дорогой, и после назначения его начальником дороги начался "золотой период" ее существования. Современники шутили: "Наконец-то мы дождались своего короля!" (Кениг по-немецки значит "король"). И новый директор оправдал их ожидания.

При вступлении в должность И.Ф.Кениг "прошел" по всей дороге, и для него не было мелочей - будь то "большой" паровоз или разбитое стекло в будке обходчика. Начальник пользовался огромным уважением и любовью железнодорожников.



Заслуги его перед столицей были отмечены С.П.Городской Думой - предоставившей, после смерти в 1880 году, безвозмездно место на Преображенском кладбище, у самой границы отчуждения Николаевской железной дороги.

Современный пассажир поезда, готовясь к высадке, не замечает креста на могиле, а ведь этот крест сделан из рельс, материала, достойного этой могилы, ибо рельсы - лучший проводник просвещения и благосостояния.

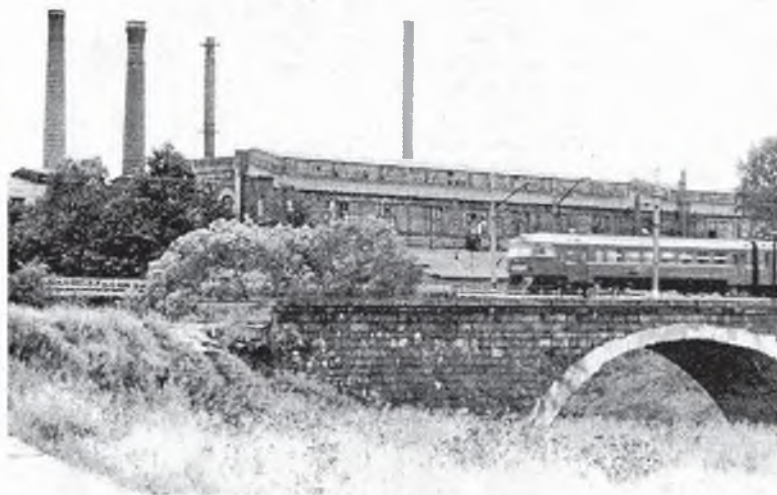


## СЛАВЯНКА

Пост открыт в 1901 году. На станцию переключало последнее название левого притока реки Невы. Ранее она называлась Словенская река, означая принадлежность новгородским словенам - древнейшему славянскому населению Приильменя. Со временем название сменилось на более широкое - славянское - Славянка. Под этим именем мы ее и знаем.

При открытии пост окружала дачная местность, благодаря железной дороге быстро заселяющаяся (летом до 4 тысяч жителей). Состав населения - рабочие, торговцы и служащие различных учреждений Петербурга.





## МЕТАЛЛОСТРОЙ

О становочный пункт открыт в 1937 году. Свое название ему передал населенный пункт, где были расположены заводы по производству высокочастотных установок и электрических машин.

## ИЖОРСКИЙ ЗАВОД

О становочный пункт открыт с 1964 года для улучшения обслуживания жителей местности. Расположение вблизи корпусов Ижорского завода дало название платформе. Завод был основан при Петре I как предприятие военно-морского ведомства и выпускал орудия, бронетехнику и миноносцы. Плотина перегородила речку Колпинку, и вода приводила в действие станки завода. Сегодняшнее водохранилище - место отдыха и занятий спортом жителей Колпино.





## КОЛПИНО

**П**ервый пассажирский поезд в составе 14 платформ с укрепленными на них деревянными скамейками 9 мая 1847 года прошел по опытному пути в Колпино. Этот день и стал "днем рождения" станции.

Название свое она получила от реки Колпинка, имя которой образовано от балтийско-славянского слова "колп", "колп" с основным значением "молодой лебедь".

Первоначально с наружной стороны путей устроили пассажирские платформы и рядом с каждой свое деревянное пассажирское здание. С увеличением пассажирского движения Главное Общество Российских железных дорог, в ведении которого находилась Николаевская дорога, сделало симметричные пристройки с обеих сторон зданий. В 1892 году здание со стороны Московского пути подверглось капитальному ремонту: изменили внутреннее помещение и значительно увеличили высоту. Ожесточенные обстрелы и бомбежки в 1941-1942 годах разрушили станционные зда-

ния. Современный пассажир довольствуется открытыми "летними" навесами над платформами.

В переписной книге Водской пятины XV века упоминается "Рядок на рце Ижер". Здесь была торгово-промышленная база новгородцев.

По велению Петра I вдоль реки был построен ряд государственных мельниц, именовавшихся в документах XVIII века "пильнями на Ижоре".

В 1912 году посад Колпино был преобразован в город с населением около 30000 жителей. В Колпинской церкви, построенной по плану Б.К.Растрелли, располагалась Чудотворная икона святого Николая.

Главным получателем и отправителем станции был Ижорский завод, основанный в 1803 году и принадлежавший Морскому Ведомству. Основанием завода послужила лесопильня, приводимая в действие водой от запруды реки Ижоры. Завод изготовлял цепи и железные цепные канаты для морских и речных судов, якоря разные, брони, латунные гильзы, паровые катера, миноносцы, подводные лодки, буксирные речные пароходы и прочее.

В 1702 году близ города на берегах реки Ижоры сокольник П.Апраксин, прославившийся завоеванием и опустошением Ингерманландии, наголову разбил шведского генерала Кроннарта.

Ижорские земли известны победами русских воинов, и не случайно в 1707 году Петр I дал Меншикову титул светлейшего князя Ижорского.

История города многообразна, но она выходит за рамки повествования.





## ПОПОВКА

Название станция получила в 1874 году, и связано оно с тем, что местные земли в XVIII веке принадлежали духовенству. Из путеводителя по Николаевской железной дороге 1914 года: *"...станция Поповка представляет из себя дачную местность. Из наиболее крупных селений в районе станции следует отметить поселки: Самопомощь, Подобедовка, Степановка... Благодаря удобству сношений со станцией С.-Петербург и вздорожанию квартир в столице, в данных поселках проживает немало лиц, служащих в разных столичных учреждениях и заведениях.*

*...Сообщение поселков со станцией поддерживается конной железной дорогой. В трех верстах от поселка находится стекольный завод "Франк М. и Компания", существующий с 1909 года и изготавливающий различные изделия из стекла....В 4 верстах от станции...пороховой завод..."*

В 7 километрах к северо-западу от Поповки в 1712 году возникла почтовая станция Ям-Ижора. Здесь останавливались путешественники для смены лошадей. Об этом упоминает, например, А.С.Пушкин в стихотворении, посвященном Вельяшевой: "Подъезжая под Ижору...". По проектам талантливой архитектора Кондратьева в Поповке строили единственные в своем роде дома, которые не имели аналогов. Фантазия зодчего была беспредельной. Она удачно сочетала древнерусские мотивы с элементами западной и восточной архитектуры. Кондратьев был страстным путешественником, объездил старую Русь, побывал и в других местах.

Деревянная церковь и часовенка напоминали зодчество русского Севера. Белокаменная церковь была ближе к стилю храмов XVIII века. Двухэтажный дом Подобедова перекликался с западноевропейскими постройками, а дом самого архитектора напоминал рубленый терем с высоким крыльцом, увенчанный вышкой и устремленным в звездный мир телескопом. Каждая дача имела свое лицо. Веранды переливались радугой разноцветных стекол. Разрушительным вихрем война унесла в дымных пожарах прекрасные творения ума и души русской...

## САБЛИНО

Станция открыта в 1851 году. Станция и протекающая через поселок река получили название от одноименного селения.

В 1868 году на станции было одно деревянное пассажирское здание. В 1887-1892 годах станция в связи с увеличением пассажирского движения стала развиваться; к пассажирскому зданию осуществили пристройку с одной стороны; для хранения багажа и товара большой скорости на пассажирской платформе построена деревянная кладовая на рельсовых столбах; для пассажиров, ожидающих прибытия и отправления поездов, на платформе устраиваются деревянные крытые железом и обшитые с трех сторон навесы.

Река Саблинка, левый приток реки Тосны, длиной всего 22 километра. Река размывает и обнажает толщу горных пород, существовавших 450-500 миллионов лет назад. На реке единственный крупный водопад в области, около 3,5 метров. По берегам реки встречается редкая растительность - реликтовые виды орхидеи, колокольчик широколистный и другие. Окрестности станции представляют собой своеобразный природный геологический музей.

В начале XX века при станции располагался дачный поселок Новое-Саблино с населением в 4000 человек зимой и 10000 - летом. В районе находились:

- пороховой завод Винера: порох охотничий, динамит, горный белый порох, бикфордов шнур;
- фабрика древесной массы картона Г.А.Эггерса;
- кирпичный завод Серикова;
- лаборатория Рихтера.

С железной дорогой конкурировала река Тосна, по которой отправлялось значительное количество разного рода грузов. В местности разрабатывался светлый слой песка для стекольной промышленности, а также строительная и гончарная глина. Образовались знаменитые Саблинские пещеры. Наиболее крупные: Жемчужная (5,5 км), Береговая (3,5 км). Названия даны ленинградскими спелеологами по внешним признакам





пещер: Жемчужная - по мелким известняковым на-  
текам на потолке, Трехглазка - по трем входным  
отверстиям.

В некоторых пещерах есть подземные озера и  
зимуют колонии летучих мышей - ушанов и север-  
ных кожанков.

Впервые на Петербурго-Московской железной  
дороге в 1885 году на станции была установлена, в  
водоёмном здании со стороны Петербурга, аппа-  
ратура централизованного управления стрелками  
системы Я.Н.Гордеенко.

В поселке Ульяновка, примыкающем к станции,  
находится дом, принадлежавший бухгалтеру служ-  
бы пути Николаевской железной дороги М.Т.Елиза-  
рову, первому советскому наркому путей сообще-  
ния, где бывал В.И.Ленин.

Одна из страниц жизни поселка запечатлена  
мемориальной доской серого мрамора, укреплен-  
ной на стене островного вокзала:

*"В Саблино в 1913 - 1919 гг. жил рабочий рево-*

*люционер Иван Иванович Кейзер активный участ-  
ник Великого Октября и гражданской войны Рас-  
стрелян деникинцами".*





## ТОСНО

Станция открыта в 1851 году и свое название получила от реки Тосны (в старину Тьсна), происходящего от славянской основы "тьсьнь" - "узкая". Деревня "Тосна Матуево на реце на Тосной" упоминается в новгородской переписной окладной книге 1500 года. Проживало в ней тогда два хозяина - Бориско и Мартышко Матюковы.

На почтовой перекладной станции Тосно в конце XVIII века останавливался писатель-революционер А.Н.Радищев, рассказавший об этом в знаменитой книге "Путешествие из Петербурга в Москву". В разное время здесь бывали писатель-декабрист А.А.Бестужев-Марлинский и композитор А.А.Алябьев, А.С.Пушкин, А.И.Герцен и Н.А.Некрасов.

На берегах реки Тосны находятся выходы кембрийской глины, используемой для производства высококачественного кирпича. В 1826 году в ее окрестностях было открыто месторождение камня, служащего для очищения воды (известкового туфа).

В 1935 году селение стало рабочим поселком, в 1963 году - преобразовалось в город. Первоначально на станции было построено одноэтажное деревянное пассажирское здание, в котором кроме пассажирского зала и служебных контор помещалась еще и небольшая квартира начальника станции. В 1880 году, при развитии движения по Балтийской дороге, с которой станция соединялась ветвью, здание надстроили вторым этажом, куда перевели квартиру начальника станции, а весь первый этаж заняли пассажирскими и служебными помещениями.

Президиум Тосненского райисполкома решением от 18 июля 1938 года передал здание Роскино под клуб железнодорожников станции, а ЦК профсоюза выделил на ремонт и оборудование 100 тысяч рублей.

25 августа 1941 года со станции Тосно ушел последний пригородный поезд в Ленинград. Почти три года станция находилась на оккупированной территории. 27 января 1944 года станцию освободили, а уже 1 марта 1944 года сюда по восстановленным путям прибыл первый пассажирский поезд.

В содружестве с финской фирмой "Хака" на станции построено ВРД (вагоно-ремонтное депо) с поточным методом ремонта.

В 1964 году для улучшения обслуживания жителей разросшегося Тосно был открыт остановочный пункт Тосно II.



# ЛИНИЯ ОБУХОВО - ЧУДОВО

## ВЕТКА ОТ ТОСНО





## АВТОЗАВОД

**В**етка от станции Тосно открыта в 1951 году. Строительство ветки связано с автобусно-ремонтным заводом, выполняющим заказы города и области и давшим имя станции.

## НУРМА

**О**становочный пункт открыт с 1926 года. С эстонского языка название переводится как поле, пашня, нива, а с финского языка - поляна, лужайка. Такие названия возникали там, где пятно полей и лугов резко выделялось на фоне заболоченных лесов, что и сегодня соответствует действительности.

Недалеко от платформы расположено небольшое озеро Пендиковское - хорошее место для рыболовов-любителей с удочкой на плотву, окуня, карася, щуку.

## ШАПКИ

**В** 1926-1929 годах проводилась первая крупная реконструкция Ленинградского железнодорожного узла: Приморская (Сестрорецкая) линия присоединялась к станции Ленинград-Финляндский; Ириновская линия перешивалась на широкую колею; крупной сортировочной станцией Предпортовая завершалось сооружение южного железнодорожного полукольца.

Для этих работ требовалось огромное количество балласта - песка - которым был богат район Кирсино - Малукса - Шапки. Так появилась в 1926 году тупиковая станция Шапки.

Шапкинские и Кирсинские камы состоят из многочисленных групп холмов, высотой до 89 метров над уровнем моря. Правильная куполообразная форма холмов, иногда овальная, и дала название этой земле. В 1747 году императрица Елизавета Петровна пожаловала Шапки своему духовнику протоиерею Ф.Я.Дубянскому. Три усадьбы были созданы на этих землях. Сама природа способствовала созданию пейзажного парка с кривыми дорожками, скатами, склонами, ложбинами, прудами.

В довоенное время в районе Шапок устраивались лыжные соревнования. Так, с 24 по 27 февраля 1938 года в Шапках состоялись лыжные гонки на первенство ВЦСПС. Участвовало: 60 организаций по бегу, 15 - в горно-лыжных дисциплинах. Первое место заняла команда "Локомотив-центр".



# ЛИНИЯ ОБУХОВО - ЧУДОВО





## УШАКИ

Станция открылась в 1851 году и свое название получила от старинного села, названного так по древнему новгородскому имени (прозвищу) Ушак. В первые годы работы на станции пассажирского здания не было. Построено деревянное пассажирское здание в период управления дорогой Главного Общества Российских железных дорог (1868-1892 года). Одновременно с ним на платформе устроили деревянные крытые железом и обшитые с трех сторон навесы для защиты ожидающих пассажиров и небольшую деревянную багажную кладовую.

20 ноября 1852 года было мрачной вестью в жизни станции: столкнулись два товарных полупоезда - убит кондуктор и попорчены паровоз и несколько вагонов.

В 1886 году здесь жил на даче поэт А.Н. Плещеев. Иллюстрированный путеводитель по Николаевской железной дороге (1914 года) приводит любопытное описание местности. В начале Борисовского ручья, протекающего возле станции, видны остатки земляных работ по прорытию канала. Предполагается, что по проекту Петра I планировалось сократить путь с Волхова в Неву, соединив реку Тигоду с рекой Тосной. Работы были начаты в 1786 году солдатами, но война с Турцией остановила строительство.

При Ушаках много дач. В 6 верстах работает стеклянный завод Филляровского с 30 рабочими. Главные отправляемые грузы - лесные материалы и молоко - главным образом в С.-Петербург и Колпино.

Местность очень грибная. Около станции расположен прекрасный парк в имении Кокорева, знаменитого в свое время откупщика. При станции были построены церковь-памятник Державному Строителю дороги Императору Николаю I и школа Братства св. Храма Казанской Божьей Матери, организованного по почину служащих Николаевской железной дороги. Председателем Братства состоит Начальник Николаевской железной дороги.

## ГЕОРГИЕВСКАЯ

Остановочный пункт открыт с 1900 года. Название получено по одноименному селению. Огромное влияние "Господина Великого Новгорода" стало камнем преткновения для установления единовластия на Руси. Иван III взялся за решение этой проблемы. Новгородские бояре расплылись по Московской земле, а их земли дробились на мелкие наделы и отдавались новым помещикам, среди которых было много холопов опальных бояр. Новые поселения возникали и в последующие годы, особенно в XVII-XVIII веках.

## РЯБОВО

В 1870 году для увеличения пропускной способности ввели полустанцию (разъезд). С 1874 года пост получил название от фамилии землевладельца. К 1914 году вблизи поста располагались:

- глазурный завод Филляровского;
- кирпичный завод Терещенко (Менде);
- лесопильный завод Шретера и лесной склад Дыренкова.

