

История архитектурных памятников железной дороги

*(комплекс железнодорожного вокзала,
Мстинский и Веребьенский мосты)*

Комплекс железнодорожного вокзала

Своим появлением Малая Вишера обязана прокладке знаменитой железной дороги Санкт-Петербург – Москва, первой в мире двухпутной железнодорожной магистрали. Существует легенда, по которой император Николай Павлович, положив линейку на поданную ему карту, соединил две столицы прямой линией и приказал вести дорогу кратчайшим образом. Хотя Николай I был инициатором многих важных строительных проектов, нередко лично входил в подробности их разработки (т.к. имел образование с военно-инженерным уклоном), автором идеи был Павел Петрович Мельников – выдающийся инженер-путеец, создатель русской школы строителей железных дорог, автор десятков научных трудов, директор строительства северного участка магистрали. Строительство продолжалось с 1843 по 1851 гг. В августе прошёл первый поезд с царем и свитой, в ноябре открылось движение пассажирских поездов. На каждой станции поезд останавливался для набора дров и воды.

В 1855 г. распоряжением императора Александра II Петербурго-Московская дорога в память покойного императора была названа Николаевской. Помимо двухпутной линии протяжённостью в 604 версты, многочисленных мостов и путепроводов, на дороге было сооружено 34 станции. Из них было I класса – 5 станций, II класса – 4 станции, III класса – 9 станций и IV класса – 16 станций. К станциям I класса, помимо столичных, относились промежуточные: Тверь, Бологое и Малая Вишера. Промежуточные станции были спроектированы по «островной» схеме, т.е. вокзал («пассажирский дом») располагался на «островке» между главными путями, как в Малой Вишере. Вокзальные станции I и II классов строились по типовым проектам, разработанным архитектором Р.А. Желязевичем. Им же, наряду с Тонном, спроектирован вокзал Николаевской дороги в Петербурге, другая его известная работа – здание «Пассажа».



Здание железнодорожного вокзала в Малой Вишере построено по соответствующему типовому проекту в 1856 г. Это кирпичная оштукатуренная одноэтажная с двускатной крышей постройка, представляющая в

плане вытянутый прямоугольник со скругленными торцами. По всему периметру к зданию примыкает навес на чугунных колоннах, устроенный над платформами для удобства пассажиров. Фасады решены в стиле итальянского ренессанса, особенно заметен мотив так называемого венецианского окна – своеобразной формы арочного проёма, разделенного на три части. Многократно повторенный в центральной части фасада вокзалов в Санкт-Петербурге и Москве, этот архитектурный мотив стал своего рода отличительным знаком всех парадных станционных зданий Николаевской железной дороги.

Выбор стиля ренессанс для их оформления был по-своему закономерен. Классицизм считался тогда уже устаревшим. Нужен был прототип, который соединял бы в себе черты строгости и деловитости, но в то же время вызывал отчётливые ассоциации с общественными зданиями. Готика в то время считалась наиболее подходящей для загородных построек дачного типа. Стилизованное барокко было слишком пышным и дорогим, а правительство требовало экономного расходования средств на отделку железнодорожных зданий. Более строгий ренессанс позволял легче вложиться в сметы и придать облику зданий общественный характер.

Современники восторженно отмечали качество строительства: «Пассажирские здания 1 и 2 класса построены очень со-

лидно, камень, кирпич, чугун. Потолки при ширине помещения внутри 6 сажень (1 сажень = 2,13 м) покрыты смелыми и красивыми сводами. Галереи на чугунных колоннах, дебаркадеры (устаревшее название железнодорожной платформы) гранитные, вообще вид зданий грандиозен». Внутри, помимо зала ожидания, ресторана, касс, телеграфа и других служебных помещений, имелись специальные комнаты для отдыха членов императорской семьи на случай их остановки на станции.

Вокруг вокзала были разбиты цветники, сады, на площадке рядом со зданием устроен фонтан с круглой чашей. Фонтан состоял из трёх ярусов, третьим из которых была чаша в виде распутившегося цветка, а в нем находилась скульптура, изображающая мальчика, держащего крест над головой. В генеральном плане 1892 года приводится следующее описание внешнего вида вокзального комплекса Малой Вишеры: привокзальный сквер, бульвар, две круглые площади, в центре фонтан с круглой чашей и декоративной резьбой; в чаше стоит мальчик с крестом в руках.

