УДК 93

Губарев М.П.

студент

Корпоративный университет РЖД

(г. Москва, Россия)

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ СОРТИРОВОЧНОЙ СТАНЦИИ БЕРЕЗКИ ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Аннотация: *в работе подробно проанализирована история станции Берёзки с момента проектирования до современности. Охвачены ключевые этапы: строительство линии Обществом Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, её роль в военные годы, модернизация 1940-х годов, пик работы в 1980-х годах и проекты реконструкции. Приведены архивные данные, объёмы перевозок, структура вагонопотоков, номенклатура грузов и проектные решения по станции.*

Ключевые слова: *железнодорожная станция, сортировочная работа, история, Псков, Берёзки, модернизация инфраструктуры.*

На выезде из г. Псков расположена участковая станция 1 класса Березки, история которой начинается с почтовой станции Кресты (рис. 1), расположенной у развязки дорог того времени, ведущей на Петербург, Варшаву, Ригу, Киев и на которой в свое время останавливались в своих путешествиях Александр II, А.С. Пушкин, И.С. Тургенев, П.Д. Дурново. Данную почтовую станция характеризовали по-разному, так, тайный советник П. Д. Дурново: «На почте мы заняли почти всю гостиницу: здесь очень хорошо. Хороший обед и хорошие постели. Я познакомился с нашим писателем Тургеневым, который отправляется за границу». Писатель И.С. Тургенев составил другое впечатление «Я сижу в довольно грязной комнате, на станции, любезнейшая Графиня, в ожидании почтовой кареты, которая, говорят, приедет в 11 ч. вечера, а теперь еще 6 нет, погода скверная, мне скучно...» [1].



Рис. 1. Почтовая станция Кресты.

Город Псков был не только важнейшим пунктом пересечения путей в древности, но и важнейшим (вплоть до основания Санкт-Петербурга) торговым городом в первую очередь за счет реки Великой и Чудского озера, которые позволяли эффективно торговать с основными европейскими партнерами – городами Нарва, Рига, Дерпт. Экспорт города состоял в основном из воска, рыбы, льна, кожи, пеньки, меда и меха. Псков всегда был городом-«перевалкой» — сначала между Новгородом и Ливонией, потом между Ганзой и остальной Русью, а после закрытия новгородской конторы Ганзы — главным окном на Запад [2].

На почтовых станциях осуществлялась смена лошадей, обмен почтовыми отправлениями, обслуживание клиентов и т.д., отдаленно - это такая же сортировочная работа, а «город-перевалка» - это, выгрузка, погрузка, транспортное обслуживание что и сейчас реализуется на железнодорожной станции Березки – сортировка транзитных вагонов, смена локомотивов и локомотивных бригад, погрузка и выгрузка грузов у 12 клиентов станции. Строило станцию Березки, как и весь участок от Рыбинска до Пскова и далее, Общество Московско-Виндавской-Рыбинской железной дороги (далее - М.В.Р.

жд), которое, кроме прочего построило линии Рыбинск-Бологое-Псков, Чудово-Старая Русса, Березки-Нарва, Дно-Новосокольники, а также самые известные из них Москва-Виндава (сейчас Вентспилс, Латвия) и Санкт-Петербург — Витебск. Цель у общества была экономическая – обеспечить товарооборот между крупными торговыми городами и выйти к незамерзающему порту Вентспилс, чтобы обеспечить устойчивые торговые связи с европейскими странами. По оценке экспертов [3] – это было одним из самых экономически эффективных железнодорожных обществ того времени, которое оставило после себя такие шедевры архитектуры как Витебский и Рижский вокзал, здание управления дороги на Островского 2 в городе Санкт-Петербург.

К моменту запуска участка Бологое-Псков 23 ноября 1987 года уже действовала государственная линия Петербург-Псков-Варшава и другие железные линии, что обеспечивало как устойчивые пути с Лифляндской губернией, так и стратегические цели, в т.ч. военные задачи государства. Линию Бологое-Псков М.В.Р. жд строило комплексно, с железнодорожным полотном сразу появились вокзалы, жилые дома и локомотивные депо [4]. Государственная и частная железная дорога выполняли свои задачи в своих границах, и никак не пересекались в вопросах тарифов, грузовой работы, организации движения. Станция Березки была конечной станцией, но линия М.В.Р. жд доходила до станции Псков-2, на котором было два руководителя – один государственных Северо-Западных железных дорог, второй от М.В.Р. жд и между которыми четко разделялось кто за какие пути отвечает с соответствующим фронтом работы. Телеграфный пост Березки на момент открытия имел 3 стрелочных перевода и выполнял роль разъезда [5], однако ее стратегическое месторасположение сыграло свою роль в дальнейшем. Станция Псков развивалась как пассажирская и грузовая, так состоятельные граждане использовали железную дорогу для поездов в Европу и более половины поездов на линии Петербург-Псков-Варшава были скорыми или курьерскими [6]. Торговые связи с Петербургом и Европой увеличивали товарооборот (лен, лес, оборудование и т.д.) как города Псков, так и губернии в целом. Существовала потребность в станции, которая за чертой г.

Пскова возьмет на себя сортировочную и часть грузовой работы. Первая мировая война вносит коррективы в развитии железных дорог в Псковской области, появление русско-германского фронта, разрыв связей с Германией, оккупация Польши и Прибалтики существенно снижает объем пассажирского сообщения, которое уменьшается на некоторых линиях до 3-4 раз, что ознаменует начало межвоенного времени развития железнодорожных станций в городе и существенную корректировку действующих планов развития. К 1915 году пост Березки, несмотря на отнесение к «посту», уже является станцией из 5 путей и одного подъездного пути, а ее штат составляет 44 человека: начальник станции и его помощник, передаточный агент и два его помощника, 3 конторщика, 3 списчика, 3 старших и 10 «рядовых» стрелочников, 6 составителей поездов, 4 сцепщика. 26 января 1916 года управление М.В.Р. жд сообщает, что на основании требований генерала Тихменева от 5 ноября 1916 года об усилении участка Псков-Дно, развитие поста Березки должно быть отнесено за счет строительства линии Березки-Нарва. 30 ноября 1916 г. телеграммой № 31574/31111 штаба верховного главнокомандующего в адрес М.В.Р. жд подтверждается необходимость развития поста Березки в рамках данной линии [7]. В этом же году формируется проект модернизации поста, на котором запроектированы дополнительные 5 путей для приема и отправления поездов, небольшой разворотный треугольник для паровозов и 3 сортировочных пути.

