

История железнодорожной станции «Гдов»



Описание

Гдов — конечная станция на железнодорожной линии Веймарн — Гдов. Расположена на восточной окраине города Гдов Псковской области

Станция была открыта в 1916 году при строительстве железнодорожной линии Псков — Нарва. На станции 3 пути и одна пассажирская платформа. У платформы расположен вокзал. Стрелочные переводы на станции имеют ручное управление. Применялась





Станция Гдов была построена в 1916-1917 годах, было депо на три стойла и паровозный треугольник. 100 километр от Веймарна, 108 верст от Пскова. На схеме Ленинградской дороги по состоянию на 1 января 1941 года *станция Гдов* находится на 114 километре от *Пскова* и на 42 километре от *станции Сланцы*. На карте Ленинградской железной дороги 1943 года *станция Гдов* показана также на 114 километре дороги Псков - Веймарн. На картах 1944 - 1952 годов *станция Гдов* показана в 115 км от *станции Псков-Пассажирский*.

В Атласе Главного управления геодезии и картографии при Совете Министров СССР 1971 года *станция Гдов* значится в числе главных конечных, в Атласе 1987 года - в числе прочих. "Псковский период" в жизни этой станции закончился во время войны 1941-1945 годов, когда была разрушена железная дорога до Пскова.

Станция Гдов не входила в состав Псковского отделения

О строительстве Гдовской дороги

Ясное прошлое

На "Карте железных дорог и водных сообщений Российской империи межведомственной комиссии по выработке плана экономических железнодорожных изысканий на трехлетие 1915-1917г.г.", опубликованной в феврале 1914 года дороги Веймарн (или Нарва) - Полоцк нет ни в находящихся в эксплуатации, ни в строящихся или разрешенных к постройке, ни в рассмотренных и одобренных в комиссии о новых дорогах, но не получивших разрешение. Однако началась война.

Березки (Псков) - Нарва (Гдов)

С 1915 по 1916 года Обществом Московско-Виндаво-Рыбинской дороги по заказу правительства для нужд того же Северного фронта была построена рокадная дорога *Псков - Гдов - Нарва*. Строительство велось с двух сторон: от Пскова и от Нарвы. Главным инженером строительства был Н. Новокуинский. По его просьбе начальником инженерных сооружений Северного фронта на строительство прикомандировали 300 военнослужащих. Темпы строительства были в 2 версты в день. 15 февраля 1916 года состоялась смычка этой линии, а 1 апреля открылось временное движение. На линии насчитывалось 60 охраняемых и 116 не охраняемых переездов, 11 казарм и 19 полуказарм. На *станции Гдов* имелось паровозное здание на три стойла. Участок длиной в 211 километров пропускал за сутки 25 поездов. На дороге числилось 25 дорожных мастеров, 139 стрелочников, 149 барьерных сторожей, 179 дорожных обходных сторожей.

14 марта 1917 года линия *Псков - Нарва* перешла в ведение казны.

В то же время от *станции Псков* в сторону нынешней *станции Запсковье* был построен прямой выход, который виден на многих картах и планах, начиная с 1924 года. А расписание 1922-1923 годов свидетельствует, что поезд уже не менял направление движения по станции Березки, как летом 1917 года. Именно в этом году отправление поезда на Гдов (и прибытие) стало осуществляться от бывших платформ Псково-Рижской дороги у западной стороны вокзала Псков-Пассажирский со сменой направления по станции Псков II.

После гражданской войны по участку Псков - Гдов перевозились грузы, было организовано и пассажирское сообщение. Участок от разъезда Поля до Нарвы попал в зону затопления при строительстве электростанции и был разобран. В

В первый год войны немцы дорогу не перешивали и, используя трофейный подвижной состав, подвозили грузы к Ленинграду, благо сюда не долетала советская авиация. Перешита на европейскую колею весной 1942 года. Уже в августе 1941 года немцы приняли в эксплуатацию участок (по всей видимости, восстановили) Гдов- Веймарн.