В 2005 году состоялось торжественное открытие Императорского фонтана у здания вокзала, восстановленного коллективами предприятий Санкт-Петербургского отделения Октябрьской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

К сожалению, безвозвратно утрачены сведения об истории возведения фонтана, дате его открытия и авторе проекта. Существуют предположения, что Императорский фонтан мог строиться по замыслам П. Мельникова или Д. Журавского. Неизвестна также история возникновения его названия. Специалисты Маловишерского краеведческого музея полагают, что Александр II увековечил таким образом память о государе Николае I.

В конце 1970-х годов Императорский фонтан был полностью разрушен, почти ничто не напоминало о его существовании. В середине 2004 года было принято решение о восстановлении утраченного памятника культуры. Кропотливая работа велась в течение всего года, и к началу летнего сезона 2005 года жители и гости Малой Вишеры получили возможность увидеть воссозданный Императорский фонтан.

Правда он несколько отличается от своего исторического прототипа. Современный Императорский фонтан выполнен по дизайнерскому проекту работников Санкт-Петербургского отделения Октябрьской магистрали. В соответствии с ним у сооружения установлены громкоговорители, выполнены работы по подсветке фонтана в темное время суток. Изюминкой проекта стало то, что, по замыслу проектировщиков, давление воды производится в такт музыке, так что фонтан можно назвать светомызыкальным. Помимо работ по восстановлению исторического памятника, Санкт-Петербургское отделение весь год проводило благоустройство территории вокруг вокзала. Был произведён ремонт платформ, установлены скамейки, проложены дорожки.

Вокзал со сквером, обнесённым кованой оградой, и фонтаном был не только украшением, но и местом, соединяющим две стороны магистрали. Для небольшого городка оно было средоточием радостной сутолоки, праздничной атмосферы, романтики проносящихся куда-то поездов, надежд на будущее «...шестое чувство, которым только обладал уезд, было чувство железной дороги. Держался город на трех китах: Вокзал, Тюрьма, Женская гимназия... Самый вокзал, как некий форум, стоял на возвышении...», писал в своих воспоминаниях «Поезд на третьем пути» Дон-Аминадо. Маловишерский вокзал, ставший «началом» города, хорошо сохранился и по сей день и является одним из ценных зданий.

По ведомости 1893 года станция I класса Малая Вишера располагала следующими зданиями и сооружениями: 1 пассажирское здание (вокзал), 2 пассажирские платформы, 1 товарная крытая платформа, 3 товарные открытые платформы, 1 товарный пакгауз, 7 станционных сараев и кладовых, 8 отхожих мест, 1 прямоугольное паровозное здание, 1 большая крытая с пристройками мастерская, 1 мастерская паровозная, 3 мастерские службы пути, 3 вагонных сарая, 1 водоподъёмное здание, 19 жилых домов, 6 жилых будок, 6 тёплых дежурных будок, 71 хозяйственная постройка при жилых домах, 1 отдельный медицинский кабинет, 1 магазинное здание, 1 землянка для керосина, 1 пожарное депо.

Хорошо сохранились постройки, входившие в привокзальный комплекс: административное здание локомотивного депо, паровозное депо, железнодорожные казармы для рабочих. Помимо пассажирских, производственных, административных зданий железнодорожные станции по всей линии включали жильё. В городе сохранились добротные, кирпичной кладки, на чёрных гранитных фундаментах, дома станционных машинистов. По воспоминаниям старожилов, «они жили исправно, имели хороший заработок, пенсию на выходе в отставку...заслуженные и наиболее надёжные водили царские поезда, им были пожалованы от государя именные часы с орлом, фирмы Павла Буре», т.е. машинисты являлись привилегированным слоем в Малой Вишере. Масловские, Трипецкие, Масленкины, начинавшие с рядовых кочегаров, впоследствии стали знаменитыми машинистами.

