

Последняя железная дорога Российской империи



Н. А. Тришин,
инженер путей сообщения,
г. Мурманск

Многие поколения наших предков, заинтересованные в развитии арктических территорий, неоднократно пытались организовать транспортный выход России на новые перспективные рубежи. В частности, это коснулось проекта железной дороги к Мурманскому побережью. Прошло более 100 лет с момента завершения строительства, а общедоступный материал по этой теме до сих пор зачастую разрознён, сформулирован противоречиво или тенденциозно.

На государственном уровне признана особая ценность отечественных арктических территорий. В их развитии транспорт играет важнейшую роль. Наглядный тому пример — железная дорога, которая соединила сначала Санкт-Петербург с Петрозаводском, а позже была продолжена до Мурманска. Ее строительство рассмотрено с разных аспектов в научно-исследовательских работах Е. К. Арьевой (1955) [1], А. А. Голубева (1995, 2012) [2, 3], К. С. Мурашева (2005) [4], Ю. Н. Зеленской (2016) [5], С. В. Критского (2018) [6]. По результатам изучения их трудов четко прослеживается нить о длительном периоде обсуждения вопроса проведения железной дороги в эти края, что подтверждает значимость данного направления для целого ряда поколений. В этой связи актуальной задачей является продолжать исследование исторической ретроспективы строительства Мурманской железной дороги (ныне входящей в состав Октябрьской).

Предложения о путях сообщения

Территории, располагающиеся вблизи бассейнов Белого и Баренцева морей, обладают колоссальными природными богатствами: минеральными, лесными, рыбными и другими ресурсами. Необходимость освоения этой местности и значимость ее развития постоянно подчеркивались в правительственных и торгово-промышленных кругах российского государства на протяжении его многовековой истории. Неоднократно поднимались вопросы организации путей сообщения по этому северному направлению.

Ярким примером может служить множество проектов, например, предлагающих соединить между собой Онежское озеро и Белое море [7–13]: проект военного инженера Ф. П. де Воллана (1800), кемского купца Ф. М. Антонова (1824), корреспондента Военно-ученого комитета А. Я. Лешевича-Бородулина (1832), графа А. Х. Бенкендорфа (1835).

Без внимания не осталось и предложение действующего на тот момент



архангельского губернатора Н. А. Арндаренко о создании конно-железной дороги (1859). С этой целью в 1861 г. даже сделана просека на протяжении 50 верст, однако задумка не была завершена до конца.

Последствия неурожая 1867 г. послужили поводом вновь обратить серьезное внимание на северные губернии России в части обеспечения их продовольствием. На страницах газет того времени общественность принялась широко обсуждать различные варианты путей сообщения. Стоит отметить, что даже крестьянство не было безразличным к интересам развития страны и смотрело на жизнь, не ограничиваясь проблемами своего села или волости.

Снова возникала мысль об устройстве Онежско-Беломорского канала, но при этом рассматривались мнения и сторонников строительства железнодорожных линий: Архангельско-Вологодской, Вятско-Двинской (1868 г., архангельский губернатор, князь С. П. Гагарин), Вытегорско-Онежской (1871 г., крестьянин Архангельской губернии В. Н. Воробьев) [14–16]. Выдвигался и проект статского советника А. К. Больмана о Кемско-Повенецкой конно-железной дороге (1872) [17, 18]. Все перечисленные предложения оставались на стадии обсуждения или проведения изысканий и не были воплощены в жизнь.

Следующая волна интереса непосредственно к Мурманскому побережью возникла после поездки в эти края министра финансов С. Ю. Витте по поручению Александра III летом 1894 г. Его сопровождали адмиралы А. Е. Конкевич и М. И. Кази, являющиеся сторонниками создания там военно-морской базы. Однако преждевременная смерть Александра III изменила ход событий, и внимание было уделено строительству военного порта в Либаве [19].

Вопрос проведения железных дорог к берегу Северного Ледовитого океана рассматривался и на заседаниях Олонецкого губернского земского собрания (1895, 1897 гг.) [20, 21]. В район предполагаемого строительства были командированы инженер путей сообщения Б. А. Риппас (1894) [22] и адмирал А. К. Сиденснер (1896) [23]. Однако к строительным работам так и не приступили.

