

Псковский регионологический журнал 2013-2024

ISSN 2079-8784

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

Все права защищены

Выпуск 3 (39) Том . 2019

Пассажирское железнодорожное сообщение Псковщины: историко-географический аспект (послевоенный 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 1945 по 1990 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. В исследуемый период факторами, стимулирующими расширение сети пассажирского железнодорожного сообщения, стали рост подвижности населения и увеличение транзитного потенциала железнодорожной сети региона под влиянием трансформации его географического положения с погранично-периферийного во внутреннее периферийное. Сдерживающими факторами стали конкуренция со стороны других видов транспорта и демографический упадок Псковщины. В этих условиях интенсивность дальнего пассажирского сообщения значительно возросла, а в её структуре главную роль стали играть транзитные маршруты меридионального направления, формировавшиеся в Ленинграде. Основными каналами дальнего транзитного сообщения стали линии Ленинград — Витебск и Ленинград — Псков — Гродно, через которые регион связывался с Прибалтикой, Украиной, Белоруссией и Молдавией. Заметную роль в структуре пассажирского сообщения играли международные маршруты ленинградского формирования.

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

Дата публикации: 30.09.2019

Ссылка для цитирования:

Ступин Ю. А. Пассажирское железнодорожное сообщение Псковщины: историко-географический аспект (послевоенный период) // Псковский регионологический журнал – 2019. – Выпуск 3 (39) С. 58-71 [Электронный ресурс]. URL: <https://prj.pskgu.ru/S221979310011815-9-1> (дата обращения: 09.05.2024). DOI: 10.37490/S221979310011815-9

¹ **Введение.** Настоящая работа является хронологическим продолжением цикла наших статей. Цель исследования — охарактеризовать особенности пространственной организации маршрутной сети пассажирского железнодорожного транспорта Псковщины в период с 1945 по 1990 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 региональную историю Псковской области.

² Основу источниковой базы исследования составляют общесетевые расписания железных дорог СССР. Большую часть послевоенного периода расписания издавались в двух вариантах: кратком и в виде «Указателя железнодорожных пассажирских сообщений» (см., напр. [3–5, 10]). В «кратких» расписаниях сведения приводились лишь по некоторым более или менее крупным станциям, а в «Указателях» — по всем без исключения. Для целей нашей работы оба варианта равнозначны.

³ 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.

⁴ Для послевоенного периода мы не используем классификацию частоты движения пассажирских поездов, выработанную в предыдущей статье. В 40-е — 80-е гг. интенсивность движения поездов значительно выросла, поэтому частота движения на той или иной линии, которую можно считать высокой в 1945 г., конечно, не будет таковой в 1990 г.

⁵ **Факторы развития маршрутной сети ПЖДС.** Политические события 1940 г. (присоединение Прибалтики к СССР) устранили приграничность положения Псковского региона и восстановили его территориальную целостность. Псковщина стала внутренней областью, со всех сторон окружённой территорией

СССР. Крупные города Прибалтики, прежде всего Рига, могли генерировать значительные пассажиропотоки и формировать обширные и разветвлённые маршрутные сети ПЖДС. Данное обстоятельство способствовало резкому росту транзитного потенциала железнодорожной сети Псковщины и увеличению числа маршрутов поездов и вагонов беспересадочного сообщения (ВБС), следующих через территорию региона.

6 Указанная особенность географического положения Псковщины сочеталась с её периферийностью в рамках Северо-Западного экономического района. Характерные для периферии негативные и застойные экономические и демографические явления также оказали заметное влияние на формирование особенностей местного пассажирского железнодорожного транспорта.

7 Демографический упадок Псковщины, обнаружившийся в 30-е гг., продолжался и всю вторую половину XX в. Тяжёлые демографические потери во время Великой Отечественной войны привели к тому, что к 1950 г. численность населения Псковской области была на треть ниже, чем в 1939 г. Близость Ленинграда, буквально высасывавшего из области её демографический потенциал, не позволила в дальнейшем переломить негативную тенденцию. В последующие 30 лет численность населения региона уменьшилась ещё на 19 % [1, с. 50]. В целом за 1926–1989 гг. область лишилась половины населения, явив собой хрестоматийный пример демографически депрессивного периферийного региона. Указанное явление не могло не оказать сдерживающего влияния на масштабы ПСЖД и эволюцию её маршрутной сети.

8 Особо следует отметить медленные темпы демографического роста двух крупнейших центров Псковской области — Пскова и Великих Лук. Численность населения Пскова в период с 1939 по 1989 гг. выросла лишь в 2,5 раза — с 60,4 до 203,8 тыс. чел., Великих Лук — в 3,3 раза, с 34,9 до 113,7 тыс. Псков к концу советского времени являлся одним из самых малолюдных областных центров СССР. Соответственно, оба центра не могли генерировать и крупных пассажиропотоков, что более всего отразилось на пригородном железнодорожном сообщении.

9 Однако для областного железнодорожного транспорта значимыми были и демографические тенденции у регионов-соседей. Ленинград, преодолев во второй половине 50-х гг. демографический провал, вызванный Великой Отечественной войной, в последующие десятилетия продолжил увеличивать численность населения, превысившую в 1988 г. пятимиллионную отметку. Соответственно, вырос и потенциал Ленинграда как генератора транзитных для Псковщины железнодорожных пассажиропотоков. Значительно (примерно в полтора раза) увеличилась за послевоенный период и численность населения западных соседей Псковщины — Эстонской и Латвийской ССР. Однако южные и восточные соседи (Витебская, Смоленская, Новгородская области) в указанный временной период характеризовались продолжительным демографическим застоем.

