

Муниципальное автономное общеобразовательное учреждение
«Средняя общеобразовательная школа № 1» г. Боровичи

Проект «Памятники культурного наследия города Боровичи»

**Тема: «История железнодорожной станции «Боровичи»
с конца XIX века по настоящее время»**

Выполнили: учащиеся 3 «А» класса,
МАОУ СОШ №1,
г. Боровичи, Новгородской области
Руководитель: Григорьева М.В.,
учитель начальных классов

Боровичи, 2024 год

Содержание

Введение.....	3-5
Основная часть	
История возникновения железнодорожной ветки.....	5-6
Строительство вокзального комплекса.....	6-7
Открытие Боровичской железной дороги.....	7-8
Эксплуатация железнодорожной ветки.....	8
Изменения на станции «Боровичи» в советские времена	8-9
Станция «Боровичи» в годы Великой Отечественной войны	9
Жизнь станции в середине XX века	9-10
Станция «Боровичи» в XXI веке	10-11
Станция «Боровичи» - киносъёмочная площадка	11
Памятник архитектуры XIX века.....	11-12
Заключение.....	12
Список литературы.....	13
Приложения.....	14-39

О маленькой станции этой
Стихов не слагали поэты...

Введение

Для каждого человека Родина начинается с того места, где он родился, пошёл в школу, где перед ним открывается широкая дорога в мир знаний. И познание Родины начинается с изучения родного края.

На востоке Новгородской области, среди отрогов Валдайской возвышенности, расположен Боровичский край. Наш край знаменит музеем-усадьбой великого полководца А.В.Суворова в селе Кончанское-Суворовское; карстовой подземной рекой Понерётка — левым притоком реки Мста, где по её знаменитым порогам каждой весной сплавляются на байдарках туристы, а в селе Ровное на берегу реки проходит ежегодный конкурс бардовской песни северо-запада. В центре города есть памятник архитектуры Федерального значения — это уникальный стальной арочный «Мост Белелюбского», которому в 2025 году исполняется уже 120 лет. Он пересекает реку Мста и соединяет Торговую и Спасскую стороны Боровичей. В 2020 году нашему городу присвоено почётное звание Российской Федерации «Город трудовой доблести». В нашем городе много домов, хранящих историю из жизни купцов, ремесленников, писателей и поэтов, героев Великой Отечественной войны. А в конце улицы Ленинградской в тупиковой зоне находится железнодорожная станция «Боровичи», на которой расположен объект культурного наследия регионального значения «Вокзальный комплекс XIX века». В наши дни станция является в основном грузовой и, поэтому, мало кто знает об уникальности данного памятника архитектуры и истории. Теперь, чтобы добраться в другой город, мы ездим на автомобиле до станции «Окуловка» и пересаживаемся в поезд нужного направления. Туристы, посещающие наш город, не упускают возможности прогуляться по перрону и сфотографироваться на фоне исторических построек вокзала.

Город Боровичи на реке Мста- один из старейших на северо-западе нашей

Родины. Он получил данный статус 28 мая 1770 года по указу императрицы Екатерины Второй.

На классном часе, посвящённом празднованию в мае 2025 года юбилейной даты со дня основания нашего города, от учителя мы узнали, что на левобережной стороне города в конце улицы Ленинградской находится тупик, а там железнодорожный вокзал. Эта улица так названа, потому что когда-то по утрам на вокзал поезда прибывали из города Ленинграда, а вечером увозили пассажиров в город на Неве. Нас заинтересовал данный вопрос, и мы дружно классом отправились на экскурсию.

Рядом с современным стадионом «Металлург» мы увидели «уголок» старины: красивое красное здание вокзала, перрон и железнодорожный путь. Вдоль путей выделялись ещё постройки такого же цвета, как и большое здание.

Нам ещё больше захотелось узнать, когда построен такой вокзал, как работала станция «Боровичи»? Кто стоял у истоков её основания и чем «живёт» теперь наш вокзал?

Цель исследования

Познакомиться с историей возникновения железнодорожной ветки «Угловка – Боровичи», принадлежащей Октябрьской железной дороге; с историей основания станции «Боровичи» и **узнать** о том, кто трудился и трудится сегодня на станции «Боровичи», как работала и работает станция с момента своего основания и до наших дней.

