

**Псковский регионологический журнал 2013-2024**

ISSN 2079-8784

URL - <http://ras.jes.su>

Все права защищены

Выпуск 1 (37) Том . 2019

## **Пассажирское железнодорожное сообщение Псковщины: историко-географический аспект (межвоенный период)**

**Ступин Юрий Александрович**

*старший преподаватель, Санкт-Петербургский государственный университет  
Российская Федерация, Санкт-Петербург*

### **Аннотация**

Статья посвящена малоизученному аспекту исторической географии транспорта Псковщины. Цель исследования — охарактеризовать особенности пространственной организации маршрутной сети пассажирского железнодорожного транспорта Псковщины в период с 1917 по 1940 г. Методика исследования предполагает выявление, во-первых, географических особенностей маршрутной сети пассажирского железнодорожного транспорта в изучаемый период, во-вторых, различий в обеспеченности разных направлений железнодорожной сети пассажирским сообщением. Ключевой предпосылкой трансформации изучаемого объекта стало изменение географического положения Псковщины после 1920 г. — смена центрально-транзитного положения на погранично-периферийное, при этом небольшая часть территории региона оказалась на территории Латвии и Эстонии. В этих условиях произошло значительное сокращение числа пассажирских поездов в пределах региона, а в структуре пассажирского сообщения резко вырос удельный вес местных маршрутов. Основными каналами дальнего транзитного сообщения стали линии Ленинград — Витебск и (в 30-е гг.) — Ленинград — Псков — Полоцк, через которые регион связывался с Украиной и Белоруссией. Маршрутные сети эстонской и латвийской частей Псковщины характеризовались интеграцией в сети соответствующих стран и связывали Петсеримаа и Абренеский уезд с крупнейшими центрами Эстонии и Латвии.

**Ключевые слова:** пассажирский железнодорожный транспорт, маршрутная сеть, Псковщина, историческая география

**Дата публикации:** 15.03.2019

**Ссылка для цитирования:**

Ступин Ю. А. Пассажирское железнодорожное сообщение Псковщины: историко-географический аспект (межвоенный период) // Псковский регионологический журнал – 2019. – Выпуск 1 (37) С. 109-120 [Электронный ресурс]. URL: <https://prj.pskgu.ru/S221979310012095-7-1> (дата обращения: 04.07.2024). DOI: 10.37490/S221979310012095-7

<sup>1</sup> **Введение.** Настоящая работа является хронологическим продолжением нашей ранее опубликованной статьи [9]. Цель настоящего исследования — охарактеризовать особенности пространственной организации маршрутной сети пассажирского железнодорожного транспорта Псковщины в период с 1917 по 1940 г. Изучение особенностей этого аспекта организации пассажирского железнодорожного сообщения (ПЖДС) позволит, с одной стороны, выявить направления пассажиропотоков в указанный период. Рассматривая настоящую статью как историко-географическое исследование, автор также полагает, что она станет и определённым вкладом в изучение истории железнодорожного транспорта Северо-Запада России, а также региональной истории Псковской области.

<sup>2</sup> Основу источниковой базы исследования составляют общесетевые расписания железных дорог СССР. В межвоенный период они издавались с 1922 по 1940 г. [3–7]. Так как часть железнодорожной сети региона входила в состав Латвии и Эстонии, приходится использовать также аналогичные расписания по этим странам. Они публиковались в виде отдельных изданий (см., например, [11–14]), а для тех лет, по которым таких источников нет или они недоступны, можно использовать краткие публикации в местных средствах массовой информации.

<sup>3</sup> Данные сетевых расписаний позволяют выявить два параметра ПЖДС — участие тех или иных железнодорожных линий в формировании маршрутной сети данного вида транспорта в пределах Псковщины, и второй — интенсивность движения пассажирских поездов по той или иной линии. Последняя характеризуется *числом пар* пассажирских поездов в сутки (при этом не учитывались поезда разового назначения) и характеризует обеспеченность соответствующего направления пассажирским сообщением.

<sup>4</sup> Можно выделить следующие градации интенсивности движения дальних пассажирских поездов по участкам железнодорожной сети применительно к изучаемому периоду: – минимальная (менее 2 пар в сутки); – низкая (2–5 пар); – средняя (6–10 пар); – высокая (11–15 пар); – очень высокая (16 пар и более).

<sup>5</sup> Участков с очень высокой интенсивностью движения на территории СССР в 20–30-е гг. было крайне немного; появились они лишь к концу периода. По состоянию на 1937 г. такая частота движения отмечалась только на участках Москва — Ленинград, Москва — Тула и Москва — Рязань [6].