10 В послевоенный период транспортная подвижность населения Советского Союза быстро возрастает, соответственно, растут и масштабы пассажирской работы транспорта. Одновременно происходит реструктуризация работы

пассажи́рского сегмента Единой транспортной системы СССР. Если до войны железная дорога являлась безусловно доминирующим видом внегородского пассажирского транспорта, то во второй половине века она испытывает всё возрастающую конкуренцию со стороны других видов — прежде всего автобусов и авиации. Железнодорожный период истории внегородского пассажирского транспорта завершается, на смену ему приходит период, который можно назвать мультимодальным.

¹¹ Популярность междугородного автобусного транспорта набирает силу по мере, с одной стороны, количественного роста и технического совершенствования автобусного парка, а с другой стороны, по мере расширения и совершенствования дорожной сети СССР и его регионов. В 50-е — 80-е гг. в результате масштабной строительной работы сеть автогужевых дорог постепенно была трансформирована в сеть в собственном смысле автомобильных дорог — преимущественно с твёрдым покрытием, большими радиусами поворотов, обходами населённых пунктов. Объём пассажирских перевозок на междугородных автобусах с 1950 по 1980 гг. по СССР вырос почти в 40 раз — с 51,9 до 2021 млн чел. при значительном росте средней дальности поездки [8; 9].

¹² В течение описываемого периода междугородный автобусный транспорт распространяется и по территории Псковской области — постепенно все основные центры региона были связаны между собой его маршрутной сетью, которая расширяется и на соседние регионы — более всего на Ленинград, Латвию и Эстонию, слабее — на южных и восточных соседей. Появляются и сверхдальние транзитные маршруты через территорию Псковщины — из Ленинграда в Ригу, Даугавпилс и Новополюцк, из Новгорода в Ригу и Таллин.

¹³ Демографические особенности Псковщины — прежде всего, отсутствие крупных городских центров, способных генерировать крупные пассажиропотоки — способствуют успешной конкуренции автобусного транспорта с железной дорогой. Особенно успешна данная конкуренция в сегменте перевозок на короткие расстояния (первые сотни километров).

¹⁴ Во второй половине XX в. стремительно прогрессирует и второй конкурент железной дороги — воздушный транспорт. Техническая революция в гражданской авиации, выразившаяся в появлении во второй половине 50-х гг. и быстром распространении реактивной и турбовинтовой гражданской авиатехники, имела следствием резкое повышение скорости, комфорта и безопасности авиационной перевозки, а следовательно, и привлекательности данного вида транспорта для пассажиров. Постепенный рост благосостояния населения также способствует повышению доступности авиации. Только за 1955–1970 гг. объём пассажирских перевозок на воздушном транспорте в СССР вырос в 29 раз — с 2,5 до 71,4 млн чел.

¹⁵ Развитие воздушного транспорта на Псковщине сдерживалось близостью ленинградского авиаузла и малочисленностью населения области и её городских центров. Псковский аэропорт, насколько известно автору, до конца 60-х гг. обслуживал лишь местные и транзитные авиарейсы. В течение 1968–1974 гг. во Псков поступили 9 турбовинтовых ближнемагистральных самолётов Ан-24,

базирувавшихся в аэропорту до конца советского периода¹. Благодаря этому флоту псковский авиаузел сформировал ограниченного масштаба сеть союзных авиалиний, включавших в основном крупнейшие города Европейской части СССР. Число их, впрочем, никогда не доходило и до десятка. Как правило, это были Москва, Ленинград, Киев, Минск и Кировск, в летнее время добавлялся ещё Симферополь. В отдельные годы выполнялись рейсы в Ростов-на-Дону, Днепропетровск, Харьков, Архангельск и др. Иногда к этому добавлялись ещё и транзитные рейсы, для которых Псков был пунктом промежуточной посадки.

¹⁶ Сеть местных авиалиний, обслуживаемых самолётами Ан-2, на Псковщине существовала вплоть до 90-х гг. Расцвет этого сегмента воздушного транспорта приходится на середину 70-х гг., затем масштабы его работы постепенно идут на убыль под влиянием конкуренции со стороны автомобильного транспорта. Северный маршрут связывал Псков с Нарвой через Гдов и Сланцы (во второй половине 70-х гг. его сократили до Сланцев), а с начала 70-х гг. — также через несколько сельских населённых пунктов Причудья (Курокша, Самолва, Ремда, Островцы). В южном направлении наиболее долговечным и устойчивым был маршрут на село Ухошино (через Бежаницы — Ручьи). Также Ан-2 связывали Псков с несколькими пунктами в соседних регионах — Тарту, Новгородом, в конце 80-х гг. — и с Витебском².

¹⁷ Великолукский аэропорт в описываемый период приписного флота не имел и обслуживал только транзитные (из Москвы, Пскова, Ленинграда и Новгорода) и оборотные рейсы (на Псков и Новгород).