Задачи исследования

- собрать информацию с помощью краеведческой литературы по теме, справочников и рассказов членов семьи,
- установить, как образовалась станция «Боровичи»,
- узнать функции станции в настоящее время,
- систематизировать и обобщить найденный материал

Объект исследования

Железнодорожный вокзал с подъездными путями и его история.

Гипотеза исследования

Попробуем предположить, что станция «Боровичи» возникла не случайно, и является неотъемлемой частью жизни боровичан с конца XIX века по настоящее время.

Методы исследования

Сбор информации из книг по краеведению, местной газеты «Красная искра», ресурсов сети Интернет; опрос служащих железнодорожной станции и членов семей учащихся класса; работа с документами музея истории г.Боровичи и Боровичского края.

Основная часть. Результаты исследования

История возникновения железнодорожной ветки

История маленькой железнодорожной ветки «Угловка — Боровичи», когда - то называвшейся Боровичской железной дорогой, уходит в семидесятые годы XIX века. В это время в России начали стремительно развиваться железнодорожные перевозки. Купец 1 гильдии Иван Суздальцев, Почетный гражданин Санкт-Петербурга, решил, что соединение Боровичей с Николаевской железной дорогой сможет стать очень прибыльным делом, т. к. в городе бурно развивалась промышленность. Ему вменялось в течение трех месяцев составить Акционерное Общество «Общество Боровичской железной дороги», которое будет обязано построить и эксплуатировать эту дорогу «на свой счёт и страх во всё», согласно Уставу.

В декабре 1874 года Суздальцев нашёл партнёров по реализации проекта. В состав Правления Общества Боровичской железной дороги вошли члены правления Кронштадского банка В.К. Шеньян и М.Н. Синебрюхов. Зарегистрировав, таким образом, Общество, Суздальцев приступил к постройке дороги. Николаевская дорога соединялась с Боровичской на 252 версте от Санкт-Петербурга. (Приложение № 1)

Условия постройки, как это было принято в то время, прописывались

непосредственно в Уставе Общества. Ориентировочная протяженность дороги – 28 вёрст. Срок постройки был установлен в 2 года. Рабочих не хватало, и пленные турки, находившиеся на территории Новгородской губернии, были привлечены к строительным работам. Из-за задержек по финансированию дорога была построена через 2 года 3 месяца. Официальное окончание строительства состоялось 20 октября 1877 года. В это время Константин Вахтер и другие промышленники запускали большие заводы по производству шамотных огнеупоров. Появилась реальная возможность сбыта огнеупорных изделий.

Идущая по густому лесу железнодорожная ветка была оборудована стрелочными переводами с ручным управлением, на которых светились керосиновые фонари (флюгарки), показывающие положение рельсов. (Приложение № 2)

Строительство вокзального комплекса

Дорога была однопутная, проходила мимо деревень и заканчивалась тупиком. (Приложение № 3)

В этой тупиковой зоне железнодорожного полотна и появилась станция «Боровичи» с деревянными помещениями. (Приложение № 4)

В 70-е годы территория около станции представляла собой приусадебный участок поместья «Лысцово», принадлежащего Коковцевым (Приложение №5)

Рядом находилась пустошь Корино, лежавшая по ручью с тем же названием. Вдоль ручья тянулся овраг, который и был границей станции. Иногда отцепившиеся от паровоза товарные вагоны «улетали» в этот овраг. Служители станции нашли выход: отправляли навстречу катящемуся вагону паровоз. Вагон догонял его и паровозом притормаживался. Таким путём совершались попытки соблюдения техники безопасности на станции.

Для строительства вокзального комплекса был выписан талантливый архитектор с немецкими корнями и имеющий опыт в постройке железнодорожных зданий — А.Ф. Зигерберг. Был разработан проект,

утверждённый 15 июня 1876 года. (Приложение № 6)

Помимо главного здания, к которому примыкало багажное отделение (Приложение № 7), на станции были возведены в едином стиле в одну линию вдоль путей хозяйственные постройки: вагонный сарай (Приложение № 8), водонапорная башня (для заправки паровозов водой) (Приложение № 9), локомотивное депо (Приложение № 10).