Изменение на фронте Первой мировой войны вызывают необходимость усиления пропускной и провозной способности по участкам М.В.Р. жд, поступают указания об скорейшем окончании строительства на ряде разъездов, в особенности — о вводе в эксплуатацию недостроенных путей на них. Планирование путевого развития станции Березки по проекту 1916 года уже недостаточно, поэтому формируется новый проект сортировочной станции.

В предварительном проекте от 8 мая 1917 года № 003208 правления М. В. Р. ж. д. указывается, что проектируется «участковая сортировочная станция для следующих линий: Полоцк — Псков, Бологое — Псков, Валк — Псков, Нарва — Псков". В проекте указано, что "товарное устройство состоит из двух

самостоятельных устройств: северного — для поездов, прибывающих с востока… и южного — для поездов обратного направления, причём воспользовались естественным переломом местности: оба устройства спроектированы на уклонах, что при сортировке даёт возможность пользоваться силой тяжести». Современным языком здесь описывается проектирование двухсистемной сортировочной станции с двумя горками малой мощности. Указано, что на данной станции планируется 5 парков, 18 путей, из которых парк № 5 — прибытия, парки № 7, 8 — "для сортировки по направлениям», а «горка-порожек» имеет «уклон всего 0,0125 на протяжении 20 сажен, ввиду чего парки № 7 и 8 расположены на уклоне 0,008", а также «паровозный сарай на 4 стойла и поворотный треугольник, а уложить в текущем году 88 вёрст пути». В описании тяговых устройств указаны «паровозные здания, склады угля, пути ремонта и оборудования вагонов и тракционные пути».

В сопроводительном письме по данному проекту указано, что «осуществляемым проектом» развития станции Березки предусматривается производство всей сортировочной работы с поездами не только М. В. Р. ж. д., но и части Северо-Западных железных дорог (Нарвской и Полоцкой линий). Иными словами, уже в 1917 году сложилось полное понимание специализации и важности станции Березки как ключевой станции в западной части Псковской области в части грузового движения.

Однако ситуация по фронте, революция, гражданская война вновь изменили планы железнодорожного сообщения в Пскове, революция принесла национализацию, гражданская война – разрушения, а границы государства теперь проходили по Печорам и Скангали, а город Псков утрачивает имеющийся транзитный товарный и пассажирский объем работы. Вместе с падением объемов уменьшатся потребность железнодорожных линий Березки-Нарва и Березки-Идрица.

С планами первых пятилеток потребность в развитии станций в г. Псков снова возрастает, станция Березки к начале 1940-го года имеет аналогичные сегодняшним очертания, так имеются 5 прилегающих перегонов, пути необщего

пользования, разворотных треугольник для паровозов, сортировочный парк, все это видно и на кадрах аэросъемки станции 1940-х годов. Однако поступательное развитие меняет скорая подготовка к Великой отечественной войне. С 1938 по 1940 гг. сохранилось множество телеграмм Мобилизационного отдела Октябрьской железной дороги о модернизации железнодорожного узла Псков («Объект Н») и станции Березки («Станция Б») под нужны предстоящих задач [8]. Телеграммой от 23 февраля 1940 вследствие директивы ЦВО проект узла и станции требовалось пересмотреть ввиду «новой сложившейся обстановки» и спроектировать с максимальным использованием существующих технических средств с развитием станции Березки, но «без обращения ее в мощную сортировочную станцию». Объем движения в новом проекте: 24 пары поездов на линии Гдов-Березки-Опочка, 48 пар на линию Ленинград-Остров, 36 на Дно-Изборск. В 9 варианте развития узла закладывались еще большие размеры движения на участке Остров-Ленинград – 72 пары поездов и сортировочная работа предусматривается с 20% всего поступающего потока (около 3240 вагонов). В ответ на нее поступает телеграмма от 26 марта 1940 г от руководителя Ленгипротранса Когинова о том, что 9 вариант принимается как основной и запланирован ряд важнейших мероприятий на станции Березки: на станции должен быть обеспечено отправление поездов на станцию Дно со всех путей, экипировка паровозов и новое водоснабжение, строительство путепровода на перегоне Псков-Березки, а также на разъезде Запсковье (сейчас парк станции Березки, линии Березки-Нарва), кроме этого требуется предусмотреть погрузочно-разгрузочные места, строительство путепровода на ж.д. путями в четной горловине (сейчас путепровод Киевского шоссе). На развитие станции закладывалось 15 тыс. рублей (3,5 млн руб. на текущие деньги). В протоколе Мобилизационного отдела от 21 марта 1940 года указана, что станция Березки сохраняется как основной погрузочно-разгрузочный пункт, а планируемые объемы работы с воинскими вагонами на 1940 год – 1800 вагонов. В протоколе Мобилизационного комитата от 18 июля 1940 года на 2 половину 1940 года поставлены следующие задачи в рамках запланированного бюджета: укладка

дополнительных 6 путей и двух вытяжек для формирования поездов с переустройством горловины (2 тыс. руб), укладка второго пути к разъезду Запсковье (500 руб), на 1941 г – укладка дополнительных 5 путей в сортировочном парке (1500 руб), укладка поворотного треугольника и тракционных путей со складом топлива (2 тыс. руб), поднятие Киевского шоссе над ж.д. путями в нечетной горловине (1.8 тыс руб), устройство водоснабжения на станции (4 тыс. руб). Работы по станции в части «централизации стрелок» отнесены на 1942 год. В протоколе отмечено, что уже вышеуказанное позволит использовать станцию Псков-Товарный для «народно-хозяйственных грузов», а сортировочная работа будет производится по станции Березки. В заключении по предлагаемому плану мероприятий от 21 августа 1940 года дополнительно указано о целесообразности постройки вагоноремонтного пункта на станции Березки и дома отдыха локомотивных бригад на станции на 50 человек, при этом целесообразно вынести в узел льдохранилище со станции. В протоколе от 28 октября 1940 года ставятся аналогичны цели и указывается, что в целом, стоимость комплексного проекта оценивается в 250 тыс. руб. В протоколе от 5 ноября 1940 года за подписью начальника дороги указано, что работы ведутся планово, при этом из-за строительных работ требуется постройка 12-ти квартирного дома на станции Березки для местных жителей, а также планы второй части проекта – строительство Дома связи в узле. В отдельном заключении по «Станции Б» указано, что требуется упростить обе горловины, путем снятия части съездов и тупиков ввиду того, что на станции запланировано оборудование электрической централизации и ПТЭ допускает в данных случаях одновременный прием поездов. Составы поездов указаны в планах как 50% полными по длине, 50% полным по весу, а 30% составов имеют в своем составе 4-х осные вагоны. На тот момент в локомотивном депо Псков оборачиваются локомотивы депо Дно и Валк, а плечи его обслуживания состояли из участков: Псков-Корсовка, Псков-Гдов, Псков-Опочка, Псков-Луга. 10 ноября 1940 года в заключение оперативно-эксплуатационного управления НКПС по Объекту Н указано, что в целом на станции Березки запроектировано 10 сортировочных

