**История Бологое-Полоцкой железной дороги и станции Новохованск (к 110-летию открытия дороги)**   
В железнодорожных магистралях живёт история. Как ни странно, но некоторые железные дороги могут рассказать о тех или иных исторических событиях не меньше, чем, например, архитектура. Одна из таких — железная дорога Бологое-Полоцк-Седльце, повествующая о событиях истории России начала XX века, а помимо этого, на данный момент остающаяся живым заповедником истории российских железных дорог.   
Конец XIX-начало XX веков были временем, когда над миром нависала угроза мировой войны, начавшейся в итоге в 1914 году. Складывались враждебные друг другу коалиции государств. В 1882 году оформился Тройственный союз, когда соглашение о военно-политическом союзе заключили между собой Германия, Австро-Венгрия и Италия. Вслед за этим начала оформляться Антанта, — в 1893 году Россия и Франция подписали соглашение об оборонительном союзе.  
В 1901 году на совещании российского и французского генеральных штабов французы намекнули русским на необходимость строительства стратегической железной дороги Центр-Запад, по которой можно было бы перебрасывать русские войска из центра страны к западным рубежам на случай войны, в целях сдерживания германских войск в Восточной Пруссии. Французская сторона также заявила о намерении оказать финансовую помощь в строительстве этой железной дороги.   
Было решено привязать новую железнодорожную линию не просто к центру России, а к главной магистрали страны — Николаевской железной дороге, то есть линии Санкт-Петербург—Москва.  
В 1902 году было утверждено окончательное направление строительства стратегической стальной магистрали — от станции Бологое, что на полпути между Петербургом и Москвой, через Полоцк в Царство Польское, до города Седлец (Седльце). В 1902-1906 годах были проведены изыскания и разведка местности, через которую должна была пройти железная дорога. Действительный статский советник, инженер путей сообщения, А. Н. Рыжов вместе с изыскателями прошёл пешком всю будущую линию от Бологого до Полоцка, проводя при этом скрупулёзные исследования местности. Рыжов был после этого назначен руководителем работ по строительству железнодорожной линии. Железная дорога прошла по маршруту Бологое—Осташков—Торопец—Великие Луки—Невель—Новохованск- Полоцк. И далее: Полоцк—Молодечно—Волковыск—Седлец. Из-за Русско-японской войны и сокращения финансирования темпы строительства замедлились, и "правильное", то есть регулярное движение по Бологое-полоцкой было открыто лишь в 1907 году. В целом строительство железной дороги обошлось в огромную по тем временам для России сумму — 53 миллиона рублей, или 118 391 рубль на версту.   
При строительстве железной дороги пришлось испытать немало трудностей, в связи с тем, что прошла магистраль через глухие дремучие места, мало отличающиеся от сибирской тайги, кроме того, заболоченные.  
Естественно, для местного населения Бологое-Полоцкая железная дорога несла цивилизацию и связь с крупными городами. Кстати, ещё одной из причин, по которым железную дорогу было решено проложить именно по этому маршруту, было стремление привязать к железнодорожной сети и к Петербургу старинные русские уездные города — Осташков и Торопец.  
Железную дорогу, которая имела изначально военное предназначение, сооружали на редкость капитально, хотя и прошла она через глушь. Она была построена в один путь, но насыпь была сделана под два пути, — на случай экстренной необходимости прокладки второго пути в случае войны, что позволяло бы ускорить процесс переброски войск по железной дороге.  
Кроме резерва для второго пути на линии было построено множество запасных разъездов.  
Был введён единый архитектурный стиль для вокзалов. На станциях III класса, которые на этой линии были самыми главными, были построены кирпичные вокзалы. Из них сохранились только вокзалы на станциях Бологое-Полоцкое и Невель-1.  
На станциях IV класса (линейных), к ним относилась и станция Новохованск, здание которой сохранилось с царских времён, возводились деревянные вокзалы. Опять таки, несмотря на заповедную глухомань, на эстетике станционных зданий решили не экономить.   