На пост доставлялись молочные скопы (разновидность бидона) для отправки в Петербург.

Железнодорожная жизнь станции не отличалась разнообразием, но в июле 1953 года на ней был построен новый вокзал взамен разрушенного в годы Великой Отечественной войны.



## СОКОЛОВ РУЧЕЙ

Остановочный пункт открыт с 1901 года и назван по протекающему здесь Соколовскому Ручью. Сегодня трудно восстановить происхождение названия ручья. По этим местам огненным смерчем прошло военное лихолетье - исчезли многие деревни, и главное, старожилы - хранители истории и традиций. Кто этот человек, давший название ручью и платформе, для нас пока остается загадкой.



## БОЛОТНИЦКАЯ

Остановочный пункт открыт в 1990 году. Предположительно название пошло от окружающих болот. Это часто встречающееся название русских деревень, когда среди необъятных просторов болот не на чем остановиться глазу, кроме опостылевших марей.

## ЛЮБАНЬ

Название произошло от новгородского имени собственного Любынь. Любань впервые упоминается в Переписной окладной книге Водской пятины 1500 года. В то время Любань на берегу реки Тигоды состояла из двух дворов и своземцева селения - из шести дворов. Жители селений занимались пахотой, промыслом, торговлей.

По мере развития различных промыслов и торговли возникает необходимость в расширении и совершенствовании транспортных связей, широко используются сухопутные и водные пути.

Указом от 2 января 1711 года был учрежден почтовый путь между Петербургом и Москвой, проходящий через Старую Руссу. На тракте появились селения - ямы, жители которых должны были перевозить на своих лошадях почту, должностных лиц и казенные грузы. Любань такой чести не удостоилась, ближайшая станция была в Померанье, в 5 верстах.

В 1843 году началось строительство первой в



мире двухпутной железнодорожной магистрали Петербург - Москва. Жизнь Любани тесно связалась с железной дорогой. Северная Дирекция, которую возглавлял один из авторов проекта магистрали П.П.Мельников, строила дорогу в Любани.

Движение по дороге открывалось по мере готовности участков. В 1849 году через Любань прошел первый пассажирский поезд. Осенью 1851 года состоялось официальное открытие Петербурго-Московской железной дороги.

В Любани, станции II класса, было построено каменное здание вокзала (по проекту архитектора Р.А.Желязевича), расположенное по островной системе, то есть между главными путями, одно из немногих сохранившихся до наших дней. В 1880 году перестроили отхожее место - оно стало бревенчатым на каменном фундаменте с покрытием пола метлахской плиткой. К нему подвели воду из станционного водопровода. Вокруг здания, над платформами, раскинулся навес, опирающийся на чугунные опоры. В отличие от земляных платформ других станций, покрытых настилом из Путиловской плиты, в Любани настил платформы основали на крестовых сводах. Вокруг станционных построек разбили сады.

Напротив станционного здания выстроили круглое (64 м) локомотивное депо на 18 паровозов с мастерскими, в центре которого помещался поворотный круг.

Постройка железной дороги значительно изменила облик сельской Любани: ускорила развитие торговли, разработку и вывозку природных богатств любанского края - леса, торфа, извести, глины; привлекала к работе на железной дороге многих крестьян; способствовала росту торговых и промышленных предприятий.

В 1867 году на станции Любань была построена каменная церковь во имя апостолов Петра и Павла. Она стала мемориальным памятником строителям магистрали Петербург - Москва: в ней укрепили мраморную доску с именами строителей дороги.

В 1868 году в Любани была построена первая в России железнодорожная школа. Увеличивалось пассажирское движение, и станция обрела техническое обеспечение.

В 1892 году системой русского инженера Я.Н.Гордеенко были централизованы стрелки и semaфоры одного конца станции. Другой конец был оборудован ранее системой англичанина Крослея.

Любань и ее окрестности тесно связаны с судьбами известных ученых, писателей, художников. Здесь жил и работал Павел Петрович Мельников, автор проекта и строитель магистрали С.-Петербург - Москва, профессор, первый Российский Министр путей сообщения. Он создал отечественную школу железных дорог, написал десятки научных трудов, и среди них первую в России книгу о железной дороге.

Последние годы Мельникова прошли в Любани. По его инициативе и на его средства здесь построили школу для детей низкооплачиваемых железнодорожников, интернаты для сирот и престарелых женщин.

Похоронили П.П.Мельникова под алтарем им же построенной церкви у станции. В 1955 году останки его были перенесены в сквер у вокзала, где и установили бюст, торжественно открытый 9 августа.

В 1840-1850 годах в Любани жил и работал русский ученый-геодезист А.П.Болотов. В разные годы жили и работали в Любани: русский писатель-народник Н.К.Михайловский, писатель-демократ П.В.Засодимский, революционер-демократ и критик Н.Г.Чернышевский, Т.Г.Шевченко, видный экономист В.В.Берви-Флеровский; художники А.П.Боголюбов, В.В.Матэ и А.П.Рябушинский.

Очень часто в буфете станции (славящемся хорошей кухней) встречались пассажиры петербургского и московского поездов. Так встретились художники В.А.Серов и К.А.Коровин. Известно, что в 1896 году в Любанском буфете обедал А.П.Чехов на другой день после премьеры "Чайки".



## ПОМЕРАНЬЕ

Станция открыта в 1851 году. В 1868 году на станции был отдельный пассажирский дом. В 1892 году на пассажирской платформе выстроили небольшую деревянную кладовую для хранения багажа и товаров большой скорости.

Из путеводителя по Николаевской железной дороге 1914 года: "...в лесной и болотистой местности, в полуверсте, находится имение купца Рыжкина, доставляющее на станцию дрова и лесной материал. В окрестностях несколько молочных ферм, отправляющих в Петербург ежедневно до 50 пудов молока."

В сентябре 1953 года на станции приняли новый вокзал.

В селе Померанье родился Алексей Петрович Боголюбов (1824-1896), русский живописец-маринист, основатель Художественного музея и Рисовального училища в Саратове.

## ТРУБНИКОВО

Становочный пункт открыт в 1876 году под названием Трубников Бор, по одноименному селению, расположенному рядом. В селе Бабино, имении Тырковых, расположена церковь Знаменская. Здесь находится родовой склеп Трубниковых и Багратион-Мухранских - владельцев усадьбы Трубников Бор. Имение называлось Дунцин Бор и принадлежало старинному русскому роду Трубниковых, которые и дали ему новое имя. В XVIII веке усадьбу создал Платон Петрович Трубников. Новая обширная и представительная усадьба появилась лишь при его внуке - Диоре Васильевиче. Это преобразование было связано с замужеством дочери Анны. Ее муж Николай Давидович Багратион-Мухранский - представитель древнего грузинского рода Багратидов, а Мухранское - родовой удел. Их предок Иоанн-Константин был женат на дочери грузинского царя Ираклия II, подписавшего в 1783 году акт о присоединении Грузии к России. Его сыновья и внуки служили России на военном поприще.

В реконструированной усадьбе разбили прекрасный регулярный парк. Большой пруд неправильной формы с семью островами образовал сложную и живописную водную систему. Несколько позднее у усадьбы построили железобетонный завод. Раздел имения между наследниками произошел в 1904 году, но занимался усадьбой лишь один из четырех - Диодор Николаевич - попечитель детских приютов Новгородской губернии, живший подолгу в Трубниковом Бору и сохранивший его красоту.





## БАБИНО

Станция открыта в 1851 году при введении в эксплуатацию первой русской железнодорожной магистрали Петербург - Москва. Название станция получила от одноименного села. В 1868 году пассажирское здание было деревянным. С увеличением пассажирского движения в 1889-1892 годах к нему сделали пристройку с одной стороны и выстроили на пассажирской платформе небольшую деревянную багажную кладовую.

К 1914 году в районе станции располагались имения князя Багратиона-Мухранского, Тырковых и Константинова, кроме того, селения Трубников-Бор, Вороний Остров и Коломовка. Из этих селений в Санкт-Петербург поступало молоко. По реке Ровки (современное название Равань) до станции Бабино сплавлялся лес, где его грузили в вагоны. Главнейшими отправителями леса являлись Торговый Дом братьев Дыренковых, Берсонов, Чупаев и Фридлянд. Из промышленных заведений здесь располагался кирпичный завод Петровой.

В 20 верстах, близ деревни Червина, находился стекольный завод Нечаева-Мальцева под фирмой "Тигодская стеклянная фабрика", выделяющий зеленое стекло.

## ТОРФЯНОЕ

Первоначальное название - Торфяной Пост, а с 1876 года - Торфяное, станция появилась в 1870 году, в связи с увеличением движения. И то, и другое название произошло от окружающих торфяных болот, где производится добыча торфа.



# ЛИНИЯ ЧУДОВО - БОЛОГОЕ







## ЧУДОВО

**П**ервое упоминание о деревне Чудово на реке Кересь в Грузинском погосте найдено в Новгородской писцовой книге 1539 года. Деревня в 13 дворов по тем временам считалась большой.

О происхождении названия существует несколько версий. Одна из них гласит, что название происходит от племени чудь, жившего в этих местах. По другой, когда-то здесь бродили шайки разбойников, одетые "под черта", и поэтому в народе говорили - "на дороге почудивает". Согласно третьей версии, во время крещения новгородцев был сброшен в Волхов языческий идол Перун, который поплыл по течению, сопровождаемый причитающей толпой язычников. Недалеко от Чудова он вдруг остановился и поплыл обратно против течения, то есть случилось чудо.

В XVIII веке Петром I между Санкт-Петербургом и Москвой была заведена регулярная почта. Для этого он попытался проложить прямую дорогу - "Перспективную", остатки которой обнаружили

при строительстве железнодорожной магистрали.

Станция открылась в 1851 году и подорвала ямщицкий промысел, хотя и недешево была на первых порах перевозка сена и дров в вагонах.

Оба главных пути (петербургский и московский) имели свои деревянные платформы и, соответственно, два деревянных пассажирских здания.

В 1871 году закончили строительство узкоколейной линии Новгород - Чудово и 18 мая открыли движение. Станция Чудово стала перегрузочной между узкой и широкой колеями: с Новгородской линии поступали дрова и сено, а на Новгород отправляли хлеб, керосин и соль.

В 1876 году станцию украсило каменное здание вокзала. И, хотя сооружение осуществили по "островному" принципу, здание, по своей архитектуре резко отличавшееся от "пассажирских домов" периода строительства дороги, было более просторным и удобным. Средняя часть одноэтажная, а две боковые двухэтажные. В здании устроили буфет. Под всем зданием имеется жилой подвал. Отопление общих помещений производится посредством центральных воздушных calorиферов, а квартир - посредством обыкновенных печей. Со всех сторон здание окружено пассажирскими



платформами высокого типа.

Источником водоснабжения станции служила река Кересть. Первоначально построили простой каменный приемный колодец у берега реки, приспособленный на случай высыхания или замерзания реки не устраивалось. С открытием Новгородской железной дороги активизировалась деятельность станции. В 1879-1881 годах на реке Керести построили каменную затопляемую плотину, которая обеспечивала 6-ти месячный запас воды. Береговые устои водослива были облицованы гранитом и тесаным камнем.

В 1887-1892 годах, в связи с ростом пассажирского движения, владелец дороги - Главное Общество Российских железных дорог - провело работы по расширению станции: на платформах устроили деревянные, крытые железом и обшитые с трех сторон навесы; небольшая деревянная кладовая для багажа и товаров большой скорости расположилась рядом. Еще раньше, в 1880 году, построили бревенчатое, на каменном фундаменте с асфальтовым полом, отхожее место. Железнодорожная станция Чудово была третьего класса, имела буфет с горячей пищей, гостиницу, носильщиков. Газеты на станции продавались только летом, но на такого же разряда станциях Спасская Полясть и Трегубово удобств было куда меньше.

Чудово посещали многие известные личности, но наиболее часто - Н.А. Некрасов. Все началось со знакомства с инженерами-путейцами братьями Панаевыми. Свои охотничьи пристрастия Н.А. Некрасов удовлетворял в их поместьях. Изучение жизни местных крестьян и новгородские впечатления поэт использует в стихотворениях "Железная дорога", "Пожарище", в лирической комедии "Медвежья охота". Здесь же пришло решение приобрести свой дом. Чудово и его окрестности связаны с именами Г.Р. Державина, М.Ю. Лермонтова, Н.А. Некрасова, Г.И. Успенского.

Старейшим предприятием в Чудове является стекольный завод, владельцем которого одно время был известный "фарфоровый король" И.Е. Кузнецов. Открытая в 1877 году шведом А.Ф. Лундбергом спичечная фабрика известна во многих уголках мира.

Новые линии и увеличение грузопотока приве-

ло в 1919 году к разделению станции на три: Чудово-Московское I, -Новгородское II, -Кировское III.

Месяц июнь стал своеобразным днем рождения Чудова: 25 июня 1928 года станция Чудово была преобразована в рабочий поселок, а в июне 1937 года Чудову присвоен статус города.

6 июля 1941 года фашистские самолеты бомбили эшелон на перегоне Чудово - Волхов. 9 июля совершили налет на Чудово - первые разрушения, первые жертвы... 18 августа серьезно поврежден мост через Волхов. Железнодорожная связь между Москвой и Ленинградом прервалась. Чудовская земля стала свидетелем и участником событий, вошедших позже в летопись войны. 29 января 1944 года советские войска освободили Чудово. В сквере возле вокзала возвышается пирамидальный гранитный обелиск. Это памятник чудовским железнодорожникам (17 имен), погибшим во время оккупации города.

В 1960-х годах Чудовский завод железобетонных шпал оснастили оборудованием из Венгрии, а Чудовская дистанция пути стала полигоном Октябрьской магистрали - здесь проверялись скоростные возможности суперэкспресса "Русская тройка". Дистанция пути, дистанция сигнализации и связи неоднократно награждались переходящими знаменами МПС и ЦК профсоюзов.





## ВОЛХОВО

Станция открыта в 1851 году и названа по реке. Согласно памятникам древней письменности XVI-XVII веков, река была названа по имени легендарного Волхова, сына Словена - вождя ильменских славян, основавшего, по преданию, город Словенск (Новгород).

По мнению некоторых исследователей, название восходит к славянскому "ольха".

При открытии на станции имелся отдельный пассажирский дом. При увеличении пассажирского движения к осени 1893 года устроили над платформами пассажирские навесы.

Путеводитель 1914 года по Николаевской железной дороге сообщал: "В поселке:

- фабрика фарфоро-фаянсовых изделий Кузнецова, основанная в 1871 г.;

- Ораниенбаумское товарищество лесопильного завода основанное (1890 г.);

- лесопильный завод братьев Дыреноквых.

На судоходной реке Волхов, близ станции, расположено большое село Соснинская пристань, населением 1200 человек, отсюда отправляются значительные партии хлеба вниз по Волхову. В XVI веке здесь существовал Николаевский Полистский мужской монастырь".

## ВОЛХОВ МОСТ

Остановочный пункт открыт в 1958 году. Название связано с мостом, перекинутым через реку Волхов. При строительстве железнодорожной магистрали Петербург - Москва через водные преграды строились деревянные мосты. Волхов пересечен мостом, построенным в 1845-46 годах по проекту инженера В.И.Граве, невысоко над урезом воды. Волхов был судоходен, и в конструкции моста занял место разводной пролет. Ручной привод позволял четырем рабочим поднять крыло деревянного разводного пролета и освободить проход для судов. На двух параллельных пролетах работало 8 рабочих, а время, затрачиваемое на подъем и опускание, укладывалось в 25 минут. Это был первый разводной железнодорожный мост в России.

При замене деревянных мостов на металлические (1873-1874 гг.) разводная часть Волховского моста оставалась деревянной. Рассматривалось три проекта новой разводной части: подъемной, поворотной и катучей. Приняли и построили в 1887





году пролет по последнему варианту, где сыграла роль возможность замены пролета без перерыва в движении. По системе инженера М.Навроцкого создали две части разводного пролета: одна - береговая - откатывалась в сторону, другая - нависающая над водой - накатывалась на место береговой. Работа по разводке заключалась в разбалчивании стыков, поднятии фермы на тележку и откатывании; по сведению - та же работа, но в обратном порядке. Восемь рабочих (по четыре на ферму) за шесть минут разводили и сводили мост. В разгар навигации мост разводился днем до 5 раз и за полчаса пропускалось до 15 судов.

Не забыли и о безопасности. Оригинальная система увязки двух semaфоров и запоров моста посредством ключа и ртутных контактов исключала ошибку: закрывается московский сигнал, ключ переносится в петербургский сигнал, отпирается замок, переводится рычаг; сигнал закрывается, ключ запирается, а затворы разводной части освобождаются.