путей и 2 вытяжки. В пункте 2 указано, что планируемый объем работы потребует сооружения двух сортировочных горок или одной сортировочной станции, при этом, это вызовет большие капитальные вложения и потребует пересмотреть общую схему узла в целом. Кроме этого, указан на ряд недочетов в проекте, так, к примеру, все 10 сортировочных путей сведены на стрелочный перевод № 77 с путями погрузки грузов №№ 21,22. Не обеспечена параллельность операций по подаче вагонов на промывку и пропарку и расформировании составов с вытяжки №31. В ответ на данный документ руководитель Союзтранспроекта Онуфриев в телеграмме от 14 ноября 2026 года сообщает о намеченной постройки сортировочной горки. В ответ 2 декабря 1940 года направлена телеграмма главного инженера Ленгипротнса Пучкова с информацией о том, что требуется пересмотреть размеры движения в Псковском и целесообразность сортировочной горки на станции Березки ввиду «присоединения к СССР Прибалтийских республик». Последующих документов не найдено, однако, аэросъемка 1944 года удостоверят о наличии 10 сортировочных путей и двух вытяжных путей, двух разворотных треугольников, один из которых, двухпутный, в нечетной горловине станции, а путепровод Киевского шоссе был построен, но уже много позже в 1970-х годах. Великая отечественная война сдвинула планы по строительству сортировочной горки и электрической централизации стрелок на станции Березки. К началу войны число путей на станции было доведено до 15 («2 главных, 3 погрузочных и 10 приемо-отправочных и сортировочных»).

Война принесла очень много разрушений, на территории города действовал концлагерь фашистов, на Псковичи сражались за свой город и свою за страну, как пример, 15 марта 1942 года партизанский обоз с продуктами из Пскова и Новгорода для блокадного Ленинграда, пройдя 120 км, пересек все линии фронта и доставил 42 тонны продуктов, которые спасли сотни жизней в блокадном городе [9]. Город Псков – это город воинской славы. Во время войны станция была задействована при эвакуации граждан и оборудования предприятий, только за июль 1941 года отправлено 1457 вагонов груза и 45 тысяч

человек. Псков был оккупирован 9 июля 1941 года на 18-й день войны. При отступлении немецко-фашистские захватчики оставили после себя многочисленные разрушения на станции, а линия Березки-Идрица, используемая ими для отступления была полностью ими разрушена с использованием машин типа Шиненфольф, которая своим свисающим крюком разрывала деревянные шпалы за собой. Освобождение города началось ночью 22 июля 1944 года в 03.00, 533-й и 128-й полки стрелковой дивизии начал прорыв линии «Пантера» в районе станции Черёхи. В 04:40 - 05:00 осуществлено наступление 374-го полка в сторону станции Березки и 741-й стрелкового полк со стороны станции от Любятово. Станция Березки освобождена от врага в 06.45, полностью город был освобожден на следующий день утром [10].

В 1949 году станция является «участковой сортировочной» [11]. Вместо 5 перегонов – 4: Березки-Кеб, Березки-Любятово, Березки Псков и Березки-Псков Депо (сейчас Морозовская ветка, ведущая на станцию Пыталово). Станция на тот момент формировала поезда на Дно, Лугу, Петсери и Абрене. Число приемо-отправочных путей не изменилось с 1935 года, а сортировочных – уменьшилось на треть – всего 5. На схеме видны пустоты, это следствия войны, между 7 и 8 путями места на 4-5 путей, сейчас там находятся 7 путей, аналогично с 11 по 12 большое пустое место, сейчас, на этом промежутке 6 сортировочных путей. Нет на схеме и двух разворотных треугольников для паровозов, нет перегона Березки-Идрица, а также множества других сооружений.

В 1945 году Ленгипротрансом разработано проектное задание на восстановление и развитие Узла, а в 1953 году разработано техническое задание на сооружение 2 железнодорожного пути на участках Бологое-Московское-Псков-Петсери, а также восстановление 2 пути на линии Сиверская-Псков. Реализованы данные не были.

В 50-60-х годах промышленность города и области прошли стадию восстановления, открывались новые заводы и предприятия, каждое послевоенное десятилетие увеличивало число пассажирских поездов и в 1960 году инициируется проект станции Березки-Сортировочная. Реализует проект

Ленгипротранс и через десятилетие появляется сортировочный парк на 20 путей, 2 сортировочные горки, одна из которых оборудована башмаконакладывателями системы Пачеса, ключевые предприятия Пскова как клиенты станции, однако, стрелочных посты так и остаются и даже роспуск составов осуществляется через стрелки с ручным управлением до 1970-х годов. К 1980-му году четную горловину сортировочного парка включена в горочную централизацию, которая сохранена до настоящего момента, как и электроприводы и светофоры «горочного» типа.

В 1980-х годах станция Березки обеспечивает основной объем сортировочной работы в западной части Псковской области, станция Псков – мощная грузовая и пассажирская станция. В мае 1976 года вагонооборот станции Березки составил 4039 вагонов, распределение транзитного вагонопотока: с переработкой 1252 вагона, без переработки 723 вагона в сутки. Как вспоминает заместитель начальника станции Псков по грузовой и коммерческой работе Пастушенко С.П. «Станция Псков-Товарный, была главным перегрузочным пунктом для мелких тяжеловесных отправок, мы сортировали эти отправки для всей Октябрьской дороги, бывало стоит 50 платформ на сортировку с такими грузами и еще сотня платформ с контейнерами. Это сложно, приходят, к примеру, 8 станков на платформе и мы должны один погрузить на ст. Тверь, другой, к примеру, на ст. Великий Новгород и так далее, а номенклатура - более сотни различных станков, металлопродукции и т.д. Все перегружалось кранами. Номенклатура грузов с которыми мы работали на Пскове состояла и сотен наименований. Приходили и консервы из Европы, и одежда из Прибалтики, и автомобили, и цемент, и животные и все, что можете представить в целом - любой груз, все было у нас - через нас шло все в Прибалтику и страны СЭВ и обратно. Поезда, в основном, разбирали на ст. Березки, привозили нам выгрузку и погрузку передачами, мы уже отправляли им обратно оформленные. В 20 назначений мы грузили вагоны, а Березки уже формировали из них поезда. Как вспоминает заместитель начальника станции Березки того времени Юсупов Ю.О., в конце 1980-х «Станция Березки в сутки разбирала 35 поездов, выгрузка

на тот момент обеспечивалась на уровне 50-70 вагонов в сутки, через 2 горки, работали 3 маневрового локомотива, в смену было 180 человек, вагонников было только около 60 человек». Это был пик перевозок как в Пскове, так и в СССР. Если взять конкретные цифры, они таковы - в июле 1977 года станция Березки формирует (в скобках указано количество поездов среднесуточно) 4 сборных поезда назначением на станции Печоры-Псковские (1), Луга (2), Дно (1), 4 сквозных на станции Даугавпилс (2,5), Турту (3,9), Шушары (1,4), Шкиротава (2,8), 1 участковый на станции Дно (8,5), а также еще 4 вывозных и передаточных назначения – на станции Псков (1,9), Лямцево (0,1), Печоры-Псковские (1) и Остров (0,7).