В начале XX в. в России разразился экономический кризис с сопутствующим ему общим сокращением желез-

нодорожного строительства. Усугубило ситуацию и начало русско-японской войны (1904–1905 гг.), во время которой государственные интересы обусловили необходимость сосредоточить внимание на Дальнем Востоке. За внешними потрясениями последовали внутренние: первая русская революция 1905–1907 гг.

С началом промышленного подъема (1909) вновь появляется ряд проектов. Например, инженер В. Н. Вольтман предлагал проект Беломорской железной дороги, связывающей Западную Сибирь с архангельским портом [24]. В 1910 г. опубликован проект губернатора Олонецкой губернии Н. В. Протасьева о комбинированном пути сообщения до Мурманской гавани [25].

Дороге быть!

21 января 1912 г. усилиями статских советников В. В. Савельева и В. В. Хвоцинского образовано Общество Олонецкой железной дороги [26] для постройки и эксплуатации железнодорожной линии Званка (ныне Волховстрой-1) — Петрозаводск. 28 февраля 1912 г. подписан Устав этого акционерного общества, согласно которому оно владело железной дорогой в течение 81 г. со дня открытия на ней постоянного движения. По истечении этого срока дорога должна была поступить в собственность государства.

1 апреля 1913 г. состоялось учредительное собрание акционеров, среди которых весомая доля участия в предприятии принадлежала французскому обществу Enterprise General, действовавшему совместно с Алжирско-Тунисским банком. И уже в мае 1914 г. началось строительство Олонецкой железной дороги протяженностью около 265 верст.

Сдвинуть вопрос с мертвой точки удалось не с момента образования Общества Олонецкой железной дороги, а с началом Первой мировой войны. Были прерваны внешние связи России со странами Антанты через Балтийское море, для прохода судов закрыты Турцией Черноморские проливы Босфор и Дарданеллы. В условиях морской блокады единственными путями сообщения с заграницей оставались порты во Владивостоке и Архангельске, но ни тот ни другой были не в состоянии обеспечить нужды страны в военное время.

В результате со всей остротой встал вопрос о поиске новых путей сообщения, один из которых выделялся в строи-

тельстве железной дороги на незамерзающий Мурманский берег.

Обобщить материалы к проведению дороги до Мурманского побережья поручено бывшему начальнику Мурманской научно-промысловой экспедиции Л. Л. Брейтфусу и чиновнику министерства торговли и промышленности Н. В. Афендику. Результатом их работы явилась докладная записка от 17 ноября 1914 г. [27], в которой были предложены три варианта прокладки пути: от Рованими до Екатерининской гавани (450 верст, из которых 190 по территории Финляндии), от Нурмес через Кандалакшу на Екатерининскую гавань (700 верст, из которых 140 по территории Финляндии) и от Петрозаводска до Екатерининской гавани (1 093 версты).

За месяц до этого, 16 октября 1914 г., Министерство путей сообщения, исходя из стратегических соображений, уже определилось с оптимальным вариантом, и 20 октября в Совет министров поступило представление за № 17555 об ассигновании средств на производство изысканий железнодорожной линии от Петрозаводска до Кемпи. На следующий день правительство постановило отпустить Министерству путей сообщения 100 тыс. руб. [28, 29].

Любопытно отметить, как отнеслась к строительству железной дороги отечественная и зарубежная пресса. Русская печать из-за цензурных ограничений обходила эту тему почти полным молчанием. Большинство иностранных изданий писали о неких захватнических намерениях Российской империи. Особенно много клеветы и злопыхательства было со стороны немцев и их союзников, подстрекавших Швецию и Норвегию на войну с Россией [28, 30].

Внутри страны было также немало противников, предрекавших строительству неудачу. На тот момент еще никто и нигде не строил железных дорог в таких высоких северных широтах, и трудности, с которыми пришлось впоследствии столкнуться строителям, превзошли все ожидания.