¹⁸ Роль внутреннего водного пассажирского транспорта остаётся крайне ограниченной, он имеет значение лишь для Причудья (особенно островов Псковского озера). В 1970 г. по водным путям области перевезено 101,7 тыс. пассажиров, в 1990 г. — 102,9 тыс. [7]

¹⁹ Несмотря на сильную конкуренцию со стороны автомобильного и воздушного транспорта, объём железнодорожных пассажирских перевозок в послевоенный период быстро возрастает. Однако происходит это в основном за счёт пригородного сообщения, резко концентрирующегося в крупнейших агломерациях страны. В 1990 г. 56 % отправления пассажиров в пригородном сообщении (по РСФСР) приходилось на Москву, Ленинград и их области [7]: для обслуживания пассажиропотоков таких масштабов, которые генерировали крупнейшие центры СССР, железная дорога с её высокой провозоспособностью была оптимальным видом транспорта. Дальнее сообщение переживает определённый застой: так, объём дальних пассажирских перевозок 1940 г. после военного «провала» был повторно превзойдён только в конце 70-х гг. Впрочем, отчасти это, по-видимому, связано с некоторой эволюцией понятия «дальнее ПЖДС». В то же время за указанный период заметно возросла средняя дальность поездки пассажира по железной дороге именно в дальнем сообщении.

²⁰ Итак, конкурирующие виды транспорта заметно сузили поле деятельности для железной дороги. Тем не менее, этот вид транспорта продолжает играть важную роль в дальнем пассажирском сообщении. Конкурентными преимуществами железной дороги перед автобусами остаётся комфорт при

дальней (несколько сот километров) поездке, более высокая надёжность и безопасность перевозки, перед авиацией — сравнительно невысокие тарифы, а также возможность прямого сообщения с небольшими населёнными пунктами, удалёнными от аэропортов. Удельный вес и значение местных поездов (длиной маршрута до 700 км) падает, часть их переходит в категорию пригородных. Другим фактором является растущая подвижность населения, благодаря чему работой были вполне обеспечены все виды пассажирского транспорта.

²¹ В изучаемый период завершается процесс маршрутизации дальних пассажирских перевозок. Пассажирские поезда стали формироваться целиком из вагонов одного маршрута, вагоны беспересадочного сообщения (ВБС) и прицепные либо отсутствуют, либо удельный вес в составе поезда невелик. Многогруппные поезда, типичные для предыдущих этапов истории ПЖДС, теперь становятся редким исключением (такowymi остаются лишь почтово-багажные поезда).

²² Железнодорожная подвижность населения Псковщины в послевоенный период остаётся на невысоком уровне. В 1990 г., на пике развития советского железнодорожного пассажирского транспорта, отправление пассажиров по региону составило 7,0 млн чел. (в 1970 г. — 4,3 млн), или 8,3 поездки на 1 жителя области в год. Для сравнения, в целом по РСФСР этот показатель равнялся 21 поездке, а в Ленинграде и Ленинградской области — 61 поездке (подсчитано автором по данным [7]).

²³ Тенденции динамики работы видов сообщения пассажирского железнодорожного транспорта региона были противоречивыми: так, объём пригородных перевозок в 1970–1990 гг. удвоился, а в дальнем сообщении объёмы пассажирских перевозок даже несколько сократились (с 2263 до 1996 тыс. чел.), в основном, в 80-е гг. Впрочем, отметим, что такие тенденции наблюдались далеко не только на Псковщине.

²⁴ Нового железнодорожного строительства на Псковщине в описываемый период не велось — более того, в результате войны регион утратил часть железнодорожной сети. Линия Псков — Полоцк и участок линии Псков — Веймарн на участке от Пскова до Гдова были разрушены и после войны не восстанавливались. Линия Веймарн — Гдов превратилась в короткую тупиковую ветку, которая на территорию Псковской области заходит лишь самой южной частью.

²⁵ Обошло стороной Псковщину и такое явление, как электрификация железных дорог. Реконструкция тяги в регионе выразилась лишь в постепенной замене паровой тяги на тепловозную.

²⁶ **Состояние ПЖДС к началу послевоенного периода.** Великая Отечественная война нанесла тяжёлый удар железнодорожному хозяйству Псковской области, как, впрочем и всей западной части страны. Железнодорожная инфраструктура подвергалась целенаправленному уничтожению противоборствующими сторонами, причём техника этого разрушения была куда более совершенной, чем в гражданскую войну. Восстановление нормальной работы транспорта требовало времени и больших сил и средств. Как было сказано,

часть сети была утрачена безвозвратно. Значительное количество подвижного состава было уничтожено, либо уведено из региона. Отрасль испытывала острую нехватку трудовых ресурсов. Кроме того, в конце войны и первые послевоенные годы железной дороге предстояло выполнить большой объём перевозочной работы, связанной с демобилизацией Вооружённых сил СССР, реэвакуацией населения, промышленного оборудования и сельскохозяйственного инвентаря, репатриацией населения, обеспечением восстановления разрушенного народного хозяйства и т. д. Понятно, что такие условия мало подходили для нормального функционирования ПЖДС.

²⁷ По данным летнего расписания 1945 г., по территории Псковщины следовало всего 10 пар дальних пассажирских поездов. Из них три пары курсировали не ежедневно, т. е. фактическая суточная парность была ещё меньше. Частота движения была минимальной — не было ни одного участка, где она превышала бы две пары в сутки, причём участки с двухпарным движением были в явном меньшинстве. Картина чем-то напоминает начало 20-х гг., с поправкой на иные геополитические условия Псковщины.