На первом этаже главного пассажирского здания были залы ожидания для пассажиров 1 и 2 класса, комната телеграфиста и дежурного по станции. Второй этаж занимали 2 квартиры: начальника станции (3 комнаты и кухня), а также помощника начальника станции (2 комнаты и кухня), имелся балкон, выходивший на площадь. (Приложение № 11) Рядом со зданием - деревянная платформа с колоннами под резным навесом. (Приложение № 12). Вокзал освещался керосиново-калильными фонарями. Первым начальником вокзала в Боровичах был назначен семнадцатилетний Юлиус Васильевич Розенталь, работавший до этого телеграфистом, в котором руководство дороги увидело исполнительного и твёрдого в своих решениях человека. Он был на данном посту по 1909 г.

Открытие Боровичской железной дороги

Одновременно с введением железнодорожной ветки в эксплуатацию проводилась аттестация станций. Станция «Боровичи» была аттестована на 3 класс. Приёмная комиссия, работу которой возглавлял управляющий Боровичской железной дороги надворный советник Бочковский, размещалась в конторе станции Боровичи. Она признала возможным открыть правильное движение пассажирских поездов со 2 октября 1877 года. Товарное движение было открыто 20 марта 1877 года. С открытием железной дороги появилась реальная возможность сбыта огнеупорных изделий завода российского капиталиста К.Л. Вахтера.

Штат служащих Боровичской железной дороги насчитывал в то время 98 человек. В него входили 4 службы: управление дороги, служба ремонта пути и зданий, служба движения, служба тяги. В год управляющий дорогой

получал 5000 рублей, начальник станции - 1500, машинист - 960 рублей, помощник машиниста - 660 рублей. В штате состояло 7 стрелочников, 8 путевых сторожей, 4 кондуктора и даже журналист, и агент по статистике с жалованием в 420 рублей. Была на дороге и своя врачебная часть, состоящая из доктора и фельдшера. Обязанности врача исполнял коренной житель Боровичей М.Н.Модестов.

Дорога возводилась на частные деньги и долго была убыточной. Первое время грузы привозили, а обратно паровозы чаще всего уходили пустые. Желания связываться с железной дорогой у местных купцов не было. Первый устойчивый доход дорога стала давать только с 1891 года.

5 июля 1895 года Кабинетом Министров было дано указание Министерству Путей Сообщения принять Боровичскую железную дорогу в казну со всем её имуществом.

Эксплуатация железнодорожной ветки

Передача дороги в казённое управление состоялась 15 августа 1895 года. Грузооборот стал неуклонно возрастать, ни о каких убытках уже не было и речи. По количеству отправленных грузов со станции Боровичи на всей Николаевской железной дороге после Петербурга и Москвы, Боровичи занимали первое место. Эксплуатация дороги показала её способность конкурировать с водным путём. В Боровичи ввозили хлебные грузы, соль, крупы, спирт, водку, пиво, а вывозили дрова, глину, кирпичи, квасцы, известь, тряпье, бумагу и картон. Из отчёта правления Боровичской железной дороги за 1879 год, хранящемся в Российской публичной библиотеке г. С-Петербурга, известно, что со станции было перевезено 35746 пассажиров, отправлено 730 товаропассажирских поездов, 6 экстренных и 2 воинских. (Приложение №13)

Изменения на станции «Боровичи» в советские времена

После присоединения Боровичской ветки к Николаевской железной дороге на станции Боровичи произошли небольшие архитектурно-строительные изменения. В частности, немного было изменено пассажирское здание за счёт

пристройки каменного флигеля, сокращена крытая платформа, убран балкон со второго этажа, смещен вход на вокзал. В торце железнодорожных путей появилось ещё одно здание. (Приложение № 14)

Также было возведено второе локомотивное депо (Приложение № 15) и оборудованы два поворотных круга и пакгаузы... (Приложение № 16)

С 1923 года Николаевская железная дорога была переименована в Октябрьскую. Грузовые и пассажирские перевозки набирали силу. Расширялась территория комбината «Красный керамик» и железнодорожная ветка стала частично проходить через его сооружения. Грузовые поезда — показатель экономической активности, поэтому станция продолжала жить. Да и у горожан была возможность недорого, без пересадок и даже с комфортом добраться до Новгорода, Москвы и Ленинграда. До войны в состав поездов входил вагон-ресторан.