К каждой станции была подведена вода. Кирпичные водонапорные башни также в целостности сохранились до наших дней почти на всех станциях.   
Рядом со станциями располагались деревянные казармы, в которых жили железнодорожники, многие казармы сохранились и до сих пор в них живут люди.  
Сохранилось и множество других построек железнодорожной инфраструктуры, которым уже более ста лет.   
После постройки и открытия магистрали движение по ней не было интенсивным — две пары пассажирских и семь пар товарных поездов в сутки. Однако наличие запасных разъездов делало её пропускную способность высокой, и уже в Первую Мировую войну, как и предполагалось, по Бологое-Полоцкой пошли на фронт военные эшелоны с солдатами.   
В Великую Отечественную войну вблизи Бологое-Полоцкой железной дороги разворачивались боевые действия Ржевско-Вяземской, Торопецко-Холмской и Великолукской операций. Сама железная дорога, не утратившая своего стратегического значения, ежедневно подвергалась немецким авиационным бомбардировкам. И тем более поразительно то, насколько хорошо сохранились постройки железнодорожной инфраструктуры на этой линии. Часть дороги была оккупирована нацистскими войсками.   
Бологое-Полоцкая железнодорожная линия действовала на паровозной тяге вплоть до 1976 года, когда последние паровозы здесь были заменены тепловозами М62, ТЭП60, ТЭП70 и маневровыми ТЭМ2 и ЧМЭ3. На 1970-е-80-е годы пришёлся пик расцвета этой железнодорожной магистрали. Интенсивность движения здесь едва ли не равнялась таковой в метрополитене. Шли товарные поезда через Великие Луки в Прибалтику, к портам Балтийского моря. Ходили и ночные пассажирские поезда Ленинград—Великие Луки и Ленинград— Варшава. После распада СССР и отделения Прибалтики дорога эта постепенно стала приходить в упадок. На участке Великие Луки—Полоцк до октября 2014 года ходили пригородные поезда Великие Луки—Алёща и Алёща—Полоцк.   
Станция Новохованск  
Станция Новохованск была ведена в эксплуатацию в январе 1907 года на линии Бологое-Полоцк, 385 км. Построена казной и передана Николаевской железной дороге и относилась к 4-му классу.  
Строительство велось вручную: гравий для насыпи возили на лошадях, тачках, рельсы укладывались вручную, мосты тоже строились вручную. Тип рельсов был облегчённый. В настоящее время железнодорожное полотно полностью заменено. Длина пролёта полотна достигает 800-900 метров, деревянные шпалы заменены на железобетонные. Рельсы для строительства Николаевской дороги поставлял Путиловский (ныне Кировский ) завод. Тяга была паровозная, топливом служили уголь и дрова. Через 25-40 км строились водонапорные башни для заправки паровозов водой. К станцииНовохованск поступала вода по трубам из озера Благинье. На перегоне Невель-Новохованск была двухпутная линия полотна и 7 железнодорожных переездов. Сейчас линия полотна однопутная, переездов – 2.  
В советское время на станции была погрузочная площадка, где загружали лес и разгружали материалы для ремонта железнодорожного полотна. Из строений имелось: здание железнодорожной станции, 2 казармы, железнодорожные будки, подсобные помещения.  
Работали на станции движенцы (дежурные, связисты, стрелочники) и путейцы (обходчики, рабочие-ремонтники) – всего около 60 человек.  
Станция Новохованск Октябрьской железной дороги связана с Белоруссией и странами Прибалтики через Полоцк, с Санкт-Петербургом через ст. Невель 2, с Москвой и Великими Луками через ст. Невель 1.   
В настоящее время транзитная перевозка грузов отсутствует. Существовало пассажирское сообщение Полоцк – Великие Луки через Опухлики и Полоцк – Новосокольники –Великие Луки через Изочу. До 1961 года через станцию проходил поезд Гродно – Ленинград, до 1992 года осуществлялось сообщение Санкт-Петербург-Варшава. С 2010 года пассажирское сообщение осуществлялось до станции Алёща Белорусской ж.д.  