Центром, конечно, являлся сам вокзал, или как тогда говорили, пассажирский дом. Вторым по значимости и историко-архитектурной ценности является **круглое паровозное депо**. Построенное в 1860-е годы по образцу американских, такие депо назывались «фундаментальными круглыми паровозными зданиями» и состояли из так называемых стоек для паровозов. 22 стойла, из которых 18 были заняты паровозами, а 4 служили проезжими воротами, располагались вокруг поворотного круга – «для поворота подвижного состава».

Эту центральную часть депо перекрывал железный купол диаметром в 15 саженей на металлических стропилах. Развитие техники привело со временем к увеличению размеров паровозов, а это требовало удлинения стоек на 10 футов, в результате чего в 70-е годы девятнадцатого года по всей Николаевской дороге круглые паровозные здания были расширены за счёт пристроек к стойлам, что хорошо прослеживается по старым фотографиям.

Кроме радиальной системы стоек здания депо включали специальные мастерские по ремонту подвижного состава. На станциях I класса это были так называемые Большие мастерские, в отличие от малых – на станциях II класса. Здесь же при ремонтных мастерских первоначально располагались резервуары с водой, имевшие вид прямоугольников и поддерживавшиеся чу-

гунными колоннами. Позже от них отказались, но затем при здании депо появились другие постройки производственного назначения.

Если здание вокзала было лицом станции, парадным элементом магистрали, то круглое депо можно сравнить с сердцем, местным средоточием технического обеспечения железнодорожного движения. Кроме того, оно было важным градоформирующим элементом: массивный купол плавных очертаний возвышался над станцией, обозначая её основополагающее значение для поселения, был наиболее важной, можно сказать, главной доминантой всего городского пейзажа и окружающего ландшафта.

В годы Великой Отечественной войны, когда на территории Малой Вишеры шли ожесточенные бои, и город подвергался многочисленным бомбежкам, купол круглого депо был разрушен. Сооружение утратило первоначальный силуэт, а город потерял выразительную доминанту. Сохранился исторический поворотный круг, оказавшийся под открытым небом, в своеобразном внутреннем дворе. Интерес представляют и интерьеры стойл, сохранившие внутреннюю архитектуру системы отсеков, перекрытых сводами и разделенных мощными арками. Всё это образовывало выразительную игру перетекающих пространств, переходов от света к тени, составляло органичную среду как для современных локомотивов, так и для исторических паровозов, которые реставрировались и хранились здесь.

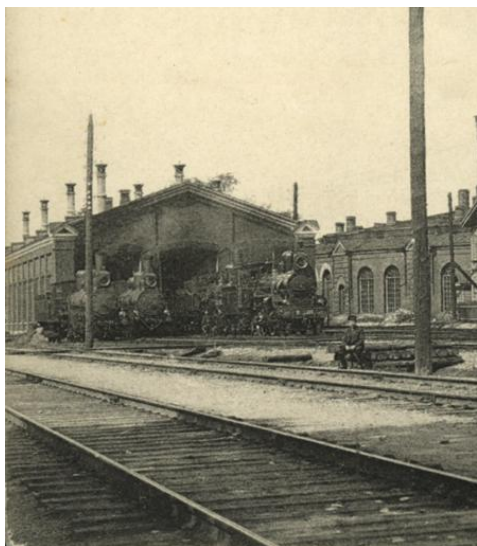
Фасады служб и мастерских, примыкающих к основному объёму депо, также сильно пострадали и были восстановлены после войны без учёта первоначальной архитектуры. Однако часть стен сохранила историческую структуру и отделку фасадов в стиле промышленных сооружений второй половины XIX века.

Таким образом, несмотря на значительные утраты, историческое здание паровозного депо представляет большую историко-культурную ценность как одно из немногих сохранившихся и действующих подобного рода сооружений. Оно могло бы стать объектом экскурсионного показа для небольших, специализи-

рующихся в области истории техники групп. Как показывает практика мирового туризма, такого рода экспонаты пользуются большим успехом, зарубежные специалисты и любители старой техники проявляют в настоящее время немалый интерес к таким объектам в России.

