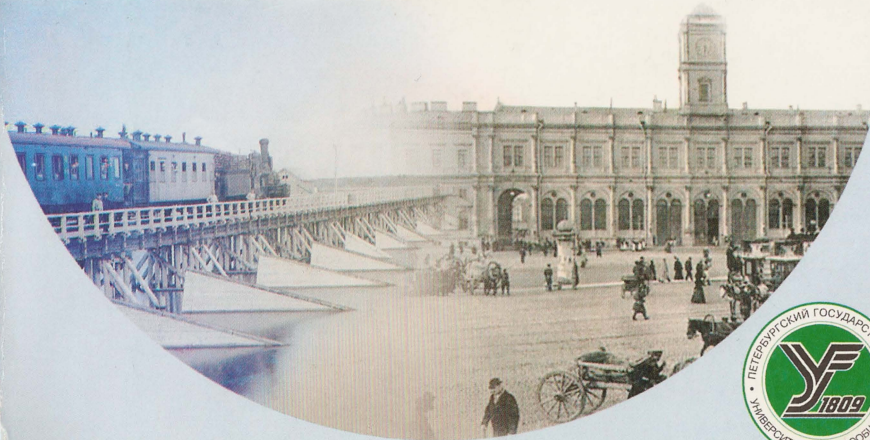


А. А. Голубев

# История строительства Мурманской железной дороги







ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА  
Федеральное государственное образовательное учреждение  
высшего профессионального образования  
«ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ»

---

А. А. Голубев

**МУРМАНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА.  
ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА  
(1894–1917 гг.)**

Монография

Санкт-Петербург  
ПГУПС  
2011

УДК 656.2(09)  
ББК 39.20г  
Г62

**Рецензенты:**

профессор кафедры истории Российского государственного  
педагогического университета имени А. И. Герцена,

д-р истор. наук

*В. С. Волков;*

доцент кафедры истории Петербургского государственного  
университета путей сообщения, канд. истор. наук

*В. А. Данилов*

**Голубев А. А.**

Г62 Мурманская железная дорога. История строительства (1894–  
1917 гг.): монография / А. А. Голубев. – СПб. : Петербургский гос-  
ун-т путей сообщения, 2011. – 205 с. : ил.

Книга посвящена истории строительства Мурманской железной дороги. В ней раскрыты исторические, технико-экономические и стратегические предпосылки сооружения магистрали, показаны деятельность правительства, земских органов, частных российских и иностранных предпринимателей, участвовавших в ее возведении, участие в строительстве акционерного общества Олонецкой железной дороги.

Монография написана на основе исследования разнообразных источников, в том числе архивных, что позволило показать в полном объеме панораму сооружения дороги, проблемы и ход строительства, особенности прокладки железнодорожной линии в условиях севера.

Издание предназначено для специалистов-историков, аспирантов, студентов, широкого круга читателей, интересующихся историей России и железнодорожного транспорта.

УДК 656.2(09)  
ББК 39.20г

*Фотографии выполнены в 1915–1916 гг. Сергеем Михайловичем Прокудиным-Горским (1863–1944), одним из родоначальников цветной фотографии.*

ISBN 978-5-7641-0276-4

© Голубев А. А., 2011

© Петербургский государственный  
университет путей сообщения. 2011

---

## Вместо предисловия

В истории России железные дороги играют особую роль. Географические, исторические и социально-экономические условия сложились так, что железная дорога стала своего рода символом нашей страны. Размах железнодорожного строительства в конце XIX – начале XX в., ввод в эксплуатацию новых линий послужили мощным импульсом для экономического и культурного развития России. В это время железные дороги буквально преобразили страну, оказав влияние на все стороны ее жизни, способствовали развитию регионов и продвижению России по пути прогресса. Возросший сегодня интерес российского общества к истории этого периода определяет актуальность работы А. А. Голубева.

К началу XX в. в основном сформировалась разветвленная сеть железных дорог, ставших основой транспортного комплекса России. Большой интерес представляет изучение истории железнодорожного строительства на северо-западе страны, в частности, возведение магистральной, соединившей столицу Российского государства с побережьем Баренцева моря. В монографии показаны историческая необходимость для региона и страны строительства Мурманской дороги, ход обсуждения ее сооружения в правительственных, научных кругах, в печати и на уровне общественности, воссоздана объективная картина обстоятельств, хода и итогов ее возведения.