Трудности, не имеющие равных

Характерно, что в строительстве Мурманской железной дороги принимали участие рабочие буквально со всего мира. Среди вольнонаемных были русские, финны, карелы, киргизы, татары, армяне, китайцы, норвежцы. Среди военнопленных преобладали немцы, австрийцы и венгры. То есть этот край

стал своеобразным заполярным Вавилоном, где смешались десятки языков мира. Большинство не понимало русский, что влекло за собой появление недоразумений и столкновений. Имели место и религиозные трения [31]. Например, китайские рабочие не хотели жить и работать вместе с мусульманами, а русские и мусульмане — с китайцами. Среди военнопленных тоже не было единства — чехи не желали жить в одних бараках с немцами [32].

Однако всех объединяло одно — борьба с суровым климатом и сложной местностью, состоящей в основном из болот и валунных полей ледникового происхождения. Причем в условиях практически полного отсутствия механизации труда требовалось выполнение значительного количества земляных работ.

Примечателен тот факт, что строительство участка в 120 верст к югу от Колы доверено группе английских предпринимателей, возглавляемой лордом Ч. Френчем. 24 июня 1915 г. он направил предложение о строительстве от имени ряда фирм. В правительственных кругах считалось, что отказ от этого предложения мог повлиять на союзнические военные и экономические отношения между Россией и Англией, поэтому по результатам дипломатического нажима постановлением Совета министров от 9 августа 1915 г. было удовлетворено его ходатайство с указанием окончания производства работ к 1 января 1916 г.

В рамках этого подряда на стройку были привезены канадцы, у которых сразу же начались неурядицы с русскими инженерами, поскольку работы ими проводились с отступлением от технических норм. Большинство канадских рабочих попросту бездельничали, а те, кто выходили на строительство, работали вместо положенных 9 ч не более 5,5. Ночные работы, широко практикуемые российской стороной, ими вообще не проводились. В итоге этот подряд был прекращен со срывом назначенного срока, а достройку участка заканчивали русские [33].

Между тем трудности, которые пришлось преодолевать строителям дороги, не имели себе равных. Помимо климата ситуация усугублялась условиями труда и быта, которые оставляли желать лучшего даже по меркам военного времени.

Местом жительства рабочих служили бараки по 60–80 человек, в которых наблюдались сырость, сквозняки, антисани-

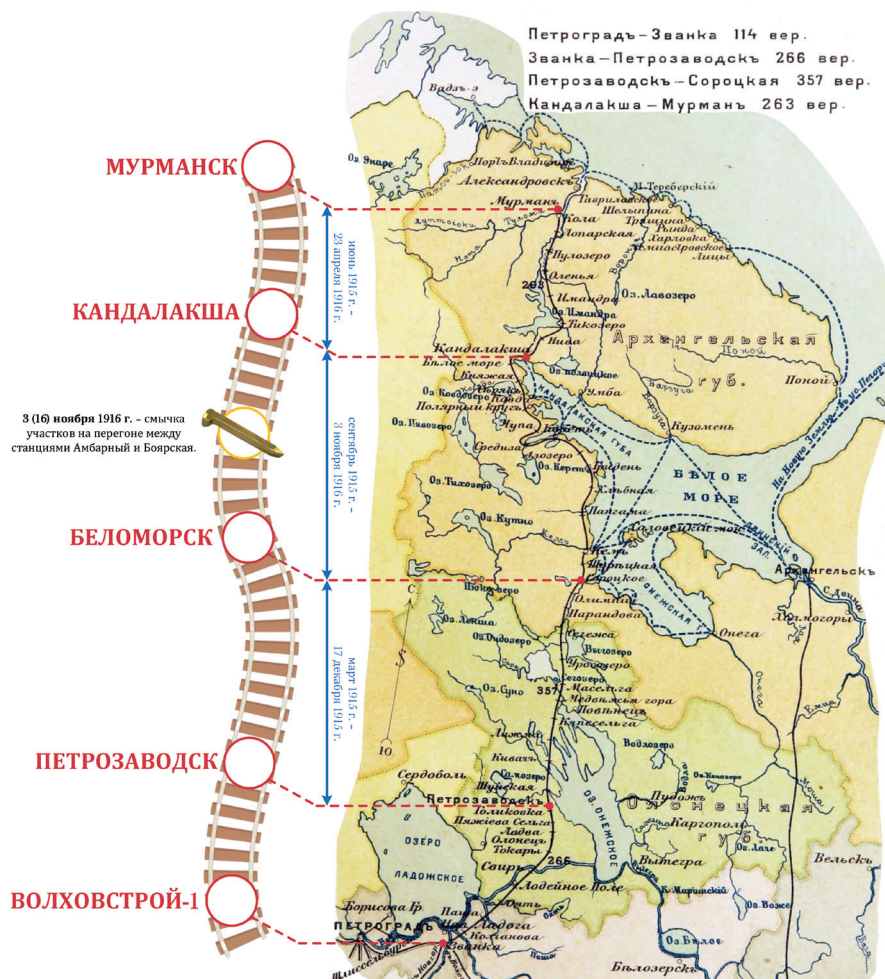
тария, отсутствие спальных принадлежностей. Выдача продовольствия осуществлялась в крайне ограниченном порядке.