Хотя название остановочного пункта указывает на месторасположение, оно стало своеобразным памятником творческой мысли русского инженера.



## ДУБЦЫ

Остановочный пункт открыт в 1902 году. В обширных лесных зарослях вдруг неожиданно, по прихоти природы, возник островок, заполненный определенным типом деревьев. Это становилось достопримечательностью местности. Поэтому в названиях деревень появлялись топонимы, связанные с деревьями. Данное название произошло от "дубки" - мелкий лесок, роща из мелколесья.



## ГРЯДЫ

При открытии в 1851 году станция не имела пассажирского здания. Деревянный вокзал появился в годы владения дорогой Главного Общества Российских железных дорог.

Название связано с географическим термином *гряда* - вытянутая небольшая возвышенность; *кряж*: "достаточно обособленный водораздел Среднерусской возвышенности".

Распространено и другое значение - "сухой островок среди болотистых топей". В начале XX века местное население занималось земледелием.

Бревна и дрова, отправляемые со станции, доставлялись сюда лесопромышленниками из окрестных, частных и казенных лесов.

В деревне Гряды родился летчик Н.А.Евдокимов, установивший в 1934 году рекорд затычного прыжка - на высоте 8000 метров он отделился от самолета, и только в 200 метрах от земли раскрыл парашют.



## БОЛЬШАЯ ВИШЕРА

Полустанцию открыли в 1870 году с наименованием Концы, по близкому селу. Открытый пункт не являлся тупиковым, а располагался на действующей с 1851 года линии С.Петербург-Московской железной дороги и в 1874 году станция приняла имя реки.

Происхождение названия очень проблематично. По-украински вишар - "низина, поросшая травой", а на древне-русском вишь - "зеленые ветки", "хворост", что как-то не вяжется с рекой.

К 1914 году в ближайших к обгонному пункту Большая Вишера двух деревнях проживало по 200 человек в каждой. Население занималось земледелием и работами на стеклянном заводе братьев Курженковых (в 1837 г.). Главные изделия - стекла для электрического, газового, лампового освещения, хрустальная посуда и канцелярские принадлежности.





## МАЛАЯ ВИШЕРА

Название станция переняла у реки, на берегу которой она расположена. Его происхождение мы уже рассматривали (см. Большая Вишера). Новгородская летопись сообщала, что в X-XI веках на этих землях стали селиться наши предки - славяне. Рождение селения связано со строительством железнодорожной магистрали Петербург - Москва. В 1843 году артель крепостных крестьян на берегу реки срубила из вековых сосен казенную избу для приказчика, десятника и прочих распорядителей. Изба стала первым сооружением будущего города.

Пример Малой Вишеры показателен в том, как железная дорога влияет на местность. 18 декабря 1871 года состоялись торжества по случаю переезда поселения на станции Малая Вишера в разряд посада. Газета "Новгородские губернские ведомости", рассказывая об этой праздничной церемонии, сообщала: *"На нашей памяти линия железной дороги прошла через эту местность, на которой в то время не было ничего, кроме болота."*

*Но вследствие работ по устройству линии сюда явились не только жители окрестных деревень, но и поселенцы из многих концов России. Еще в 1865 г., когда впервые было заявлено об устройстве посада, здесь насчитывалось 50 домов, а ныне городских обывателей считается до 3-х тысяч".*

История первой "чугунки" была отмечена мастерством и талантом русских строителей. На маловишерском участке по проекту инженера путей сообщения Д.И.Журавского были построены два самых больших, полукилометровой протяженности, моста через реку Мста и овраг Веребье. Все пролеты каждого моста были перекрыты единой неразрывной деревянной фермой.

До наших дней сохранился вокзал. Относился он к I классу. На всей магистрали их было только три - в Малой Вишере, Бологое и Твери. Ф.А.Желязевич построил вытянутое здание с округленными торцами, обрамленное наверху по всему периметру металлическим широким карнизом, который поддерживают легкие, цельнолитые, с узорами колонны. Приподнятое на насыпной платформе между путями, оно кажется океанским кораблем с просторными палубами. Внутри пассажиров обслуживал буфет. В 1890 году здесь, в помещении станции, установили первый на железных дорогах России коммутатор телефонной связи на 25 номеров.

Рядом с круглым локомотивным депо - ровесником дороги - одноэтажное кирпичное строение. В нем в 80-х годах XIX столетия для подготовки кадров железнодорожников было открыто техническое училище (одно из трех первых в России). Ныне - ГПТУ-9.

Из трех паровых пожарных машин, работающих на всей линии Петербург - Москва, одна располагалась в Малой Вишере.

К началу XX века в посаде Малая Вишера было 9 тысяч жителей, занимающихся хлебопашеством и фабричными работами на стекольном ламповом заводе братьев П. и М.Курженковых с 1878 года; на лесопильном заводе Т.Я.Кузнецова с 1903 года.

В здании клуба железнодорожников в 1909 году был открыт первый в городе кинематограф "Зон". Ежегодно во второй половине августа в Малой Вишере происходили ярмарки, куда по железной

дороге прибывали разные мелочные товары (балкайные и мануфактурные).

В районе станции несколько погостов. Когда из-за границы прекратились поставки нашей стране крайне нужного технического стекла, маловишерские стекольщики в короткий срок освоили его производство, наладили выпуск светофорных и покровных стекол. Завод поставлял сигнальные фонари и плафоны Сталинградскому тракторному заводу, Волховстрою, Днепрострою, строителям каналов Москва-Волга и Беломорско-Балтийского, первой и второй очереди Московского метрополитена, ВСХВ. Большую известность в мире станции создал стекольный завод своей маркой "ИИИКДО" (имени III Коммунистического добровольного отряда 1919 года) на хрустальных фужерах.

За образцовую работу станция в 1930 году была занесена на доску почета. О труде железнодорожников в годы первых пятилеток красноречиво гласит мемориальная доска Почета на здании Маловишерского локомотивного депо: *"Ударному коллективу депо Малая Вишера Октябрьской дороги за высокие показатели работы в III-м Всесоюзном конкурсе имени XV-й годовщины Октября, декабрь 1932 - февраль 1933 года"*.

В память о трудовом и боевом подвиге маловишерских железнодорожников в годы суровых военных испытаний в сквере у локомотивного депо воздвигнут монумент - на четырехугольном бетонном постаменте макет паровоза серии Э4219. Под ним, на торцевой стороне пьедестала, слова белорусского поэта Петруся Бровки:

*Люди! Условимся в нашем столетье двадцатом,  
что не дадим продолжаться губительным взрывам.*

*Жители шара земного, да будет счастливым  
каждый его уголок!"*

И далее: *"Работникам локомотивного депо, погибшим в Великой Отечественной войне в 1941-1945 гг."*. На задней торцевой стороне изображен воин в каске и железнодорожник в форменной фуражке, а ниже перекрещенные молот и французский разводной ключ. На правой боковой стороне - рельеф: трое рабочих ремонтируют паровоз; один из них подросток, изнемогающий от тяжелой работы, и старший товарищ поддерживает

его. На левой стороне - мужчина и женщина в спецовках, на плече у женщины ребенок, тянущий ручку к лучам восходящего солнца.

Этот жест, символизирующий порыв к светлому будущему, выражает оптимизм.

Сегодняшнее локомотивное депо восстанавливает музейные паровозы для потомков.

В 1925-27 годах секретарем маловишерского укома комсомола работал Алексей Александрович Кузнецов, будущий лидер ленинградских коммунистов. Автор уникального спортивного комплекса в Лужниках, лауреат Ленинской премии Василий Петрович Поликарпов, сын маловишерского железнодорожника, начавший трудовой путь в родном городе рабочим-путейцем, ставший крупным инженером-строителем, ученым.







## КРАСНЕНКА

Остановочный пункт открыт с 1870 года. Название произошло от ближайшей деревни Красное. В основе лежит отношение к местности. На Руси красным называли красивое, а характерный признак местности часто становился ее названием.

## БУРГА

Станция, открытая в 1851 году, как и населенный пункт, получила название по одноименной реке. Название происходит, возможно, от слов: пурга (метель, буран).

В 1868 году пассажирское здание было деревянным. Расширили его через несколько лет пристройкой с одной стороны, с установлением на пассажирской платформе небольшой деревянной багажной кладовой.

В начале XX века население села в 500 человек занималось земледелием, работой на местном лесопильном заводе, на железной дороге и отчасти торговлей.

Основные грузы: лесные материалы; коровы и телята; молоко из окрестных деревень, собираемое Карпиногорской маслоделательной артелью; камень.

В поселении ежегодно происходили небольшие местные ярмарки галантерейных и кондитерских товаров.



## МСТИНСКИЙ МОСТ

Обгонный пункт открылся в 1899 году и свое название получил от реки Мста. Основой названия стало прибалтийско-финское слово "муст", что означает "черный", то есть темный цвет воды. Эта форма была заимствована древнерусским языком в тот период, когда в нем существовал гласный "ъ", близкий к звуку "у". В летописи появилось название реки Мъста, перешедшее в современное произношение.

В начале XX века с верховьев реки сплавляли кустарные изделия для отправки железной дорогой, преимущественно гончарные и поделки из дерева. Значительное количество грузов (глины огнеупорной, сена и других) прибывало сплавом по реке из города Боровичи.

В бассейне Мсты обнаружены следы стоянки древнего человека. Красавица река причудливой змейкой вьется вдоль косогора. Высокие крутые берега образуют живописные пейзажи. Они-то и заставили при строительстве железнодорожной магистрали Петербург - Москва соорудить высо-

кий мост через реку. Первоначально он был деревянный, высотой около 50 метров и длиной около полукилометра. Поезд пролетал высоко над рекой по неразрезной конструкции инженера Д.И.Журавского.

16 октября 1869 года три пролета моста сгорели. Сей случай подтолкнул на замену деревянных мостов магистрали на металлические, что и было сделано в течение 24 лет корифеем русского мостостроения Н.А.Белелюбским.

Память об уникальном сооружении отечественного мостостроения закрепилась в названии - Мстинский Мост.





## ВЕРЕБЬЕ

**П**редположительно название станции, открытой в 1851 году, образовано от древне-русского "веребии", "воробии", - "воробей". Существует другое мнение: это название идет от славянского слова "вороб" - развилка.

К 1868 году было построено деревянное пассажирское здание.

Из путеводителя по Николаевской дороге 1914 года: *"Близ поселок - 1000 человек. Главное занятие - хлебопашество и работа по заготовке леса и дров. С железной дорогой конкурируют имеющиеся в районе водные пути рек: Мста, Холова, Водьма, по коим сплавляются преимущественно лесные материалы и дрова... Неподалеку здесь располагается стеклянный завод братьев Костылевых, выделывающих бутылки, более 85 рабочих."*

В этом месте железнодорожный путь со стороны Петербурга начинает главный подъем на Валдайскую возвышенность. Первоначально станции Бурга, Верёбье и Торбино находились на одной прямой линии, и подъем этот совершался слишком

круто, и притом непрерывно на протяжении 19 верст, что для эксплуатации представляло большие неудобства, а нередко и опасности, так как ни один товарный поезд не мог преодолеть подъем без двойной тяги, а тяжелые товарные поезда, идущие по уклону, не могли, наоборот, остановиться на станции Верёбье и, развиг на остальном пути уклона большую скорость, нагоняли идущий впереди поезд.

В целях устранения указанных неудобств крутой и непрерывный подъем был заменен подъемом более отлогим с несколькими горизонтальными площадками, на одной из которых построена новая станция Верёбье, что достигнуто сооружением известного "Верёбынского обхода", удлинившего протяжение Николаевской дороги на 5 верст и прервавшего прямую линию магистрали, породив анекдот о линейке и пальце Николая I.

## ОКСОЧИ

**П**ри открытии Петербурго-Московской железной дороги станции Оксочи не было, линия проходила километра на четыре западнее. Прямая, как стрела, трасса тянулась от Мстинского моста до Торбино и пересекала глубокий овраг между отрогами Валдайской возвышенности. Крутой подъем протяженностью более 15 километров затруднял движение, и поезда пошли в обход с постройкой новой пассажирской платформы Оксочи в 1881 году.

Красивые места с обилием леса привлекали внимание, и 21 июня 1953 года на станции открылся пионерлагерь для 180 школьников из Бологое, Окуловки, Малой Вишеры.



## ТОРБИНО

Станция открыта с 1851 года. К 1868 году на станции находилось одно деревянное пассажирское здание, с увеличением пассажирского движения (1887-1892 гг.) его расширили пристройкой с одной стороны. В этот период построили деревянные, крытые железом, пассажирские навесы и небольшую багажную кладовую на каменных столбах.

О происхождении названия две версии:

- селение названо по имени землевладельца;
- жители занимались изготовлением торб - мешков.

Вторая версия более приемлема. Подтверждением тому служит основание в 1882 году в селении Кулотино, на юго-востоке от Торбино, прядельноткацкой фабрики по изготовлению мешочного полотна и мешков, где использовалось умение местных мастеров.

Недалеко от станции в VIII столетии было открыто месторождение каменного угля.

Близ станции в XVI веке располагалась Ника-

норовская мужская пустынь.

В начале XX века в округе работал лесопильный завод Цамутали и стеклянная фабрика Шмидта, под фирмой "Воронья-Гора".

## ВЯЛКА

Год открытия остановочного пункта - 1902. Название, предположительно, произошло от длительной сухой погоды, засухи. В сравнении - вялить, то есть сушить. Видимо частые засушливые периоды - одна из главных достопримечательностей данной местности, вторгающаяся в жизнь крестьянина, что и отразилось в топонимическом памятнике.





## БОРОВЕНКА

**Н**ебольшой поселок Боровенка окружен живописным бором, раскинувшимся по обе стороны железнодорожной линии. Вот от него и получила название станция в 1851 году.

К 1868 году станцию украсило деревянное пассажирское здание. С увеличением пассажирского движения его увеличили в одну сторону.

В 10 километрах от станции на берегу озера Лыно находилась мыза "Утешение", которой владела Л.А.Берс - теща Л.Н.Толстого. В 1879 году у Льва Николаевича был период мучительных религиозно-нравственных исканий. Устав от поездок по монастырям, он решил отдохнуть в деревенской глуши и выбрал небольшое имение тещи.

Впоследствии усадьба была продана К.Н.Пилкину, одному из героев морских рассказов К.М.Станюковича. После приобретения Пилкин сделал многое, чтобы сохранить ее в хорошем состоянии. Парковые аллеи, "зеленая зала" - площадка со "стенами", образованными высокими елями и березами, могучая вековая сосна и дом - все объяв-

лено заповедником и включено в территорию имени Л.Н.Толстого.

Из путеводителя по Николаевской дороге 1914 года: *"Несколько деревень - до 4 тыс. человек, занимающихся преимущественно хлебопашеством и лесными промыслами. В 12 верстах Дерняковская картонная фабрика, принадлежащая инженеру Массе. Некоторую часть грузов дает станции небольшой уздный городок Крестцы"*.

В 1911 году умер инженер путей сообщения, тайный Советник Осип Антонович Турцевич, и начальник Николаевской дороги обратился с ходатайством о переименовании одной из станций в "Турцевич".

О.А.Турцевич окончил Институт Путей Сообщения и более 35 лет прослужил в основном на Николаевской дороге: начальником Службы пути, помощником начальника дороги, начальником Петербурго-Варшавской, а затем Николаевской дорог.

Будучи председателем экзаменационной комиссии в институте, представителем от российских железных дорог в постоянной комиссии международных железнодорожных конгрессов, председателем Инженерного Совета, О.А.Турцевич продолжал живо интересоваться бытом дороги.

Осип Антонович не был сухим чиновником. Однажды пришел к нему на прием какой-то действительно несчастный интеллигентный бедняк, находившийся в безвыходном положении, и попросил: не найдет ли возможным начальник дороги дать ему бесплатный проезд от С.-Петербурга до Москвы. О.А.Турцевич отказал как начальник дороги, но в то же время выслал через правителя канцелярии бедняге 10 рублей своих собственных денег на проезд.

Свою исключительную доброту и благожелательность к учащейся молодежи О.А.Турцевич доказал тем, что завещал свыше 15000 рублей - из своих трудом добытых скромных личных средств на стипендии в Институте инженеров путей сообщения, Санкт-Петербургском и Бологовском железнодорожных училищах и обществу вспоможения служащих Николаевской дороги.

Первоначально переименовали станцию "Академическая", считая это название чисто искусственным, но затем решили переименовать станцию "Боровенка" созвучную со станцией "Барвенково" Южной железной дороги. Распоряжением от 15 февраля 1912 года станцию Боровенка переименовали в Турцевич и восстановили название Академическая.

