

Поздравление

Людмиле Васильевне
СОЛОВЬЁВОЙ
с юбилеем!

За ласку, доброту, заботу
хотим тебя благодарить.
Собрать бы все цветы на свете,
Чтобы тебе, родная, подарить
И пожелать здоровья, счастья,
Побольше радости, добра,
Чтоб в жизни не было ненастья
И чтоб не старили года!

Родные



Завершается работа над изданием 36-го тома Книги Памяти

По информации рабочей группы областной Книги Памяти, завершается работа над изданием очередного, 36-го тома. Презентация книги «Солдаты Победы» состоится в феврале 2013 года. Напомним, что накануне новогодних праздников состоялось ежегодное итоговое заседание Общественной редакционной коллегии Новгородской областной Книги Памяти под председательством заместителя Главы администрации области Александра Смирнова, который высказал пожелание о том, чтобы издание шире использовалось в учебном процессе в образовательных учреждениях и при проведении мероприятий по реализации областной программы «Патриотическое воспитание населения Новгородской области на 2011-2015 годы». Напомним, заместитель главы администрации области А. В. Смирнов возглавляет

Общественную редколлегию областной Книги Памяти. На заседании был заслушан отчет главного редактора Новгородской областной Книги Памяти С.Ф. Витушкина о деятельности рабочей редколлегии в 2012 году. Он отметил, что главная задача рабочей группы - подготовка к изданию 36-го тома Книги Памяти - выполнена. На заседании был представлен и утвержден план работы группы редколлегии на 2013 год. Новгородские тома нельзя назвать просто мартирологами. Они насыщены самой разнообразной информацией о войне и о районах историческими очерками, последними письмами воинов, фотографиями, стихами, данными о захоронениях и об административно-территориальном делении области.

Пресс-центр администрации
Новгородской области

ЭКСКУРС В ИСТОРИЮ

С одобрения Николая II

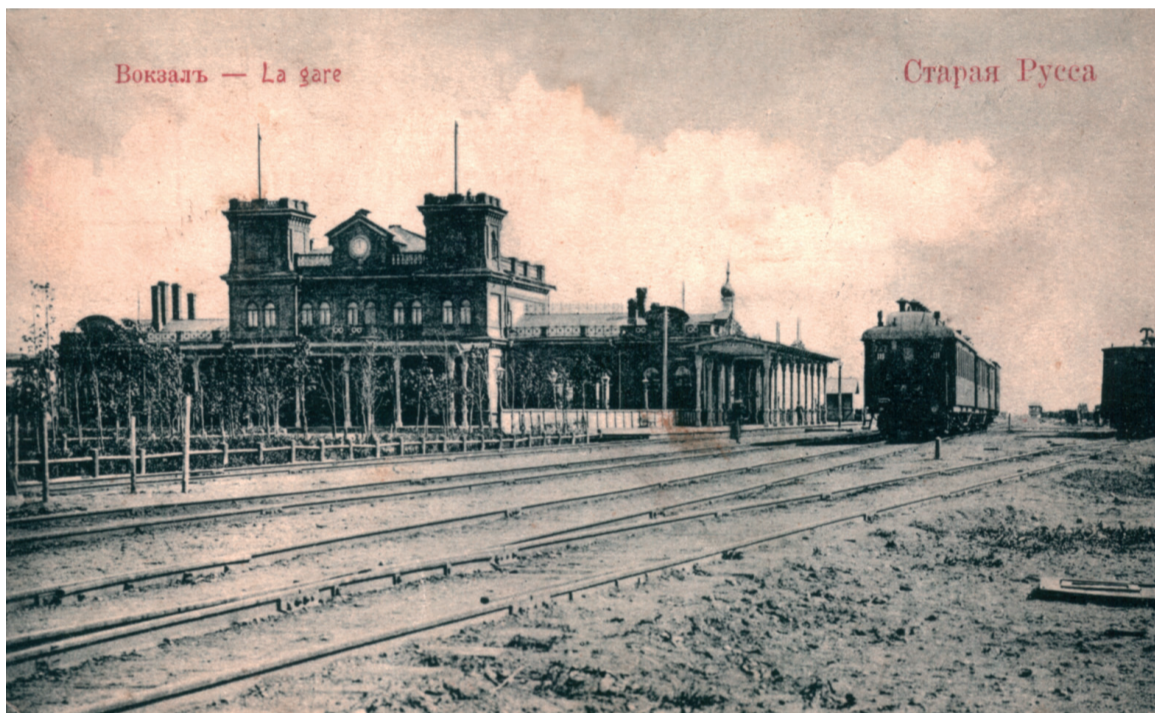
115 лет назад, 24 ноября (11 ноября по старому стилю) 1897 года, было открыто движение поездов на линии «Бологое - Старая Русса - Псков Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги». Что же предшествовало этому событию?