Станция «Боровичи» в годы Великой Отечественной войны

В годы войны от города Боровичи до линии фронта было всего 80 километров, и город являлся тыловой базой снабжения наших войск. Со станции «Боровичи» уходили на фронт составы с боеприпасами, одеждой, продовольствием. А на санитарных поездах привозили раненых в госпитали со всего северо-западного направления. На станции дежурили сторожа, которые отвечали за порядок, подогрев кипятка и воды в водокачке. В мае 1942 года над железнодорожной станцией и корпусами завода «Красный керамик» юнкерс сбросил 12 зажигательных и 2 фугасных бомбы. На путях сгорели два пассажирских вагона, к счастью, они были пустыми. С марта 1943 года со станции пошли эшелоны с углём для Ленинграда.

Жизнь станции в середине XX века

В советские времена этот 30 километровый путь был для боровичан как заветная «дорога домой». Ежедневно с вокзала отправлялись поезда на Москву, Ленинград и Новгород, а также 3 раза в день - пригородные. (Приложение № 17) В течение дня уходили и приходили товарные составы. (Приложение №18). Жители отовсюду слышали паровозные гудки,

доносившиеся с единственной нашей станции - тупика железной дороги. Свистящие, хриплые, протяжные или короткие... По ним многие сверяли время. По нашей родной неэлектрифицированной однопутке периодически, то увеличивая, то уменьшая скорость (сказывался рельеф Валдайской возвышенности), состав из семи пассажирских вагонов и одного почтового со скоростью 20 км/ч тепловоз тянул до станции «Угловка» к приходу фирменного поезда «Юность» Москва- Ленинград. К его «хвосту» цепляли наши провинциальные вагоны, и снова в путь, но уже намного быстрее. В холодное время вагоны отапливались углём, в них было жарко и уютно, но пахло паровозным дымком. Поезд ехал тихо - тихо, останавливаясь около определённых столбов, собирая деревенских попутчиков. Потом она стала служить только грузовым составам, так как для пассажирских перевозок считалась убыточной.

Станция «Боровичи» в XXI веке

Дорога была пассажирской до 2014 года. Но с декабря 2018 года было возобновлено пассажирское сообщение «Боровичи - Угловка». Снова тепловоз, но уже с одним пассажирским вагоном отправляется с железнодорожного вокзала «Боровичи» до станции «Угловка» для пересадки пассажиров на поезд дальнего следования «Ласточка» только 3 раза в неделю вечером (пятница, суббота, воскресенье). А утром следующего дня возвращается обратно. Но спроса особого нет, так как время прибытия и убытия не совпадает с расписанием большинства проходящих через станцию «Угловка» пассажирских составов. Нужно долгое время сидеть на станции и ждать нужного поезда или своего «подкидыша». Так ласково его называют горожане. Пассажиры сейчас выбирают более быстрый и удобный способ пересадки на поезда со станции «Окуловка», всего 30 минут на автомобиле до станции и сразу к поезду.

Вот так и остаётся наша однопутка в основном только для работы грузовых составов, а вокзальный комплекс для внимания туристов и гостей города. А жаль... .

В настоящее время на станции «Боровичи» работает 50 человек. В штате числятся: начальник станции, дежурный по станции (руководит манёвренной работой), составители поездов, дежурные стрелочных постов, машинисты и помощники машинистов, приёмосдатчики грузов, осмотрщики вагонов, операторы (оформление поездов), агенты лафто (оформляют документы на прибытие и отправление вагонов). Станцию обслуживают 2 манёвренных локомотива. Один обрабатывает АО «БКО», а другой - остальные станционные пути завода силикатного кирпича, нефтебазы, мебельных фабрик «Боровичи-мебель» и «Элегия», ВБФ. Основная функция станции — приём и отправление грузовых поездов, подача вагонов под погрузку и выгрузку. А в зале ожидания вокзала сейчас размещается выставка с историей вокзального комплекса. (Приложение № 19)