6 **Факторы развития маршрутной сети ПЖДС.** Ключевая особенность Псковского региона в 20–30-е гг. XX в., отличающая его от дореволюционного периода, — новое географическое положение. Распад Российской империи и образование на её бывших западных окраинах независимых государств — стран Прибалтики и Польши привели к тому, что регион стал приграничным. Два меридиональных железнодорожных хода (Петроград — Варшава, Псков — Нарва) и оба широтных (Рыбинск — Бологое — Псков — Рига и Москва — Великие Луки — Рига) были перерезаны новыми границами, установленными в 1920–1921 гг. В условиях «прохладных» отношений между РСФСР-СССР и лимитрофными странами трансграничные связи были довольно слабыми, что не могло не способствовать и минимизации (а то и полной ликвидации) международного транспортного сообщения. Данное обстоятельство тем более существенно, что до революции через регион проходило значительное число маршрутов, ориентированных на обслуживание именно заграничных пассажиров.

7 «Предшественником» новых границ стала установившаяся в 1915 г. линия русско-германского фронта, отрезавшая как Петроград, так и Псковщину от Польши, южной части Прибалтики и Западной Белоруссии, что сразу же нашло отражение и в резком сокращении масштабов и интенсивности ПЖДС.

8 Новые границы проходили вблизи небольших станций, такие перерезанные железнодорожные линии фактически превращались в тупиковые и из магистралей становились второстепенными дорогами, способными обслуживать лишь в основном местные маршруты.

9 Указанному явлению в некоторой степени способствовал ещё и следующий технический момент. Восточная граница Польши в 1921 г. прошла совсем недалеко от юго-западных пределов Псковщины. Польские железные дороги использовали колею шириной 1435 мм, на этот стандарт были перешиты и дороги, доставшиеся Второй Речи Посполитой в наследство от Российской империи. Поскольку в описываемый период технология перестановки вагонов ещё не была внедрена, польские пограничные станции стали технически предельными пунктами для маршрутов поездов юго-западного направления. По соседству с Псковщиной это были станции Турмонт (на линии Петроград — Варшава), Загаце (Бологое — Полоцк — Гродно) и Столпце (Москва — Брест — Варшава).

10 В результате территориального разграничения РСФСР с Латвией и Эстонией в 1920 г. часть железнодорожных линий края оказалась до 1940 г. в составе соседних государств. К Эстонии отошёл участок Псково-Рижской железной дороги между станциями Новоизборск (*эст.* Ирбоска) и Печоры (*эст.* Петсери). В состав Латвии вошёл район пыталовского (яунлатгальского, абренеского) железнодорожного узла: участок Петербурго-Варшавской железной дороги между станцией Жохово (*латв.* Ритупе) и разъездом Скангали, а также начальный участок линии Пыталово (*латв.* Яунлатгале, с 1938 г. Абрене) — Шваненбург (*латв.* Гулбене) — Рамоцкое (*латв.* Иерики) [между станциями Пыталово и Марачево (*латв.* Пурвмала)].

11 Начало исследуемого периода хронологически совпадает с гражданской войной в России, причём Псковщина оказалась непосредственно затронута её

событиями. Железные дороги Псков — Нарва, Псков — Полоцк, Петроград — Варшава, отдельные участки линий Москва — Великие Луки — Рига и Бологое — Псков — Рига оказались в полосе боевых действий<sup>1</sup>, захватывались частями белогвардейского Северного корпуса и Северо-Западной армии, а также германскими, белоэстонскими и белолатвийскими войсками, и им был нанесён большой ущерб. Восстановление их требовало времени и значительных усилий.

<sup>12</sup> В предыдущей работе нами было показано, что значительную часть пассажирской работы железных дорог Псковского края до революции составляли транзитные перевозки из Петербурга и обратно. Между тем, революционные события нанесли бывшей столице империи сильный демографический ущерб. После более чем трёхкратного сокращения численности населения в 1917–1920 гг. Петроград (Ленинград) лишь к 1932 г. смог восстановить демографический потенциал 1916 г. Соответственно, и пассажиропотоки, генерируемые городом, не могли не уменьшиться (при, разумеется, прочих равных условиях).

<sup>13</sup> С событиями революции связано явление, которое можно назвать резким падением элитарного спроса на железнодорожные перевозки. До революции значительную часть трафика Петербурго-Варшавской дороги составляли поезда повышенной скорости и комфортности, рассчитанные на пассажиров с высоким достатком (и высокой подвижностью), что отражало резкую поляризацию дореволюционного русского общества по доходам. Социализация общества предполагала, напротив, минимизацию социальных различий. В связи с этим старая элита должна была либо эмигрировать, либо встраиваться в новое общество ценой утраты прежнего господствующего положения и сверхдоходов. Резко ослабли в новых условиях и связи с заграницей. Поэтому маршрутная сеть ПЖДС в послереволюционное время строилась из расчёта на гораздо более среднего пассажира, чем до 1917 г. Несмотря на постепенный рост подвижности населения (особенно в 30-х гг., после начала индустриализации и коллективизации)<sup>2</sup>, быстро компенсировать падение элитарного спроса было затруднительно. Кроме того, удовлетворить растущий спрос на перевозки можно было не только повышением частоты движения, но и увеличением составности поездов, а в местном сообщении — и «уплотнением» пассажиров в вагонах.