Из заявления рабочей артели землекопов от 30 декабря 1915 г.: «Капусты, картофеля, табаку, сала совсем нет. Малейшая просьба об улучшении карается тюрьмой и называется агитацией. При заболевании гонят пешком 30 верст к доктору. Развивается цинга, доктор на три участка и Кемский уезд — один... Такого мучения, издевательства не видывали. Беженцы уходят под ужасы немецкого погрома, чтобы не оставаться здесь».

В целях привлечения внимания к своим проблемам рабочие неоднократно устраивали забастовки. Одна из них произошла 9 июня 1915 г. в Кандалакше и сопровождалась желанием 600 человек покинуть свои рабочие места на следующий день. 9 и 10 декабря 1915 г. не вышли на работу около 200 строи-

телей Кемской ветки, поскольку все их просьбы о выплате заработанных ими денег конторой стройки оставались без внимания.

Выступления рабочих не приводили к улучшению положения, а лишь влекли за собой репрессии. Так, 6 сентября 1915 г. олонекский губернатор М. И. Зубовский издал распоряжение о разрешении принятия репрессивных мер к рабочим в виде штрафа в размере до 3000 руб., ареста или тюремного заключения до трех месяцев в случае самовольного прекращения ими работ (без уважительных причин) до истечения срока найма [34]. В итоге строители бежали массами, вербовать новых рабочих становилось все труднее, а дорогу надо было строить как можно быстрее. В связи с этим военное ведомство разрешило использовать труд военнопленных, а для разгрузки судов и балансировки пути



Карта Мурманской железной дороги с выделением границ участков строительства¹. Издана 1 сентября 1918 г. Обществом «Картографическое заведение А. Ильина» [35]

¹ На карте присутствует несоответствие с фактическим положением дел: железная дорога оканчивается не на восточном берегу Кольского залива, а тянется вдоль западного берега. Аналогичное можно заметить и на американских картах «Large scale map of Russia in Europe» (1918), «The Murman Coast and Archangel» (1918), «Russia in Europe and Caucasia» (1920), на английской «Northern Russia & Finland» (1922), немецкой «Nordpolarländer» (1924). Это свидетельствует либо о косвенном подтверждении первоначального замысла по организации конечного пункта железной дороги в Александровске, либо о неоднократном копировании сведений, не подтвержденных на местности.

Общая проектная стоимость и сроки строительства Мурманской железной дороги по участкам [1]

Протяженность, верста	Стоимость, руб.	Утверждение положения о строительстве	Срок открытия движения
Петрозаводск — Сороцкое			
356	17 423 081	1 января 1915 г.	1 ноября 1915 г.
Сороцкое — Кандалакша			
371	40 835 000	23 сентября 1915 г.	1 ноября 1916 г.
Кандалакша — Кола			
260	20 626 088	3 июня 1915 г.	31 декабря 1915 г.
Итого:			
987	78 884 169	1 января 1915 г.	1 ноября 1916 г.