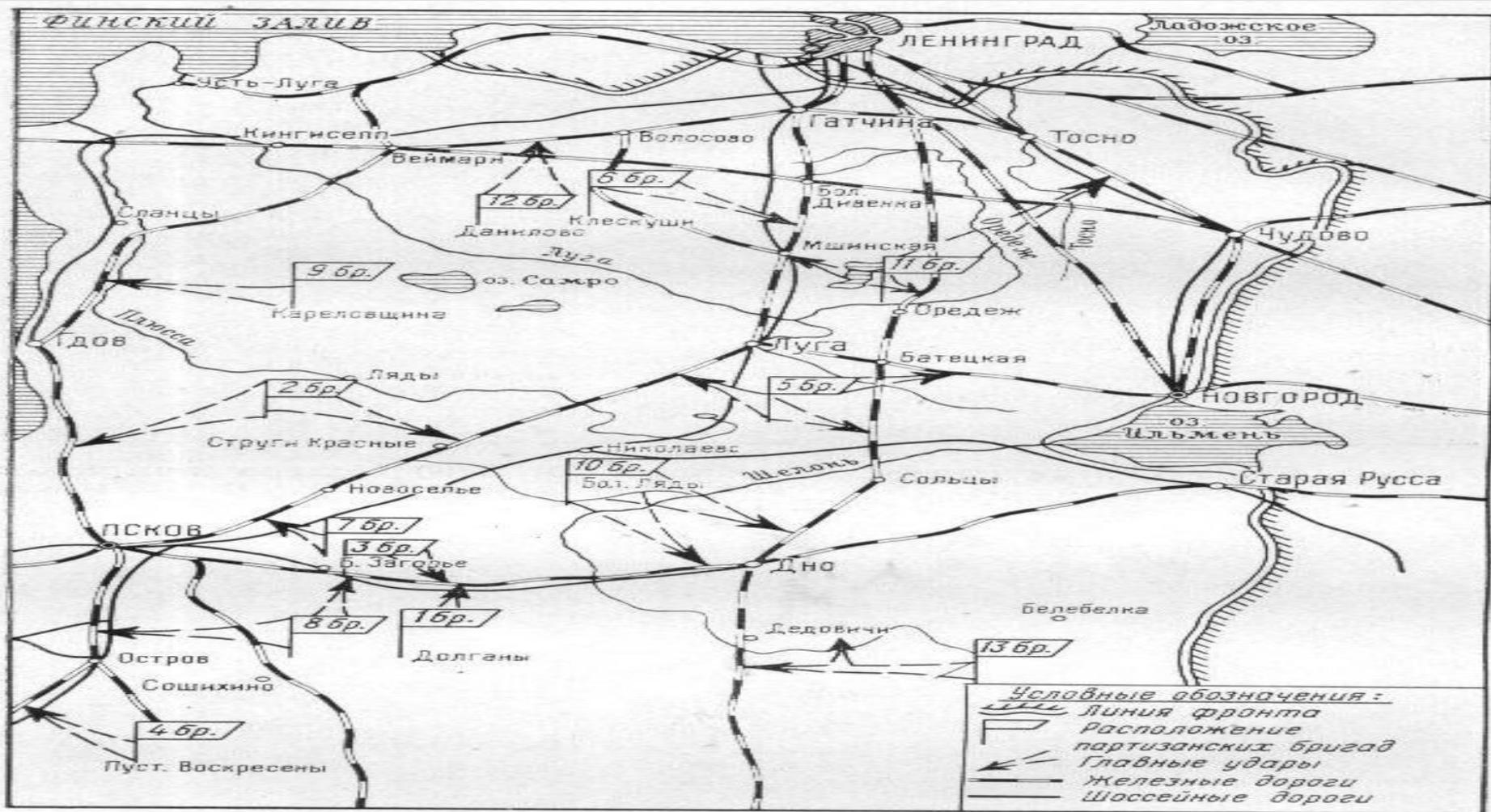
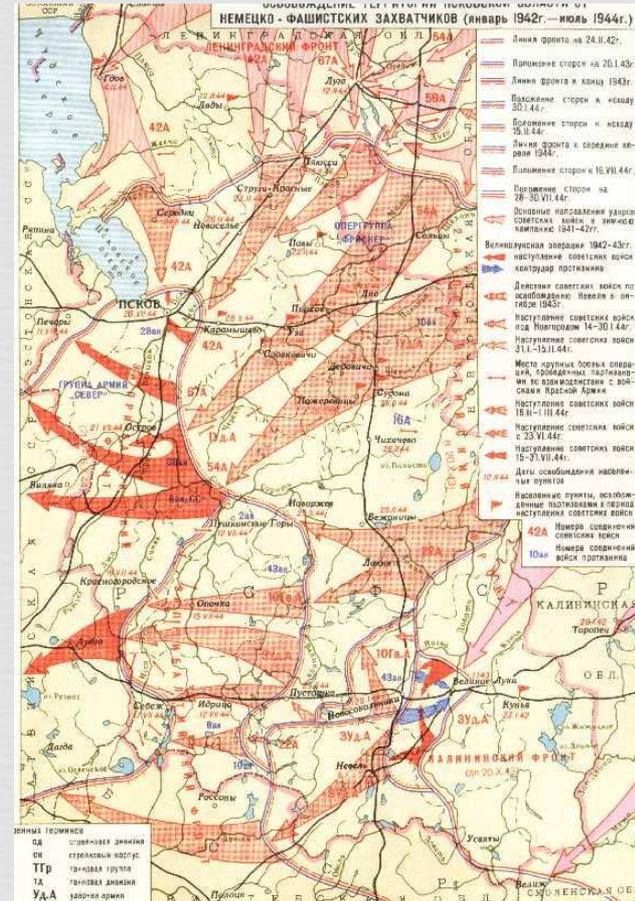