В первой четверти XIX века, за 25 лет существования железных дорог в мире, Россия заметно отставала в строительстве рельсовых путей от наиболее развитых государств. К 1853 году протяженность российских железных дорог равнялась всего 979 верстам. В Англии к этому времени длина железнодорожных линий превысила 11000 верст. Неудивительно, что из-за отсутствия удобных путей сообщения отдельные районы России были разобщены, что делало неоднородным внутренний рынок. Но уже вторая половина XIX столетия в России ознаменовалась большими переменами. Это было время бурного промышленного подъема, развития металлургии, топливной промышленности, железнодорожного строительства. С 1867 года в связи с успехами в строительстве и эксплуатации рельсовых путей началась настоящая «железнодорожная горячка». Появились сотни предпринимателей, желавших получить железнодорожные концессии. Представление о масштабах подъема в железнодорожном предпринимательстве дает такой факт: в 1866 году правительство выдало только одно разрешение на изыскание линий, а в 1869 году их было уже 139.

7 января 1869 года полковник, граф Н. Я. Ростовцев, купец Гента и Ко и титулярный советник К.А. Богусевский из Псковской губернии обратились к Министру Путей Сообщения, инженеру, генерал-лейтенанту Павлу Петровичу Мельникову с прошением: «О дозволении им произвести на собственные средства изыскания железной дороги от станции Бологое Николаевской железной дороги через Валдай, Старую Руссу до города Псков, объясняя, что по собранным ими сведениям, в Рыбинске по причине замерзания рек и каналов остается на зиму до 15 млн. пудов грузов, доставка которых в не замерзающие зимою порты Балтийского моря была бы значительно дешевле по предполагаемой ими дороге, вследствие сокращения расстояния между Псковом и Бологое почти на 300 верст, и дорога эта способствовала бы лучшему обеспечению продовольствием Новгородской, Псковской и Лифляндской губерний, часто страдающих от неурожая».

Министр Путей Сообщения П.П. Мельников 23 января 1869 года, в свою очередь, обратился к императору Александру II: «О позволении разрешить графу Ростовцеву, купцу Генту и КО, титулярному советнику Богусевскому произвести на собственный счет изыскания для

железной дороги от станции Бологое до города Пскова, предупредив просителей, что разрешение это не может служить ни удостоверением в признании Правительством Болого-Псковской линии нужно, ни обнадеживанием на дарование им концес-



сии на означенную дорогу и не даёт им права на возврат из казны сумм, затраченных на эти изыскания». На своё прошение он получил разрешение Его Императорского Величества Александра II. С подобным прошением к Министру Путей Сообщения обратились и отставной инженер-полковник Глазенап, отставной капитан-лейтенант Максимович, отставной поручик Шарабоков и Вышневолоцкий купец 1-й гильдии Федоров из Тверской губернии. На что также было получено разрешение Его Императорского Величества. Разрешение тверским представителям произвести изыскания линии «Бологое-Псков» было дано потому, что «...если возникнет необходимость строительства железнодорожной линии от ст. Бологое до г. Пскова, изыскание будет полезно при рассмотрении в дальнейшем этого вопроса». Производство изысканий было поручено учредителями Псковской губернии действительному статскому советнику Петру Эрнстовичу Гетте, от Тверской губернии - отставному инженеру - полковнику Глазенапу.

Развернулись большие споры по поводу направления железной дороги «Бологое-Псков». Валдайская Городская Дума, Демянское городское общество, Порховское уездное зем-

ство, посад Сольцы, Осташковская земская управа, Торопецкий Городской Голова обращались с просьбами о прохождении железной дороги от станции Бологое до города Пскова близ своих городов или сёл. (В архивах не удалось найти рассмотре-

рассмотрен вопрос о направлении этой дороги. Советствие остановилось на направлении проектируемой линии от Бологое через Валдай, Старую Руссу, Порхов до Пскова протяженностью около 332 верст. Выбор пал на проект, представленный ин-

правление общества возложило на инженера путей сообщения, действительного статского советника П.Э. Гетте. Главным инженером строительства железной дороги «Бологое - Псков» был утвержден статский советник, инженер путей сообщения Г.И. Свенцицкий.