были привлечены с разрешения тюремного ведомства срочные арестанты.

Особое внимание хотелось бы уделить прогрессивно настроенным, преданным Родине, грамотным, любящим свое дело инженерам, вписавших ряд новых страниц в историю железнодорожного строительства и пытавшихся по мере своих возможностей облегчить труд простого рабочего. Среди таких можно, например, выделить начальника VI строительного участка Василия Петровича Ивашева, построившего на Мурманской дороге первую в мире фильтрующую насыпь через Кандалакшскую губу длиной более километра и высотой 10 м, которая не деформируется при морских приливах и отливах.

Проект предусматривал закладку крупных валунов в основании с постепенным использованием камней меньшего размера по мере наращивания насыпи, благодаря чему во время прилива вода поднималась и проходила между камнями, а при отливе стекала обратно, промывая тело дамбы и предотвращая заиливание. Предложенная инженерная идея позволила сочетать строительство железнодорожной инфраструктуры и сохранение природных процессов.

Таким образом, в условиях безлюдного Крайнего Севера удалось проложить железную дорогу практически в установленный проектом срок. Официальной датой открытия движения считается 3 (16) ноября 1916 г., когда произошло соединение строящихся путей между пунктами Боярская и Амбарный в единую линию (см. рисунок). Это свидетельствует об очень высоком темпе строительства (порядка 590 верст в год), который на тот момент не знала мировая практика (см. таблицу).

В то же время крайне сжатые сроки негативно повлияли на качество выполненных работ. Все три линии были сданы в эксплуатацию недостроенными в связи с необходимостью незамедлительно обеспечить перевозку военных грузов. Такое положение дел поставило Мурманскую железную дорогу в исключительно тяжелые условия эксплуатации и безусловно ограничивало пропускную способность всей линии.

Общая стоимость магистрали сильно превысила проектную и составила небывалую сумму — 180 млн руб., т. е. в среднем каждая верста стоила примерно 182 тыс. руб. [30].

К единой форме собственности

В ходе эксплуатации магистрали возникли и другие сложности, проявляющиеся в несогласованности действий при организации перевозок. Это вызвано тем, что участки железнодорожной линии находились в разной форме собственности. Под контролем государства действовал участок Петрозаводск — Мурманск, а частным предпринимателям (в лице Общества Олонецкой железной дороги) принадлежала линия Званка — Петрозаводск.

Правительство было заинтересовано в более эффективной работе магистрали, увеличении грузовых потоков, а акционерное общество не имело на это технических возможностей. Это обусловило необходимость объединения магистрали от Званки до Мурманска под общее государственное управление в лице Министерства путей сообщения. 28 марта 1917 г. временным правительством принято решение о досрочном выкупе Олонецкой дороги, а 1 мая

1917 г. она была присоединена к линии Петрозаводск — Мурманск.

Со временем границы Мурманской дороги расширились путем передачи в ее владения других уже существующих линий [36–38].

Техническое состояние железной дороги еще более усугубилось после англо-французской интервенции и наступления финских отрядов (1918–1922 гг.). Когда вражеские действия были отражены, стали появляться предложения о передаче части линии к югу от Петрозаводска в ведение Октябрьской железной дороги и о консервации участка Петрозаводск — Мурманск.

Такое решение обрекло бы вновь эти северные территории на прежнее многовековое бездорожье и ликвидировало бы работу порта. Однако выход из ситуации был найден на основе опыта Канады и Соединенных Штатов Америки. С поправками на особенности российского политического и экономического строя метод «канадизации» позволил превратить Мурманскую железную дорогу в так называемый транспортно-промышленно-колониационный комбинат [39].


Оформившись к середине 1924 г. в такую хозяйственную единицу, дорога стала выполнять ряд функций за пределами чисто транспортных операций. Время подтвердило правильность выбранного подхода к укреплению дороги и хозяйственному оживлению обслуживаемого ею района, и дефицитность предприятия была ликвидирована.