²⁸ В структуре ПЖДС явно доминирует местное сообщение, причём некоторые местные поезда по дальности маршрута вполне подходят под определение пригородных. Характерная их особенность — конечным пунктом может быть не большой город, а узловая станция, подходящая лишь для пересадки пассажиров (Новгород — Бологое, Москва — Новосокольники). Транзитные маршруты в явном меньшинстве. По Варшавской железной дороге курсировал поезд Ленинград — Рига, по линии Москва — Новосокольники — Рига — поезд Москва — Рига. Как видно, присоединение Прибалтики сразу же дало сети ПЖДС северо-западной части Советского Союза новый крупный организующий пункт. По линии Ленинград — Витебск курсировала одна пара поездов — от Ленинграда попеременно до Невеля и Гомеля, по линии Полоцк — Бологое — также одна пара сообщение Гродно — Бологое. По линии Веймарн — Гдов пассажирское движение отсутствовало. Псков вплоть до 50-х гг. не имел прямого сообщения с Москвой.

²⁹ Из-за сложного состояния железнодорожного хозяйства скорости движения поездов в год окончания Великой Отечественной войны были крайне низкими³. Так, на путь от Ленинграда до Пскова пассажирский поезд затрачивал не менее 11 часов (маршрутная скорость — 24,9 км/ч). Для сравнения, в 1861 г. на это уходило менее 8 часов. Проезд от Ленинграда до Витебска требовал почти 26 часов времени (21,9 км/ч), от Риги до Москвы — немногим менее 38 часов (24,5 км/ч), от Пскова до станции Бологое — 19 часов (18,9 км/ч).

³⁰ **Дальнейшее развитие маршрутной сети ПЖДС.** В послевоенные годы интенсивность ПЖДС на Псковщине постепенно возрастает. Уже в 1946 г. по Варшавской дороге пошли поезда от Ленинграда до Вильнюса, по Витебской линии — от Ленинграда до Киева. В том же году установлено и прямое сообщение между Ленинградом и Гдовом.

³¹ В дальнейшем рост интенсивности движения продолжается. В 1950 г. число пар дальних пассажирских поездов на территории Псковщины возросло до 15, к 1956 г. — до 23, к 1969 г. — до 40, к 1980 г. — до 49 и к 1990 г. — до 52. Как

видно, наиболее быстрое расширение маршрутной сети характерно для 50-х — 60-х гг., в последующие десятилетия оно несколько замедлилось. Наибольшее количество новых маршрутов относятся к категории дальних, однако и в местном сообщении трудно говорить о каком-либо застое.

³² Отличительная черта послевоенного ПЖДС в Советском Союзе — значительная сезонная динамика, и немалая часть прироста парности, показанная выше, получалась за счёт поездов, назначаемых в летний период, во время отпускного сезона. Существовали и «пунктирные» поезда — они курсировали только в короткие периоды, когда загруженность железной дороги пассажирскими перевозками была максимальной — например, перед Новым годом, в последнюю декаду августа. Постепенное удлинение отпусков, повышение уровня благосостояния населения, развитие курортно-рекреационного хозяйства способствовали быстрому распространению массового отдыха, а его транспортное обеспечение стало важной задачей железной дороги. Из-за указанного явления и возникла сезонная неравномерность частоты движения пассажирских поездов. В 1990 г. из 52 пар поездов, следовавших через территорию Псковщины, было 14 летних и «пунктирных». Заметим в этой связи, что Псковская область не имела прямого ПЖДС с местами наиболее массового отдыха (Крым, Черноморское побережье Кавказа, Минеральные Воды).

³³ Развитие массового отдыха нашло отражение и в появлении новой категории туристских поездов. Маршруты некоторых из них проходили и через железнодорожную сеть Псковской области.

³⁴ В изучаемый период наиболее загруженными ПЖДС на территории Псковщины остаются меридиональные ходы, обеспечивавшие пассажирские транспортные связи Ленинграда в южном направлении. Дорога Ленинград — Псков — Вильнюс — Гродно в результате присоединения Прибалтики трансформировалась из тупиковой в значимую транзитную линию, по которой к 1990 г. курсировало 13 пар пассажирских поездов. В новых условиях эта линия стала обслуживать, во-первых, прибалтийское направление. Наиболее интенсивное сообщение в послевоенный период Ленинград имел с Ригой (с середины 60-х — две пары скорых поездов, с 1989 г. — летом и в праздничные дни — 3 пары). Маршруты рижских поездов в послевоенный период пролегали через Печоры-Псковские — Валга.

³⁵ По одной паре поездов следовало в Вильнюс и Калининград. Маршруты ВБС с начала 60-х гг. связывали Ленинград через территорию Псковщины также с Друскининкаем и Клайпедой.

³⁶ Вторым направлением, обслуживаемым Варшавской линией, стало западно-украинское. С середины 50-х гг. историческая рокадная линия Полесских железных дорог (Вильнюс — Молодечно — Барановичи — Лунинец — Сарны и далее на юг) стала постоянной частью маршрута поездов сообщением Ленинград — Львов. С середины 60-х гг. их курсировало уже две пары. В начале 60-х гг. маршрут ВБС связал Ленинград по этой линии также с Трускавцом, а со второй половины 70-х гг. по этому маршруту в летний период стал курсировать полноценный поезд. Поезда, направлявшиеся на Западную Украину, транзитом

следовали через Западную Белоруссию, также получившую таким образом сообщение с Псковщиной.