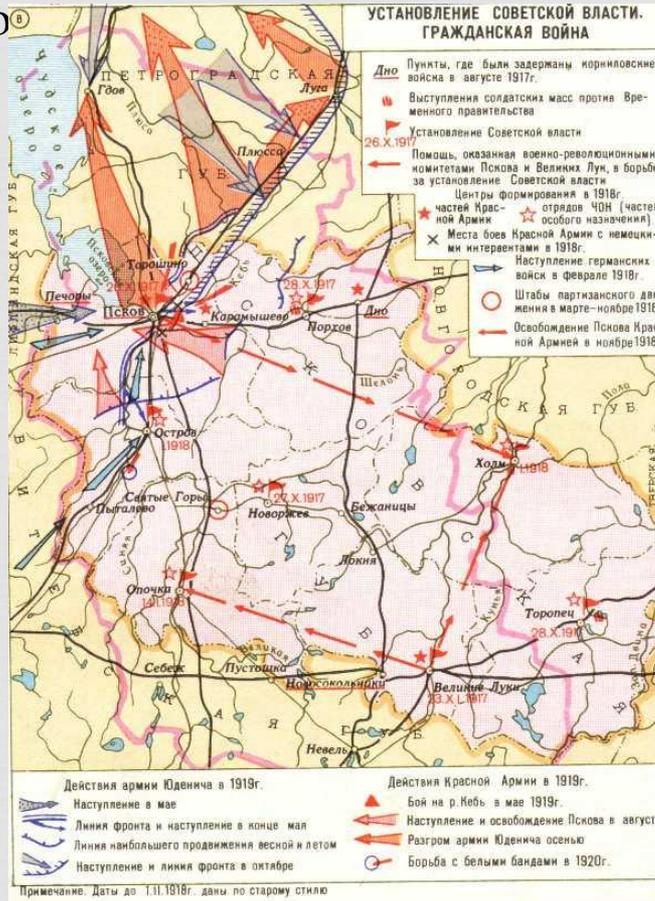