Ещё одним зданием, формировавшим парадный, выходящий на магистраль, фасад Маловишерской станции, было **прямоугольное паровозное здание** – тоже типовой элемент станции I класса. На станциях Бологое, Тверь и Малая Вишера эти здания появились в 1870 году. Они вмещали три железнодорожных колеи, на которых располагалось по 4 стойла для паровозов. «Между средним и крайними путями поставлены два ряда столбов, перекрытых пологими арками, и на них возведены внутренние продольные стены. Потолок состоит из кирпичных сводов, опирающихся на железные поперечные балочки из клёпанных подошвами рельсов. Кровля железная на деревянных стропилах. Полы, состоявшие первоначально из булыжной мостовой, впоследствии заменены асфальтовыми. Для отопления поставлены железные печи. Вытяжные трубы устроены из железа с неподвижными воронками и вращающимися клапанами», – так подробно и обстоятельно описано внутреннее устройство этого важного элемента Маловишерской станции в «Очерке эксплуатации Николаевской железной дороги Главным Обществом Российских железных дорог» 1894 года издания.

В архитектурном отношении прямоугольное паровозное здание представляло собой протяженный объём, перекрытый двускатной крышей. Продольные фасады, прорезанные большими окнами, членились лопатками – «контрфорсами», торцы имели по 3 въездных проёма, завершённых пологими арками. Углы здания акцентировались «пилонами», увенчанными своеобразными фронтонами. В отделке фасадов использовались характерные для промышленных зданий второй половины XIX века зубчатые пояски в так называемом кирпичном стиле.



На исторических открытках с видами Малой Вишеры виден юго-восточный торец прямоугольного здания с тремя арочными проемами и уходящими в них рельсами. Старая фотография с видом паровозного здания на станции Тверь, в точности повторяющего маловишерское, подтверждает, что эти здания строились по одному образцу.

Во время войны это сооружение было разрушено и позже воссоздано на том же месте, в тех же объёмных габаритах, но без сохранения характера архитектуры. Нынешние его объём и местоположение повторяют исторические и способствуют сохранению объёмно-пространственной композиции этой важнейшей парадной части исторического комплекса зданий.



Большой интерес представляет историческое **водоподъёмное здание** – хорошо сохранившаяся краснокирпичная, украшенная зубчатым орнаментом постройка, состоящая из двух объёмов: невысокой цилиндрической башни и примыкающего к ней прямоугольного строения,

покрытого крышей.

Нарядные арочные проёмы и круглое окошко-люкарна над входом в башню подчёркивают своеобразный характер архитекту-

ры. Здание давно не используется по первоначальному назначению. По сведениям жителей, здесь раньше находилась контора Водоканала, дизельная станция. Сейчас постройка имеет заброшенный вид, но остается выразительным архитектурно-градостроительным акцентом, важным элементом исторического комплекса железнодорожной станции, а также может рассматриваться как имеющее самостоятельную ценность произведение промышленного зодчества второй половины XIX века.

Важным элементом комплекса станции является **административный дом службы тяги**, в котором еще в недавнее время находилась контора локомотивного депо. Первоначально эта служба помещалась по всей линии Николаевской дороги в деревянных типовых домах, длинно называвшихся «домами для дежурной паровозной прислуги и для конторы начальника депо». Они существовали при круглых паровозных зданиях на станциях Петербург, Окуловка, Бологое, Малая Вишера. Такая постройка хорошо просматривается на открытках с видами Малой Вишеры: рядом с депо стоит

в окружении зелени двухэтажный, с двускатной крышей деревянный дом характерной «станционной» архитектуры. В 1915 году вместо него в Малой Вишере было построено существующее ныне кирпичное двухэтажное здание — компактное по



композиции, характерных для времени модерна несколько вытянутых пропорций, со строгим деловым, «административным» характером фасадов, из которых главный обозначен чуть выступающей, выделенной вертикальными членениями центральной частью с главным входом. Высокое качество кирпичной кладки здания, общий уровень строительной техники характерны для периода 1910-х годов.