В 1980-х годах станция Березки работает с существенным дефицитом перерабатывающих способностей, как и сеть МПС СССР, пик перевозок СССР пришелся на 1988 год - в этом году объем грузоперевозок достиг рекордного уровня — 4097,4 млн тонн. В рамках продолжения исследований проектных решений конца 80-90 -х годов прошлого века конкретно по станции Березки в АО «Ленгипротранс» было направлено обращение о возможности изучения проектов этого периода, на что был получен паспорт проекта от 1990 г. № Инв №9-7641 «Развитие станции Березки Октябрьской ж.д.» [12], который не был доступен для специалистам. Проект предполагал по заданию МПС СССР от 01.08.1988 г. и дополнение к заданию Управления Октябрьской железной дороги № ДТ/54/64 комплексную модернизацию станции Березки под перспективные объемы перевозок, предусматривающую строительство парков приема и отправления, а также транзитного парка, ГАЦ системы КГМ-РИИЖТ, блочно-маршрутно-релейной централизацию, строительство новых и удлинение имеющихся путей, что создало бы решающую внеклассную сортировочную станцию. Проект был инновационный на тот период, так, к примеру, в связи с отсутствием свободных земель под строительство парка отправления, принято решение о превращении станции Любятово в парк отправления станции Березки со строительство дополнительных 12 путей, электрификацией участка Луга-Любятово, проектированием путей отстоя электровозов и размещением в будущем парке

пункта текущего отцепочного ремонта вагонов. На момент проектирования станция Березки по характеру работы была сетевой сортировочной станцией и имела следующие параметры местной и сортировочной работы при средней длине поездов (по прибытию – 59 вагонов, по отправлению – 25 вагонов), Таблица 1.

Таблица 1. Характеристика вагонопотока станции
по прибытию в средние сутки мая 1988 года.

Наименование подходов	**Общий вагонопоток по прибытию**	**Транзит без переработки**	**Транзит с переработкой**	**Местные**	**Всего в переработку**
1. Дно	783	434	311	38	349
2. Луга	138	22	106	10	116
3. Печоры-Псковские	895	454	434	7	441
4. Пыталово	418	148	267	3	270
5. Собственно узел всего	134	—	76	58	134
- в том числе станция Березки	58	—	—	58	58
- остальные станции	76	—	76	—	76
Итого	2368	1058	1194	116	1310

Штат работников, запланированных на проектируемой станции приведен в таблице 2, а основные показатели проекта в таблице 3.

Таблица 2. Штат работников станции Березки по подразделениям.

Наименование подразделения	**Штат, чел.**		
	существующий	**по проекту**	**изменение**
I. Движения	130	202	+72
2. Пассажирская	—	—	—
3. Грузовая	—	—	—
4. Локомотивная	12	16	+4
5. Вагонная	76	132	+56
6. Пути	32	67	+34
7. СЦБ и связи	3	42	+39
8. Электроснабжения	—	—	—
9. Водоснабжения и санитарно-технических устройств	—	II	+II
10. ВОХР	2	2	—
Итого	255	472	+216

Таблица 3. Основные показатели проекта.

Наименование затрат	**По проекту**	**По заданию**
1. Стоимость строительства, млн. руб., в т.ч. СМР, млн. руб.	24,46782 17,27186	25,0 17,5
2. Мощность (укладка пути), км (ЭЦ стрелок), комплекты	24,48 113	24,5 113
3. Перерабатывающая способность станции, ваг	3250	3250
4. Количество отправленных (приведенных) вагонов, ваг./сут.	2568	2560
5. Стоимость строительства, отнесенная на единицу мощности, млн. руб./км (удельные капиталовложения)	1,000	1,000
6. Производительность труда, (отправленных вагонов на одного работающего)	5,5	5,5
7. Себестоимость, руб/отправленных ваг.	3,33	3,5

В августе 1993 года станция Березки формирует (в скобках указано количество поездов среднесуточно) 3 сборных поезда назначением на станции: Печоры-Псковские (1), Луга (2,2), Пыталово (1), Дно (0,5), 4 сквозных на станции Печоры-Псковские Экспорт (2,6), Шушары (2,0), Дно (2,8), Скангали-Экспорт (0,3), сборный поезд на Дно (0,5), 3 вывозных и передаточных назначения – на станции Псков (1,3), Печоры-Псковские (0,1), Новоизборск (1,2), Остров (0,1) и Запсковье (0,9). Вагонооборот составляет 1953 вагона в сутки из которых транзитных вагонов с переработкой 462, без переработки – 490, местных вагонов – 20 единиц. В приложение к докладной записке министра путей сообщения Н. С. Конарева Генеральному секретарю ЦК КПСС М. С. Горбачеву о неотложных мерах по устойчивому обеспечению перевозок железнодорожным транспортом 16 апреля 1985 г. указывается, что до настоящего времени «в отдельных регионах

европейской части страны сеть железных дорог не восстановлена до довоенного уровня» [13] и приведены примеры такие, как линии Березки-Гдов, Березки—Идрица—Полоцк. Восстановление первой – было в планах, второй – уже нет. Однако распад СССР и образование самостоятельных государств в Прибалтике и кризисные явления в экономике нового государства не позволили реализовать вышеуказанные планы развития 1980-1990-х годов. Уже 13 декабря 1991 г. ликвидируется Прибалтийская железная дорога, на ее месте создаются Латвийские, Литовские и Эстонские железнодорожные администрации, которые, как и государства имели собственный взгляд на развитие как пассажирской, так и грузовой работы. В итоге город Псков и железнодорожный узел уже в 3 раз за свои историю сталкивается с падением всех видов перевозок из-за внешних обстоятельств.