Схема районов базирования и действий ленинградских партизан в январе — феврале 1944 г.

В изданной по заказу МПС в 1994 году книге "История железнодорожного транспорта России" (том 1) по состоянию на 1917 год числится дорога Веймарн (??) - Гдов - Псков постройки 1916 года длиной 213 км. Дорога Псков- Полоцк вообще не упомянута. Стыдно должно быть авторам из Санкт- Петербургского университета путей сообщения.

В июне 1944 года в докладной Середкинского райкома партии в адрес Ленинградского обкома ВКП(б) сообщалось о полном уничтожении Гдовской железной дороги и станции *Маслогостицы*. Сейчас в пяти- шести километрах к югу от Середки есть о



Сегодняшний день

В сторону Гдова от *станции Березки* железная дорога идет по путепроводу через улицу Льва Толстого, затем по мосту через реку Пскова. Далее начинается так называемый Северо-Восточный промышленный узел. Это бывшая *станция Запсковье*: пять путей и несколько подъездных путей к различным воротам. В 2017 году

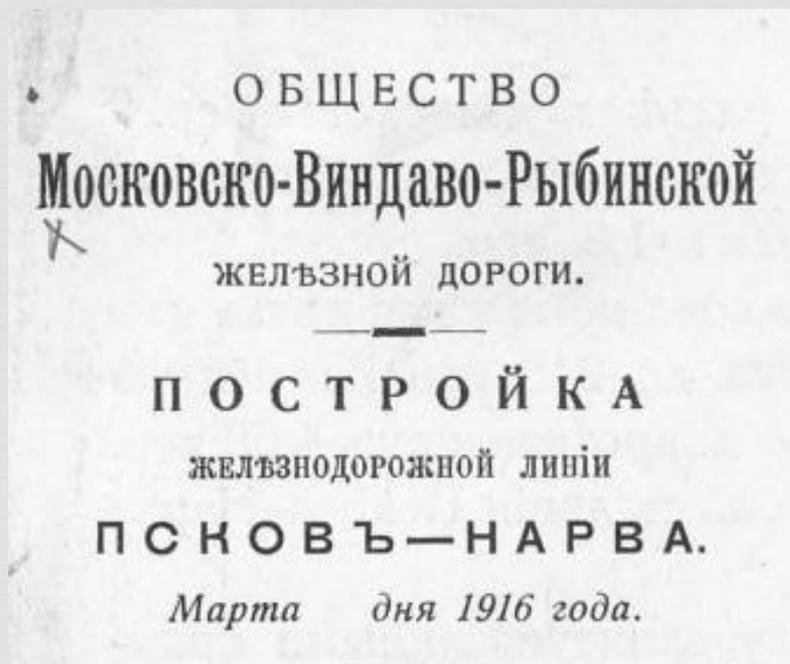


Туманное будущее

В «перспективах» развития железнодорожного транспорта в Псковской области, опубликованных в газете «Вечерний Псков» 7 августа 1998 года говорилось о сохранении старых направлений по трассам Псков - Гдов, Псков - Полоцк для их возможного перспективного строительства. А в генеральном плане Пскова предусмотрено восстановление дороги Псков - Гдов, даже намечено построить пригородную станцию в створе улицы Звездная (деревня Панино). В сохранение можно поверить, в строительство в свете последних реорганизаций на железной дороге - немыслимо. К тому же с октября 2000 года поезд №673/674 сообщением Санкт-Петербург- Варшавский- Гдов перевели в разряд пригородных, а в 2006 году достоянием гласности стало намерение Октябрьской дороги вообще разобрать участок *Гдов - Сланцы*. И в итоге это случилось 28 октября 2012 года.

Постройка железнодорожной линии Псков - Нарва

Честь имею представить Вашему Высокопревосходительству следующие сведения о состоянии постройки временного железнодорожного пути линии Псков - Нарва.



I. Общие сведения

Постройка временного рельсового пути нормальной колеи от Пскова до Нарвы, протяжением в 180 верст, разрешена **ВЫСОЧАЙШЕ** утвержденным 30 августа 1915 г. особым журналом Совета Министров от 16 августа 1915 г.

Срок постройки назначен шестимесячный, при условии безотлагательного приступа к работам.

Исполнение работ по сооружению линии Псков - Нарва возложено на Общество Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги.

II. Изыскания и общий проект линии

К производству изысканий приступлено 16 августа 1915 г. четырьмя партиями. Направление линии, через г. Гдов, принято по указанию Военного Ведомства.

Изыскания закончены к 5 сентября 1915 г., с попутным составлением главнейших частей проекта и производством наиболее срочных подготовительных работ.

Исходною точкою линии принят пост Березки 610 вер. линии Рыбинск - Псков Общества М.-В.-Р. жел. дор.

Крайней точкою линии принята станция Нарва Северо-Западных железных дорог.

Кроме того назначены к постройке в Псковском узле две соединительных ветви: а) от поста Березки до станции Псков I Сортировочная протяжением 2,94 вер. (*т.е. это нынешний перегон Березки - Псков-Пассажирский**) и б) от разъезда Запсковье вер. 2 линии Псков - Нарва до соединительной ветки Березки - Псков II, протяжением 1,5 вер (*это первое у нас прямое доказательство, что этот выход и разъезд Запсковье появились в 1915 году**).

Близ Нарвы назначена соединительная ветка от вер. 174 линии Псков - Нарва до 245 вер. Балтийской линии Северо-Западных ж. д. протяжением 4.08 вер. для непосредственного выхода с линии Псков - Нарва в сторону Петрограда.

Протяжение линии между вышеуказанными крайними точками определилось в 178.74 версты.

На линии Псков - Нарва запроектировано пять промежуточных станций: Маслогостицы, Ямм, Гдов, Гостицы и Нарва II

Среднее расстояние между станциями определилось в 35 верст, с подразделением каждого перегона на четыре части, постановкою трех разъездов, соответственно максимальной пропускной способности движения в 21 пару воинских поездов.

Кроме того на вер. 2, близ Пскова запроектирован распределительный разъезд Запсковье.

Всех разъездов на линии 16, из них 6 коммерческих и 10 воинских.

Линия проектирована по техническим условиям магистралей с применением, временно на обходах трудных мест, уклонов на прямых до 0,015, и кривых радиусом в 150 саж. на горизонтальных участках пути, при ширине полотна по верху в 2.40 саж. и толщине балластного слоя 0.15 от подошвы рельса.

Протяжение уклонов круче 0,008 составляет 11% длины линии; протяжение кривых радиуса менее 300 саж. составляет 3% длины линии. Протяжение прямых частей линии 81% , горизонтальных - 49%. Удлинение линии против кратчайшей воздушной около 10%.

Все искусственные сооружения - деревянные.

Водоснабжение - сдвоенное во временных зданиях без разводящей сети, рассчитанное на 12 пар воинских поездов при двойной тяге. Кроме того - дополнительные устройства для питания паровозов на разъездах водогонами паром от паровоза.

Путевые здания казармы и полуказармы - постоянного типа, сторожевые дома - временные.

Станционные здания, кроме жилых домов, и воинские приспособления

Для сокращения работ и во избежание значительных весенних деформаций полотна, исполняемого исключительно в зимнее время, линия проектирована, по возможности, наименьшими работами, причем среднее поперстное количество земляных работ главного полотна определилось в 700 куб. сажень.