Станция «Боровичи» - киносъёмочная площадка

Именно благодаря внешнему виду, сохранившему старину, многие режиссёры выбирали вокзальный комплекс с подъездными путями в качестве места съёмок художественных фильмов. С конца XX века по настоящее время на нашем вокзале были сняты эпизоды фильмов «Я тебя никогда не забуду», режиссёр П.Кадочников (1983 год). В массовках принимала участие и наша учительница Григорьева М.В., в то время она была студенткой Боровичского педагогического училища и даже беседовала с исполнителем главной роли Евгением Карельских. Фильм «Серебряные струны» (1987г.) этого же режиссёра тоже заслужил внимание сюжета на нашем вокзале. В 1993 году снимал эпизоды Г.Рябов для фильма «Конь белый», а в 2000 году Э.Рязанов проводил съёмки для фильма «Тихие омуты», затем снимались эпизоды фильма «Статский советник» в 2005 году режиссёром Ф. Янковским, и в 2011 году Е. Абросимов выбирает наш вокзал для нескольких кадров ремейк-телесериала «Дорогой мой человек». В настоящее время режиссёры снимают эпизоды своих фильмов в других исторических частях нашего маленького, но уникального города. (Приложение № 20)

Памятник архитектуры XIX века

В целях сохранения историко-культурного наследия области вокзальный комплекс с подъездными путями станции «Боровичи» архитектуры XIX века занесён в государственный список памятников архитектуры и истории области, подлежащих охране как памятники истории и культуры местного значения. (Постановление Администрации Новгородской области от 23.01.1997г. № 21 с изменениями на 09.12.2002 № 276) (Приложение № 21)

8. Заключение

Собранный материал позволил нам узнать, как возникла Боровичская железная дорога, позднее железнодорожная ветка «Угловка — Боровичи»; кто трудился и трудится сегодня на станции «Боровичи», какая была её основная функция на протяжении более 140 лет, и о том, что вокзальный комплекс является культурным наследием Новгородского края. Мы надеемся, что когда-нибудь будет восстановлено здание локомотивного депо, вагонного сарая, и вокзальный комплекс будет продолжать ещё многие годы радовать и удивлять жителей и гостей города своей неповторимостью.

Рядом с объектом исследования есть много других построек, которые тоже интересны. Наш город уникален по своей красоте и наличию памятников старины, история многих построек нашего города - темы для других исследований.

Вывод: Мы поняли, что изучать историю своей малой родины важно и необходимо для сохранения истории края и культурных ценностей, которые передаются из поколения в поколение.

Литература

1. Александрова Г.А. Статья «Поезд мчится, мчится, мчится...» , «Красная искра» № 82 от 02.10.1997г.
2. Ермолов Владимир «Воздушная тревога», с.67
Мстинский альманах. Выпуск 1. - Великий Новгород, 2011 г.
3. Казюлин Н. Статья «Боровичская железная дорога»
«Красная искра» № 123 от 01.08.1987г.
4. Краеведческий сборник «Боровичский край», Санкт-Петербург 2000г.
Статья «Спасская сторона», с.71
5. Подобед Л.В. «Страницы истории» - Спб: Астерион., 2013г.
«Город построен красиво на трёх береговых уступах»
6. Яковлев К. «Детство на улице Ленинградской», с.21
Мстинский альманах. Выпуск 1. - Великий Новгород., 2011 г.
7. Ресурсы Интернета [http://docs.ru/ document/438868487](http://docs.ru/document/438868487)

Приложение № 1
«Боровичская железная дорога на карте XIX века»



**«Стрелочные переводы с ручным управлением,
действующие по настоящее время»**



Приложение № 3

«Боровичская однопутная неэлектрифицированная дорога»



«План станции, 1874 год»



Приложение № 5
Приусадебный участок поместья «Лысцово»



«Проект главного здания вокзала, 1876 год»



Багажное отделение вокзала. Вид в наши дни.