<sup>14</sup> Геодемографическое развитие Псковщины в 20–30-е гг. XX в. начинает испытывать влияние её периферийного географического положения. С 1926 по 1939 гг. население территории в границах современной Псковской области сократилось, по данным Росстата, на 7,6 % [2], и это при положительном и сравнительно высоком естественном приросте. Обозначившаяся утрата демографического потенциала региона не могла не отразиться и на масштабах работы железнодорожного транспорта.

<sup>15</sup> В 20–30-е гг. железная дорога сохраняет роль главного вида внегородского пассажирского транспорта. Другие виды транспорта, хоть и развиваются, пока не в состоянии составить рельсовым путям серьёзной конкуренции. Потенциал внутреннего водного транспорта на Псковщине был весьма ограниченным — судоходство было возможно лишь на северо-западе региона, по Чудско-Псковскому озеру и р. Великая. Существовавшая до

революции пароходная линия Псков — Юрьев (Тарту) закрылась из-за отделения Эстонии. В 30-е гг. действовала линия Северо-Западного речного пароходства Псков — Гребенёво (на р. Ремда, ныне Гдовский район). Пароход курсировал раз в два дня, преодолевая 106-километровый маршрут за 8–10 часов (в разные годы). В 20-е гг. выполнялись местные пароходные рейсы по Великой из Пскова в ближайшие окрестности (Черёха и Скнятина Гора). Остальная часть региона была просто лишена судоходных речных и озёрных путей.

16 Воздушный транспорт в 20–30-е гг. проходил лишь период становления, выполняя крайне незначительную перевозочную работу. В 1940 г. вся советская гражданская авиация перевезла 410 тыс. пассажиров, что, конечно, было микроскопической величиной. Отметим, что в 30-е гг. через аэропорт Великие Луки проходило несколько транзитных международных авиалиний из Москвы, в т. ч. старейшая линия Москва — Берлин советско-германской авиакомпании «Дерулуфт». Этим, однако, участие авиации в работе региональной транспортной системы и ограничивалось.

17 Весьма скромной была и роль автобусного транспорта, даже во внутригородских перевозках во Пскове основную работу до Великой Отечественной войны выполнял трамвай. Всё же в конце 30-х гг. появляется сеть загородных автобусных маршрутов, суммарная протяжённость которых к концу 1940 г. составляла 200 км [1]. Однако дальних автобусных маршрутов ещё практически не было.

18 В эстонской части Псковщины (уезд Петсеримаа) действовало ограниченного масштаба местное автобусное сообщение. Так, Печоры в конце 30-х гг. имели прямое сообщение с Лаврами (по-видимому, эта линия была открыта в 1930 г.) и Старым Изборском в Петсеримаа, а также с Вериора в Пыльвамаа [14]. Частота движения на этих линиях не превышала, впрочем, двух парных рейсов в сутки. Что касается Абренеского (Яунлатгальского) уезда Латвии, то он, судя по всему, вплоть до 1940 г. регулярного автобусного сообщения так и не получил, хотя в других уездах Латвии оно уже действовало.

19 Нового железнодорожного строительства в пределах Псковщины в исследуемый период не велось. Некоторым подобием исключения можно считать лишь дорогу Тарту — Петсери (ныне Печоры-Псковские), введённую в эксплуатацию в 1931 г. на территории эстонского уезда Петсеримаа. Впрочем, и по территории современной Псковской области эта дорога проходила на протяжении лишь нескольких сот метров<sup>3</sup>. Она дала Печорам кратчайшую связь с Тарту и Таллином и в некоторой степени откорректировала недостатки эстонской железнодорожной сети, которая, как и в Советской России, была значительно деформирована и фрагментирована новыми постимперскими границами. Ранее из Таллина в Печоры приходилось следовать кружным путём, через Валга. Линия Тарту — Петсери стала единственной ширококолейной железной дорогой, построенной за время существования Первой Эстонской республики.

20 В Яунлатгальском уезде Латвии, хоть нового строительства и не велось, но в 1921 г. была осуществлена перешивка узкоколейной дороги Яунлатгале — Гулбене — Иерики на широкую колею. Забегая вперёд, скажем, что именно по ней

в межвоенный период осуществлялось прямое пассажирское сообщение между Ленинградом и Ригой (в настоящее время эта дорога разобрана).