По истечении 6 лет, несмотря на кризисные явления в экономике нашей страны, к проекту комплексной модернизации станции возвращаются вновь в 1995 году на основании задания Октябрьской железной дороги с теми же исходными заданиями. Вышеприведенный проект 1990-го года, согласованный и утвержденный (заключение № ЦУЭП-8А/51/120 от 23.07.90 г., № ЦУЭП-8/20/18 от 27.03.92 г.) подвергся корректировке из-за «уменьшение размеров транзитных поездов, местной работы, появившихся дополнительных требований по пограничному движению, переходам». В обновленном проекте планировалась реализация только части ранее утвержденных решений**:**

-укладка минимально необходимого количества путей в сортировочно-отправочном парке и в парке прибытия,

-строительство автоматизированной горки на 3 пучка,

-строительство горочной автоматической централизации (ГАЦ),

- строительство ЭЦ станции,

- строительство производственных зданий и сооружений.

Однако кризисные явления в экономике 1997-1998 гг. не позволили его реализовать и его, утрата промышленного потенциала города Псков и прилегающих городов и последующий спад перевозок в направлении

Прибалтики, в т.ч. из-за недружественных действий отдельных государств привел к постепенному уменьшению поездопотока с Латвией и Эстонией. В настоящее время пункты перехода Печоры-Псковские и Пыталово закрыты на неопределенное время.

Рассмотрим ключевые особенности некоторых проектных решений узла и станции Березки конкретнее. К комплексной модернизации железнодорожной инфраструктуры в городе Псков возвращались много раз, практически каждое десятилетие. В 1958 году проектным заданием определены следующие мероприятия: сооружение 2 главного пути на участке Бологое-Псков-Петсери, восстановление 2 главного пути Сиверская-Псков, однако, до 1963 года утверждения по ним не получено. В рамках данного задания рассматривалось строительство сортировочной станции Березки или Южного парка (сортировочного) на станции Псков. Исходя из технико-экономических показателей основным был принят первый вариант. На основе данного задания в 1963 году проектным решениями предусматривались, кроме прочего, строительство станций Промышленная и Запсковье для обслуживания заводов легкой и тяжелой промышленности Пскова, сооружение наливной станции около станции Березки для перегруза нефтепродуктов на железнодорожный подвижной состав для Латвии и Эстонии с проектируемого трубопровода с Киришевского завода. Кроме этого, планировалось восстановить линии Березки-Гдов (ранее участок линии Березки-Нарва) и Березки-Идрица к 1970 году, а также соорудить обход узла на участке Бологое-Рига с новым мостовым переходом на случай военных действий. В проекте этого года появляется станция Любятово в нескольких вариантах – как станция для обслуживания транзитного грузового движения Ленинград-Петсери, Ленинград-Абрене и углового потока Петсери-Абрене и как приемо-отправочный парк станции Березки. По станции Березки, кроме прочего предусматривалась строительство «полного комплекса экипировочных устройств» для тепловозов, а также строительство дома отдыха локомотивных бригад на 39 человек. Всего штат локомотивного хозяйства в узле должен был составлять: 515 человек на станции Псков-Пассажирский и 83 на

станции Березки. Кроме этого, указывается, что станция проектируется как односторонняя горочная сортировочная станция с последовательным расположением парков. Сортировочный парк проектируется на 22 пути (на 7 больше, чем в настоящее время) с полезными длинами от 410 до 940 метров. Проектом предусматривалось две вытяжки и два пути надвига, высота горки «для средних условий» закладывалась 3 метра, при этом, ее механизация на первом этапе не рассматривалась, а также демонтаж существовавших на тот момент устройств СЦБ и строительство полуавтоматической блокировки системы ГТСС с электроключевой зависимостью и светофорной сигнализацией. Взамен льдоэстакады на станции Псков-Пассажирский на станции Березки предусматривалось сооружение механизированного льдопункта с проектной мощностью готовки 15000 куб.метров для экипировки вагонов-ледников, а также «дезпромстанции» (промывка, пропарка, дезинфекция вагонов) и комплекса сопутствующих сооружений и пункта технического обслуживания вагонов (ПТО). Размеры движения на момент разработки проекта составляли в парах поездов: Ленинград-Псков-Вильнюс – 30, Бологое-Псков-Рига – до 36, Гдов-Березки-Идрица – 24. В главе 4 указывается, что первый проект переустройства Псковского узла был составлен в 1915 году для повышения пропускной способности узла в рамках которого было уложено несколько дополнительных путей. После присоединения Прибалтики в 1941 году Псковский узел превращается в крупный узел ряда транзитных магистралей, что потребовало проектирование сортировочной горки, проект был повторно пересмотрен и утвержден 18 апреля 1941 года. Данным проектом предполагалось развитие 2 станций – Псков и Березки. Первая как «пассажирская и грузовую станцию узла с обслуживанием транзитных потоков Ленинград-Абрене и Петсери, и обратно», вторая – Березки как «основную сортировочную станцию узла с обслуживанием транзитных потоков со всех направлений на Дно, Опочку и обратно».

В конце 1980-х в проекте Ленгипротранса от 1972 года по удлинении путей станции Псков, одобренного МПС СССР, указано, что для данной станции предусмотрено удлинение путей приемо-отправочного парка, оборудование ее

электрической централизацией и сопутствующие работы. Специализация на тот момент станции Псков-Товарный указана как «для пропуска грузовых транзитных поездов, формирования и расформирования передач и обслуживание грузового двора». Большую часть грузовой работы с насыпными грузами, лесом, продовольственными грузами и промышленным сырьем (таблица 4) запланировано было перенести на проектируемый грузовой двор станции Березки из-за отсутствия возможности переработки возрастающих объем на станции Псков, что произойдет только в начале 1980-х годов.

Таблица 4. Грузооборот, запланированный к передаче
на «новый грузовой двор» станции Березки со станции Псков
и его планируемая динамика.