«Вагонный сарай»



«Водокачка»



Приложение № 10

«Локомотивное депо №1 в советские времена»



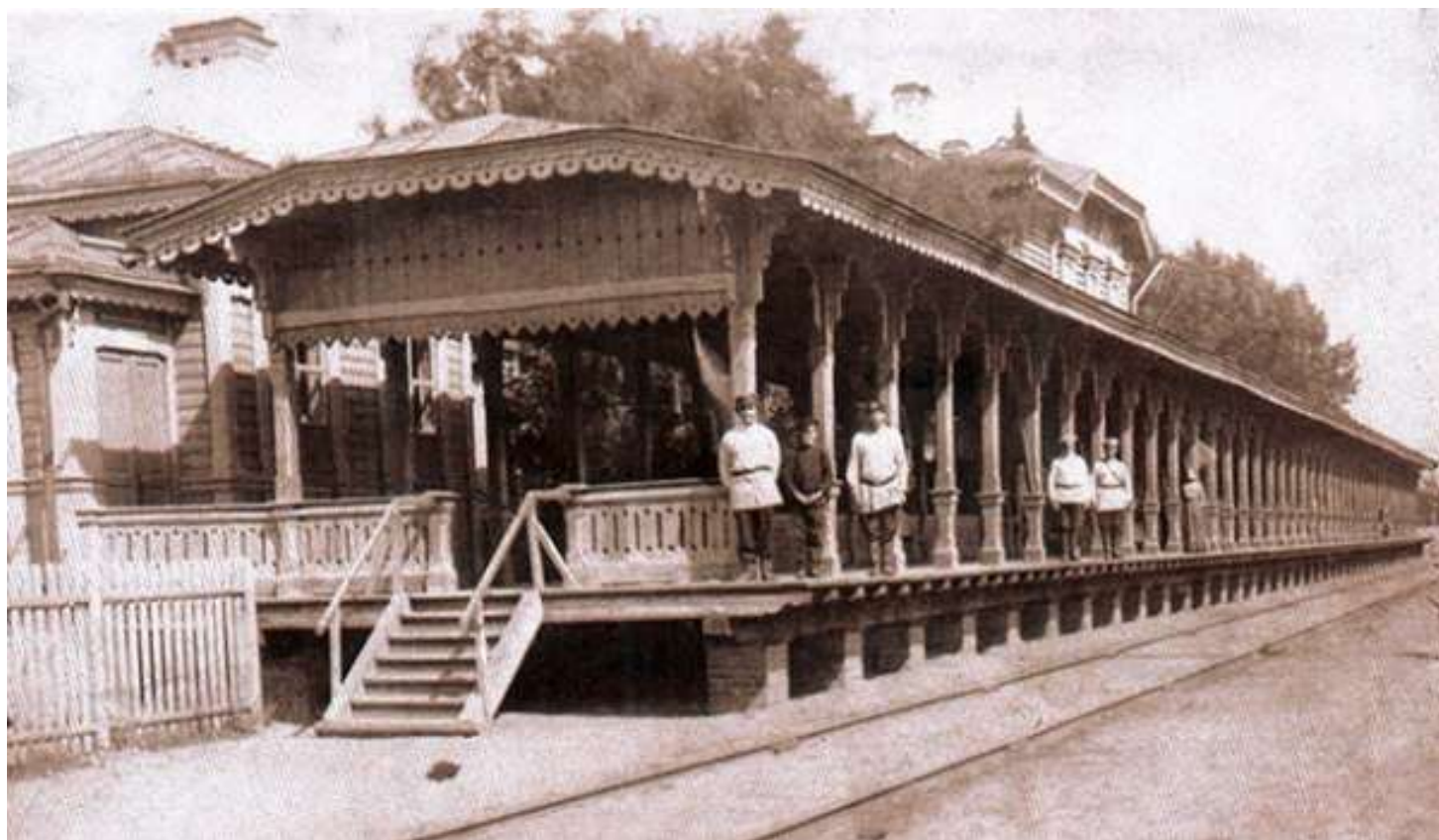
«Локомотивное депо №1 с 2017 года»



«Главное пассажирское здание вокзала, 1876 год»



Приложение № 12
«Крытая деревянная платформа вокзала, XIX век»



«Платформа в наше время»