21 **Состояние ПЖДС к началу мирного периода.** К зиме 1922/23 гг. (когда впервые после революции было опубликовано общесетевое расписание поездов железных дорог СССР) железнодорожный пассажирский транспорт Псковщины представлял следующую картину. В целом по советской части железнодорожной сети региона осталось всего 12 пар пассажирских поездов. Из них только 3 курсировало ежедневно, в неделю было 48 отправок. Ни одного курьерского или скорого поезда не значилось. Сравнительно загруженным был меридиональный ход Петроград — Витебск, где курсировало 3 постоянных пары и ещё одна «по мере надобности». В поезда, следовавшие по этому ходу, включались вагоны беспересадочного сообщения (ВБС) Петроград — Смоленск, Петроград — Киев и Петроград — Минск. Это были наиболее протяжённые маршруты ПЖДС, проходившие через Псковщину [5].

22 На остальных линиях интенсивность движения была минимальной, как правило, не более одной пары в сутки (в т. ч. и по линии Петроград — Псков). Только на линию Псков — Полоцк было назначено две пары, но каждая с периодичностью один рейс в неделю. Маршруты, проходившие по этим линиям, были исключительно местными.

23 В условиях послевоенной разрухи скорости движения поездов были крайне низкими. Так, путь из Пскова в Петроград по расписанию занимал не менее 11 часов. На проезд от Пскова до Гдова требовалось 7 часов 40 минут (маршрутная скорость — 14 км/ч), а от Пскова до Полоцка — почти 12 часов (23 км/ч). На витебской линии маршрутная скорость даже почтового поезда составляла лишь порядка 24 км/ч. Отчасти, впрочем, низкие маршрутные скорости объяснялись длительными стоянками на промежуточных станциях, а не техническими скоростями движения поездов.

24 В эстонском Петсеримаа железная дорога Валга — Петсери — Ирбоска по состоянию на лето 1922 г. обслуживалась двумя парами поездов сообщением Валга — Ирбоска (почтовым и смешанным). Высокими скоростями они также не отличались: путь длиной в 119 км эти поезда преодолевали не менее чем за 5 часов.

25 В Латвии по данным 1922 г. яунлатгальский узел обслуживал две пары пассажирских поездов: Ритупе — Рига (через Гулбене) и Ритупе — Даугавпилс. Путь до Риги (284 км) занимал 9,5 часов (маршрутная скорость — 30 км/ч), до Даугавпилса — 5,5 часов (34 км/ч)<sup>4</sup>. Видимо, латвийские железные дороги к этому времени удалось довести до чуть лучшего технического состояния, чем эстонские и советского Северо-Запада. Таким образом, и «заграничная» часть Псковщины характеризовалась минимальной частотой ПЖДС.

26 **Дальнейшее развитие маршрутной сети ПЖДС.** По мере преодоления последствий военной разрухи и роста подвижности населения обеспеченность Псковщины ПЖДС возрастает. В 20-е гг. этот процесс шёл главным образом по линии, во-первых, увеличения частоты хода поездов. Во второй половине десятилетия подавляющее большинство отправлялось уже ежедневно. Во-вторых,

постепенно развивалась сеть ВБС как местного, так и дальнего сообщения. Последняя, впрочем, не отличалась устойчивостью. Общее же число пар пассажирских поездов в течение десятилетия не менялось. Лишь в 30-е гг. и этот показатель стал медленно увеличиваться. По данным на 1937 г. по железным дорогам советской части Псковщины курсировала 21 пара пассажирских поездов, все отправлялись ежедневно. Таким образом, по сравнению с 1922 г. интенсивность пассажирского сообщения выросла на три четверти.

<sup>27</sup> В самом конце изучаемого периода интенсивность движения несколько снижается — в 1940 г. число пар уменьшается до 18. Подобное явление наблюдается и на других участках железнодорожной сети СССР. По всей видимости, оно связано с событиями начавшейся Второй мировой войны.

<sup>28</sup> Железная дорога Ленинград — Витебск в течение всего исследуемого периода сохраняет роль главного транзитного магистрального коридора ПЖДС Псковщины. В 20-е гг. частота движения здесь, как правило, не превышала двух пар в сутки (зима 1922/23 гг. стала счастливым исключением). Лишь в 30-е гг. интенсивность движения увеличивается до 4 пар (низкая интенсивность, по нашей классификации). По этой дороге следовали группы ВБС, следовавшие из Ленинграда на Украину и в Белоруссию. Выше упоминались маршруты Ленинград — Киев (двумя маршрутами — через Гомель и через Коростень) и Ленинград — Минск. В 1925 г. уже отмечается поезд с ВБС Ленинград — Одесса, ставший единственным ускоренным (позже скорым) поездом, маршрут которого в межвоенный период пролегал через территорию Псковского региона. Одновременно ВБС Ленинград — Минск был продлён до польской пограничной станции Столбцы (*пол.* Столпце). В конце 20-х гг. появляется также маршрут Ленинград — Мариуполь, просуществовавший до конца периода. В 20-е гг. через витебский ход следовали также ВБС, направлявшиеся в Центральную Россию — в Смоленск или Орёл. Существовало ещё несколько маршрутов, но они работали лишь эпизодически.