³⁷ Особенность послевоенного железнодорожного пассажирского транспорта СССР — широкое развитие международного сообщения. Внедрение технологии перестановки вагонов на пограничных станциях позволяет советским поездам курсировать по железным дорогам соседних стран, имеющих ширину железнодорожной колеи, отличную от русской. К концу 80-х гг. Советский Союз имел прямое железнодорожное пассажирское сообщение почти со всеми странами — соседями 1-го порядка (кроме Афганистана) и многими соседями более высоких порядков. Железнодорожный транспорт в 50-е — 80-е гг. обладал преимуществами перед авиацией с точки зрения стоимости проезда — в те времена авиабилеты за границу были ещё весьма недешёвыми⁴. Поэтому в СССР вплоть до 1990 г. наибольшее количество пассажиров в заграничном сообщении перевозилось именно по железной дороге. Сейчас её роль в сообщении России с дальним зарубежьем, наоборот, минимальна.

³⁸ Ввиду ограниченного спроса на заграничные поездки на международных маршрутах были широко распространены не только поезда, но и ВБС. Многие поезда были многогруппными, причём нередко значительная часть состава следовала только по советской части маршрута и отцеплялась на пограничной станции. Маршрутная сеть отличалась некоторой неустойчивостью — особенно это характерно для маршрутов, обслуживаемых не поездами, а ВБС.

³⁹ Главным пунктом формирования международных железнодорожных маршрутов была, конечно же, Москва, далеко превосходившая по масштабам иные пункты страны. На втором месте по развитости и разнообразию международной маршрутной сети был Ленинград. Существовали и другие, но в них формировалось уже единичное число заграничных маршрутов.

⁴⁰ Варшавская железная дорога в изучаемый период являлась основным путём, по которому курсировали международные поезда и ВБС ленинградского формирования, следовавшие, соответственно, и через территорию Псковской области. Старейший международный поезд⁵ сообщением Ленинград — Кузница впервые упомянут в расписании 1957 г. как отправляющийся «по особому назначению», но вскоре он стал регулярным. В первой половине 70-х гг. его маршрут был продлён до Берлина, а ВБС, следовавшие с этим поездом, стали курсировать в Дрезден, Париж и др. (количество и состав год от года могли меняться). В 70-е же введён в обращение и поезд Варшава — Ленинград.

⁴¹ В 70-е гг. расширяется круг стран, с которыми Ленинград (и Псковщина) имели прямое ПЖДС. В первой половине десятилетия вводятся в обращение ВБС до Будапешта и Праги, а чуть позже — и до Софии; они следовали в составе одного из поездов сообщением Ленинград — Львов. В 1989 г. введён в обращение летний скорый поезд Ленинград — София, в состав которого включались и вагоны до Будапешта и Бухареста (в зимний период поезд следовал по маршруту Ленинград — Черновцы с ВБС до Софии, Бухареста и Будапешта).

⁴² С Варшавской линией была связана и сеть местного ПЖДС, его масштабы были ограничены и в течение исследуемого периода менялись мало. В 80-е гг., как правило, этот сегмент включал две пары сообщением Пыталово — Рига (одну через Иерики и одну через Мадона), одну пару Даугавпилс — Пыталово и одну Ленинград — Псков. Последний к концу 80-х курсировал только как «пунктирный».

⁴³ Линия Ленинград — Дно — Витебск в 40-е — 80-е гг. постепенно превращается в наиболее загруженную дальним ПЖДС часть псковской сети — к 1990 г. здесь курсировала 21 постоянная пара дальних и местных поездов. Они связывали Ленинград и восточную часть Псковской области, во-первых, с Белоруссией (в первую очередь восточной), во-вторых, с некоторыми районами Украины, в-третьих, с Молдавией. Осевыми линиями этой части маршрутной сети ПЖДС были Ленинград — Витебск — Казатин — Жмеринка — Одесса и её ответвление Жлобин — Гомель. По сравнению с довоенным временем пространственные особенности маршрутной сети изменились не очень сильно, значительно возросла лишь интенсивность движения поездов.

⁴⁴ Сообщение Ленинграда с Одессой после войны вернулось на витебскую линию, хотя дорога Ленинград — Вильнюс, по которой одесские поезда следовали до революции, вновь полностью вошла в состав СССР. К 1990 г. частота движения в сообщении Ленинград — Одесса в летний период доходила до двух–трёх пар в сутки. Присоединение Молдавии в 1940 г. позволило установить в начале 60-х гг. прямое сообщение Ленинграда и с Кишинёвом — в конце периода летом по нему курсировало по одной–двум парам поездов. Помимо этого, в 80-е гг. был введён в обращение и поезд Ленинград — Хмельницкий.

⁴⁵ Через гомельскую ветку Ленинград сообщался в основном с городами украинского Приднепровья. По этой линии к 1990 г. следовали два поезда Ленинград — Киев (в послевоенный период маршрут через Калинковичи — Казатин для сообщения с Киевом уже не использовался), а также Ленинград — Днепропетровск и Ленинград — Николаев. В летний период назначались также поезда на Кременчуг и Кривой Рог.