В 1917 году, в период борьбы с названиями и символами царского режима, станции Турцевич было возвращено первоначальное наименование "Боровенка".

## ЗАОЗЕРЬЕ

Станция открыта в 1870 году. Заозерье - название станции живописно раскинувшейся на берегу одноименного озера. Обычно так называют селения, расположенные за озером. В данном случае речь идет о пространстве за группой озер, и скорее всего, сначала возникло название местности, а на озеро оно перешло позже.

Известный художник, мастер реалистического пейзажа И.И.Левитан, разъезжая в поисках интересной природы, в 1899 году набрел на полузаросшее озеро и создал полотно "Озеро", которое называют лебединой песней художника, проводившего летние месяцы в Окуловке, в 8 километрах южнее Заозерья.





## ОКУЛОВКА

**В** петербургском энциклопедическом издании "Россия" 1900 года говорится, что станция Николаевского пути Окуловка, на 229-й версте, названа по имени близлежащего небольшого селения. А селение? Как разъясняет древнерусский именослов, на Руси были широко распространены различные прозвища. По ним нередко давали названия и населенным пунктам, пустошам, хуторам, заимкам. Возможно, и Окуловка названа по прозвищу Окула - первопоселенца в этом месте.

Сооружение магистрали началось ранней весной 1843 года. Все работы велись вручную, а участок был нелегким: выемки, откосы... Наиболее длинная выемка между станциями Вялка и Боровенка имела глубину почти 25 метров. Причем грунт - красная слежавшаяся твердая глина. И сегодня можно встретить следы строительства: около деревни Яблоновка видны обвалившиеся землянки, а название "балаганные" горки подтверждает, что здесь, в конусных балаганах из коры деревьев, жили рабочие люди.

На перегоне Окуловка - Яблоновка строительством руководил инженер-капитан Николай Ильич Миклухо. В сельце Рождественском (впоследствии Языково) он купил двухэтажный дом, где 17 июля 1846 года у него родился сын Николай - будущий путешественник и этнограф.

К открытию движения постройка депо не была закончена, для заправки паровозов водой установили временные деревянные баки на высоких сваях. Вокзал не имел оконных рам и полов, была утеплена всего лишь одна комната, и в случае задержки поезда пассажиры отогревались по очереди.

От первых лет существования сохранились вокзал и значительно перестроенное локомотивное депо. Вокзал перестроен мало, перемены коснулись главным образом планировки внутренних помещений. По внешнему облику вокзал - вытянутое здание с округленным северным торцом, металлическая крыша-карниз с трех сторон (кроме южной) образует навес, поддерживаемый тонкими металлическими колоннами. Все здание приподнято на платформе, которая, как островок, разделяет железнодорожные пути московского и петербургского направления. Большие высокие окна придают ему нарядность и торжественность. Для пассажи-



Ст. Окуловка (В.Кл.)

ров устроили буфет, и в расписании предусмотрели остановки для его посещения.

В 1890 году на всем протяжении линии Петербург - Москва завели два пожарных обоза. Один из них находился на станции Окуловка в постоянной готовности к выезду по первому требованию. В его составе был крытый товарный вагон с пожарным инструментом для 20 человек, пожарная команда, платформа с двумя насосами и двумя бочками и две платформы с баками для воды.

Возле вокзала, в небольшом сквере, примыкающем к нему с севера, в 30-х годах по просьбе железнодорожников и при их активном участии установили на высоком постаменте бюст В.И.Ленина.

Станция Окуловка находилась примерно на полпути между Москвой и Петербургом. Московский промышленник В.И.Пасбург обратил на это внимание и для производства специальной упаковочной бумаги для сахарных головок в 1856 году построил бумажную фабрику, получив огромную выгоду: близость железнодорожной станции, богатые леса и водные ресурсы, а главное - даровая рабочая сила. Затем появились еще четыре предприятия и Кулотинская фабрика мешочного полот-

на. Строительство фабрик всколыхнуло жизнь близлежащих деревень - началась хищническая заготовка древесины.

Красивые окрестности полюбились художнику-пейзажисту И.И.Левитану. Мотивы четырехмесячного пребывания здесь в 1899 году запечатлены им в пейзажах: "Последние лучи солнца", "Сумерки", "Стога. Сумерки", "Избы", "Летний вечер" и стали основой большого полотна "Озеро" ("Русь").

В 1901 году природа отрогов Валдайской возвышенности вдохновляла Н.А.Римского-Корсакова при написании оперы "Кашей бессмертной". В мае 1903 года он опять приезжал сюда для работы над оперой "Сказание о невидимом граде Китеже и деде Февронии".

Окуловка не подверглась вражеской оккупации, но труд железнодорожников того времени смело можно приравнять к ратному. Под бомбежками и обстрелами с воздуха они восстанавливали разрушенные участки магистрали, станционные пути и оборудование и обеспечивали продвижение воинских эшелонов к фронту. Окуловские железнодорожники по собственной инициативе организовали санитарный поезд из 50 вагонов. Жены железнодорожников шили занавески, собрали



посуду, дети украсили вагоны и сшили кисеты. Железнодорожники собирали средства на строительство танков, самолетов, бронепоезда. За доблестный труд коллектив Окуловского железнодорожного узла в ноябре 1942 года был награжден переходящим Красным Знаменем ГКО.

В 1976 году локомотивное депо перешло на обслуживание тепловозов.

**ДАЛЕЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МА-  
ГИСТРАЛЬ ПРОДОЛЖАЕТСЯ В СТО-  
РОНУ БОЛОГОЕ**

# ЧУДОВО-НОВГОРОД







## ТРЕГУБОВО

Остановочный пункт открыт в 1871 году и название получил от населенного пункта, унаследовавшего фамилию владельца земли. Это довольно распространенная фамилия помещиков на Руси. Даже в литературе она часто встречается на страницах русских классиков. Основу фамилии могло составить прозвище - трехгубый - то есть народное название "заячьей губы".

## СПАССКАЯ ПОЛИСТЬ

Станция открыта с 1871 года. Название получено от одноименной деревни, расположенной на берегу реки Полисть. Спасская - вероятнее всего связано с церковью, ранее расположенной в селе: слово "Спас" часто встречается в названиях икон и церковных праздников. Полисть - одна из разновидностей болотистой местности.

Название села сохранилось и в книге А.Н.Радищева "Путешествие из Петербурга в Москву".

## МЯСНОЙ БОР

Остановочный пункт открыт с 1871 года, при строительстве Новгородской узкоколейки. В Новгородской области много селений, в название которых входит слово "бор", обозначающее сосновый лес - например, Трубников Бор, названный по фамилии владельцев. Аналогично происхождение названия Мясной Бор, скорее всего по прозвищу поселенца, которое впоследствии часто становилось фамилией.

В годы Великой Отечественной войны, как бы переключаясь с названием, в окрестностях села развернулась "кровавая мясорубка". Ее следы в селе и окрестностях - многочисленные захоронения участников боевых действий 2-й ударной армии.

Наступательные операции Волховского фронта на участке Спасская Полисть - Мясной Бор начались 13 января 1942 года. К 24 января нашим войскам удалось прорвать главную полосу обороны противника на участке шириной 3-4 километра. Это был серьезный успех, вынудивший командование группы фашистских войск "Север" отказаться от подготовки нового штурма Ленинграда.

Развертывая наступление, советские войска вклинились на 60-70 километров, но были окружены. Часть войск вывели по узкому коридору, а в "мешке" оказалось около 10 тысяч воинов. В их рядах сражался татарский поэт Муса Джалиль. На 105 километре у железнодорожной линии Октябрьской магистрали могила предательски выданного дивизионного комиссара Ивана Васильевича Зуева.

По воспоминаниям бойцов, Мясной Бор словно оправдывал свое название. От векового соснового бора там остались только пни да исковерканные стволы деревьев. Вся земля была многократно перепахана снарядами и бомбами.

К 50-летию Победы в Великой Отечественной войне Министерством обороны Российской Федерации в поселке создано военно-мемориальное кладбище. Авторы проекта: архитекторы В.Н.Воронцов, Е.С.Борисов; конструктор В.К.Чумаков.



В центре захоронения выстроена стилизованная часовня с иконой художника Ю.А.Титова.





## ПОДБЕРЕЗЬЕ

*...И все же сегодня, сквозь дымный мороз,  
Сквозь хлопья, летящие с неба,  
Мчит поезд меня среди юных берез,  
Среди первозданного снега...*

**Федор Гарин**

Остановочный пункт открыт с 1871 года, на линии Новгородской узкоколейки. Название получено от населенного пункта. Такие названия возникали там, где преобладал вид определенной растительности. В данном случае - березы. Возможно, жители деревни изготавливали изделия из бересты - лукошки, туески, лапти.

В 1941-1945 годах в районе поселка проходили тяжелые бои. Память о них увековечена композицией - танк-победитель, сокрушающий препятствия.

## НОВГОРОД

**Н**овгород возник у истока из озера Ильмень реки Волхова, на пути "из варяг в греки", связывавшего город с Волгой и Каспийским морем, со странами Западной Европы. Наиболее раннее упоминание о Новгороде в письменных источниках относится к 859 году, который и считается условной датой основания города.

Название "Новгород" относится к обозначению новых поселений, подчеркивающих существование на этом месте старых поселений, которые на Руси назывались Городищами.

Одна из легенд об истории возникновения Новгорода такова. Два брата - Словен и Рус - долго искали новые земли для отечества. Двигаясь от берегов Черного моря на неизвестный им север, они дошли до озера Мойско, из которого вытекала река Мутная. Гадание предсказало им, что следует остановиться на жительство здесь. У истока реки братья основали город, назвав его Словенском. Озеро переименовали в честь дочери Словена в Ильмер, а реку по имени сына Словена Волх назвали Волховом.

Рус остановился у соляного колодца и основал здесь город Русу. Одной из рек он дал имя жены Порусьи, а другую назвал в честь своей сестры Полистью.

Много лет жили братья. Их владения простирались до Ледовитого океана. Но постигла край беда - моровая язва. Жители в страхе разбежались. Опустели Словенск и Руса...

Через много лет вспомнили славяне о земле своих предков, лежавшей в запустении, и отправились туда. Снова на берегах Ильмера они возродили город, но не на прежнем месте, а на новом, выше старого, и назвали его Новгородом.

Являясь центром Новгородской республики, город стоял на пересечении торговых путей. Иностранные торговые дворы имели на берегу Волхова свои пристани - "вымолы": Горальдов вымол - для норвежских купцов, Немецкий - для немцев, Ивановский - для русских купцов. Мощь, богатство и слава Новгородской республики заставляла не-



другов трепетать и с почтением относиться к "Господину Великому Новгороду".

Парадоксально, но приносящая прогресс и цивилизацию железная дорога сыграла "злую шутку" в жизни города. Проект С.-Петербурго-Московской железной дороги определялся тремя пунктами: "1) расходы первоначальные, для полного устройства дороги потребные; 2) расходы ежегодные для движения и содержания оной нужные и 3) доход от нее ожидаемый". Решили проложить трассу по прямой, без захода в Новгород и Тверь. Общественное мнение успокаивали тем, что в Новгороде и Твери сильное речное судоходство. И все же, после утверждения прямолинейного варианта, провели изыскания и по направлению Петербург - Новгород - Вышний Волочек, для сравнения и окончательного выбора варианта. В работе участвовало восемь изыскательских партий, а новгородский вариант исследовал выпускник института Корпуса инженеров путей сообщения, будущий ученый Д.И.Журавский. Техничко-экономические показатели подтвердили прямой вариант, и дорога прошла мимо Новгорода.

С 1851 года грузы двинулись по железной дороге и промышленные предприятия стали основны-





ваться в восточной части губернии, обеспеченной передовым по тем временам транспортом. Через Новгород их поток уменьшился, да и сезонность речного пути сыграла свою роль в появлении еще одного заштатного города. Перед I мировой войной в Новгороде в числе крупных предприятий были пивоваренный, свечной и судоремонтный заводы.

Транспортные проблемы Новгорода попытались разрешить постройкой Новгородской узкоколейной дороги. 18 мая 1871 года открылось движение между Новгородом и Чудово, расположенном на линии Петербург - Москва. В Чудово осуществлялась перегрузка между широкой и узкой колеями: Новгород отправлял овес, овощи, сено, солому, лен, пеньку, паклю, дрова, а получал - хлеб, керосин и соль. В 1878 году узкоколейка соединила Новгород со Старой Руссой. Была предпринята попытка соединить Новгород с Орлом и Царским Селом железной дорогой, по которой предполагалась перевозка хлеба из черноземных районов страны в северные области. Вдоль Юрьева монастыря насыпали высокий подход к железнодорожному мосту через Волхов, заложили гражданские постройки, устройства водоснабжения, но дальнейшему сооружению помешала первая ми-

ровая война. В 1917 году Новгород через Батецкую соединился с Лугой. Промышленность города развивалась: открылись чугунолитейный и кирпичный заводы, обувная и мебельная фабрики, реконструировались судоремонтный и лесопильный заводы. Требовалось расширение транспортных связей и право на достройку получила линия на Царское Село (Павловск).

С 1871 года станция носила имя Новгород. В 1928 году ее переименовали в Новгород-на-Волхове. Новгородский железнодорожный узел объединяет три линии к городу: с северо-востока - от Волховстроя через Чудово, с севера - из Петербурга через Павловск и Чудово, с запада - из Луги через станцию Батецкую. Товарная, техническая и сортировочные станции размещены на окраине города и не вторгаются в жизнь города. Расположение вокзального здания, отделяющего железную дорогу от застройки, как нельзя лучше соответствует названию - ворота города.

Современное здание, открывающее выход пассажиру на Вокзальную площадь, построено на месте разрушенного в 1953 году по проекту архитектора И.Явейна. Автор удачно соединил элементы древнерусского зодчества и современной архитектуры: гладкие белые стены украсила яркая гамма цветных изразцов, а высокие узкие окна и высокий входной портал со стороны площади выполнены в лаконичной, суровой манере северных мастеров. Все здание похоже на новгородскую ладью, а настенный барельеф Александра Невского напоминает об исторической славе Великого Новгорода...

В 1980 году по типовому проекту (автор Ю.Колобов) рядом со зданием вокзала построили железнодорожный почтамт. Северную сторону площади на значительном удалении от нее замыкает высотное здание транспортных организаций. В центре площади установили бюст Александра Невского. В 1964 году для работников железнодорожного узла были открыты два остановочных пункта - Новгород-депо и Новгород-Лужский.



# ЛИНИЯ ЧУДОВО - НОВГОРОД

## УЧАСТОК НОВГОРОД - БАТЕЦКАЯ





## НАЩИ

Остановочный пункт открыт с 1924 года. Название Нащи связано с окружающей местностью и означает "болотная топь; вязкая глина; тинистая масса на болоте". Подтверждением тому служат названия окружающих селений: Болотная, Вяжищи и другие. Это обозначение из русского языка перекочевало с тем же значением даже в Коми АССР и Тюменскую область.

## МОЙКА

Остановочный пункт открыт с 1917 года. Имя получено от населенного пункта, расположенного на берегу реки Луга. Мойкой называли умывание, мытье, стирание, полоскание и вообще мытье водой. В этом месте растили лен, изготовляли из него холсты и вымачивали (мыли) в речной воде.

Старинный промысел "умер", и лишь название напоминает о жизни наших предков.

## ЛЮБОЛЯДЫ

Остановочный пункт открыт с 1917 года. Название произошло предположительно от новгородского имени собственного Люболяд. Само же имя сложносоставное. Первая часть - любо - характеризует любовь, сильную привязанность к кому-нибудь или чему-нибудь. Вторая часть - ляды - кулиги расшифровывается как "небольшой покос; полянка, отличная растительностью, травую, ягодами, урожаем хлеба, чищобные поля, засева". Как видим, в названии закрепились любовь земледельца к определенному участку возделываемой земли.

## РАДОМ

В основе открытого в 1951 году остановочного пункта лежит имя Радом, краткая форма от Радомир, Радомер. Смысл такого названия - "поселение, принадлежащее Радомиру или основанное Радомиром". Одно из воспоминаний о древней истории края. В основе имени заложена радость, а человек, носящий его, приносил веселье, утеху; даже в ряду церковных праздников стала Радуница, Радовница.



## ЛИНИЯ НОВОЛИСИНО - НОВГОРОД



## ПАВЛОВСК - НОВГОРОД

При начале строительства официальным именем линии было: Царское Село - Новгород. 22 ноября 1915 года МПС приняло решение о ее строительстве. Работы возлагались на Московско-Виндаво-Рыбинское общество и планировались на 24 месяца. Вмешалось военное ведомство, и правительственным распоряжением линию разобрали, отослав верхнее строение пути на усиление станций Бологое, Псков, Вязьма, Рамоцкая. Общество понесло убыток в 15 миллионов рублей.