<sup>29</sup> В 30-е гг. возрастает загруженность второго меридионального хода Ленинград — Псков — Полоцк. Напомним, что линия Псков — Полоцк была построена в 1917 г. для нужд армий русского Северного фронта. В 20-е гг. эта линия используется в основном для местного сообщения, а в следующем десятилетии она вместе с участком Ленинград — Псков Варшавской железной дороги рассматривается, по всей видимости, уже как дублёр витебской линии. Действительно, трассы этих дорог шли параллельно друг другу, на расстоянии порядка 75–100 км. В Витебске обе линии фактически соединялись (через участок Полоцк — Витебск Риги-Орловской дороги). Во Время Великой Отечественной войны железная дорога Псков — Полоцк была разрушена, после её окончания тратить силы и средства на восстановление этого дублёра не стали — тем более, что к тому времени восстановилась и целостность и дороги Ленинград — Варшава (на участке к северу от советско-польской границы 1945 г.).

<sup>30</sup> Во второй половине 30-х гг. на полоцкий ход переводятся маршруты Ленинград — Одесса и Ленинград — Мариуполь. Одесский маршрут тем самым приблизился к своему дореволюционному «предшественнику», шедшему через Петербурго-Варшавскую дорогу (существовал, по крайней мере, с 1897 г.).

Аналога мариупольскому маршруту до революции не существовало, его появление, по-видимому, следствие нового витка индустриального роста Донбасса в годы первых пятилеток. Перечисленные дальние маршруты дополнялись местным поездом Псков — Опочка, с группой ВБС из Ленинграда.

<sup>31</sup> Перевод части маршрутов на полоцкий ход поднял загруженность и участка Ленинград — Псков, по которому к концу 30-х гг. курсировало уже 5 пар дальних пассажирских поездов — больше, чем по какой-либо другой железнодорожной линии Псковского региона (верхний предел низкой интенсивности движения поездов, по нашей классификации). Помимо одесского и мариупольского поездов, по данной линии следовали также несколько пар местных поездов из Ленинграда. Составы их, как правило, были многогруппными, в них включались ВБС, связывавшие Ленинград со станциями других линий Псковщины. Псков был станцией перецепки этих ВБС к другим местным поездам.

<sup>32</sup> Участок Псков — Ритупе (часть Петербурго-Варшавской линии, в описываемый период фактически ставший веткой линии Ленинград — Псков — Полоцк) использовался в основном для местного сообщения. Одна пара поездов следовала от Пскова до латвийской пограничной станции Ритупе. С 13 ноября 1922 г. с ней стал курсировать ВБС сообщением Петроград — Ритупе<sup>5</sup>, а с 17 марта 1924 г. — ВБС сообщением Ленинград — Рига<sup>6</sup>, который по латвийской территории следовал по линии Яунлатгале (Ритупе) — Гулбене — Иерики. В ходу он был до 1937 г. Это один из редких примеров неприграничного международного маршрута между СССР и лимитрофными государствами. Курсировали и ВБС Ленинград — Ритупе. В 30-е гг. на этой линии ввели в обращение вторую пару местных поездов — от Пскова до Острова.

<sup>33</sup> Линия Псков – Нарва, перерезанная в 1920 г. советско-эстонской границей, также использовалась только для местного сообщения. В конце 20-х – середине 30-х гг. оно поддерживалось одной парой поездов от Пскова до Сланцев или иной станции, считавшейся конечной на данной линии. Во второй половине 30-х гг. в ходу обычно была одна пара поездов от Пскова до Гдова и ещё одна-две от Гдова далее на север, до Сланцев. В состав включалась группа ВБС сообщением Ленинград — Гдов, а в 30-е гг. — Ленинград — Сланцы: потеря нарвского узла в 1920 г. вынуждала сообщаться с Гдовом и Сланцами кружным путём, через Псков<sup>7</sup>.

<sup>34</sup> Широтная магистраль Москва — Великие Луки — Рига в описываемый период использовалась только для сообщения столицы СССР с советско-латвийской границей. Поезда из Москвы следовали до Себежа — станции у ближайшего к границе советского города. Большую часть периода курсировало две пары — почтовый и пассажирско-товарный. В конце 30-х гг. добавился ещё местный поезд Великие Луки — Себеж. ВБС в них, как правило, не включали. На станции Себеж можно было пересесть на приграничный поезд до латвийской станции Зилупе.