Освящение начала строительства железной дороги «Бологое-Псков» длиной 335 верст, шириной колеи пять футов (1524 мм) состоялось 11 мая 1896 года в Старой Руссе, на глухом пустыре на окраине города.

Работы по сооружению железной дороги «Бологое - Старая Русса - Псков» были исполнены, за незначительным исключением, подрядным способом. Линия была разделена на участки, работы сданы подрядчикам, заключены все необходимые контракты на поставку материалов. На строительстве железной дороги были задействованы рабочие и солдаты железнодорожных войск. Но основную работу выполняли крестьяне-отходники тех деревень и сел, по территории которых проходила дорога. Несмотря на то, что строительной техники как таковой не было, всё делалось вручную, строительство линии проходило необычайно быстрыми темпами.

С появлением железнодорожной линии «Бологое-Псков» станция Старая Русса становится узловой станцией, железнодорожный вокзал в 1897 году строится на новом месте, там, где располагается и современный вокзал. Торжественное открытие движения по участку железной дороги от станции Бологое Николаевской железной дороги до станции Псков-Санкт-Петербург Варшавской железной дороги состоялось 11 ноября 1897 года в 12 часов дня, о чем инспектором по сооружению дороги, статским советником, инженером О.А. Струве и управляющим Рыбинско-Бологовской железной дороги, надворным советником А.О. Галецким донесено телеграммой из Старой Руссы Департаменту железных дорог. В этот день здесь присутствовали почетные гости из Пскова, Новгорода, Порхова, Старой Руссы, Демянска, Валдая и Санкт-Петербурга. После праздничного молебна главный инженер строительства Г.И. Свенцицкий вместе с Новгородским губернатором О. Медведем перерезали символическую ленточку, и под звуки оркестра два поезда с гостями, стоявшие рядом на соседних путях, тронулись - один в Псков, а другой в Бологое, тем самым положив начало эксплуатации новой линии.

Об этом важном событии Министр Путей Сообщения, князь М. Хилков лично доложил царю Николаю II, который одобрил деятельность акционеров.

А. ВАСИЛЬКОВ, краевед

В 1873 году на особом совещании под личным председательством Государя Императора Александра II при рассмотрении вопроса путей сообщения России рельсовый путь от Бологое до Риги был занесен в начертанную совещанием железнодорожную сеть. Он имел бы первенствующее государственное значение, приблизив бассейн Волги к незамерзающим портам Балтийского моря и содействовал бы большему сближению западной окраины с центром России. В экономическом отношении дорога эта, прорезав обширный треугольник «Даугавпилс-Петербург-Тверь», лишенный рельсовых путей, значительно подняла бы сельскохозяйственную производительность Новгородской и Псковской губерний, ибо доставка льна из этих местностей к портам Балтийского моря обходилась дороже, чем из Ярославской и Костромской губерний.

ки железной дороги «Бологое-Псков» продолжались до 1895 года.

Увидев возможность крупного обогащения, частный капитал устремился в железнодорожное строительство. В июле 1890 года акционерное общество «Рыбинско-Бологовская железная дорога» вошло с представлением к господину Министру Путей Сообщения о разрешении продолжить железную дорогу от Бологое до Пскова. При Министерстве финансов для рассмотрения предложения общества «Рыбинско-Бологовская железная дорога» о сооружении железнодорожной линии с передачей названному обществу Новгородской железной дороги было образовано Особое Совещание. На его заседаниях 8 марта и 12 апреля 1895 года был

женером путей сообщения, действительным статским советником Петром Эрнстовичем Гетте.

Император Николай II 4 июня 1895 года утвердил дополнение к Уставу общества «Рыбинско-Бологовская железная дорога», согласно которому общество «Рыбинско-Бологовская железная дорога» было переименовано в общество «Рыбинская железная дорога», при чем в её состав вошел участок Рыбинско-Бологовский, при соединении Новгородская узкоколейная железная дорога и предоставлено сооружение железной дороги в продолжение Рыбинско-Бологовской железной дороги от станции Бологое через Валдай, Старую Руссу и Порхов до Пскова, с целью связать порт Рыбинск на Волге с морским портом Виндава /Вентспилс/ на Балтике для экспорта грузов из центра России за границу.

Инициаторами постройки новой линии выступили крупные акционеры общества «Рыбинско-Бологовская железная дорога» А. Ротштейн и Я. Утин. В правление акционерного общества наряду с представителями аристократии и крупного капитала входил учёный, видный организатор железнодорожного дела в России А. Бородин. Руководство всеми действиями по производству изысканий