⁴⁶ Сообщение с Белоруссией поддерживалось преимущественно за счёт транзитных поездов, следовавших на Украину и в Молдавию, если не считать поездов до Гомеля, Минска и Бреста, а также ВБС Ленинград — Солигорск.

⁴⁷ В 50-е гг. было возобновлено курсирование поезда Ленинград — Мариуполь, следовавшего через Витебск — Смоленск — Готню — Харьков. Напомним, этот маршрут функционировал ещё в 30-е гг.

⁴⁸ Наконец, существовало по витебской линии и местное сообщение, маршруты которого также начинались преимущественно из Ленинграда. Последний к 1990 г. имел прямое сообщение поездами с Великими Луками, Невелем и Смоленском, а вагонами — также с Себежем и Старой Руссой. Кроме того, транзитом через Псковщину весь послевоенный период курсировал местный поезд сообщением Новгород — Бологое.

Из широтных железнодорожных линий, пересекавших территорию Псковщины, более загруженной была дорога Москва — Великие Луки — Рига. Однако её маршрутная сеть в пределах Псковской области была бедной — в основном роль её сводилась к обслуживанию сообщения между Москвой и Ригой. В 1945 г. по этому маршруту курсировала всего одна пара поездов, к середине 50-х гг. — уже 4, а к 1990 г. — до 5 (в т. ч. 1 пара — только летом). К этому с 60-х гг. обычно добавлялись три–четыре пары местных поездов: как правило, от Москвы до Великих Лук и одна–две от Риги до Себежа. Как видно, южная часть Псковщины стала рубежом хинтерландов двух крупных станций этой линии — Москвы и Риги. Таким образом, частота движения по этой линии на псковском участке не превышала 6 постоянных пар. Все поездные маршруты начинаются и заканчиваются только в пределах данной линии, за её пределы выходили только маршруты ВБС, которых было немного (Ленинград — Себеж, Ленинград — Ржев, Великие Луки — Калинин).

⁵⁰ Не отличалась высокой загруженностью и линия Бологое — Псков — Рига. С 50-х гг. по ней стал курсировать поезд сообщением Москва — Таллин. Этот маршрут был наиболее протяжённым на этой линии. Остальные поезда относились к категории местных. На восток от Пскова отметим маршрут на Москву, по которому, впрочем, в 60-е — 70-е гг. курсировала всего одна пара поездов и только летом. Лишь в 80-е гг. к этому добавили и одну пару круглогодичных поездов. Другими маршрутами местных поездов были Дно — Бологое и Новгород — Бологое. Участок на запад от Пскова использовался для транзита поезда Москва — Таллин и трёх упоминавшихся ранее поездов сообщением Ленинград — Рига. Кроме того, местный поезд связывал Псков также с Таллином. Таким образом, интенсивность движения по этой линии к 1990 г. нигде не превышала пяти пар в сутки.

⁵¹ Наконец, в наименьшей степени была загружена ПЖДС субширотная линия Бологое — Полоцк. В первые послевоенные годы она использовалась для сообщения Бологое — Гродно, однако в 50-е гг. данный маршрут постепенно трансформировался в вариант Ленинград — Полоцк, в котором и просуществовал до 90-х гг. В 60-е гг. к нему добавился летний поезд Мурманск — Киев; в конце 80-х гг. — Мурманск — Гомель. Это были единственные поезда, ни один из конечных пунктов маршрутов которых не находился ни на территории Псковщины, ни в пределах её соседей 1-го порядка. К этому добавлялась одна пара местных поездов, в 60-е — 80-е гг. сообщением Бологое — Великие Луки. Таким образом, частота движения дальних пассажирских поездов по этой линии не превышала 4 пар в сутки, причём этот уровень был достигнут только в 80-е гг. Добавим, что 4 пары курсировали только летом и не ежедневно, зимой частота была ниже.

⁵² Ветка Веймарн — Гдов с 1946 г. использовалась только для сообщения между Гдовом и Ленинградом. Одна пара поездов курсировала по этому маршруту в течение всего послевоенного периода вплоть до 2012 г., когда участок Гдов — Сланцы был выведен из эксплуатации (с начала XXI в. этот поезд был переклассифицирован из дальнего в пригородный).

⁵³ В табл. 1 приведены количественные данные о масштабах и пространственной структуре дальнего ПЖДС Псковской области в течение

послевоенного периода. В таблице приводится число железнодорожных связей между территорией Псковщины и крупными городскими центрами за её пределами. К последним отнесены: а) центры административных единиц СССР первого уровня и б) прочие города с населением более 100 тыс. чел. (на начало 1990 г.). Для поездов и ВБС, курсирующих не ежедневно, вводится соответствующий поправочный коэффициент.

⁵⁴ Так, поезд № 19/20 Ленинград — Одесса для 1990 г. соответствует 6 единицам, т. к. он курсирует ежедневно, а его маршрут проходит через 6 областных центров вне Псковщины (Ленинград, Витебск, Могилёв, Житомир, Винница, Одесса). Поезд № 325/326 Мурманск — Киев соответствует 3,5 единиц: его маршрут проходит через 7 крупных городов (Мурманск, Петрозаводск, Витебск, Могилёв, Гомель, Чернигов, Киев), но курсирует он раз в 2 дня. Соответствующие данные просуммированы для всех поездов и ВБС, маршруты которых формировались на территории Псковщины, либо проходили через неё транзитом, а сами городские центры распределены по экономическим районам СССР.