№ п/п	**Наименование грузов**	**Годы**	**Всего, тыс. тонн**	
			Отправление	**Прибытие**
1	Каменный уголь и кокс	1970	—	150
		1975	—	90
		1980	—	100
2	Черные металлы	1970	—	23
		1975	—	25
		1980	—	30
3	Лесные и дрова	1970	1	12
		1975	—	90
		1980	—	110

№ п/п	Наименование грузов	Годы	Всего, тыс. тонн	
			Отправление	Прибытие
4	Минстройматериалы	1970	14	113
		1975	35	120
		1980	50	130
5	Химические и минудобрения	1970	—	15
		1975	—	—
		1980	—	—
6	Прочие	1970	88	137
		1975	140	225
		1980	210	345
В том числе:	Продовольственные (кроме скоропортящихся)	1970	—	16
		1975	—	30
		1980	—	70
	Скоропортящиеся	1970	6	13
		1975	15	25
		1980	20	40

№ п/п	Наименование грузов	Годы	Всего, тыс. тонн	
			Отправление	Прибытие
	Промышленные	1970	7	14
		1975	15	30
		1980	30	40
	Машины и метизы	1970	50	61
		1975	60	80
		1980	65	105
	Химические грузы	1970	1	9
		1975	—	15
		1980	—	20
	Комбикорма и жмыхи	1970	—	8
		1975	—	15
		1980	—	20
	Остальные прочие	1970	24	11
		1975	50	30
		1980	75	50
7	Всего	1970	175	550
		1975	260	715
		1980	260	715

В разделе №6 проекта указано, что станцией узла, перерабатывающей транзитный поток со всех направлений является станция Березки, которая формирует и расформировывает также и передаточные поезда в Псковском узле. Местные вагоны на станцию Псков формируются на станции Березки без подбора по фронтам погрузки-выгрузки. На момент подготовка данного проекта размер передаточного движения между станциями Псков и Березки составляло 7-9 пар поездов среднесуточно, при этом, сохранение грузового двора на станции Псков и указанный рост товарооборота к 1980-му году привело бы к тому, что объем этого движения вырос еще на 2-3 пары.

В конце 1980-х годов в пояснительной записке № 9-7572сп технико-экономических расчетов развития узла Псков во введении приводятся следующие данные: «в послевоенный период развития узла Псков практически не происходило». Выполнялись отдельные незначительные работы», проект по удлинению путей 1972 года реализации не получил. Однако, в связи с возрастающими размерами перевозок, в соответствии с постановлением ЦККПСС и Совета Министров СССР от 19.02.1988 и указанием МПС СССР № 442у от 5.11.1988 «от неотложных мерах по усилению материально-технической базы Псковского отделения Окт ж.д. на 1989-2000 годах» разработан технико-экономический расчет. Он предусматривал основные мероприятия: «развитие станции Псков, разработанный Ленгипротрансом в разные годы», строительство вторых путей на перегонах Псков-Полковая, Псков-Череха-Псков-Любятово, развитие станции Березки. В п. 1.3. указано, что станция Березки является «сетевой опорной станцией, выполняющей большой объем работы по расформирования и формированию грузовых поездов», станция Псков «выполняет большой объем грузовой работы, а также операции по обслуживаю пассажирских поездов и по пропуску транзитных грузовых поездов». В пункте 1.4.2 указано, что на станции Березки имеются две полгорки высотой 2 и 1,2 метра, ПТО, производится формирование и расформирование сквозных, участковых, сборных, вывозных и передаточных поездов, смена локомотивных бригад и локомотивов, работа с изменением веса и длины поездов под

действующие нормы, отцепочный и безотцепочный ремонт вагонов, а также большой объем грузовых и коммерческих операций. План формирования и его параметры представлены в таблице 5.

Таблица 5. План формирования поездов станции Березки.

Станция назначения	**Категория поезда**	**Суточный вагонопоток**	**Средний состав поезда**	**Количество поездов**
I. Псков	передаточно-вывозной	74	45	1,6
2. Печоры-Псковские	сборный	145	46	3,2
3. Луга	сборный	71	26	2,7
4. Резекне	сборный	50	49	1,0
5. Запсковье	диспетчерский локомотив	14	20	0,7
6. Новоизборск	диспетчерский локомотив	33	24	1,4
7. Даугавпилс	сквозной	144	54	2,1
8. Дно	сборный	41	42	1,0
9. Остров	диспетчерский локомотив	33	40	0,8
10. Тарту	сквозной	137	51	2,7
11. Шушары	сквозной	275	57	4,8
12. Дно	участковый	258	52	5,0
13. Местные вагоны	-	49	15	3,3
Итого		1294	–	30,3

Интересен аспект некоторых проблем узла, выделенные в этом проекте:

- отсутствие на станциях Псков, Березки и Запсковье устройств электрической централизации, что приводит к большим потерям времени при приготовлении маршрутов,

- отсутствие на станции Березки системы горочной автоматической централизации и механизации на действующей горке,

- отсутствие на станции Березки специализированного, отправочного парка, что в значительной мере является причиной задержек поездов по неприему,

- отсутствие в узле единого парка для обработки транзитных поездов следующих в сообщениях Луга – Печоры–Псковские и Луга – Пыталово,

- отсутствие в узле ранжирного парка для обработки и подготовки пассажирских составов, что вызывает дополнительное время занятия приемо-отправочных путей в парке Псков-Пассажирский ручной мойкой составов.

Кроме этого, вызывает интерес видение транзитного грузооборота, которое было в планах у нашего государства в конце 1980-х годов (таблица 6). Указывается, что «Основное транзитные грузопотоки через Псковский узел определены транспортно-экономическими связями Северо-Западного, Северного, а также центральных и восточных районов страны с Прибалтийскими республиками и частично Белорусской и Украинской», а размеры транзитных перевозок на перспективу приняты в соответствии с работой Гипротранс ТИ МПС «Схема развития и размещения железнодорожного транспорта на период до 2005 г.». Так, к примеру, через узел на Пыталово предполагается поток минерально-строительных материалов в объеме 3,0 млн. т в нечероземную зону РСФСР для строительства и реконструкции автомобильных дорог, в том числе 2,0 млн. т из Эстонии со стороны Печор-Псковских и 1,0 млн. т из Ленинградской области со стороны Луги. Значительно должен был увеличиться транзит минерально-строительных материалов в связи с отгрузкой щебня предприятиями Эстонии и Ленинградской области в нечерноземную зону РСФСР. При этом ожидалось сокращение транзитных потоков нефтяных грузов с 9,8 до 6,1 млн. т

в связи с переключением Прибалтики на снабжение нефтепродуктами с Мажейкяйского нефтеперерабатывающего завода. Увеличиться должен был транзит прочих грузов с 7,5 млн. т до 13,4 млн. т в связи с расширением транспортно-экономических связей Прибалтики с остальными районами СССР. Кроме этого, в 1,6 раза должны были увеличиться транзит химических и минеральных удобрений назначением в Прибалтику. Транзитные потоки остальных грузов должны были изменится незначительно (кокс, хлебные, черные металлы) или останутся на существующем уровне (уголь и лесное). Основу вагонопотока по калийным удобрениям должны были стать грузы из Соликамского промрайона, кроме того, различные удобрения из Центра и Юго-Восточных районов страны (0,6 млн. т в 1987 г., 1,5 – 1,7 млн. т на расчетные года). Прочие грузы должны были следовать через узел во всех направлениях и складывается из различных грузов обмена между крупными экономическими районами Северо-Запада, Севера, Центра, Прибалтки, Востока, Белоруссии и Украины. В составе прочих грузов значительный удельный вес в перспективах занимали промышленные и продовольственные товары, машины, оборудование, сырье и готовая продукция промышленных предприятий. В итоге объем транзитных перевозок к 2005 г. должна была увеличится в 1,4 раза.