Достраивалась дорога в 1920-х годах. Мыслилась она как начальное звено дороги Петроград - Орел. От прежнего строительства осталась лишь недвижимость, то есть то, что не смогли погрузить и переместить - земляное полотно, искусственные сооружения, здания. Проектом предусматривалось 12 отдельных пунктов, среди них 5 полноценных станций, и в 1926 году их приняли в эксплуатацию.

В годы Великой Отечественной войны огненный смерч полностью разрушил железнодорожное хозяйство и разбросал местное население по чужбинам. Восстановленная линия имела незначительное экономическое значение: вывоз торфа с торфоразработок Радофинниково да доставка пассажиров на садоводческие участки.



## ЛУСТОВКА

Поселок Лисино-Корпус в Тосненском районе получил свое название в связи с большим количеством лисиц, водившихся некогда в окрестностях. В прошлом веке окружающие поселок леса были местом царской охоты. С разных концов страны сюда завозили зверей и устраивали "зверинцы". В поселке по проекту архитектора Н.Л.Бенуа был устроен Охотничий дворец.

Железнодорожная станция Лустовка, построенная в 2 километрах от поселка (1926 год), получила название от немецкого Lust ("луст" - "радость", "удовольствие"), связанного с назначением "зверинца" и дворца.

В период расцвета охоты было учреждено Лисинское лесничество (по рекам Лустовке и Лаузе) и открыта Егерская школа, которая в 1869 году была преобразована в Лесное училище, просуществовавшее до 1888 года.

В Лисинском лесничестве проходили практику воспитанники Петербургского лесного института. Здесь работали многие выдающиеся русские лесоводы, почвоведы, биологи: основоположник русского лесоводства Д.М.Кравчинский, Ф.К.Арнольд, академик В.Н.Сукачев, профессор М.Н.Римский-Корсаков и другие. Одно время здесь работал лесничим видный публицист Н.В.Шелгунов - соратник Н.Г.Чернышевского.

Сейчас в поселке - Лисинский учебно-опытный лесхоз Петербургской лесотехнической академии и лесной техникум.

## КАСТЕНСКАЯ

Станция открыта с 1926 года. В названии станции отразилось отношение людей к окружающей местности. В основе имени лежит "касть" - сокращенное от "капость". Это слово имело несколько значений: пакость, мерзость, гадость, скверна. Да и как еще можно было назвать обширные сырые, действительно мерзкие болота.

## РАДОФИННИКОВО

Станция открыта с 1926 года. Родина названия - Греция. А поводом для его появления в наших северных краях послужила фамилия сановника "времен очаковских и покоренья Крыма" Радофиникина.

Константин Константинович Радофиникин - член Государственного совета, сенатор, родился в 1760 году в небогатой семье греческого происхождения. Долгие годы он представлял Россию в качестве дипломата во многих соседних странах - в Турции, на Балканах... С 1819 года по 1835 год К.К.Радофиникин - директор "Азиатского департамента". Возглавляя его, он дослужился до тайного советника.

О добром нраве Радофиникина говорит такой факт: в день юбилея подчиненные преподнесли ему вазу с надписью "Доброму начальнику", а ведь среди подчиненных был автор "Горе от ума" А.С.Грибоедов. Подтверждает это и сохранившаяся служебная переписка между ними.

Общность интересов сближала К.К.Радофини-

кина и с А.С.Пушкиным, значительная часть жизни которого была связана с Коллегией иностранных дел.

Остался Радофиникин и на страницах литературы. Его очень выразительно описал Ю.Тынянов в романе "Смерть Вазир-Мухтара". Подтверждается связь с именем Радофиникина тем, что ему принадлежало имение Старолисино, расположенное в данной местности, и что как человек уважаемый и общительный, К.К.Радофиникин был избран еще и предводителем дворянства Санкт-Петербургского уезда.

## ОГОРЕЛЬЕ

Остановочный пункт открыт с 1926 года. Назван по рядом расположенному одноименному населенному пункту. Предполагаемая расшифровка - "горелый лес" или "около горелого леса". Среди болот трудно найти отличительный признак, поэтому брался любой, даже незначительный эпизод из жизни природы и увековечивался жителями в названии места жительства.

## РОГАВКА

Станция открыта в 1926 году. Название станции от реки Рогавка. Возможным источником происхождения названия является географический термин "рог" - "мыс, коса, лука, изгиб или колена реки". Подтверждением служит извилистость берегов реки Рогавка.

## КЕРЕСТЬ

Остановочный пункт открыт с 1929 года. Название получено от одноименной реки и с трудом поддается расшифровке.

Один из вариантов происхождения названия от разновидности собачьих саночек в виде лодочки. В то же время "керезь" означает "через". Можно предположить, что речь идет о способе переправы через реку.

Другой вариант связан с названием рыбы - "корость" - карась. Такое название рыбы распространено в рязанских землях и его могли принести рязанские крестьяне, переселенные на работы. Созвучие, непривычное для местных жителей, постепенно перешло в "кересть".



## ГОРЕНКА

Остановочный пункт открыт с 1929 года. Одноименное название несут деревня и река, приток реки Кереть. Деревня Горенка расположена на возвышенности среди обширных болот, отсюда и название. Рядом расположено Село-Гора, своим названием подтверждающее расположение.

## БОЛОТНАЯ

Остановочный пункт открыт с 1929 года. Название повествует о расположении вокруг обширных болот. Так часто называли на Руси селения, когда рядом не было других географических признаков и, соответственно, ранее не селились люди.

## ТАТИНО

Станция для эксплуатации была открыта с 1926 года. В названии деревни, давшей имя станции, прослеживаются два направления:

- одно ведет к напоминанию о землевладельце;
- другое тяготеет к древнерусскому "тать" (таить) - "вор, хищник, похититель, кто украл что-либо, кто крадет заобычай, склонный к сему". Тать - это прямое название тайного похитителя. Встарь было и другое значение - сплутовать, смощенничать. Возможно, в деревне жили хитрые, плутовские люди, своими действиями давшие название деревне.

## ВЯЖИЩЕ

Разъезд открыт с 1970 года. Имя получено от одноименного населенного пункта. Обширные труднопроходимые болота раскинулись вокруг, и особенности новгородчины оставили свой отпечаток в наименовании. Название связано с русским термином "вязь" (вязило) - вязкое, топкое болото; топь; болота низинного типа. Отсутствие земли для обработки компенсировалось работами по заготовке леса, сбором грибов и ягод.



## СТЕКольный

Станция открыта с 1916 года. Топоним отражает производство или обработку стекла. Это не обязательно указывает на расположение крупного завода или фабрики. Здесь могло находиться мелкое кустарное производство, например, стеклянных бус. В то же время речь может идти о добыче сырья (песка) для производства стекла.

## КНЯЖЕЛИСИНО

Становочный пункт открыт с 1916 года. Название Лисино получено от водившегося в окрестностях большого количества лисиц. В XVIII веке на месте усадьбы находились казенные стекольные заводы. В начале XIX века эти земли приобрел купец Кузьма Галашевский, завещавший их своей дочери Марии Кузьминичне Колосовой (1804- 1835). Ее муж, купец Михаил Степанович (1798- 1851), имел неосторожность под залог имения занять крупную сумму денег у князя Бориса Николаевича Юсупова, а в срок их не отдал. Тяжба длилась несколько лет, но в конце концов имение за долги отошло к Н.Б.Юсупову и стало называться Княжелисино.

Николай Борисович (1831-1891) - владелец подмосковного Архангельского и мызы Лезьи в Шлиссельбургском уезде - создал здесь небольшую усадьбу с деревянными строениями и регулярным парком, а на месте старого карьера разбил пейзажный парк, запрудил ручей, провел каналы по низменным местам. Это редкий пример рекультивации промышленной зоны в зеленую с прудами, рощами, аллеями в середине XIX века.



## ПУСТЫНЬКА

Станция открыта с 1916 года. Название применяется в смысле "уединенное место". От "пустынь" - местожительство отшельника, одинокая обитель. Основателем усадьбы на берегу реки Тосна был известный литератор, весельчак и остро слов А.Д.Копьев (1767-1846).

Над обрывом стоял помещичий дом, построенный Растрелли. В 1849 году А.К.Толстой упоминает о нем в стихотворении "Пустой дом":

*"Стоит опустелый над сонным прудом,  
Где ивы поникли главой,  
На славу Растреллием строенный дом,  
И герб на щите вековой.  
Окрестность молчит среди мертвого сна,  
На окнах разбитых играет луна,  
Сокрытый кустами, в забытом саду  
Тот дом одиноко стоит:  
Печально глядится в зацветшем пруду  
С короною дедовский щит...  
Никто поклониться ему не придет,  
Забыли потомки свой доблестный род!"*

Имение было куплено Анной Алексеевной, урожденной Перовской (1798-1856), незаконнорожденной дочерью графа Алексея Кирилловича Разумовского, матерью поэта и драматурга Алексея Константиновича Толстого. Сохранив название Пустынька, она создала свою усадьбу к 1856 году в виде замка.

Унаследовав имение после смерти своей матери, Алексей Константинович часто жил в Пустыньке, принимал гостей. К нему приезжали: А.А.Фет, А.В.Никитенко, братья Жемчужниковы и многие другие литераторы и ученые. Пустынька была хороша своей близостью к столице, недаром А.Фет называл ее "подгородной".

Усадьбу можно считать одним из мест рождения незабвенного Директора Провиантской Палатки Козьмы Пруtkова - плода содружества А.К.Толстого и его двоюродных братьев А.М. и В.М.Жемчужниковых.

Очарованием первой встречи с будущей же-

ной - Софьей Андреевной Миллер - проникнуто знаменитое стихотворение, созданное в Пустыньке:

*"Средь шумного бала, случайно,  
В тревоге мирской суеты,  
Тебя я увидел, но тайна  
Твои покрывала черты."*

Своих детей у Толстых не было, и имение унаследовала племянница С.П.Хитрово. Пожар в 1912 году уничтожил многие постройки, в том числе и господский дом. От усадьбы сохранился лишь пруд и несколько старых деревьев.

## ВОЙТОЛОВКА

Остановочный пункт открыт с 1916 года. Название произошло от близлежащего села, связанного с финским именем собственным. После захвата новгородских земель шведскими завоевателями многие финны переселялись на новые земли, спасаясь от гнета завоевателей. С собой они принесли свои обычаи и национальные особенности, что отразилось и в названиях деревень. "Войтоло" означает "усадьба Войта", в дальнейшем под влиянием окружающего русского населения получило дополнительное славянское оформление - Войтоловка, перешедшее на реку, приток реки Мга.



## ЛИНИЯ ОКУЛОВКА-НЕБОЛЧИ

### ОКУЛОВКА - НЕБОЛЧИ

В окрестностях сел Любытино, Зарубино и Шереховичи были открыты месторождения природных пигментов, бурого угля и залежи огнеупорной глины. Для поставки сырья в Боровичи от Окуловки до Любытино была построена железнодорожная ветка.

Осенью 1941 года блокированный гитлеровцами Ленинград снабжался главным образом по Северной железной дороге с выходом на Ладожское озеро. Но этот путь из центра страны был длинным. Чтобы сократить его, зимой 1941/42 гг. было предпринято строительство железнодорожной ветки от ст. Любытино до Неболчей, которая кратчайшим путем связывала Северную и Октябрьскую дороги. Через леса и болота в самые сжатые сроки трудящиеся Любытинского, Дрегельского (ныне вошел в Любытинский) и Окуловского районов проложили железнодорожный путь протяженностью 51 км. Была обеспечена возможность бесперебойно подвозить к Ленинграду войска, орудия, боеприпасы, продовольствие; эвакуировать из города население, промышленное оборудование, материальные ценности.







## ПОДДУБЬЕ

Остановочный пункт открыт с 1912 года. Довольно распространенное название населенных пунктов, связанное с преобладанием вида деревьев, в данном случае - дуба. Поддубье - село, расположенное у дубовой рощицы. Со временем деревья старели и их спиливали, но в названии села оставалось воспоминание.

## КУЛОТИНО

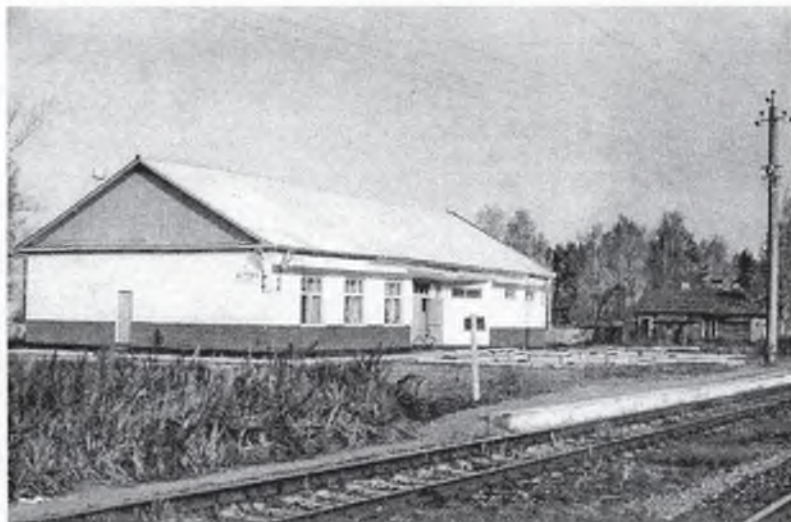
Станция открыта с 1924 года. Появлению населенного пункта способствовало основание в 1882 году прядильно-ткацкой фабрики "Товарищества для изготовления мешочного полотна и мешков" - ныне фабрика имени А.Т.Болдыревой. Название свое, предположительно, рабо-

чий поселок получил по фамилии землевладельца, а скорее всего - одного из учредителей фабрики.

По дороге от Окуловки до Кулотино возвышается семь курганов - могильных холмов. Под каждым из них захоронено по 2 тысячи человек, умерших от эпидемий и непосильного труда в годы строительства первой в России железнодорожной магистрали.

При постройке Кулотино находилось на ветке в 12 километрах от Окуловки. В годы Великой Отечественной войны, когда основная магистраль была перерезана немецко-фашистскими войсками, ветка получила выход в Неболчи и позволила пропускать составы к осажденному Ленинграду.

Поселок гордится своими земляками танкистами Александром Николаевым и Петром Скрипка. В боях у реки Псел, под Курском, танк командира батальона капитана Скрипки подбил 2 "тигра", но был подбит сам и загорелся. Экипаж покинул танк. Но один из "тигров" шел прямо на них. Механик-водитель Николаев вновь вскочил в горящий танк и в клубах огня и дыма врзался в "тигра". Таран ошеломил гитлеровцев, и они отступили.



КОТОВО

Станция открыта с 1929 года. Название получено от близлежащего населенного пункта, получившего имя землевладельца или прозвище первого поселенца. Характерная черта феодальной зависимости на Руси, когда все крестьяне были записаны за определенным помещиком, олицетворяющим на месте всю власть.



ТОПОРОК

Становочный пункт открыт с 1924 года. Одноименный населенный пункт расположен у места впадения реки Перетна в реку Мста. Местность богата лесными зарослями, и жители занимались лесоповалом и сплавом по Мсте. От основного орудия и появилось название: топорок - это боевой топор. В древних актах: "А велено топорки и бердыши делать съ образцовъ... и те топорки насадить на долгиа топорица, мерою дву аршинъ".





## ТРУБЕЦ

Остановочный пункт открыт в 1927 году. Труба - река в ущелье; узкая долина без террас и поймы; речная труба - так называют меженное русло - "сохранившееся русло реки при низком ее уровне". Протекающая рядом река Мста имеет глубокую долину с отвесными берегами, что подтверждает попытку расшифровки названия.

## ВОМПЕ

Станция открыта с 1929 года. Название станции не связано ни с населенным пунктом (Комарово), ни с рекой (Городня). Станция названа в честь П.А.Вомпе, бывшего межрайонца, впоследствии большевика, юриста Николаевской дороги.

1 марта 1917 года в Петрограде собралась инициативная группа Николаевских железнодорожников и назвала себя Временным дорожным комитетом. Временный комитет организовал районные и участковые комитеты, представители которых в марте провели съезд. 74 делегата избрали первый на сети железных дорог России исполнительный комитет. Председателем дорожного исполкома стал П.А.Вомпе.

На Всероссийском учредительном съезде железнодорожников в июле 1917 года в Москве был избран руководящий орган - Всероссийский исполнительный комитет железнодорожных рабочих и служащих (Викжель), в состав которого от Николаевской дороги вошел П.А.Вомпе.