26 сентября 1930 г. Совет труда и обороны вынес постановление о ликвидации комбината Мурманской железной дороги, и с тех пор она начала заботиться о своих нуждах исключительно как железнодорожное транспортное предприятие.

За свою дальнейшую историю развития Мурманская железная дорога успела сменить и потерять свое название: в 1935 г. переименована в Кировскую, а в 1959 г. вошла в состав Октябрьской.

В современной России этот железнодорожный путь до сих пор играет незаменимую роль при решении общенациональных государственных задач, особенно в текущий период выдвижения и принятия новых арктических транспортных проектов.

Его строительство ценой огромных усилий рабочих и служащих, инженеров и предпринимателей, официальных лиц государственных и обществен-

ных структур разных национальностей и конфессий можно безоговорочно назвать мировым памятником людям труда, который был органично вплетен в сеть российских железных дорог. 

Источники

1. Арьева Е. К. История сооружения Мурманской (Кировской) железной дороги: дис. ... канд. ист. наук. Петрозаводск, 1955. 274 с.
2. Голубев А. А. История строительства Мурманской железнодорожной дороги, 1913–1917 гг.: дис. ... канд. ист. наук. СПб., 1995. 22 с. EDN: ZKPDNN.
3. Голубев А. А. Роль строительства Мурманской железной дороги в развитии Северо-Западного региона в период модернизации (вторая половина XIX – начало XX вв.): дис. ... д-ра ист. наук. СПб., 2012. 614 с. EDN: SUUNCH.
4. Мурашев К. С. Роль технической интеллигенции в развитии железнодорожного узла Санкт-Петербурга в 1861–1917 гг.: дис. ... канд. ист. наук. СПб., 2005. 198 с. EDN: NNJPTZ.
5. Зеленская Ю. Н. Кировская железная дорога как стратегический объект Европейского Севера в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: дис. ... канд. ист. наук. СПб., 2016. 22 с. EDN: ZQKGKL.
6. Критский С. В. История развития Петроградского (Ленинградского) железнодорожного узла в 1914–1941 гг.: дис. ... канд. ист. наук. 2018. 338 с. EDN: FQZVNF.
7. Об устройстве между Белым морем и Онежским озером усовершенствованного соединительного пути // Олонецкие губернские ведомости. 1875. № 8. С. 81–86.
8. Об устройстве между Белым морем и Онежским озером усовершенствованного соединительного пути // Олонецкие губернские ведомости. 1875. № 9. С. 96–98.
9. Об устройстве между Белым морем и Онежским озером усовершенствованного соединительного пути // Олонецкие губернские ведомости. 1875. № 10. С. 106–112.
10. Об устройстве между Белым морем и Онежским озером усовершенствованного соединительного пути // Олонецкие губернские ведомости. 1875. № 11. С. 120–125.
11. Советов С. А. Проблема Балтийско-Беломорского водного пути // Карело-Мурманский край. 1930. № 7–8. С. 23–27.
12. Экономическое значение Беломорского канала / сост. Н. А. Крыловым; под ред. пред. губернской земской управы В. В. Савельева. Петрозаводск: Изд-во Олонецкого губернского земства, 1889. 261 с.
13. Глинка М. С. Каналы, соединившие океаны. СПб.: АРС, 2008. 123 с.
14. Изыскания для Вытегорско-Онежской железной дороги // Олонецкие губернские ведомости. 1872. № 60. С. 687.
15. Вытегорско-Онежская железная дорога // Олонецкие губернские ведомости. 1875. № 8. С. 956–959.
16. Онежско-Вытегорская железная дорога // Олонецкие губернские ведомости. 1873. № 2. С. 13–14.
17. Больман А. К. О необходимости и удобовозможности соединения г. Кеми с г. Повенцем рельсовым путем. Петрозаводск: Губ. тип., 1873. 40 с.