Таблица 6. Характеристика транзитных перевозок
по роду грузов и его планируемая динамика.

Наименование грузов	**Транзит через Псковский узел**		
	1987 г.	**2000 г.**	**2005 г.**
	млн.. т	**млн.. т**	**млн.. т**
1. Каменный уголь	2,2	2,1	2,1
2. Кокс	0,1	0,4	0,4
3. Нефтяные	9,8	6,4	6,1

Наименование грузов	**Транзит через Псковский узел**		
	1987 г.	**2000 г.**	**2005 г.**
	млн.. т	**млн.. т**	**млн.. т**
4. Черные металлы	2,8	4,0	4,3
5. Лесные	3,6	3,4	3,5
6. Минерально-строительные	2,7	7,0	7,8
7. Хлебные	1,0	1,4	1,5
8. Химические и минеральные удобрения	3,5	5,1	5,6
9. Прочие	7,5	12,3	13,4
10. Всего	33,2	42,1	44,7

Приведенные в статье данные показывают, что предпринималось множество попыток комплексной модернизации узла Псков и особенно, станции Березки, с тем, чтобы увеличить перерабатывающие и пропускные способности, однако, практически каждый раз внешние обстоятельства этому мешали. На рис. 2 представлены схемы разных лет станции Березки, на рис. 3 – ее проект 1990 года, который являлся наиболее комплексным и инновационным. Однако, несмотря на них, за 129 лет станция прошла путь от поста до сетевой сортировочной станции и продолжает развиваться поступательно, хотя и медленно, что связано с экономическими тенденциями как в мире, так и в нашей стране. Несмотря на то, что в 2000-х годах объем работы уменьшился, станция Березки работает, как и ранее, как сортировочная, осуществляется работа с транзитными грузовыми поездами, а также осуществляет работу по погрузке и выгрузке грузов, ремонту вагонов, подготовке хозяйственных поездов и т.д., а станция Псков при этом реализует работу с транзитными грузовыми поездами, а

также осуществляет пропуск и формирование пассажирских и пригородных поездов, погрузку и выгрузку грузов, что и предусматривалось в рассматриваемых в настоящей статье проектах начиная с 1960-х годов прошлого века.

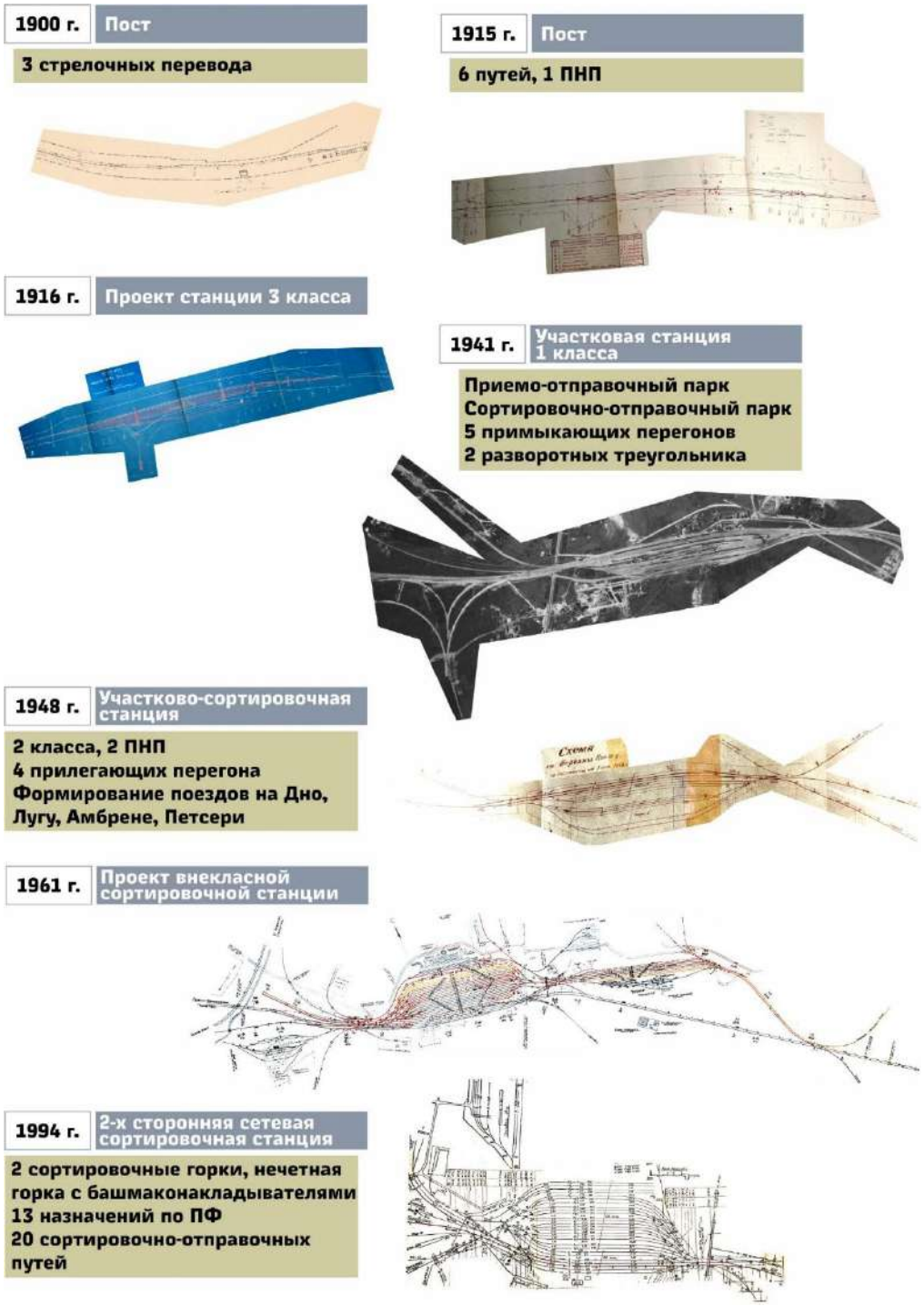

Рис. 2. Схемы станции Березки разных лет.