35 В середине 20-х гг., по-видимому, планировалось ввести в обращение по указанной линии один из самых протяжённых в истории пассажирских железнодорожных маршрутов — Рига — Владивосток. Тем самым, СССР планировал использовать свой транзитный потенциал для организации пассажирского сообщения между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Хотя планы и были реализованы (в начале 1927 г.), но трасса маршрута прошла всё же южнее Псковщины, через Бигосово — Смоленск — Москву. Просуществовал он недолго — до начала 30-х гг., после чего основными «трансевразийскими» маршрутами стали Столбцы — Владивосток и Столбцы — Маньчжурия, по которым курьерские поезда курсировали со второй половины 20-х гг. до Второй мировой войны.

36 Вторая широтная железная дорога Бологое — Псков в исследуемый период использовалась преимущественно для местного сообщения. Как правило, по этой дороге курировала одна пара почтовых поездов. Он был многогруппным, в его состав включались ВБС с маршрутами весьма причудливой конфигурации: например, Ленинград — Псков — Бологое и даже Ленинград — Псков — Бологое — Москва (иногда эта группа следовала от Пскова). До середины 30-х гг. были в ходу и ВБС Ленинград — Псков — Рыбинск. В чём причина использования таких маршрутов, автор объяснить затрудняется. Этот «набор» стабильностью маршрутов не отличался. Так, прямого сообщения с Москвой Псков в отдельные годы мог и не иметь. В самом конце 30-х гг. в обращении по линии Псков — Бологое ненадолго появился ещё местный поезд сообщением Псков — Дно.

37 Маршрут на Рыбинск явно «унаследован» от дореволюционных времён, когда линия Бологое — Псков входила в состав сети Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги.

38 Пассажирского движения по указанной линии на запад от Пскова в межвоенный период не было, здесь железная дорога работала только на эстонском участке, к западу от станции Ирбоска.

39 Последняя железнодорожная линия на территории Псковщины — Бологое — Полоцк — Загаце (ныне Загатье) в изучаемый период использовалась также в основном для местного сообщения минимальной интенсивности. Большую часть периода оно поддерживалось одной парой почтовых поездов Бологое — Полоцк, с группой ВБС Ленинград — Бологое — Полоцк. Последняя являлась «наследником» дореволюционного поезда Петербург — Бологое — Полоцк — Гродно — Варшава, с поправкой на новые геополитические условия. В 1940 г., после падения Второй Речи Посполитой, маршрут этого поезда был продлён на запад, до узловой станции Крулевщина в Западной Белоруссии [7].

40 Во второй половине 30-х гг. на указанной линии появилась вторая пара местных поездов, сообщением Бологое — Великие Луки. В эти же годы в состав полоцкого поезда ненадолго включалась и группа ВБС сообщением Москва — Великие Луки.

41 Маршрутная сеть эстонской и латвийской части изучаемого региона в 20–30-е гг. отражала их периферийное положение на железнодорожной сети соответствующих стран. В Эстонии к 1931 г. интенсивность движения на линии

Валга — Петсери — Ирбоска была доведена до трёх пар, в т. ч. две пары местных поездов Валга — Ирбоска и прямой ночной поезд Таллин — Ирбоска. Маршрут длиной 392 км он проходил за 14 часов.

42 После завершения строительства линии Тарту — Петсери маршрутная сеть на юго-восточной окраине республики была реорганизована. Теперь поезда следовали от Тарту до Валга, проходя станцию Петсери транзитом, со сменой направления движения. Частота движения осталась прежней — три пары в сутки, в конце 30-х гг. на валгаское направление следовало уже 4 пары. Таллинский поезд стал двухгруппным, в его состав входили ВБС Валга — Петсери — Таллин и Валга — Петсери — Нарва. Участок от Петсери до Ирбоска обслуживался тремя парами местных поездов, согласованных по времени с поездами, прибывающими с тартуского направления [12]. Учитывая периферийное положение Петсеримаа в рамках Эстонии, его слабую населённость, отсутствие крупных городов, такой уровень обеспеченности территории ПЖДС следует признать сравнительно неплохим.

43 Пассажирское движение в петсериском узле обслуживалось, помимо традиционных поездов с локомотивной тягой, также бензомоторными автомотрисами. В межвоенный период они изготавливались в Главных механических мастерских Эстонской железной дороги [8].

44 Международного сообщения по линии Псков — Петсери — Тарту до 1940 г. не существовало. Единственными двусторонними маршрутами, связывавшими СССР и Эстонию, были Ленинград — Таллин и Москва — Таллин. Трассы их пролегали через Нарву, минуя Псковщину.

45 Относительно железных дорог латвийской части Псковщины отметим, что к концу 30-х гг. интенсивность движения по обеим линиям абренеского узла оставалась минимальной, хотя и была доведена до двух пар в сутки. По Варшавской линии это были поезда Резекне — Ритупе и Даугавпилс — Абрене, по линии Абрене — Гулбене — Иерики — также две пары поездов: Гулбене — Ритупе и Рига — Ритупе [11]. В последний большую часть межвоенного периода включался ВБС Рига — Ленинград.