Составной частью исторического комплекса железнодорожного ведомства в Малой Вишере является так называемый **Железный мост**, спроектированный около 1871 г., по предположениям исследователей, выдающимся инженером Д.И. Журавским. Главным делом его жизни было строительство многочисленных мостов на железнодорожной магистрали Петербург – Москва. Грандиозный комплекс включал 184 моста, в том числе известный – через реку Мсту и др. Железный мост в Малой Вишере значительно скромнее, однако он хорошо сохранился благодаря высокому уровню строительной техники, качеству материалов и составляющих элементов. Мост прекрасно вписан в окружающий живописный ландшафт: простой и остроумный по решению (склепанный из рельсов), легкий и изящный по рисунку, выверенный по пропорциям, соразмерный масштабу окружающей застройки, контрастирующий четким геометризмом своих конструкций с плавными линиями берегов, мост в Малой Вишере является настоящим украшением местности.



Переходной мост построен в 1938-39 годах.

Мстинский мост

На постройке магистрали Петербург – Москва работал выдающийся русский инженер, знаменитый мостостроитель Д. И. Журавский (1821 – 1891). Впоследствии в реконструкции мостов

магистрали ведущую роль играл крупнейший учёный – профессор Н.А. Белелюбский. Журавский впервые в мире изучил «игру сил» в раскосных фермах и разработал научную теорию их расчёта. Он первый

среди мостостроителей мира определил усилия, возникающие в неразрезных фермах, и, проверив свои расчёты на моделях, спроектировал замечательные по тому времени мосты, из которых в то время были мосты через овраг и реки Веребушка и Мста, каждый длиной в полкилометра и высотой 40 метров. Все девять пролётов Веребьенского и Мстинского мостов были перекрыты одной неразрезной деревянной фермой. К наиболее крупным сооружениям, построенным на магистрали Петербург – Москва, следует отнести Мстинский, Волжский и Тверской мосты.



В октябре 1869 года от искр паровоза сгорели три пролёта замечательного Мстинского Моста, построенного инженером С.Ф. Крутиковым. Работы по восстановлению моста поручили Журавскому. Восстанавливая самый большой на дороге мост, Журавский впервые в мире применил изобретённую им систему

уравновешения ферм, давшую впоследствии возможность перекрывать огромные пролёты. В очень тяжёлых условиях мокрой зимы 1869/70 г., когда постоянные передвижки льда мешали работе, Журавский осуществил свою идею при сборке третьего пролёта, находившегося над руслом реки. Во время работ по восстановлению Мстинского моста движение пассажирских поездов с обеих сторон происходило до берега реки, затем пассажиры переходили в состав, стоящий на другом берегу.

Движение товарных поездов на время восстановления Мстинского Моста было прекращено, а грузы направлялись в Петербург или Москву дальним кружным путём по Петербурго-Варшавской, Орловско-Витебской и другим железным дорогам. Работы по восстановлению Мстинского Моста были закончены через три с половиной месяца. 1 февраля 1870 года по нему прошёл первый поезд.

(М. Гвоздев. «Первая магистраль». – М., 1951. – 594 с.)

«Пролётные сооружения прослужили 82 года, их заменили в 1965 году. Мост строили так: под основание моста в речке копали котлованы вручную в кессонах (закрытая баржа без дна для работы под водой.) под сжатым воздухом. Работали до тех пор, пока не вывели быки выше уровня воды. В кессоны опускались по специальным трубам, через которые поступал воздух. Землю



поднимали под сжатым воздухом на поверхность воды и отвозили. Под средним быком была обнаружена подземная река, которая расположена под углом к реке Мсте.

Рабочие в кессонах могли работать не более двух часов, больше не выдерживали. Пролётные строения собирали и клепали тут же на сплошных подмостках. Пролётные строения поднимались до основной отметки совместно с опорой, опора поднималась на один ряд облицовочного камня – быка и сразу же поднимались пролётные строения на высоту камня при помощи ручных гидравлических домкратов. Камни обтесывали вручную.

Железнодорожный мост через реку Мста до 1940 года охранялся военными войсками НГБ, после перешли на наемную охрану. В настоящее время существует военизированная охрана (ВО)».