24 июня 1918 года на Николаевской дороге было введено чрезвычайное положение, и вся полнота власти была передана специально сформированному Центральному военно-революционному комитету. Председателем комитета назначили П.А.Вомпе.

16 августа 1918 года пленарное заседание исполкома под председательством П.А.Вомпе утвердило конституцию железнодорожных комитетов дороги (рабочее самоуправление).



## ЗАРУБИНСКАЯ

С 1924 по 1974 год станция называлась Любытино. До 1941 года станция являлась конечной на ветке от Окуловки, затем стала промежуточной на линии Окуловка - Неболчи.

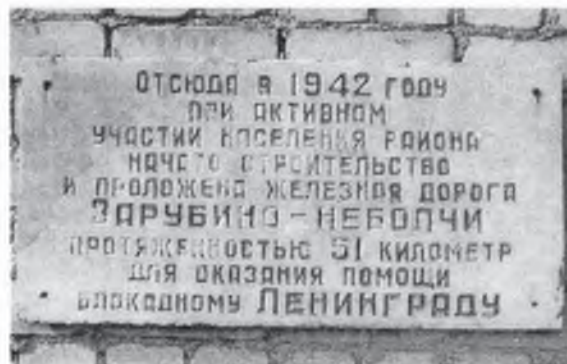
В 1974 году наименования остановочных пунктов были согласованы с названиями близлежащих населенных пунктов: остановочный пункт 61 километр переименовали в Любытино, а Любытино - в Зарубинская.

Название Зарубинская станция получила от поселка городского типа Зарубино. В основе его заложен местный географический термин "заруб" - отметка границы землевладения в лесу, просека. Древнерусское "зарубь" - "засека, укрепление из поваленных деревьев".

На здании вокзала в ноябре 1980 года укрепили мемориальную доску во славу трудового подвига трудящихся района в годы военного лихолетья.

Зарубино - поселок горняков. Здесь на базе богатых залежей огнеупорных глин построена и

действует шахта № 3 имени Артема. Недалеко, в Шереховичах, в XVIII веке открыли месторождение бурого угля, а также добывают огнеупорные глины для Боровичского комбината огнеупоров. Оба месторождения имеют государственное значение. Благодаря свойствам глин (пластичные, полусухарные и сухарные), неглубокому их залеганию, а также удобным транспортным связям, месторождения являются основной сырьевой базой огнеупорных глин Европейской части России.







## ГАМЗИНО

Остановочный пункт открыт с 1942 года. Название связано с именем землевладельца или помещика. Очень распространенный прием в русской топонимике, когда деревня называлась по имени первопоселенца или владельца. В таких деревнях почти все жители могли иметь одну фамилию и со временем забывали о первоисточнике.



## ЛЮБИТИНО

**В** 1958 году открылся остановочный пункт 61 километр. В 1974 году он получил название по ближайшему населенному пункту - Любытино. До 1917 года село называлось Белое (Бельск). Первое упоминание о погосте Прокофьевском на реке Белой, который положил начало селу, значится в летописи под 947 год. Название реки - Белая - означало "чистая вода", "свободная", но в вихре революционных перемен все названия, связанные с "белым" цветом - цветом монархии - предавались забвению. Село получило новое имя, связанное с человеком, либо проявившим себя в революции, либо...

На восточной окраине поселка городского типа разведано и эксплуатируется Кремницкое месторождение природных пигментов - сырья для производства минеральных красок. Из железистых, железосодержащих глин красно-бурого, желтого, розоватого, фиолетового, серого и других цветов получают охры, сиены, а также сурик. На базе месторождения построен Любытинский завод мине-

ральных красок.

При въезде в Любытино по шоссе взор привлекают сопки высотой до 3 метров, на склонах и верхушках которых стоят вековые сосны. Это захоронение древних славян. Здесь установлен охранный знак оригинальной композиции. Из стволов вековых деревьев вырезаны фигуры мужчины, женщины и подростка (авторы - новгородские архитекторы В.Г.Пешков и В.В.Побожин); надпись на типовой охранной доске гласит: *"Сопки - археологические памятники VII-IX веков, одно из древних погребных сооружений на территории Новгородской области. Подлежат охране как всенародное достояние"*.

В центре поселка в 1976 году установлен монумент, посвященный памяти жителей района, не вернувшихся с войны.

На Боровичской улице установлен памятник - колесный трактор ХТЗ - один из 17 тракторов, полученных в 1935 году Любытинской МТС.



## ЩЕГРИНО

**П**ри открытии остановочного пункта в 1942 году ему дали название Щагрино. Возможно, получено оно от ближайшей деревни, носящей имя или фамилию бывшего землевладельца. Произношение могло быть двояким, и в 1959 году название отредактировали в Щегрино.

## ЧАДКОВО

**О**становочный пункт открыт в 1942 году. Имя, позаимствованное у населенного пункта, традиционно напоминает о фамилии или прозвище землевладельца, хозяина этой землей в XVIII веке. В дальнейшем, при смене владельца имя деревни сохранялось, так как многие жители уже носили фамилию Чадковых.



## ПЕРНИЦА

**С**танция открыта с 1942 года. Любопытно предположение о происхождении названия. Точной расшифровки нет. Но часто в русском языке происходила перестановка букв, и слово "пряник" превратилось в "перник". Возможно, жители деревни занимались выпечкой местных (новгородских) пряников, а в названии деревни закрепилось воспоминание о древнем ремесле.



ЛИНИЯ ОБУХОВО - МГА







## РЫБАЦКОЕ

На том месте, где ныне находится станция Рыбацкое, была небольшая мыза, которой владел один из заводчиков-кирпичников. С его хозяйств поступали кирпич и другие строительные материалы. Петр I, проезжая ежегодно на праздник в Шлиссельбург, каждый раз останавливался ненадолго на этой мызе. В 1716 году по его распоряжению ее заселили вызванными с берегов Оки рыбаками. Им вменялось в обязанность ловить и доставлять в столицу свежую рыбу. Мыза получила название "Рыбной" или "Рыбачьей слободы". Это название сохранялось за ней более ста лет.

В Рыбацкой слободе во времена императрицы Елизаветы Петровны был деревянный дворец и зверинец.

Во время очередного военного конфликта 1789 года, почти все рыбаки слободы отправились в военный гребной флот. В знак признательности по повелению Екатерины II в центре поселения установили гранитный обелиск.

Постепенно лов рыбы заглох и с 1829 года слобода стала именоваться "Селение Рыбацкое" или просто "Рыбацкое". При строительстве линии из Петербурга в Вологду в 1905 году имя поселка перешло на станцию.



## ИЖОРЫ

Остановочный пункт открыт с 1911 года, назван он по реке Ижоре, левому притоку реки Невы, протекающему по землям древней народности ижора (ижера, ингры, ингрикоты). По берегам реки залежи известняка. Во времена Великого Новгорода по реке проходил важный торговый путь, связывающий Новгород с Западом.

Близ устья реки 15 июля 1240 года небольшая дружина новгородского князя Александра Ярославича преградила здесь дальнейший путь шведской войску под водительством ярла Биргера. *"И бысть сеча велика"*, - пишет современник. Геройски сражались русские воины. Гаврило Алексич на коне (!) сумел ворваться на вражеское судно; новгородец Миша, сражаясь пешим во главе дружинников, потопил три шведских корабля; младший дружинник Савва сумел пробиться к златоверхому шатру шведского военачальника и *"подрубил столб шатерный"*, а сам князь Александр в поединке с Биргером *"възложил печать на лице острым своим копьём"*, то есть ранил противника. Шведы

были разгромлены, а князь Александр в память об этой победе получил прозвание Невский. В устье реки установлена церковь Александра Невского.

Путевой дворец Петра I находился в Усть-Ижоре, собранный *"из старых хором, кои были, перенесены из Шлиссельбурга, шведского построения королевского дома"*. Это было двухэтажное здание с двумя одноэтажными флигелями, с большим балконом на столбах.





## ПОНТОННАЯ

О становочный пункт открыт с 1911 года. Название связано с расположением понтонных воинских частей, родоначальником которых был лагерь понтонеров с начала XVIII века. И, хотя возник этот род войск при создании новой армии Петром I, наибольшего развития он достиг в годы Великой Отечественной войны. В мирное время воины не остаются без дела, их часто привлекают к наведению временных мостов до постройки постоянных.



## САПЕРНАЯ

О становочный пункт открыт в 1905 году. Название связано с саперами, жившими здесь при Петре I. Последующее применение этот род войск получил в Отечественной войне 1812 года, когда пришлось устраивать проходимые дороги для армии Кутузова.

На противоположном берегу Невы величественно возвышается монумент "Безымянная высота". Сооружен он в 1965-1968 годах по проекту скульпторов Г.Ястребенецкого, Е.Ротанова В.Козенюк и архитектора Л.Копыловского.

Холм монумента динамичен, как вздыбленная земля, медленно оседающая после гигантского взрыва.

В районе станции расположен большой мебельный комбинат, выпускающий изделия с "невско-" "ленинградскими" названиями.



## ИВАНОВСКАЯ

Остановочный пункт открыт с 1918 года. Название по одноименному поселку, вошедшему 24 октября 1970 года в состав города Отрадное. Исторические документы XVIII века содержат частые упоминания о деревне Ивановской, лежащей на правом берегу реки Тосны при впадении ее в Неву. В начале XVIII века русские отряды сражались здесь со шведами, предпринявшими поход на Петербург. Шведы рассчитывали захватить до штурма молодой столицы продовольственные склады в районе Усть-Тосна, но их надежды не оправдались. Русские войска блокировали шведов и заставили отойти.

Селение это связано с именами замечательных людей русской истории и культуры. Во второй половине XVIII века здесь жил историк-самоучка И.И.Голиков - автор исторического сочинения "Деяния Петра Великого...". В середине XIX века Ивановское перешло в собственность русского промышленника миллионера Саввы Яковлева, тут работал меднопрокатный завод, и некоторое время

селение называлось Медным. Летом 1863 года в Ивановском жил писатель Н.Г.Помяловский. Здесь он создал четвертый очерк знаменитых "Очерков бурсы" - "Бегуны и спасенные" - и начал рассказ "Поречане".

В конце XIX века усадьба Яковлева перешла к писателю-юмористу Н.А.Лейкину, у которого в 1886 и 1897 годах гостил А.П.Чехов.

Платформа расположена рядом с самым узким местом реки Невы - мысом Святки. Здесь, у начала Ивановских порогов, ширина реки 210 метров и наименьшая глубина - 4-4,5 метра.





## ПЕЛЛА

Станция открыта в 1911 году. Пеллинские, или Ивановские пороги, единственные на Неве, образованы выступами монолитных известняковых подводных камней. В 80-х годах XVIII века против них на левом берегу Невы находилась мыза Ивановская. Она принадлежала генералу И.И.Неплюеву. Местность восхищала тогда первозданной красотой почти нетронутой природы: скалы, озера и вековой лес кругом.

7 ноября 1784 года Екатерина II приобрела мызу Ивановскую у наследников Обер-Прокурора, Тайного Советника Неплюева. Существует красивая легенда, что Екатерина назвала ее именем столицы древней Македонии, родины Александра Великого, - Пелла. Это наименование не было случайным. Предназначая Пеллу для своего любимого внука - будущего императора Александра I - она стремилась воспитать его на примерах великих. Екатерина II задумала построить здесь огромный дворцовый ансамбль, отразить в его архитектуре мощь и величие России и восславить свое правле-

ние, вызвав ассоциации с деятельностью великого мужа античных времен.

Эскизные предложения дворца исполнил Дж.Кваренги, а постройку осуществили по чертежам И.Е.Старова, утвержденным в 1785 году. Строительство шло исключительно быстро и к 1789 году возвели под крышу. Дальнейшее сооружение приостановила начавшаяся война с Турцией. Ансамбль Пеллы мыслился в единстве с обширным пейзажным парком.

Но мыза Ивановская располагалась в урочище Пелла, и в одном из писем Ф.М.Гримму Екатерина II пишет: *"Совсем не я назвала Пеллу Пеллой: Пелла звалась Пеллой и до меня: по-фински Пелла означает пыль..."*

К сожалению, это лишь предположения. Однако даже именитые исследователи, например П.Н.Столпянский, Д.А.Кючарианц, М.И.Пыляев, А.И.Попов, рассматривая другие версии, попадают под влияние императорского имени и поддерживают красивую легенду.

Давайте рассмотрим версию с другой стороны. Действительно, только название могло привлечь внимание императрицы к сильно заболоченной местности. Нездоровая болотная сырость столицы вынуждала устраивать царские резиденции в местах со здоровым климатом - типа морского побережья - история подтверждает сей факт. В этой болотистой местности не было пыли, и императрица, работая в это время над составлением "двухсотязычного" словаря, сомнительно финское *poly* (пыль) пыталась превратить в Пеллу.

Все гораздо проще. В этой местности издавна жили финны, и Пелла на финском означала "усадебка Пел". А поскольку финские хутора располагались на большом удалении друг от друга, то и местность получала созвучное название.

После смерти Екатерины II ее преемник (Павел I) распорядился Пеллой так же, как и многими другими сооружениями, воздвигнутыми ею. "Для поспешнейшего строения Михайловского замка", а затем и Казанского собора использовали материалы, полученные при разборке дворца (даже фундамента) в Пелле, начатой в 1797 году. На долгие годы местность была предана забвению.

В 1948-49 годах, в период смены финских назва-



## ГОРЫ

ний на русские, легенда, поддерживаемая историками, продолжала жить и позволила сохранить поэтическое имя станции. С этим названием разошлись катера и лодки судостроительного завода в городе Отрадное.

Станция открыта для эксплуатационной работы в 1918 году. Точное происхождение названия не выяснено. Горами обычно называются высоты от 200 метров (от 30 до 200 метров - используется название высоты, а до 30 метров - холмы). В окрестностях станции нет высот более 40 метров. В пределах садоводческих участков, расположенных рядом, есть "Светлые Горки" - так назван высокий берег реки, но появилось это название позже. Тем не менее, характерные высокие берега рек Мга и Войтоловка могли дать название станции.





## МГА

*...Будут навеки в преданьях прославлены  
Под пулеметной пургой  
Наши штыки на высотах Синявина,  
Наши полки подо Мгой!...*

**Павел Шубин**

**В**озникновение поселка относится к 1901 году, когда началось сооружение Обухово - Вятской железной дороги (ныне Петербург - Киров). Первый пассажирский поезд прошел через станцию в 1905 году.

Первая версия происхождения - названия по одноименной реке, которая у ижорского населения значила "мийа" - "баба". По второй версии - густой, сырой туман, морось, мельчайший дождик.

В поселке городского типа расположен завод железобетонных изделий и строительно-монтажный поезд, занимающийся строительством и электрификацией железных дорог.



Последние поезда из Ленинграда перед блокадой города прорвались на Большую землю в конце августа 1941 года через станцию Мга. Во время оккупации немецко-фашистскими войсками Мга была превращена в мощный опорный пункт обороны. Свидетельством упорных боев за освобождение станции Мга является мемориальная доска на построенном после войны (декабрь 1952 года) здании станции:

"21 января 1944 года Советские воины освободили поселок и важный железнодорожный узел Мга от немецко-фашистских захватчиков. Столица нашей Родины Москва салютовала воинам-освободителям 12-тью артиллерийскими залпами из 124 орудий.

При освобождении поселка Мга отличились и получили наименование "Мгинские"

12 - 124 - 168 стрелковые дивизии

71 - 223 - 267 гвардейские пушечные артиллерийские полки

18 - 133 - 504 армейско-минометные полки

33 - отдельный танковый полк

53 - 112 - инженерные батальоны

12 - бомбардировочно-авиационная дивизия

882 - истребительно-противотанковый полк".



# ВЕТКА МГА - НЕВДУБСТРОЙ





## ГРИБНОЕ

Остановочный пункт открыт в 1932 году. Название связано с обильным распространением ранее в этих местах грибов.

## НЕВДУБСТРОЙ

В конце 1929 года в Ленэнерго было создано проектное бюро. Проектирование Дубровской ГРЭС, как ее сразу стали называть (рядом - поселок Московская Дубровка), было поручено группе ленинградских специалистов под руководством талантливого инженера-энергетика Алексея Антоновича Котомина.

В документах появилось название Невдубстрой. Его и приняла железнодорожная станция в 1932 году.

Из бывшего поселка образовался город Кировск в 1953 году. Здесь расположена самая мощная в мире из работающих на фрезерном торфе электростанция.

28 октября 1941 года первый десант через Неву высадился на левый берег Невы, занятый немецко-фашистскими войсками. Здесь, на открытом месте против населенных пунктов, противник не ожидал нашей переправы. Образовался плацдарм - немногим более 2 километров вдоль Невы и на несколько сот метров в глубину - "Невский пяточок". Чтобы расширить плацдарм на левом берегу, Военный совет Ленинградского фронта создал Невскую оперативную группу.