Наиболее крупные искусственные сооружения: мост через реку Пскову на версте 1-й, длиною в 32 саж. и через реку Плюссу на версте 171-й, длиною в 40 саж. Кроме этих мостов несколько мостов длиною около 25 саж.: через реки Желчу, Кунесть, Гдовку и Черьму.

На всех мостах верхнее пролетное строение деревянное кроме моста через р. Черную, вер. 53, где установлена железная ферма в 10 саж., и моста через р. Плюссу с двумя фермами по 16 саж. в свету. Протяжение всех мостов 850 пог. саж., что составляет на версту 4,7 пог. саж. На малых водотоках применены деревянные трубы треугольного сечения, числом всего 33 штуки.

Число путевых зданий- казарм назначено 11 и полуказарм - 19, причем в первую очередь намечены к постройке здания в местах наиболее удаленных от жилья.

Число сдвоенных водоснабжений четыре: на разъезде Запсковье, станциях Ямм, Гдов, и близь станции Нарва II, у моста через реку Плюссу.

Оборудование станций запроектировано устройствами временного типа.

III. Организация работ

Строительное Управление и линейные штаты были сорганизованы к 1 сентября 1915 года.

Ввиду краткости срока постройки в зимнее время, линия разделена на четыре строительных участка среднего протяжения в 45 верст, с тремя дистанциями на каждом, а всего 12 дистанций, протяжением около 15 верст каждая.

В предвидении затруднений по оборудованию работ инструментом, инвентарем и рабочей силою, два головных участка сданы были подрядчикам, два средних строятся хозяйственным способом, причем в первый период постройки, вследствие внезапной болезни одного из подрядчиков, потребовалось перейти на хозяйственные работы на его участке и таким образом, кроме первых 52 верст от Пскова, все работы исполняются хозяйственным способом.

IV. Производство работ. Заготовка материалов, фуража и провианта

К производству работ было приступлено 15-го Сентября одновременно по всей линии, причем, в первую очередь, в месячный срок была построена телеграфная линия с ответвлением до базы Чудской Озерной Позиции у Раскопеля, всего около 190 вер.

Земляные работы исполнялись, главным образом, тачечной и конной возкой, частью на выметь с разработкою выемок траншеями и, наконец, паровозной возкою на пойме реки Плюссы и на первом от Пскова участке.

Специальных орудий при производстве земляных работ применено не было, за невозможностью приобрести их в короткий срок.

Сооружение мостов исполнялось копрами паровыми и ручными, доставленными из отдаленных районов: четыре паровых копра были доставлены из Новониколаевска, один из Харькова. Вообще оборудование линии инструментами встретило серьезные затруднения и потребовало от строителей особых мер.

Готовых материалов, в том числе лесных, на линии оказалось недостаточно и пришлось их либо разрабатывать на месте, либо доставлять из отдаленных мест поездами в Нарву и Псков и оттуда гужом по линии и водою по озеру и реке Желче; то же имело место и в отношении провианта и фуража, причем не только для привозных, но и для местных рабочих.

В районе постройки ощущался крайний недостаток предметов первой необходимости.

Вследствие раннего наступления холодной, снежной зимы, потребовалось срочно заготовить значительное количество теплого платья и обуви для рабочих,

Необычно раннее, в первой половине октября, наступление суровой зимы существенно нарушило план работ и потребовало от строителей чрезвычайных усилий, ввиду значительного понижения, с наступлением холодов, производительности труда.

Морозы доходили до 30° и сопровождались частыми метелями. Работы исполнялись, хотя с понижением успеха, по возможности, во всякую погоду, с частичным применением ночных смен.

Укладочные материалы доставлены маршрутными поездами в Псков и Нарву с заводов и частью эвакуированные из Рижского района.

Доставка их началась в октябре, причем в кратчайший срок было принято и разгружено на линии до 2000000 пудов этих материалов при весьма неблагоприятных условиях и полном недостатке свободных запасных путей в Пскове и Нарве, что существенно затруднило исполнение работ головных участков, отвлекая администрацию и рабочую силу от самых срочных дел.

После подготовки полотна на головных участках, с допущением временных переходов на водотоках, было приступлено в первой половине октября к укладке пути, сначала со стороны Нарвы, а затем и со стороны Пскова, причем в 7 верстах от Нарвы встретилось серьезное препятствие к пропуску укладки через р. Плюссу - ширина коей в межень около 40 саж. при глубине воды до 4 саж. и неблагоприятных грунтовых условиях скалистого дна, покрытого слоем глины в 1,33 саж.