(Записано со слов учителя Мстинской школы Петрова Павла Алексеевича, его дед – Васильев Алексей – принимал участие в строительстве моста и работал под водой в кессонах).

Веребьенский мост

Если взглянуть на карту Новгородской области, то нетрудно заметить, что линия железной дороги Санкт-Петербург – Москва делит территорию области на две, примерно равные, части. До 2001 года линия была прямая, и только между станциями Бурга и Торбино дорога делала странный поворот и, как бы обойдя непреодолимое препятствие, в дальнейшем возвращалась на предыдущее прямое направление. Это был так называемый «Веребьенский обход».

Какова же история появления странного обхода на прямой, как стрела железной дороге Санкт-Петербург – Москва? Существует легенда о том, что «виновен» в этом российский император Николай Первый. Якобы в тот момент, когда император рисовал на карте маршрут будущей трассы, его палец выступил за край линейки. Вот, мол, потому-то и появился этот объезд. На самом деле эта история – красивая выдумка. В реальности никакого пальца и линейки не было.

В 1842 году был решен положительно вопрос о строительстве Петербурго-Московской железной дороги. К апрелю 1843 года общее направление дороги было нанесено на карту. Известно, что трассу железной дороги выбирали и проектировали русские инженеры во главе с Павлом Петровичем Мельниковым и, надо сказать, направление на всём протяжении было выбрано довольно удачное, несмотря на отсутствие топографических карт. Однако не обошлось без ошибок, или точнее – неудачных проектов решений. Самое неудачное из них – пересечение Веребьенского оврага и реки Веребье с сооружением через них гигантского моста и большой выемки на крутом пятнадцатикилометровом уклоне, в то время как в нескольких верстах восточнее местность позволяла проложить дорогу с менее значительными затратами.

Веребьенский мост доставил очень много хлопот дороге, но принёс огромную известность только что окончившему институт инженеров путей сообщения Дмитрию Ивановичу Журавскому.

Этот деревянный мост и мост через реку Мста в то время были самыми большими в мире, каждый длиною в полкилометра и высотой в 40 метров. Все 9 пролётов Веребьенского и Мстинского мостов были перекрыты одной неразрезной деревянной фермой. Мост явился предшественником всемирно известного Фортского моста в Англии.

Основываясь на своих практических опытах, Д.И. Журавский написал ряд научных работ по мостостроению. За своё сочинение о мостах раскосной системы Д.И. Журавский получил Демидовскую премию Академии Наук.

Полукилометровый Веребьенский мост на 186-й версте находился на середине затяжного 8-тысячного подъёма на протяжении 15,5 км и очень крутой. Сама станция Веребье оказалась на уклоне, и случалось, что поезда проходили мимо станции, так как машинисты не могли вовремя затормозить состав. Движение оказывалось опасным, так как один поезд мог легко настичь другой, идущий впереди. В то же время встречное движение на Москву из-за крутого подъёма затруднялось. Но и в таких условиях П.П. Мельников сумел свести к минимуму неудобства крутого

уклона. Во время эксплуатации дороги, впервые в Европе, он применил способ так называемой кратной тяги. Применяв двойную тягу и подталкивание поездов, Мельников избежал, таким образом, необходимость снижать их вес. Но с каждым годом вес поездов увеличивался, а мощность существовавших тогда паровозов не позволяли преодолеть такой уклон.

Интересный эпизод приводит Лев Гумилевский в своей книге: «В день открытия Петербурго-Московской железной дороги 18 августа 1851 года по линии прошёл поезд с царем и его свитой. Царь чувствовал себя на открытии дороги отлично, благодарил инженеров и только перед каждым мостом, из боязни провалиться, выходил из вагона. У моста через Веребьенский овраг произошёл забавный случай. Дорожный мастер, желая отличаться и зная, что это самый большой и высокий мост будет осматривать царь, распорядился выкрасить ржавые некрасивые рельсы черной масляной краской, которая к приезду царского поезда не успела даже высохнуть.