⁵⁵ *Таблица 1* Сеть железнодорожных маршрутов Псковщины в 1937–1990 гг.

Район	1937	1945	1957	1969	1980	1990			
				лето	зима	лето	зима	лето	зима
Северо-Западный	10	4	11	20	13,4	22,9	12	29,1	19,3
Центральный	7	1,57	8	13	7	15	11	15,9	13,5
Белорусский	15	2,5	17,5	35,5	20,4	43,4	21	52,8	33,1
Прибалтийский	7	5	18	27	20,9	32,3	18,3	36,4	28,4
Северный	—	—	—	1	—	2	—	1,3	—
Юго-Западный	4	—	9	20	10	18	8	28	15
Донецко-Приднепровский	5	—	5	9	9	10,3	9	11,1	9,6
Южный	1	—	1	2	1	2,9	1	3,3	1,6
Молдавия	—	—	—	3	1,5	3	1,5	4,7	1,5
Польша	—	—	—	—	—	5	3	5	5
ГДР	—	—	—	—	—	3	1	1	1
ФРГ	—	—	—	—	—	9	—	0,4	—
Бельгия	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Франция	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Румыния	—	—	—	—	—	4	1,7	4	4
Болгария	—	—	—	—	—	3	1,3	3	3
Венгрия	—	—	—	—	—	3	1,3	3	3
Чехословакия	—	—	—	—	—	3	1,3	3	3
Итого	49	13,1	69,5	130,5	83,2	181,7	91,4	202,1	141

Источники: [2–6; 10].

⁵⁶ По подсчётам автора, всего в Советском Союзе насчитывалось 316 городских центров, удовлетворяющим приведённым выше критериям. К 1990 г.

Псковщина имела прямое сообщение с 55 из них, т. е. лишь с шестой частью. Кроме того, к 1990 г. существовало прямое сообщение с 18 крупными (с населением более 100 тыс. чел. в 1990 г.) городами Европы. В отдельные годы это число было ещё большим и доходило до 30.

⁵⁷ Анализ данных таблицы показывает, что, при безусловном росте масштабов сети ПЖДС Псковщины её пространственные особенности резко не изменились. Её главные пункты располагаются в пределах западной части Европейской территории СССР. Наиболее заметным новшеством стало появление в 70-е гг. сравнительно широкой сети международного ПЖДС. Внутри СССР мы видим лишь возникновение прямого сообщения с Европейским Севером и Молдавией, причём последнее существовало в дореволюционный период. Появление сообщения с этой республикой может рассматриваться как запоздалое после присоединения её к СССР восстановление существовавшей ранее связи. Таким образом, развитие сети ПЖДС Псковщины шло главным образом по линии интенсификации ранее сформировавшихся связей.

⁵⁸ **Выводы.** Анализ приведённого выше материала показывает, что дальнейшее ПЖДС на Псковщине в послевоенный период развивалось в противоречивых условиях. Присоединение Прибалтики к СССР, демографический подъём Ленинграда, быстрый рост подвижности населения способствовали расширению его масштабов. С другой стороны, демографический упадок Псковской области, отсутствие крупных региональных городских центров, конкуренция со стороны других видов транспорта, прежде всего, автомобильного, являлись, наоборот, сдерживающим фактором. В этих условиях резко возросла значимость транзитного сообщения, причём в основном из ленинградского узла. Другие крупные транспортные узлы, расположенные неподалёку от Псковщины (московский, минский и рижский) играли куда более ограниченную роль.

⁵⁹ Таким образом, развитие дальнего ПЖДС Псковщины находилось под определяющим влиянием развития витебского и варшавского направлений ленинградского узла. В ходе их эволюции в регионе сложилась транзитная маршрутная сеть преимущественно меридионального направления, охватывавшая неширокую полосу западной части Европейской территории СССР — Прибалтику (особенно Латвию и Литву), Белоруссию, Украину, Молдавию и западную часть Центральной России. Восточной границей псковской сети стала линия Бологое — Москва — Брянск — Харьков — Мариуполь. Рост подвижности населения в послевоенный период способствовал её усложнению и увеличению интенсивности движения поездов, но без принципиальных изменений пространственных особенностей.

⁶⁰ Единственное по-настоящему революционное новшество послевоенного периода — формирование обширной сети международного сообщения: количество крупных городов, доступных жителю Псковщины, в лучшие годы было лишь вдвое меньше, чем крупных городов в пределах Союза. Среди них Прага, Берлин, София, Париж и многие города Рурской агломерации. В некотором роде это было воспроизведением дореволюционных реалий, когда значительную часть ПЖДС Псковщины составляли «элитарные» поезда, доставлявшие петербургскую знать на пограничные с Германией и Австро-Венгрией станции. Благодаря

международному сообщению ПЖДС послевоенной Псковщины, в целом вытянутая в южном направлении, приобрела ещё и выраженную юго-западную составляющую.

⁶¹ В этих условиях наиболее загруженными на Псковщине были два меридиональных хода — витебский и варшавский. Широтные линии по числу курсирующих пар поездов далеко уступали двум лидерам.