Забивка свай для временного моста оказалась невозможной. Переправа подвижного состава и укладочных материалов сопряжена была с задержкою

После ряда предварительных опытов препятствие это было преодолено постройкою временного моста на баржах, через каковой мост пропускались первоначально лишь груженые вагоны и холодные паровозы, а затем, после произведенных испытаний, и полногрузные организованные поезда, причем перевезено по мосту укладочных материалов на свыше 120 верст и значительное количество балластных поездов.

Первые вагоны были переданы по мосту 15 октября, а первый поезд в конце октября 1915 года.

Из более трудных мест линии можно наметить переходы реки Псковы на 1-ой версте, где укладку пришлось провести по обходному пути, переход р. Толбы на 34 вер., реки Черной на 53 вер., р. Желчи на 73 вер. и р. Куности на 93 вер.

Укладка пути велась с двух концов и была закончена смычкой на 73 версте от Пскова 15 февраля 1916 года.

Последовательность хода работ представлена на трех графиках, к сему прилагаемых.

V. Продолжительность и успех работ

После организации работ и доставки главнейших строительных материалов и принадлежностей, к работам было приступлено 15 сентября 1915 г.

Таким образом продолжительность постройки с начала работ по день смычки укладки составила 5 месяцев.

Число рабочих дней за этот период было около 100, из коих на укладку пути пришлось около 85.

Суточный успех сооружения полотна с укладкою пути, включая период изысканий и составления проекта, определился по день смычки в:

1.06 версты пути в 1 календарный день и 1.80 вер. в 1 рабочий день.

Суточный успех собственно укладки пути составил около: 1,4 версты главного пути в 1 календарный день или 2,1 версты в 1 рабочий день, при наибольшем суточном успехе с каждого конца 2,1 версты в день.

VI. Производство работ после смычки пути

После смычки пути приступлено к интенсивному производству балластировки пути - причем к 15 марта забалластировано на один слой около 60% протяжения линии.

Работы продолжаютя, для доведения линии до состояния, допускающего обращение по линии поездов с нормальными скоростями, взамен предположенной для временного пути скорости в 15 вер. в час.

Гражданские постройки находятся в стадии сооружения. Выполнено около 70% количества, потребнаго в первую очередь.

Приступлено к оборудованию станций воинскими приспособлениями согласно указаний Представителя Военного Ведомства, данных им при освидетельствовании линии в Коммисии, проследовавшей по линии от Пскова до Нарвы 6-го марта 1915 г.

Подлинник подписалъ

и. д. Главного Инженера: /подпись/ Н. Новоквинский

Расписание движения поездов

59в. Псковъ I - Нарва I и обратно.

—	0.30	—	От Петроградъ.....	61	Пр	257	6.15	—	—	—	
—	7.51	257	Пр Псковъ.....	—	От	—	21.30	—	—	—	
—	23.40	—	От Двинскъ.....	61	Пр	340	8.50	—	—	—	
—	8.40	340	Пр Псковъ.....	—	От	—	9.30	—	—	—	
—	5.20	—	От Вологое.....	60	Пр	334	19.10	—	—	—	
—	19. 0	334	Пр Псковъ.....	—	От	—	1.30	—	—	—	
—	17. 0	—	От Валкз.....	59	Пр	134	12.23	—	—	—	
—	23.40	134	Пр Псковъ.....	—	От	—	7.30	—	—	—	
—	Тз. II	Врс.	Балтійская линия Северо-Запад- ныхъ жел. дор.				Врс.	Тз. II	—	—	—
—	II-IV	—	От Псковъ I	Пр	183	20.45	—	—	—	—	
—	—	5	Березки.....	—	179	20.35	—	—	—	—	
—	—	—	Запеконье.....	—	—	20. 3	—	—	—	—	
—	—	41	Маслогостицы.....	—	143	17.15	—	—	—	—	
—	—	—	Боровикъ.....	—	—	15.40	—	—	—	—	
—	—	75	Ямъ.....	—	108	13.45	—	—	—	—	
—	—	—	Замогилье.....	—	—	12.23	—	—	—	—	
—	—	112	Гдовъ.....	—	72	10.51	—	—	—	—	
—	—	—	Добручи.....	—	—	10. 6	—	—	—	—	
—	—	146	Гостицы.....	—	37	9. 9	—	—	—	—	
—	—	181	Нарва II.....	—	3	8.13	—	—	—	—	
—	—	—	Комаровка.....	—	—	5.58	—	—	—	—	
—	—	183	Нарва I.....	—	—	5.40	—	—	—	—	
—	—	—	От Нарва.....	51	Пр	150	4.48	—	—	—	
—	—	150	Пр Петроградъ.....	—	От	—	23.45	—	—	—	
—	—	—	От Нарва.....	51	Пр	197	4.39	—	—	—	
—	—	197	От Ревель.....	—	От	—	21.15	—	—	—	

Лето 1917 года

54. Псков II - Гдов - Поля и обратно.