46 Для количественной оценки развитости маршрутной сети маршрутной сети определим количество прямых пассажирских связей (включая транзитные) между территорией Псковщины, с одной стороны, и областными (краевыми, республиканскими) центрами и крупными (свыше 100 тыс. жителей по данным на 1939 г.) городами за её пределами.

47 *Таблица* Сеть железнодорожных маршрутов Псковщины в 1913–1937 гг.

Район	1913	1917	1922	1937
Северо-Западный	32	17	3,29	13
Центральный	6	2	1	7
Белорусский	16	16	3,57	16
Прибалтийский	28	2	1	–
Польский	20	–	–	–
Юго-Западный	2	3	–	4

Донецко-Приднепровский	1	–	–	3
Южный	2	1	–	1
Молдавия	1	–	–	–
Итого	108	41	8,86	44

Источники: [3–6, 11–13]. Примечание: учтены все случаи проследования станций в крупнейших городах вагоном или группой вагонов одного маршрута, хотя бы и в составе одного поезда. Данные по 1922 г. приведены с учётом частоты хода поездов по дням недели.

48 **Заключение.** Анализ приведённого выше материала показывает, что под влиянием изменений географического положения Псковщины с транзитного на пригранично-периферийное, а также реструктуризации российского общества в ходе революции сложилась новая маршрутная сеть ПЖДС. Её характерными чертами стали заметно упростившаяся пространственная структура; снизившаяся частота движения; возросший удельный вес местного сообщения в ущерб транзитному дальнему; повысившееся по сравнению с периодом до 1917 г. (точнее — до 1915 г.) значение ленинградского узла для формирования пространственных особенностей сети. Важной особенностью является также интегрированность части западной окраины Псковщины в маршрутные сети ПЖДС соседних государств — Латвии и Эстонии. Маршрутные сети этой части территории региона были практически не связаны с советской частью Псковщины.

49 Если до революции маршрутная сеть характеризовалась вытянутостью в юго-западном направлении, то в межвоенный период — скорее, в южном, в котором железнодорожный транспорт обслуживал связи Петрограда/Ленинграда с Белоруссией и Украиной. Восточное направление, как и до революции, было развито крайне слабо, железная дорога Ленинград — Москва была восточной границей псковской маршрутной сети. В некоторые годы, впрочем, действовало прямое сообщение и с Рыбинском. «Западный» вектор был представлен лишь местными поездами, а также маршрутной сетью Латвии и Эстонии. Учитывая территориальные масштабы этих стран, фактически всё их внутригосударственное ПЖДС также можно отнести к местному.

50 Расширение территории Советского Союза в 1939–1945 гг. вновь кардинально изменило политико-географическое положение Псковщины, что не могло не привести к резкой трансформации маршрутной сети ПЖДС. Её пространственные особенности в послевоенный период заслуживают отдельного историко-географического исследования. *Статья поступила в редакцию 05.01.2019.*

---

#### Примечания:

1. В 1918–1920 гг. железные дороги часто становились своего рода «осями боевых действий» гражданской войны. Дело не только в важности путей сообщения для противостоящих войск. В условиях малочисленности, нехватки вооружения, невысокого профессионализма и устойчивости войск самой мощной ударной силой противоборствующих сторон нередко становились бронепоезда, оказывавшие решающее влияние на результаты боёв и сражений. В свою очередь, противодействие бронепоездам противника (в т. ч. разрушение мостов, подрыв и разборка железнодорожных путей) стали важной задачей наземных войск.

2. Пассажиروоборот железнодорожного транспорта СССР к 1929 г. преодолел планку предвоенного 1913 г., а в 1940 г. он превосходил дореволюционный уровень уже почти в 4 раза (98,0 млрд пасс.·км против 25,2 млрд. в 1913 г.). Довоенный объём пассажирских перевозок был достигнут раньше — уже в 1925 г., а в 1940 г. по советским железным дорогам проехало в 7 с лишним раз больше пассажиров, чем в 1913 г.[10].
  3. С 2011 г. эта линия примыкает к дороге Псков — Рига на эстонской территории, у новой станции Койдула. Из-за этого станция Печоры-Псковские вновь перестала быть железнодорожным узлом.
  4. Dzelzšcelu ziņas // Valdības Vēstnesis. N 209. 18.09.1922.
  5. Хроника // Сегодня. 1922. 14 ноября. № 257. Первоначально частота движения составляла всего один раз в неделю.
  6. Рига — Петроград // Сегодня. 1924. 15 марта. № 62. Из-за несогласованности расписаний поездов первоначальное время в пути этого ВБС составляло 39 часов.
  7. «Перемычка» Веймарн — Сланцы, соединившая Ленинград со Сланцами кратчайшим путём и проложенная по советской территории, была построена только в 1940 г. — как раз в тот год, когда Нарва и её станция вошли в состав СССР. Впрочем, в 50-е гг. участок Нарва — Сланцы был окончательно утрачен в результате образования зоны затопления Нарвского водохранилища.
- 