18. По поводу вопроса об устройстве конно-железной дороги от г. Кеми до г. Повенца // Олонецкие губернские ведомости. 1873. № 41. С. 494–495.
19. Либава или Мурман. Рукопись // РГИА Ф. 1622. Оп. 1. Д. 925 URL: www.prilib.ru (дата обращения: 06.06.2025).
20. Журналы Олонецкого губернского земского собрания чрезвычайных сессий 23 июля, 24 июля 1894 г. и очередной сессии 14 января 1895 г. URL: www.prilib.ru (дата обращения: 06.06.2025).
21. Журналы Олонецкого губернского земского собрания и доклады управы ХХХ очередной сессии с 4 по 20 января 1897 г. URL: www.rusneb.ru (дата обращения 06.06.2025).
22. Риппас Б. А. Отчет о поездке на Кольский полуостров летом 1894 года для осмотра местности от села Кандалахи до города Колы и Екатерининской гавани по линии предполагаемой С.-Петербург-Мурманской железной дороги (с картой Кол. уезда). СПб.: паровая скоропеч. «Надежда», 1895. 183 с.
23. Сиденер А. К. Описание Мурманского побережья. СПб.: Гл. гидрогр. упр. Мор. М-ва, 1909. 272 с.
24. Беломорская железная дорога желательное направление в связи с проектом инженера В. Н. Вольмана. Пермь: Электро-тип. Губ. земства, 1909. 32 с.
25. Протасьев Н. В. Проект соединения Екатерининской гавани на Мурмане с сетью русских железных дорог (комбинация водных, шоссированных и железных путей). Петрозаводск: Олонец. губ. тип., 1910. 21 с.
26. Собрание узаконений и распоряжений Правительства, издаваемое при Правительствующем сенате. 1912. № 96. 14 июня. URL: www.prilib.ru (дата обращения: 06.06.2025).
27. Об отпуске средств на постройку Мурманской железной дороги // РГИА Ф. 1276. Оп. 10. Д. 532. URL: www.prilib.ru (дата обращения: 06.06.2025).
28. Мурманская железная дорога: краткий очерк постройки железной дороги на Мурмане с описанием ее района. Петроград: Типография Товарищества А. Ф. Маркс, 1916. 204 с.
29. Об отпуске средств на производство изысканий по постройке железнодорожной линии Петрозаводск Кемь. 20–21 октября // РГИА Ф. 1276. Оп. 10. Д. 494. URL: www.prilib.ru (дата обращения: 06.06.2025).
30. Летопись Севера: ежегодник по вопросам ист. географии, истории геогр. открытий и исслед. на Севере / под общ. ред. А. И. Андреева и др. М.; Л.: Изд-во Главсевморпути, 1949. 313 с.
31. Ренников А. Навстречу северному сиянию. Архангельск: КИРА, 2025. 122 с.
32. Голубев А. А. Мурманская железная дорога. История строительства (1894–1917 гг.): монография. СПб.: ПГУПС, 2011. 204 с. EDN: QNXPTN.
33. Шацкий А. В. Подряд лорда Френча при строительстве Мурманской железной дороги // ГОКУ ГАМО Р. 996. Оп. 1. Д. 2472.
34. История Карелии в документах и материалах: хрестоматия: учебное пособие для сред. школ Карел. АССР / под ред. Я. А. Балагурова. Петрозаводск: Карелия, 1980. 222 с.
35. Ильин А. А. Железные дороги России. Петроград: Картографич. зав. А. А. Ильина, 1918. XXII к.
36. Работа Мурманской железной дороги за 1922–23 год. Обзор деятельности Правления и Управления по отчетным данным. Т. 1. Л.: 7-я Типо-Литография «Транспечати» НКПС имени Тов. Дзержинского, 1924. 336 с.
37. О переходе станции Охта в распоряжение Мурманской ж. д. // Вестник Мурмана. 1923. № 10. С. 4–5.
38. Наболевший вопрос (к передаче бывш. Финляндского вокзала Мурманской ж. д.) // Вестник путей сообщения. 1925. № 44. С. 12–14.
39. Тараканов М. А. Использование зарубежного опыта в освоении районов Крайнего Севера (на примере «канадизации» Мурманской железной дороги) // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2011. № 2. С. 153.