—	—	—	От Петроград.....	62	Пр	257	7. 0	—	—	—	
—	—	—	Пр Псков.....	—	От	—	20. 0	—	—	—	
—	—	—	От Кайлово (Ритуппе).....	58	Пр	70	1.40	—	—	—	
—	—	—	Пр Псков.....	—	От	—	21. 0	—	—	—	
—	—	—	От Вологое.....	60	Пр	334	21.35	—	—	—	
—	—	—	Пр Псков.....	—	От	—	5.50	—	—	—	
—	—	—	От Полоцк.....	59	Пр	273	21.38	—	—	—	
—	—	—	Пр Псков.....	—	От	—	9.45	—	—	—	
—	—	—	Тз. II	Врс.	Северо-Западныя жел. дор.				Врс.	Тз. II	—
—	—	—	II *	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	От Псков I	Пр	155	18.50	—	—	—	—	
—	—	—	Пр Псков II.....	—	154	16.45	—	—	—	—	
—	—	—	Долгорепица раз.....	—	—	16.25	—	—	—	—	
—	—	—	Маслогостицы.....	—	119	15.32	—	—	—	—	
—	—	—	Боровикъ.....	—	—	13.12	—	—	—	—	
—	—	—	Ямъ.....	—	84	11.58	—	—	—	—	
—	—	—	Замогилье.....	—	66	10.10	—	—	—	—	
—	—	—	Гдов.....	—	47	9.10	—	—	—	—	
—	—	—	Добручи.....	—	29	7.26	—	—	—	—	
—	—	—	Гостицы.....	—	13	6.28	—	—	—	—	
—	—	—	Разъезд № 9.....	—	—	5.55	—	—	—	—	
—	—	—	Поля (раз.).....	—	—	5. 0	—	—	—	—	
—	—	—	От Поля.....	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	Пр Нарва.....	—	—	—	—	—	—	—	

* Из Пскова в Гдов только по воскр., сред. и пятниц.
 ° Из Гдова в Псков только по понед., четв. и суббот.
 • На уч. Гдов Поля временно пассаж. поезда не обращаются.

Зима 1922-1923 гг.

Расписание движения поездов по станции Псков в 1924

На Петроград

№4, ежедневно, в 21.30

На Остров

№33, по воскресеньям, средам и пятницам – 18час

На Бологое

№10, по понедельникам, четвергам и субботам - 7.35

На Полоцк

№21, по вторникам в 18 час

№31, по пятницам в 10 час

На Гдов

№31, по воскресеньям, средам и пятницам – 12.25

Из Петрограда

№3, ежедневно, в 7. 20

Из Острова

№34, по понедельникам, четвергам и субботам – 10.10

Из Бологое

№9, по понедельникам, четвергам и субботам - 1.30

Из Полоцка

№22, по четвергам, в 10.05

№32, по понедельникам, в 18.58

Из Гдова

№32, по понедельникам, четвергам и субботам – 18.43

Расписание движения пригородного поезда Санкт-Петербург- Гдов на 2001 год

До октября 2000 года ходил пассажирский поезд №673/674 сообщением Санкт-Петербург-Варшавский - Гдов.

Поезд №6673

Поезд №6674

Прибытие	Стоянка	Отправление	Станция	Прибытие	Стоянка	Отправление
6.47	1	6.48	142 км	14.45	1	14.46
7.01	2	7.03	Добручи	14.31	1	14.32
7.19	1	7.20	Захонье	14.14	1	14.15
7.30	1	7.31	Лядоцкий переезд	14.03	1	14.04
7.38	1	7.39	124 км	13.56	1	13.57
8.00	-	-	Гдов	-	-	13.36

Поезд №6673 Санкт-Петербург - Гдов с 25 мая 2003 года отправляется с Балтийского вокзала ежедневно, кроме вторника и четверга в 01.20.

Расписание движения поездов на ст. Гдов с 25 мая 2008 года.

№ поезда	Станция отправления	Станция назначения	Отправление	Прибытие на станцию назначения
6673	С-Пб Вит. кроме вторника и четверга	Гдов кроме вторника и четверга	00 - 50	7:50
6674	Гдов кроме вторника и четверга	С-Пб Вит. кроме вторника и четверга	13:10	19:59

Информация о правилах проезда на пригородных поездах и поездах дальнего следования размещена на вокзалах станций Кингисепп и Сланцы

Расписание движения поезда № 6673 СПб Витебский - Гдов зимой 2008-2009
г.г.

Со 2 октября 2000 года поезд № 6673/6674

**Расписание пригородного поезда
№ 6673/6674**

**Сланцы – Гдов 05-44
(прибытие в Гдов 07-50);
Сланцы – С-Пб 14-53
(прибытие в С-Пб 19-59)**

кроме вторника и четверга

ВНИМАНИЕ! Поезд 6000 Кингисепп - С-Пб и п. 6661 С-Пб –
Ивангород прибывает и отправляется на С-Пб Балтийский вокзал

1 пригородные билеты возврату не
подлежат, исключения составляют случаи
незапланированного перерыва в движении
пригородных поездов более, чем на 1 час.