Выйдя из вагона перед мостом, Николай I махнул платком, давая знать, что поезд может отправляться дальше, но паровоз только пыхтел и ерзал на масляных рельсах, не трогаясь с места, и отказался повиноваться царскому приказу. Водители паровоза долго не могли понять, что случилось, и только увидев выкрашенные рельсы, догадались, в чем дело. После того как рельсы посыпали золою и песком, поезд двинулся дальше и, пройдя благополучно мост, остановился за ним, чтобы принять государя, поднявшегося из оврага по тропинкам и лестницам

Под охраной солдат, стоявших по обеим сторонам дороги на всем протяжении пути, царь благополучно завершил свое путешествие».

Опасное место у станции Веребье тяготило дорогу тридцать лет, пока, наконец, концессионное управление дороги не соорудило Веребьенского обхода. Тем не менее, за этим отрезком пути навсегда закрепилось название «палец императора».

Генеральный проект обходной линии Веребьенского подъема составил инженер путей сообщения А.А. Белелюбский. К работам по постройке обхода Белелюбский приступил в апреле

1877 года. Через четыре с половиной года сооружение Веребьенского обхода было окончено, а 14 сентября 1881 года по новому участку прошёл первый поезд. Обходной путь удлинил дорогу почти на пять вёрст, но зато станция Веребье оказалась на ровном месте, уклон пошёл, чередуясь с площадками, а не сплошь: подъём не требовал больше двойной тяги, опасность для движения исчезла.

Прошли годы, появились скоростные поезда, и объезд, который когда-то был жизненно необходимым, стал очень мешать. Поэтому было принято решение восстановить старую прямую трассу. В 2001 году спрямленный участок был введён в строй. Отныне путь из Питера до Москвы и обратно стал короче почти на пять километров.

Казалось бы, что дает экономия в десять минут? На самом деле эти пять километров, на которые стал короче путь в районе Веребьенского обхода, очень важны. Дело в том, что магистраль Санкт-Петербург – Москва становится скоростной и поезда, разгоняющиеся до 200 и более километров в час, на участке объезда должны были сбрасывать скорость и терять драгоценные минуты. Вот почему введение в строй спрямлённого участка было так важно для всей железнодорожной отрасли: трасса Питер – Москва стала настоящей суперскоростной магистралью. Так что в новый век Россия вошла с новыми скоростями.

Литература:

1. Александров Н. О работах на Николаевской железной дороге по устройству новой линии для обхода Веребьенского подъема / Н. Александров //Инженерный журнал. – 1880. – № 1.– С. 63 – 92.
2. Анисимов В. Веребьенский обход / В. Анисимов // Новгородская правда.– 1986. – 27 дек. – С. 4.
3. Балашов С. Новый век – новые скорости / С. Балашов //Комсомольская правда. – 2001. – 30 октября. – С. 15.
4. Белелюбский А.А. О конкурсе проектов мостов через реку Мста и овраг реки Веребье / А.А. Белелюбский // Записки русского технического общества. – 1874. – № 4. – С. 515.
5. Белелюбский Н.А. Конспект курса мостов, читанный в институте гражданских инженеров профессором Н.А. Белелюбским в 1888 – 1889 гг. / Н.А. Белелюбский. – СПб, 1889. – 119 с.– Литография.
6. Вокруг станции Малая Вишера депо // Малая Вишера. – 2006. – № 112. – 22 ноября. – С. 2.
7. Орлова И. Фонтан заиграл светом и музыкой / И. Орлова //Октябрьская магистраль. – 2005. – 31 мая.
8. Памятники истории и культуры Новгородской области: Каталог (памятники архитектуры и истории) /Министерство культуры РФ; Комитет культуры, кино и туризма Новгородской области; Управление государственного контроля, охраны и использования памятников истории и культуры Новгородской области. – Новгород: Изд-во АО «Типография Новгород», 1999. – 560 с.: ил.
9. Семёнова Н. Вокзал начало всех начал / Нина Семёнова // Малая Вишера.– 2006. – № 84-85. – 26 августа. – С. 2
10. Сердце станции – депо // Малая Вишера. – 2006. – № 107. – 3 ноября. – С. 2-3.