Солдаты и матросы, понтонеры и водолазы, минометчики и артиллеристы на лодках, плотках, понтонах в ледяной воде, под непрерывным артиллерийским обстрелом переправляли на левый берег пушки, снаряды, мины. Снаряды и бомбы в течение 285 дней и ночей перепархивали клочок зем-



ли (после войны каждый квадратный метр плацдарма хранит до 10 килограммов смертоносного металла), но защитники его не позволили немецко-фашистским войскам форсировать Неву и соединиться с финскими войсками для полной блокады Ленинграда. "Землей бесстрашия" назвал ее впоследствии поэт М.Дудин.

В апреле 1942 года наши войска оставили "пятачок", а в сентябре снова из Невской Дубровки переправились на левый берег и овладели плацдармом. Он сыграл свою роль и во время боев по прорыву блокады Ленинграда.

Мемориальный комплекс "Невского пяточка" так же невелик, как и территория бывшего плацдарма. Монумент "Рубежный камень", возвышающийся над пустующим пространством земли, скромный четырехгранный обелиск "Невский пяточок" на братской могиле павших защитников прибрежной полосы и зеленый танк на постаменте - его составные части.

В обеспечении переправы войск и в боевых действиях принимали участие сотрудники и студенты ЛИИИЖТа, и в его традициях ежегодное возложение цветов к мемориальному памятнику на омытой кровью земле.



# ЛИНИЯ МГА - ВОЛХОВСТРОЙ

НАПРАВЛЕНИЕ НА ВОЛХОВСТРОЙ





## МИХАЙЛОВСКАЯ

Остановочный пункт с 1905 года. Название от населенного пункта, уничтоженного во время ожесточенных боев в годы Великой Отечественной войны. Сегодня платформу окружают многочисленные садово-дачные участки.

галерной флотилией близ полуострова Гангут, разбил отряд шведских кораблей; во время персидского похода Ф.М.Апраксин командовал Каспийской флотилией, а позже - Балтийским флотом. Петр неоднократно награждал Апраксина орденами, деньгами и землями, в числе которых и не сохранившаяся до наших дней усадьба, о ней и напоминает платформа Апраксин.

## АПРАКСИН

При открытии в 1905 году - разъезд N 3. С 1917 года название по одноименной усадьбе, которой владел сподвижник Петра I, русский генерал-адмирал Федор Матвеевич Апраксин (1661-1728). Брат царицы Марфы, жены царя Федора Алексеевича, с 1682 года был стольником Петра I, участвовал в создании "потешного" войска и поддерживал все военные начинания юного Петра. В 1693-96 годах был назначен на пост двинского воеводы и губернатора Архангельска.

С 1700 года Ф.М.Апраксин возглавил Адмиралтейский приказ, проявив себя умелым администратором и хорошим знатоком морского дела. Эти способности привели в 1718 году к назначению его первым президентом только что учрежденной Адмиралтейств-коллегии, высшего органа управления морским ведомством в России.

По натуре человек энергичный, он проявил личную отвагу и мужество и участвовал почти во всех петровских компаниях: командовал корпусом в Ингерманландии и Финляндии; в 1714 году, командуя

## РУСАНОВСКАЯ

Остановочный пункт открыт с 1912 года. Название по близлежащему населенному пункту. В названии закрепилось напоминание о землевладельце или первопоселенце. Типичный случай в славяно-русской топонимике.



## НАЗИЯ

Станция открыта с 1905 года. Название станции от населенного пункта, и связано оно с финским *nasia* ("насиа" - "волчье лыко") - так называют ядовитый кустарник с розовыми цветами и красными сочными плодами, в изобилии растущий по берегам одноименной реки.

В районе станции расположено крупное торфопредприятие "Назия". 21 мая 1931 года здесь были пущены в действие первые в стране агрегаты по добыче гидроторфа.

Кроме торфопредприятия в Назии работают механический завод, выпускающий оборудование для торфяной промышленности, и комбинат строительных материалов, в составе которого карьеры на Путиловском плато.

## ПОЛЯНЫ

Становочный пункт открыт в 1951 году. Название от одноименной деревушки. Таким словом обозначается луговое урочище среди леса или у его края. Да и как еще было выделить расположение деревни, окруженной густыми лесами. Время изменило облик местности, лес поредел, и вместо одной поляны появились большие прогалины.





## ЖИХАРЕВО

При строительстве в 1910 году станция именовалась платформа 76-й версты. После открытия в 1910 году получила название Жихарево, по фамилии владельцев бывшей здесь усадьбы Жихаревых. Во время Великой Отечественной войны станция служила перевалочной базой "Дороги жизни". В декабре 1941 и январе 1942 годов в поселке размещалась партизанская база, где происходило комплектование, обучение и снаряжение партизанских отрядов Ленинградской области. После разгрома фашистских войск под Войбокалом в декабре 1941 года станция стала важнейшей перевалочной базой ледовой "Дороги жизни".

Вблизи станции Жихарево живописно расположена старинная русская деревня Подолье. Здесь в 1850-1860-е годы бывал известный революционер-публицист В.Н.Шелгунов - друг и ближайший соратник Н.Г.Чернышевского.

Вблизи Жихарево протекает река Лава - одно из интереснейших географических и геологических явлений Ленинградской области. В средней части

реки на протяжении 7 километров тянется красивый глубоко врезанный каньон. Здесь почти вертикальные берега долины, в которых обнажены древнейшие горные породы, переполненные хорошо сохранившимися окаменелостями редких, ныне исчезнувших, морских организмов, достигают в высоту 20-25 метров.

На высоте 15 метров от уровня воды в обрывистом берегу расположен вход в единственную в Ленинградской области карстовую пещеру.

Здесь же в деревне Городище находится валообразный холм - Петровский вал - остатки военных укреплений, сохранившихся со времен Северной войны со шведами.



## ПЛИТНЯКИ

Остановочный пункт открыт с 1914 года. Название может быть связано с геологическими особенностями и имеет две версии расшифровки:

- плита, плитчина - речной порог, образованный плитняковым камнем, выстилающим приподнятое русло от берега до берега на реке Тящевка;

- слово "плита" означает "плоский камень", "карьер, где добывают каменные плиты". В Ленинградской области много мест где залегают пласты бутового камня, используемого для строительства. Возможно, название сообщает об одной из таких разработок.

## ВОЙБОКАЛО

Станция открыта с 1905 года и получила название от поселка Войбокало - от финского имени собственного "Войбока" - усадьба Войбока.

Наиболее яркими страницами в истории станции стали дни работы ее коллектива в годы блокады Ленинграда. О них рассказывает мемориальный знак, установленный у станции, с надписью: *"Через станцию Войбокало в 1941-1943 г. проходила "Дорога жизни", соединившая Ленинград со всей страной"*. В его композицию включен мемориальный километровый знак, подобный расположенным вдоль трассы "Дороги жизни" между станциями Санкт-Петербург - Ладожское Озеро.







## НОВЫЙ БЫТ

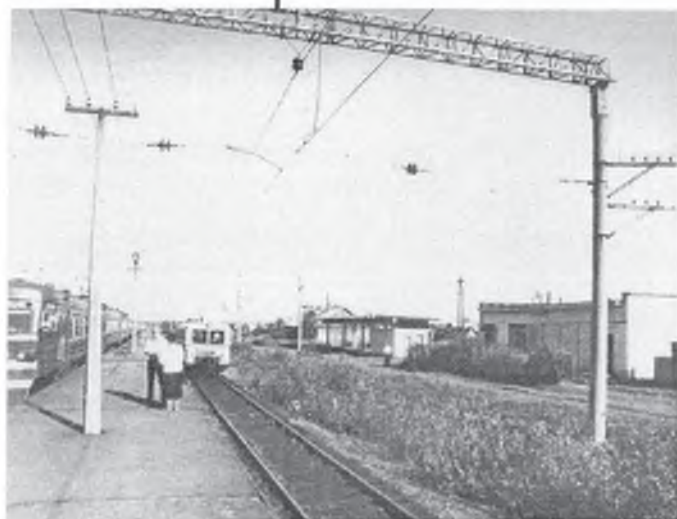
**В** 1905 году открылся разъезд N 5. 1917 год вихрем уничтожения наследства царской России присвоил станции название Кононово - возможно, напоминающее о лидере революционных событий в поселке.

Однако имя не прижилось, и в 1930 году появилось название Новый Быт как символ стремления к новой жизни.

# ЛИНИЯ МГА - БУДОГОЩЬ







## СОЛОГУБОВКА

Остановочный пункт открыт с 1932 года. Название по расположенной недалеко одноименной деревне. Ожесточенные разрушительные бои 1941-1945 годов смели небольшие деревушки. Не все из них возродились после войны. Имя деревни связано с ее владельцем. В роду Сологубовых были и государственные деятели, и военачальники. Связана ли деревня с ними - еще предстоит выяснить.

## ТУРЫШИНО

Остановочный пункт открыт с 1932 года, с искаженным названием от села Турышкино. Село же название свое получило от промысла: "турышка" - "бурак, туюс берестовый, долгий, облый кузовок, с деревянным дном и крышкой с дужкой".



## МАЛУКСА

Станция открыта с 1921 года. Название получено от селений Старая и Новая Малукса. Можно предположить происхождение имени от расположения селений - среди обширных болот, вдали от других деревень. "Укси" - на финском языке - один, "ма" - земля. Напршивается - одиночная земля (среди болот). В этих местах много прибалтийско-угорских названий, и в этом случае "мал" - по-латышски означает: земля, край, берег. Появляется значение: край одиночной земли, то есть берег земли у болота.

Велик соблазн принять обе близкие по значению расшифровки, но это лишь рассуждения.







## ПОГОСТЬЕ

Станция открыта с 1921 года. Название является производным от слова "погост". Первоначально - место заезда гостей, то есть торговцев, купцов, в дальнейшем - административная единица Древней Руси. Первые погосты (главное селение податного округа) были образованы на землях Великого Новгорода.

Позднее понятие "погост" закрепилось за местом, где была церковь с постройками внутри церковной ограды и прицерковным кладбищем.

Расположенная среди лесов и болот станция оправдывает значение названия "погост" - небольшое селение, хутор.

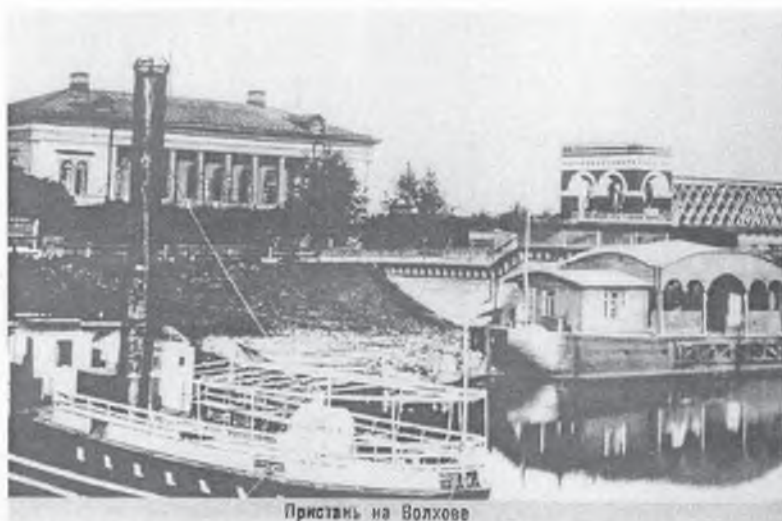
В июле 1941 года бронепоезд "Ленинградец" высадил пестовских партизан у станции. В боях 1942 года за освобождение станции танкист Д.Ф.Некрасов двинул свою машину на таран вражеского бронепоезда. Д.Ф.Некрасов удостоен звания Героя Советского Союза. Здесь же прославились отважные минометчики - шесть братьев Шумовых.

## ЖАРОК

Остановочный пункт открыт с 1926 года. Название по одноименному населенному пункту, расположенному среди обширных болот. Существует два значения:

- жарок (жар, жарки) соответствует значению гарь - участок выгоревшего леса в результате стихийного пожара. Гарь быстро заболачивается, превращается в неудобие - труднопроходимые из-за поваленных мертвых деревьев;

- жарок, более употребляемое "жарки" - огни, раскладываемые в поле, чтобы греться, для курева.



Пристань на Волхове

## ПОСАДНИКОВО

Остановочный пункт открыт с 1921 года. Название произошло от деревни Посадников Остров - здесь, по преданию, было местопребывание посадника - княжеского наместника. 7-10 января 1942 года в районе Посадникова Острова 54 армия Волховского фронта безуспешно пыталась прорвать оборону немецких войск. О кровавых событиях напоминает обелиск у железнодорожных путей.

## ВОЛХОВ-ПРИСТАНЬ

Остановочный пункт открыт с 1927 года. В названии упоминается о располагавшейся здесь ранее пристани. Территория, по которой течет река Волхов, в ледниковый период представляла собой дно огромного водоема, включавшего современные озера Ладогу и Ильмень. С течением времени водоем стал мелеть, сокращаться, так что в южной части превратился в пролив, соединявший два озера. Возникла река с потоком воды в Ладогу, которую спустя много веков прозвали Мутной из-за цвета воды.

В летописях Нестора она упоминалась под названием Волхов. С названием связывались разные легенды, в которых действовал то княжеский сын по имени Волхов, то разбойник, а то и сказочный змей.

Когда-то река была порожиистой. Плавание по ней сопровождалось большими трудностями, и местным жителям приходилось возводить временные деревянные плотины, чтобы немного поднять уровень воды на порогах в летнюю межень.





## КИРИШИ

Станция открыта с 1927 года. Происхождение этого названия не установлено. Существует предание, что оно дано по имени первого поселившегося в здешних местах новгородца по прозвищу Кириш (от имени Кир, отсюда - Кирилл).

В первой половине XIX века близ деревни Кириши располагалось имение Сольцы, принадлежавшее матери декабристов Бестужевых. Один из них, писатель А.А.Бестужев-Марлинский, в 1823-1825 годах вместе с К.Ф.Рылевым издавал альманах "Полярная звезда". После расправы над декабристами Бестужев был сослан на Кавказ рядовым, где и погиб. В 1832 году сюда вернулся из ссылки его брат П.А.Бестужев. Жили здесь и два других брата, тоже декабристы - Николай и Михаил. Усадьбу постигло полное разрушение в годы войны. Несколько серых деревянных домиков на живописном берегу Волхова - все, что осталось от деревни Кириши.

В октябре 1961 года здесь началось строитель-

ство гиганта большой химии - Киришского нефтеперерабатывающего завода - поставщика нефтепродуктов для Северо-Запада нашей страны.

Приехавший в Кириши в декабре 1961 года заместитель главного инженера по строительству Е.Никифорчук рассказал о своих впечатлениях: *"Вспоминается картина, которая врезалась в память. Низкие, занесенные снегом домишки, маленькая избушка с вывеской "Ст. Кириши". По другую сторону железной дороги - два сиротливо стоящих барака. В этих бараках, как мне сказал первый встреченный товарищ, и размещается строительное управление и дирекция завода. Вокруг тишина и нетронутая белизна снегов".*

Строителям города пришлось засыпать тысячи воронок, извлечь тонны оставшихся от войны мин и снарядов. Борьбой и трудом, мечтой и романтикой были наполнены дни первопоселенцев Киришей. В память о них названы улицы Пионерская, Романтиков, шоссе Энтузиастов, проспект Победы, в честь их мужества сложены стихи:



*А строители - те же солдаты,  
Вот очистили землю от мин,  
Взяли в руки, как ружья, лопаты,  
Чтобы город поднять из руин...*

На передних гранях пяти стел, имеющих форму знамен, склоненных над могилами, - имена более 700 захороненных здесь защитников киришской земли. В центре мемориала - вечный огонь, доставленный с Пискаревского кладбища в Ленинграде.

На правый берег реки Волхов в конце декабря 1965 года пришел первый эшелон нефти из Ухты. В 1966 году с эстакад Киришского завода пошли первые эшелоны с бензином, дизельным топливом и мазутом.

Благодарные киришане свято чтят память защитников своей земли.

Танк, застывший на постаменте, сохраненные с войны развалины каменного дома, величественный мемориал Памяти павших в сквере Победы - памятники героям минувших сражений. На мраморной плите мемориала высечены слова "Реквиема" Роберта Рождественского:

*Мечту пронесите через года  
И жизнью наполните,  
Но о тех, кто уже  
не придет никогда. -  
Помните!*

## КИРИШИ - ЗАВОДСКАЯ

Станция открыта в 1967 году и является крупнейшим узлом на дороге по обработке цистерн. В ее составе сортировочная полуторка и мощный пропарочно-промывочный цех, подготавливающий цистерны под загрузку продукцией Киришского нефтеперерабатывающего комбината.