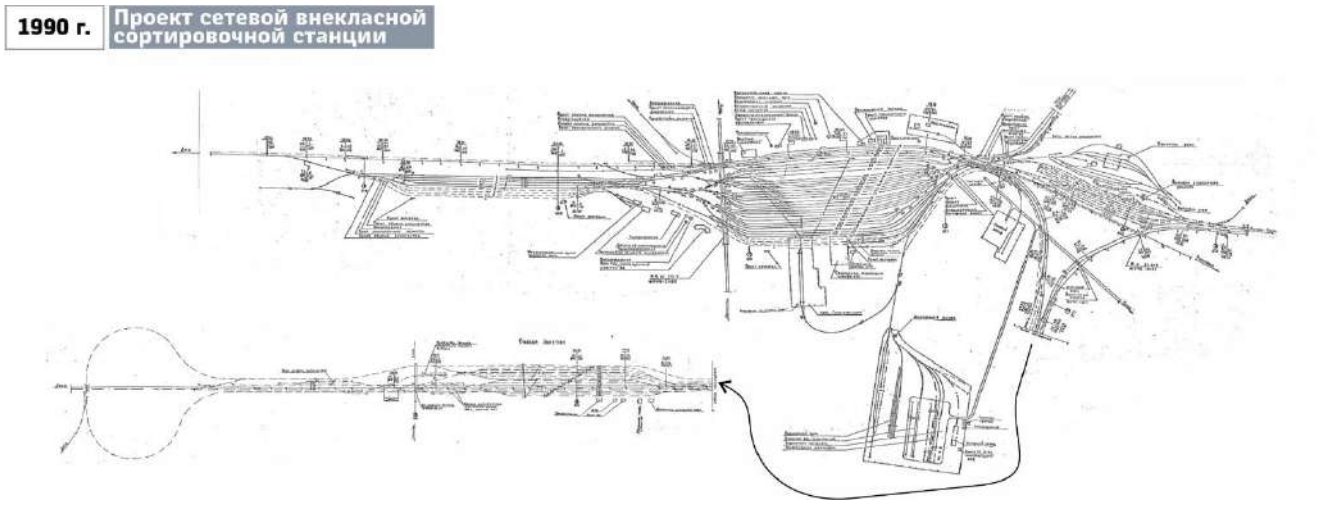

Рис. 3. Проект 1990-го года.

За последние 3 года станция Березки работала с самыми разными транзитными грузами, это и грузопоток с Эстонии с обеспечением таможенных операций на путях общего пользования станции, и формирование 2-3 группных поездов 3 клиентам на станцию Автово в рамках разгрузки станций Санкт-Петербургского узла, осуществляла формирование поездов на станцию Бронка с наливным грузом, а также формирование договорных поездов клиентам станции Автово ЗАО «Интерферум-Металл», АО «Балтийский завод» и т.д.. В текущем году осуществляли накопление и формирование вагонопотока с грузом серы из стран СНГ. Номенклатура формируемых вагонопотоков постоянно меняется, однако, его ядро – участковые и вывозные поезда в западную часть Псковской области и часть Ленинградской области (Дно, Псков, Остров, Новоизборск, Луга, Пыталово, Строганово, Торошино и т.д.) остаются уже много десятилетий. На станции стабильно формируются поезда повышенной массы и длины, так, в октябре текущего года сформировано 87 таких поездов, выгрузка грузов обеспечивается в объеме 23 вагона среднесуточно, успешно реализовывается грузовая и коммерческая работа с 12 клиентами на путях необщего пользования, примыкающих к станции.

***Благодарности**: автор выражает благодарность за предоставление архивных данных и информации генеральному директору АО «Ленгипротранс» **Н.В. Иванову**, заместителю генерального директора АО «ИЭРТ» **А.А. Замковому**, ветеранам станции **Ю.О. Юсупову** и **С.П. Пастушенко**.*

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Павлов А.А. Из Петербурга в Псков в эпоху до железных дорог. К истории путей сообщения в России XVIII–XIX столетий. Псков: Нестор-История, 2020. 144 с.
2. Аракчеев В.А. Псков и Ганза в эпоху средневековья: научная справка. Псков: ООО «Дизайн экспресс», 2012. 66 с.
3. Самая успешная магистраль Российской империи [Электронный ресурс]. URL: https://gudok.ru/content/infrastructure/1507526 (дата обращения: 14.10.2026)
4. Казюлин Н.Д. Самовар в упряжке ходит. Великие Луки, 2002. С. 106
5. Альбом исполнительных чертежей Бологое-Псковской железной дороги. Санкт-Петербург. С.
6. Ступин Ю.А. Железнодорожное пассажирское сообщение Псковщины: историко-географический аспект (дореволюционный период) // Историческая география Восточной Европы: природное и культурное наследие. 2016. С. 14
7. Пояснительная записка к проекту станции Березка. Протоколы комиссии о станции Псков. ЦГИА СПб. Ф. 1465. Оп. 1. Д. 46
8. Переписка с Управлением Ленинградской железной дороги по проектированию Псковского узла. ЦГАНТД СПб. Ф. Р-244. Оп. 11. Д. 32
9. Подвиг партизанского обоза с продуктами для блокадного Ленинграда [Электронный ресурс]. URL: https://kulturamgo.ru/pomnim-gordimsya/4461-80-let-podvigu-partizanskogo-oboza-s-produktami-dlya-blokadnogo-leningrada-3 (дата обращения: 14.10.2026)
10. Псков наш! URL: https://informpskov.ru/pskovday (дата обращения: 14.10.2026)

11. Техническо-распорядительный акт станции Березки. ЦГА СПб. Ф. Р-9107. Оп. 3. Д. 468

12. Паспорт проекта. Инв. № 9-7641. Технический архив Ленгипротранс. 1990. С. 5

13. Приложение к докладной записке министра путей сообщения Н.С. Конарева Генеральному секретарю ЦК КПСС М.С. Горбачеву о неотложных мерах по устойчивому обеспечению перевозок железнодорожным транспортом. 16 апреля 1985 г. [Электронный ресурс]. URL: https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/450662 (дата обращения: 14.10.2026)

Gubarev M.P.

student

Russian Railways Corporate University

(Moscow, Russia)

HISTORY OF BEREZKI MARSHALLING YARD ON OKTYABRSKAYA RAILWAY

Abstract: *this study provides a detailed analysis of Berezki station's history from its initial design to the present day. It covers key stages, including construction of the line by the Moscow–Vindava–Rybinsk Railway Company, the station's role during wartime, modernization in the 1940s, peak operations in the 1980s, and reconstruction projects. Archival records, freight volumes, railcar traffic patterns, types of cargo, and station design proposals are presented.*

Keywords: *railway station, marshalling operations, history, Pskov, Berezki, infrastructure modernization.*