### **Библиография:**

1. Игнатьева В. Автобусный парк / Редкол.: Т. К. Харламова, П. И. Косяк. Псков: Стерх, 2004. 191 с.
2. Население России за 100 лет (1897–1997) / Population of Russia: 1897–1997 : Стат. сб. М.: Госкомстат России, 1998. 222 с.
3. Официальный указатель железнодорожных, паровозных и иных пассажирских сообщений: Вып. 38: Летнее движение 1913 г.: с 18 апреля (1 мая) 1913 г. СПб., 1913. 275 с.
4. Официальный указатель железнодорожных и других пассажирских сообщений / Под ред. управления железных дорог: с мая 1917 г. Петроград, 1917.
5. Официальный указатель железнодорожных, паровозных и других пассажирских сообщений / Ред. С. Е. Брюль. Вып. 1: Зимнее движение 1922/23 г. М.: Транспечать, 1922.
6. Официальный указатель железнодорожных, паровозных и других пассажирских сообщений / Ред. С. Е. Брюль. Вып. 30: Летнее движение 1937 г. М.: Б. и. 512 с.
7. Официальный указатель железнодорожных, паровозных и других пассажирских сообщений / Ред. С. Е. Брюль. Вып. 34: На 1940 г. М.: Б. и., 1940. 523 с.
8. Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог, 1845–1955. 2-е изд. М.: Транспорт, 1995. 564 с.
9. Ступин Ю. А. Железнодорожное пассажирское сообщение Псковщины: историко-географический аспект (дореволюционный период) // Историческая география Восточной Европы: природное и культурное наследие. Материалы Междунар. науч.-практ. конф. 24–25 нояб. 2016 г. / Редкол.: А. И. Слинчак (отв. Ред.) и др. Псков: Псков. гос. ун-т, 2016. С. 10–17.
10. Транспорт и связь СССР: Стат. сб. М.: Госстатиздат, 1957. 260 с.

11. 1940 g. vasaras vilcienu, autobusu, tramvaju un kuġu līniju saraksts no 1940 g. 19. maija. Rīga: LETA, 1940. 128 lpp.
12. Rongide sõiduplaan: maksev 3. novembrist 1936. a. kuni korralduseni. Tallinn: Raudteevalitsus, 1936. 64 lk.
13. Sõiduplaan ühes laevasõidu ja õhusõidu teatetega. Maksev 1. juun.1922. Tallinna: Eesti Kirj.-Ühisuse trükikoda, 1922. 30 lk.
14. Talvine 1939/40 a. sõiduplaan. Tallinn: Väljaandja „Edu“ trükikoda, 1939. 96 lk.

# Passenger rail communication of Pskov region: historical-geographical aspect (inter-war period)

**Iurii Stupin**

*Senior Lecturer, Saint Petersburg State University  
Russian Federation, Sankt Petersburg*

## **Abstract**

The article is devoted to the poorly-understood aspect of the transport historical geography of the Pskov region. The purpose of the study is to characterize the features of the passenger rail transport route network spatial organization of the Pskov region in the period from 1917 to 1940. The research method involves identifying, firstly, the geographical features of passenger rail transport route network during the study period, secondly, differences in the support of railway network different directions by passenger service. The key prerequisite for the transformation of the object being studied was the change in the geographical situation of the Pskov region after 1920 - the change of the central and transit situation to the border-peripheral one, while a small part of the territory of the region was part of Latvia and Estonia. Under these conditions, there was a significant reduction in the number of passenger trains within the region, and the share of local routes in the structure of the passenger traffic sharply increased. The main channels of long-distance transit communications were the routes Leningrad — Vitebsk and (in the 30s) — Leningrad — Pskov — Polotsk, through which the region connected with Ukraine and Belarus. The route networks of the Estonian and Latvian parts of the Pskov region were characterized by integration into the networks of the respective countries and connected Petserimaa and Abrene county with the largest centers of Estonia and Latvia.

**Keywords:** passenger rail transport, route network, Pskov region, historical geography

**Publication date:** 15.03.2019

## **Citation link:**

Stupin I. Passenger rail communication of Pskov region: historical-geographical aspect (inter-war period) // Pskov Journal of Regional Studies – 2019. – Issue 1 (37) С. 109-120 [Electronic resource]. URL: <https://prj.pskgu.ru/S221979310012095-7-1> (circulation date: 04.07.2024). DOI: 10.37490/S221979310012095-7