Приложение 13
Прибытие состава на станцию, 1895 год



« Здание вокзала с каменной пристройкой»



«Новое здание в торце путей»



«Локомотивное депо №2»



«Пакгауз»



«Вокзал, середина XX века»



«Товарные составы»



«Манёвренный локомотив»



Приложение 20

«Я тебя никогда не забуду», реж. П. Кадочников, 1983 год



«Серебряные струны», режиссер П. Кадочников, 1987 год



«Тихие омуты», режиссер Э. Рязанов , 2000 год



Объекты культурного наследия: «Вокзальный комплекс» XIX века







АДМИНИСТРАЦИЯ НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 23 января 1997 года N 21

О ПАМЯТНИКАХ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ

(в редакции [Постановления Администрации Новгородской области от 09.12.2002 N 276](#))

В целях сохранения историко-культурного наследия области и на основании ст. 18 [Закона РСФСР "Об охране и использовании памятников истории и культуры"](#) постановляю:

1. Отнести к памятникам истории и культуры местного значения памятники архитектуры и истории согласно прилагаемому Государственному списку памятников архитектуры и истории области, подлежащих охране как памятники истории и культуры местного значения.

2. Просить Министерство культуры Российской Федерации представить Правительству Российской Федерации прилагаемый Государственный список памятников архитектуры и истории Новгородской области для отнесения их к памятникам истории и культуры федерального значения.

Губернатор области
М.М.ПРУСАК

Утвержден
постановлением
Администрации области
от 23.01.1997 N 21

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СПИСОК ПАМЯТНИКОВ АРХИТЕКТУРЫ И ИСТОРИИ ОБЛАСТИ, ПОДЛЕЖАЩИХ ОХРАНЕ КАК ПАМЯТНИКИ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ

(в ред. [Постановления Администрации Новгородской области от 09.12.2002 N 276](#))

№ п/п	Наименование объекта	Дата	Местонахождение
1	2	3	4

Г. БОРОВИЧИ И БОРОВИЧСКИЙ РАЙОН			
Памятники архитектуры			
126.	Святодухов монастырь	XVIII - XIX вв.	г. Боровичи, ул. Александра Невского
127.	Святодухов монастырь. Собор Святого Духа	XVIII - XIX вв.	г. Боровичи, ул. Александра Невского

128.	Святодухов монастырь. Церковь Иакова Боровичского	1792 г.	г. Боровичи, ул. Александра Невского
129.	Святодухов монастырь. Братский корпус	1823 г.	г. Боровичи, ул. Александра Невского
130.	Святодухов монастырь. Настоятельский корпус	1830 - 1845 гг.	г. Боровичи, ул. Александра Невского
131.	Святодухов монастырь. Церковь с трапезной	XIX в.	г. Боровичи, ул. Александра Невского
132.	Святодухов монастырь. Служебный корпус	1830 - 1845 гг.	г. Боровичи, ул. Александра Невского
133.	Святодухов монастырь. Ограда с башнями	1830 - 1845 гг.	г. Боровичи, ул. Александра Невского
134.	Святодухов монастырь. Двор хозяйственный	XIX в.	г. Боровичи, ул. Александра Невского
135.	Вокзальный комплекс	XIX в.	г. Боровичи, железнодорожный вокзал
136.	Водокачка	XIX в.	г. Боровичи, железнодорожный вокзал
137.	Помещение склада	XIX в.	г. Боровичи, железнодорожный вокзал
138.	Багажное отделение	XIX в.	г. Боровичи, железнодорожный вокзал
139.	Локомотивное депо. Корпус 1	XIX в.	г. Боровичи, железнодорожный вокзал
140.	Локомотивное депо. Корпус 2	XIX в.	г. Боровичи, железнодорожный вокзал
141.	Здание железнодорожного вокзала	XIX в.	г. Боровичи
142.	Служебный корпус	XIX в.	г. Боровичи, железнодорожный вокзал
143.	Дом жилой с мезонином	XIX в.	г. Боровичи, ул. Володарского, д. 6
144.	Церковь Успения Божьей Матери	1800 г.	г. Боровичи, городской парк
145.	Торговые ряды. Корпус 1	XIX в.	г. Боровичи, ул.