⁶² Роль местного ПЖДС в структуре её сети была ограниченной, что объясняется в первую очередь демографическими факторами. В 1990 г. во Пскове формировались маршруты всего четырёх поездов, и все они по дальности маршрута относились к категории местных. Ещё два поезда отправлялись из Великих Лук. Число маршрутов ВБС было также небольшим. Правда, в схемы составов некоторых поездов включались прицепные вагоны, следовавшие до/от Пскова.

⁶³ Любопытно отметить, что житель Псковщины имел возможность попасть без пересадки в Берлин и Прагу, но не мог напрямую доехать в Крым или Сочи: ленинградские маршруты в направлении «всесоюзных здравниц» обходили Псковщину с востока, а прибалтийские — с запада. Заметим, что прямое сообщение с Адлером имели и некоторые более малолюдные города, чем Псков (Соликамск, Камышин, Усинск). В какой-то степени это компенсировалось наличием прямого сообщения Псковщины с другими крупными курортными центрами — Одессой, Трускавцом, Друскининкаем, Рижским взморьем.

⁶⁴ Распад СССР и реставрация капитализма в России на рубеже 80-х — 90-х гг. XX в. создали совершенно новые предпосылки для развития ПЖДС на территории Псковского региона. Начался постсоветский период истории пассажирского железнодорожного транспорта, географические аспекты которого заслуживают самостоятельного исследования. *Статья поступила в редакцию 06.02.2019 г.*

Примечания:

1. По данным интернет-сайта <https://russianplanes.net>.
 2. По данным расписаний движения самолётов из псковского аэропорта, публиковавшихся в газете «Псковская правда» в 60-е — 80-е гг.
 3. Знаменитая «Красная Стрела» в 1945 г. проходила путь от Ленинграда до Москвы за 17 часов (маршрутная скорость — 38,3 км/ч, техническая — 44,4 км/ч).
 4. Так, в 1967 г. авиабилет от Москвы до Вены в туристическом классе стоил 106,9 руб., а на поезд во 2-м классе — 49,56 руб. На маршрутах в социалистические страны разница была ещё больше. К примеру, от Москвы до Софии можно было доехать на поезде во 2-м классе за 38,35 руб. Билет на самолёт между этими городами обошёлся бы в 120,68 руб.
 5. Не считая, конечно, маршрутов финляндского направления.
-

Библиография:

1. Население России за 100 лет (1897–1997). Стат. сб. М.: Госкомстат России, 1998. 222 с.

2. Официальный указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений / Ред. С.Е. Брюль. Вып. 30: Летнее движение 1937 г. М.: Б. и. 512 с.
3. Официальный указатель пассажирских сообщений. [Вып. 42]: Лето 1957 года. М.: Гос. трансп. железнодорож. изд-во, 1957. 672 с.
4. Расписание движения пассажирских поездов: (Краткое): на 1980–1981 гг./ Под ред. Б. А. Таулина. М.: Транспорт, 1980. 384 с.
5. Расписание пассажирских поездов жел.-дор. сети СССР: лето 1945 года / Сост. В. А. Пилецкий. М.: Трансжелдориздат, 1945. 121 с.
6. Служебное расписание движения пассажирских поездов: По Ленинград-Вит., Псковскому и Ржевскому отделениям дороги: С 27 мая 1990 г. / Окт. ж. д. М.: Транспорт, 1990. 303 с.
7. Транспорт и связь в России: Стат. сб. / Редкол.: М. Н. Сидоров — пред. и др. М.: Госкомстат России, 1999. 250 с.
8. Транспорт и связь СССР: Стат. сб. М.: Госстатиздат, 1957. 260 с.
9. Транспорт и связь СССР: Стат. сб. М.: Финансы и статистика, 1990. 238 с.
10. Указатель железнодорожных пассажирских сообщений. М.: Транспорт, 1969. 719 с.

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

Iurii Stupin

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

Abstract

The article is devoted to the insufficiently explored 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 1945 to 1990. The research method involves identifying the geographical features of passenger rail transport route network during the study period, differences in the support of railway network different directions by passenger service. In the studied period factors that stimulated the expansion of the passenger rail network were the increased mobility of the population and the increase in the transit potential of the regional railway network, influenced by the transformation of its geographical situation from the border-peripheral to the internal peripheral. The restraining factors were competition from other types of transport and the demographic decline of the Pskov region. Under these conditions, the intensity of the long-distance passenger traffic has increased significantly, and in its structure, the main role has become the transit routes of the meridional direction, formed in Leningrad. The main channels for long-distance transit traffic were the lines Leningrad — Vitebsk, and Leningrad — Pskov — Grodno, through which the region connected with the Baltic republics, Ukraine, Belarus, and Moldova. The international routes of the Leningrad formation played a prominent role in the passenger traffic structure.

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

Publication date: 30.09.2019

Citation link:

Stupin I. Passenger rail communication of Pskov region: historical-geographical aspect (after-war period) // Pskov Journal of Regional Studies – 2019. – Issue 3 (39) C. 58-71 [Electronic resource]. URL: <https://prj.pskgu.ru/S221979310011815-9-1> (circulation date: 09.05.2024). DOI: 10.37490/S221979310011815-9