До Великой Отечественной войны железная дорога была двухпутной. Отступая, немцы второй путь разобрали и вывезли в Германию. После войны вторая ветка пути восстановлена не была.  
Разъезд станции имеет: четыре пути, тупиковую ветку и две рампы для погрузки (разгрузки) техники.  
Вокзал на станции Новохованск, по всем статьям – классная фактура для кино. Шпиль вокзала снесло в войну, при бомбёжке, прочее осталось таким, каким было более ста лет назад: деревянное здание с торжественно высокими вокзальными окнами, элементы фахверка, кронштейн, на котором когда-то висел колокол, массивные совковые диваны с надписью «МПС» в зале ожидания. Ранее в здании вокзала располагался продуктовый магазин МПС. Это была дорога-кормилица-по ней везли хлеб и продукты питания, а также доставляли почту. Местное население продавало излишки овощей и фруктов пассажирам проходящих поездов, а также возило для продажи излишки фруктов в Андреаполь.  
Важную роль станция играла в годы Великой Отечественной войны. В начальный период войны по железной дороге перевозились военные грузы к линии фронта, в обратном направлении( в тыл) везли раненых, эвакуированное население, заводское оборудование. Но уже к 16 июля 1941 года наша местность была оккупирована немцами и они использовали железную дорогу в своих целях.  
Большую роль железнодорожная станция Новохованск сыграла при освобождении Белоруссии (операция «Багратион»). Нужно было направить к линии фронта до 400 тысяч тонн боеприпасов, 300 тысяч тонн ГСМ, до 500 тысяч тонн продовольствия и фуража, 5 общевойсковых армий, 2 танковые и 1 воздушную армию и другие грузы. От Невеля к фронту вели две линии: Невель-Витебск и Невель-Полоцк, основные грузы на фронт прошли через Новохованск.  
В первые послевоенные годы прошло много грузов (станки и оборудование ) из Германии в счёт репараций (компенсации нашей стране за разрушенные промышленность, хозяйство, за боль и страдания народа).  
В 1956 году произошла смена тяги (паровозы заменили тепловозами). Деревянные шпалы постепенно были заменены на железобетонные, увеличилась длина пролёта рельс до 800-900 метров. Скорость движения увеличилась с 33 км/час до 60 км/час. Изменился подвижной состав: вместо двухосных вагонов появились четырёх и шестиостные.  
В послевоенный период станция в основном обслуживала МТС, затем цех 820 Ленинградского Кировского завода (привозились станки, техника, оборудование, заготовки, топливо, вторичный материал), отгружалась готовая продукция. Труд работников железной дороги был механизирован и намного облегчен.  
Данных о руководителях станции Новохованск до Великой Отечественной войны нет. После войны станцией Новохованск руководили: Карасёв, Тесвин В.Г., Долгополова В.П., Коптюхов В.И. На нашем участке железной дороги работал почётный железнодорожник Паскевич Ф.Ф.  
В октябре 2014 года станция перестала обслуживать пассажиров, сообщение с Полоцком прервано но движение по станции поддерживается в рабочем состоянии: работают дежурные по станции, проходят измерительные и маневровые поезда, доставляющие на станцию пустые вагоны. Хочется надеяться, что пассажирское движение через станцию будет возоблено.   
Источники:  
Николай Казюлин «Самовар в упряжке ходит»  
Летопись Новохованской волости  
[http://rusbestrailways.ru/?q=ru/content/бологое-полоц..](https://vk.com/away.php?to=http%3A%2F%2Frusbestrailways.ru%2F%3Fq%3Dru%2Fcontent%2F%E1%EE%EB%EE%E3%EE%E5-%EF%EE%EB%EE%F6%EA%E0%FF-%E6%E5%EB%E5%E7%ED%E0%FF-%E4%EE%F0%EE%E3%E0&post=-102828168_17548)  
[http://nord-ursus.livejournal.com/70150.html](https://vk.com/away.php?to=http%3A%2F%2Fnord-ursus.livejournal.com%2F70150.html&post=-102828168_17548)