ПЧЕВЖА

Станция открыта с 1921 года. Имя получено от деревни, широко раскинувшейся на берегу Волхова. Корни его происхождения связаны с финно-угорской группой и пока не расшифрованы.

Незаметная деревушка стала камнем преткновения для немецко-фашистских захватчиков в дни суровой осени 1941 года. В течение только 2 ноября пять атак численно превосходящих сил противника отбили наши воины. Даже "психическая" атака не помогла гитлеровцам. Геройски погиб в боях за Пчевжу весь 1084-й стрелковый полк со всем командованием. В живых осталось лишь 125 человек.



БУДОГОЩЬ

В 1921 году станция получила название от одноименного поселка. Следы ведут к древнему новгородскому имени собственному Будогощь. Поселок городского типа расположен в живописной местности среди соснового бора, на левом берегу реки Пчевжи (приток Волхова).

В нем расположены деревообрабатывающий и молочный заводы и крупный промкомбинат, а на реке - Ново-Будогощская электростанция.



## ЛИНИЯ БУДОГОЩЬ - НЕБОЛЧИ

### СОНКОВО - БУДОГОЩЬ

Жизнь этим местам дала железная дорога, связавшая Петербург с Москвой через города Калязин, поселки Сонково и Будогощь. Строительство ее начали в 1914 году. Объяснялось оно не столько необходимостью обеспечить возрастающие военные перевозки, сколько увеличивающимися потребностями страны в древесине. Именно здесь, совсем рядом с Москвой и Петроградом, находились крупные лесные массивы.

Вначале строительство дороги велось интенсивно, потом начало затухать, а после февраля 1917 года совершенно прекратилось.

В марте 1918 года Совет Народных Комиссаров молодой Советской России принял декрет об управлении железнодорожным транспортом и улучшением его работы. Было продолжено и строительство линии. Закончилось оно в 1919 году. Вместе с дорогой поднимались крупные ныне поселки - Кабожа, Песь, Кушавера, Анциферово, с их леспромпхозами и торфопредприятиями.





## ГОРЯТИНО

**Р**азъезд открыт с 1936 года. Название получено от одноименного населенного пункта на берегу реки Пчевжа. Название села, предположительно, возникло по имени первого поселенца или землевладельца - частый прием в топонимике русской деревни.

## ТАЛЬЦЫ-МОЛОГСКИЕ

**О**становочный пункт открыт с 1929 года. Название получено от селений Большие и Малые Тальцы. Их название связано с топонимом "талец", "талица" - незамерзающий родник: мощный родник среди болот, почему такое место и не замерзает. Вторая часть "Мологские" говорит о месторасположении, для отличия от одноименной станции Восточно-Сибирской железной дороги.



## ВОДОГОН

Остановочный пункт открыт с 1946 года. Название связано с ветром. Так в Новгородской области называют береговой ветер, вытесняющий воду от берега реки. Видимо появление такого ветра связано с особенностями берегов реки Пчевжа, протекающей через населенный пункт.

## ХОТЦЫ

Остановочный пункт открыт с 1929 года. Название по реке, на которой расположен поселок. Основа "хот" идет от "хотеть, хочу, хочешь", означающее желать, иметь охоту, охотиться, стремиться, собираться. Окончание "цы" указывает на принадлежность. Возможно, в сочетании расшифровывается как обильная охота на берегах реки - воспоминание о былом многообразии зверья и птиц.





## НЕБОЛЧИ

Станция открыта с 1929 года. Название не расшифровано. Однако есть предположение, что связано оно с прозвищем человека - неболчи - "не боящийся боли" или с названием растения, устраняющего боль.

В поселке городского типа на реке Мда расположено месторождение кварцевых песков. Потребителями его являются стекольные заводы Вологодской, Тверской и Ленинградской областей, Рижский вагоностроительный завод и Автовский завод стеновых блоков в Петербурге.

ЛИНИЯ БУДОГОЩЬ - ПЕСТОВО

УЧАСТОК НЕБОЛЧИ - ПЕСТОВО





## ОКУЛОВО

**Р**азъезд № 9 открыт с 1936 года. Разъезд Окулово - с 1959 года. Названо по ближайшему населенному пункту, получившему имя от широко распространенного прозвища Окула (Акула). Широко распространенный прием в названиях русских деревень.

## ТЕРЕБУТЕНЕЦ

**О**становочный пункт открыт с 1929 года. В основе названия лежит "тереб", означающий - корчевать, участок, очищенный от леса; места пашни, сенокосов, лугов, освобожденные от леса. Теребутенец - один из терминов подсечного земледелия.

## АНЦИФЕРОВО-МОЛОГСКОЕ

**С**танция открыта в 1929 году. Название перешло от населенного пункта. В основе названия могло лежать славянское имя Антип, но скорее всего фамилия помещика со странным для русского слуха звучанием - Анциферов. Приставка "мологское" указывает на географическое месторасположение, для отличия от созвучного на другой дороге.

## КИПРИЯ

**Р**азъезд открыт с 1936 года. Возможное название от "кипрей" - растения, одним из видов которого является копорская-трава, копорский или иван-чай. Довольно распространенное растение в средней полосе России.

## РАКИТИНО

**О**становочный пункт открыт с 1951 года. Название получено от одноименного села, в основе которого видна связь с широким распространением зарослей ракиты - ивняка по берегам реки, в низинах. Часто встречающийся прием в русской топонимике.

## ПЕСЬ

**Н**азвание пререшло от одноименной реки с 1929 года. Название Песь означает "собака". В то же время, как родовое название, "песь" включает в себе виды: волк, лиса, собака. Поскольку название пришло от реки, названной так в далекие времена, можно предположить наличие в этих местах большого количества волков и лисиц.

В поселке расположен леспромхоз.

## СОМИНКА

**О**становочный пункт открыт с 1983 года. Название получено от реки Соминка. Существует предание, что побывавший в здешних местах Петр I выловил из этой реки сома. Возможно, это и соответствовало действительности, но часто подобные эпизоды придумывались для привлечения к местности внимания.





## ХВОЙНАЯ

Станция открыта в 1929 году. Своим названием станция обязана окружающим ее сосновым и еловым лесам. Территория вокруг станции, то холмистая, то болотистая, богатая реками и озерами, в том числе уникальными - карстовыми, была заселена со времен неолита. В районе сохранились 32 языческие сопки.

До Октябрьской революции территория была типичным захолустьем. Промышленность отсутствовала, если не считать заводика облицовочного кирпича, картонной фабрики в селе Минцы да депярного заводика в местечке Кошели. Мало было и помещичьих усадеб.

Жизнь этим местам дала железная дорога. Удачным оказался выбор места для станции Хвойная, где пересекалось несколько проселочных дорог.

В 1930 году сюда из Кушаверы перевели паровозное депо, а в августе 1931 года из села Минцы - все районные организации. Через 4 года в районном центре насчитывалось 6 тысяч жителей.

Памятником трудовой славы военных лет является участок железнодорожного пути на линии Кабожа - Подборовье от основной магистрали до границы района. Эту линию по заданию Военного совета Волховского фронта построили местные колхозники. Роль хвойнинского участка дороги по сравнению с довоенным, поток грузов возрос в 4 раза. На смену ушедшим на фронт в депо пришли подростки и домохозяйки. Они ремонтировали паровозы, оборудовали площадки для бронепоездов.

Пытаясь сорвать работу станции, авиация противника в начале 1942 года вывела из строя 16 паровозов. Чтобы спасти остальные, работники железнодорожного узла с помощью жителей Хвойного построили в лесу тупик длиной 500 м, замаскировав узкую просеку сетями и связанными верхушками деревьев.

В поселке городского типа, райцентре Новгородской области, несколько заводов: консервный, пивоваренный, цех объединения "Комплекс", предприятия железнодорожного транспорта.

## КУШАВЕРА

Станция открыта с 1929 года. Предположительно, название идет от местного растения "кушурь" или "куширь", который ошибочно зовут тростником. В названии проявилась гордость жителей за природу.

Крупное торфопредприятие расположено в поселке.

## КАБОЖА

Остановочный пункт открыт с 1929 года. Происхождения названия не определено. Даже словарь географических названий считает правильным звучание как "кабожа", так и "кобожа".



## БУГРЫ

Станция открыта в 1929 году. Название перешло от близлежащей деревни. Имя же последней происходит от рельефа местности - холм, крутой выпуклый склон долины, возвышение, курган. Один из типичных примеров происхождения названия русской деревни.

## АБРОСОВО

Станция открыта в 1931 году. В XV веке Иван III понижал влияние "Господина Великого Новгорода" выводом новгородских боярских родов в Московские земли. На их место назначались новые помещики (нередко произведенные из холопов опальных бояр), между которыми и делились земли. Предположительно по имени владельца земли была названа деревня, от которой и получила название станция.



## ДУНЕВКА

Остановочный пункт открыт с 1936 года. Типичное название деревни, от которой получил имя железнодорожный объект, связанное с именем человека. Чаще всего это бывал человек, первым срубивший дерево при расчистке леса под пашню или проложивший первую борозду. Труд земледельца всегда был тяжелым и высоко ценился на Руси.

## ПЕСТОВО

Вблизи строящейся станции находилась деревня Русское Пестово - старое поселение с многовековой историей. Русским оно стало называться с XVII века, когда по соседству выросло Карельское Пестово, населенное карелами, покинувшими родные места, отошедшие по Столбовскому миру шведам в 1617 году. Отбросив первое слово, вторым назвали новую железнодорожную станцию.

О самом происхождении названия имеются две версии. Более полувека назад в здешних нетронутых местах водилось много медведей - пестунов. Отсюда, как утверждают некоторые старожилы, происходит название поселка. Другое предположение таково. Жители Русского Пестова издавна занимались деревообработкой - делали ступы и песты к ним, чем прославились в округе.

До постройки ныне действующей железной дороги (ее строительство началось в 1915 году) главной транспортной артерией была река Молога. Начатое еще до революции строительство до-

роги на участке Пестово - Мга интенсивно развивалась в годы Советской власти. Первые поезда через Пестово прошли в 1919 году.

В 1922 году в новом просторном здании разместилась аппаратура дежурного по станции и телеграф, зал ожидания. Через три с половиной года на станции появилось новое здание вокзала. К середине 1929 года через Мологу перекинулся железнодорожный мост.

В суровые годы Великой Отечественной войны Пестовский район стал прифронтовым. Через него летом и осенью 1941 года шла эвакуация на восток. Зимой 1942 года, когда железнодорожный транспорт был переведен на дровяное отопление, Пестовский район был одним из основных поставщиков древесины. В этот период заготовка древесины увеличилась в 4 раза, вывозка - в 8 раз. Пестовский лесокомбинат, созданный в 1924 году, начал выпускать пиломатериалы и ящичную тару, а сегодня выпускает школьную мебель и передвижные домики.

С 1965 года Пестово преобразовано в город. В этих местах в 1898 году жил писатель Г.И.Успенский. В одном из своих рассказов он описал красивый бор старинного села Еремино. На берегу озера Луко долгие годы жил и работал писатель М.М.Пришвин, который воспел его красоту в своей книге "В краю непуганных птиц". Эти же красивые места и старинное село Охона в нескольких километрах от Пестова упоминает Н.С.Лесков в рассказе "Мелочи архиерейской жизни".



# ЛИНИЯ ЧУДОВО - ВОЛХОВСТРОЙ





## ВОДОС

**Р**азъезд открыт с 1936 года. Название получено от селения Водосье и связано с рекой Волхов. В этих местах берега Волхова низкие, равнинные, и "водось" расшифровывается как пойма - заливной луг, затопляемое в половодье дно долины реки.

## ИРСА

**О**становочный пункт открыт с 1919 года. Название получено от одноименной деревни. "Ир" в переводе с тюркского означает излучина, извилина реки.

Если рассматривать название с этой точки, то рядом располагаются извилистые русла Волхова и ее притока Посолка. Однако это предположение спорное, и окончательная расшифровка еще впереди.

## ТИГОДА

**О**становочный пункт открыт с 1919 года. Название по одноименной реке, левому притоку реки Волхов. В основе лежит "тига", дающее два направления расшифровки:

- тега, тига - призывная кличка гусей. *Тег а домой!* Это может говорить о гнездовании диких гусей на берегах реки и, возможно, их одомашнивании;

- производное от тискать, тигосить - давить, жать, гнести, сжимать. Это может указывать на стесненное, зажатое течение вод реки.

## АНДРЕЕВО

**С**танция открыта в 1919 году. Название - от деревни, носящий личное имя или прозвище помещика. Возникло оно в XV веке, когда в годы правления Ивана III выводили новгородские боярские роды в Московские земли. Эти действия были связаны с ослаблением влияния "Господина Великого Новгорода". Земли новгородских бояр дробились на мелкие наделы и распределялись среди новых владельцев.

## ТИХОРИЦЫ

Остановочный пункт открыт с 1964 года. Окончание "цы" указывает на принадлежность. На Руси часто деревню называли по имени владельца. Например, деревня Смирновицы указывала на проживание крестьян помещика Смирнова. Очевидно и Тихорицы - деревня с крестьянами помещика Тихора или Тихорова.

На другом (правом) берегу Волхова расположена деревня Городище - первое древнерусское городище в пределах Ленинградской области. Под защитой городища располагалось обширное неукрепленное поселение - посад, возникший не позднее XI века. Укрепленный градок играл большую роль в движении по Волхову: это и одна из стоянок на пути в Новгород, и крепость, обеспечивавшая безопасность гостей, и резиденция одного из тиунов или другого представителя феодальной администрации края. Еще в XVI веке на городище в сопровождении "приставов" останавливался австрийский посол в Московию Сигизмунд Герберштейн.

## ГЛАЖЕВО

Станция открыта с 1919 года, названа по старинной деревне в 2 километрах от железной дороги, близ устья реки Влои - притока Волхова.

Существует два варианта происхождения названия:

1. Деревня Глажево расположена на гладкой возвышенности, откуда во все стороны простирается широкая гладь равнины.

2. Местные жители связывают название деревни с названием распространенной в этих местах ягоды - глажи (моршки).

Одно время деревня была центром Глажиевской волости Новолодожского уезда, описанного писателем Г.И.Успенским в очерке "Якобы дела".

Рядом расположена небольшая деревенька Подсопье. Название говорит само за себя: на окраине деревни, за домами у самого берега Волхова, возвышается полуразрушенная теперь насыпь. Это остатки древнерусского селища XI-XII веков словен новгородских. При раскопках найдена характерная, изготовленная на гончарном круге, керамика.



## ТЕРЕБАЧЕВО

**Р**азъезд открыт с 1946 года. Название происходит от древнерусского "теребити" - "расчищать", известного уже под 1014 годом в Ипатьевской летописи: *"И рече Володимирь: теребите путь и мосты мостите, хоташе бо ити на Ярослава"*.

Имя несомненно связано с предшествующей постройке раскорчевкой, вырубкой на избранном для этой цели месте.

## ГОСТИНОПОЛЬЕ

**С**танция открыта в 1906 году. Название станции взято от древнего Гостиного Поля на левом берегу Волхова, куда во времена Великого Новгорода новгородские и заморские "гости" (купцы) привозили свои товары. Ниже по течению, недалеко от Гостинополья, Волхов разделяется на два рукава, образующих своего рода пятикилометровый остров. Он активно использовался во времена пути "из варяг в греки". В средние века здесь делали остановку после перехода через пороги и на зимовку. Не случайно существовала у Гостинополья церковь во имя покровителя путешественников - святого Николая.

У деревни Вындин Остров стоит сопка высотой около 6 метров - древнее захоронение. В северной части пятикилометрового острова раскопками обнаружены следы поселения эпохи раннего металла (начала I тысячелетия нашей эры).

В предреволюционные годы Гостинополье было небольшим поселком с двумя рядами домов по берегу Волхова. Первый ряд - двухэтажные каменные здания магазинов, складов, трактиров, дома купцов, кабатчиков; второй ряд - одноэтажные хибарки грузчиков, бурлаков, лесорубов и сплавщиков.

В годы Великой Отечественной войны тихая пристань Гостинополье на Волхове сыграла важную роль в снабжении блокированного Ленинграда - в сентябре 1941 года здесь была создана перевалочная база продовольствия и боеприпасов. Активные боевые действия конца 1941 года уничтожили все береговые постройки поселка, но к навигации 1942 года причалы и подъездные пути были восстановлены, а возникшие судоремонтные доки приводили в порядок самоходный флот для перевозок по Дороге жизни. —