Билетная касса по продаже пригородных
билетов работает с 14.00 ч. до 16.00 ч.

Отправление
из С-Петербурга
в 0⁵⁰
Выходной: вторник
четверг

Расписание пригородных поездов с 2009 года (ДТ1)

Расписание пригородных поездов				
С-Петербург-Балтийский – Кингисепп – Ивангород (6661/6662)				
С-Петербург-Балтийский – Веймарн – Сланцы – Гдов (6673-6675/6676-6674)				
из Санкт-Петербурга			в Санкт-Петербург	
6673/6675(крВгЧг)	6661(крСб)		6662(крВс)	6674/6676(крВгЧг)
07.05	16.10	С-Петербург-Балтийский	09.05	18.04
07.16 - 07.17	16.21 - 16.22	Ленинский проспект	08.52 – 08.54	17.52 - 17.53
07.31 - 07.32	16.36 - 16.37	Александровская	08.35 - 08.37	17.36 - 17.38
<u>07.52 - 07.53</u>	<u>16.57 - 16.58</u>	<u>Гатчина-пас. Варшавская</u>	<u>08.13 - 08.15</u>	<u>17.17 - 17.19</u>
07.59 - 08.00	17.04 - 17.05	Гатчина-тов. Балтийская	08.05 - 08.06	17.10 - 17.11
08.13 - 08.15	17.18 - 17.19	Войсковицы	07.49 - 07.51	16.56 - 16.57
08.26 - 08.28	17.30 - 17.32	Елизаветино	07.35 - 07.37	16.42 - 16.44
08.37 - 08.39	17.40 - 17.42	Кикерино	07.24 - 07.26	16.31 - 16.33
-	17.48 - 17.49	о.п. Роговицы	07.17 - 07.18	-
<u>08.51 - 08.53</u>	<u>17.54 - 17.56</u>	<u>Волосово</u>	<u>07.10 - 07.12</u>	<u>16.16 - 16.18</u>
09.03 - 09.04	18.06 - 18.07	Вруда	06.58 - 06.59	16.04 - 16.05
-	18.12 - 18.13	о.п. Овинцово	06.50 - 06.51	-
09.14 - 09.15	18.18 - 18.20	Молосковицы	06.43 - 06.44	15.51 - 15.52
09.22 - 09.23	18.27 - 18.28	о.п. Ястребино	06.35 - 06.36	15.43 - 15.44
09.30 - 09.44	18.35 - 18.36	Веймарн	06.26 - 06.27	15.29 - 15.35
х	18.44 - 18.45	о.п. Тикопись	06.17 - 06.18	х
х	<u>18.54 - 18.57</u>	<u>Кингисепп</u>	<u>06.06 - 06.08</u>	х
х	19.06 - 19.07	Сала	05.56 - 05.57	х
х	<u>19.18</u>	<u>Ивангород-Нарвский</u>	<u>05.44</u>	х
09.56 - 09.57	х	о.п. Клена	х	15.17 - 15.18
10.01 - 10.02	х	о.п. Криуши	х	15.11 - 15.12
10.10 - 10.11	х	о.п. Туганы	х	15.02 - 15.03
10.19 - 10.20	х	о.п. 183 км	х	14.53 - 14.54
10.26 - 10.27	х	о.п. Вервенка	х	14.47 - 14.48
10.35 - 10.36	х	о.п. Ищево	х	14.38 - 14.39
10.43 - 10.45	х	Рудничная	х	14.29 - 14.31
<u>10.52 - 10.57</u>	х	<u>Сланцы пасс.</u>	х	<u>14.17 - 14.21</u>
11.03 - 11.05	х	Сланцы (товарн.)	х	14.09 - 14.11
11.10 - 11.11	х	о.п. Гостицы	х	13.54 - 13.55
11.20 - 11.21	х	о.п. 142 км	х	13.45 - 13.46
11.30 - 11.31	х	о.п. 147 км	х	13.35 - 13.36
11.44 - 11.45	х	о.п. Добручи	х	13.22 - 13.23
11.52 - 11.53	х	о.п. Захожье	х	13.14 - 13.15
12.00 - 12.01	х	о.п. Лянецкий переезд	х	13.07 - 13.08
12.07 - 12.08	х	о.п. 124 км	х	13.00 - 13.01
<u>12.28</u>	х	<u>Гдов</u>	х	<u>12.43</u>

Поезда на станции



В



CT.





Южная горловина станции



Северная горловина станции.





Последний день работы станции «Гдов»