При возведении Великого северного пути был использован российский и зарубежный опыт строительства железных дорог. В исследовании представлены период подготовительных работ, научных изысканий, процесс проектирования, организация строительства и последовательность сооружения железнодорожных участков, налаживание путевого хозяйства, в полном объеме раскрыты экономические, социально-политические и технические проблемы, решаемые в ходе возведения линии в сложных природных и климатических условиях северных территорий, в том числе и в районе вечной мерзлоты, реализация технико-экономических возможностей. Значительное место в работе уделено роли местных земских, губернских и уездных органов, активные действия которых внесли весомый вклад в решение насущных проблем, – это исследование района строительства, определение направления дороги, работа по отчуждению земли, необходимой для ее сооружения, взаимодействие с субъектами строительства, решение социальных проблем строителей, а также вовлечение населения региона в реализацию грандиозного проекта, использование природных ресурсов. Строительство Мурманской магистрали предстает как масштабное явление в истории региона и страны в целом.

---

Вопрос взаимодействия государственного и частного капитала, привлечения зарубежных инвестиций в транспортном строительстве, исследованный в монографии на примере строительства Мурманской дороги, актуален и сейчас. Строительство осуществлялось как при помощи государства (линия Петрозаводск – Мурманск), так и частной инициативы (линия Званка (Волховстрой) – Петрозаводск). Большую научную и практическую ценность представляет раздел монографии, посвященный созданию и деятельности Акционерного общества Олонецкой железной дороги.

Автор рассматривает строительство Мурманской железной дороги в контексте геополитического положения России, ее внешнеполитической деятельности, стратегических задач государства. Значительный объем работ по возведению Мурманской магистрали был выполнен в период Первой мировой войны, что обусловило специфику строительства в условиях военного времени. Это отразилось на сроках – кратчайших, на технических нововведениях, применяемых на сооружении дороги, определило ее военно-стратегическую значимость.

Мурманская магистраль вошла в единую транспортную сеть российских железных дорог на важном историческом этапе развития страны, что способствовало более эффективному решению местных и общегосударственных задач. С возведением магистрали Санкт-Петербург – Мурманск у Русского Севера появилась возможность ускоренного развития.

Использование огромного количества опубликованных и неопубликованных документов и материалов, статистических сведений, данных периодической печати того времени, привлечение мемуаров руководителей, проектировщиков, частных лиц, глубокий анализ и оценка богатого архивного материала позволили всесторонне показать широкую панораму сооружения Мурманской магистрали. Автору удалось «воскресить» многие неизвестные страницы истории железнодорожного строительства региона и страны в целом. Он представляет историю сооружения Мурманской железной дороги в «лицах», раскрывая деятельность государственных руководителей, предпринимателей, ученых и инженеров, организаторов строительства, одновременно отдавая дань уважения рабочим – строителям, имен большинства из которых история не сохранила. Памятник их труду – Мурманская железная дорога.

*В. В. Фортунатов,*  
доктор исторических наук, профессор,  
зав. кафедрой истории Петербургского  
государственного университета  
путей сообщения



## **Введение**

Железнодорожный транспорт в России с ее обширными пространствами играет огромную роль, объединяя все отрасли хозяйства в единый комплекс, обеспечивающий надежные межрегиональные связи, устойчивую жизнедеятельность всей территории, целостность, обороноспособность и национальную безопасность государства. Железнодорожный транспорт находится в авангарде общей транспортной системы страны. По железным дорогам России ежегодно перемещаются 200 миллионов пассажиров и около миллиарда тонн грузов. На долю железнодорожного транспорта приходится более трех четвертей (76,8 %) грузооборота всех видов транспорта общего пользования и почти половина перевозок пассажиров в транспортной системе России<sup>1</sup>.

Географические, исторические условия и условия поступательного социально-экономического развития страны предопределяют потребность в постоянном расширении сети железных дорог как надежного транспортного средства. Железнодорожная сеть России простирается с запада на восток по восьми часовым поясам, а с севера на юг – от Заполярья до зоны субтропиков. По протяженности железнодорожных магистралей Россия занимает первое место в мире. Эксплуатационная длина рельсовых путей составляет 87,5 тысяч километров<sup>2</sup>.

В более чем полуторавековой истории железнодорожного транспорта России период конца XIX – начала XX в. характеризуется широким размахом строительства железных дорог. Железнодорожное строительство способствовало быстрому развитию хозяйства и культуры, освоению отдаленных регионов, жизнеобеспечению и социально-экономической модернизации России. В этот период в основном сформировалась железнодорожная сеть и наша страна по протяженности железных дорог к началу XX в. занимала второе место в мире.

---

<sup>1</sup> По сведениям Информационного агентства «Интерфакс» на 9 ноября 2005 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.interfax.ru>.

<sup>2</sup> Там же.

Процессы, связанные с развитием железнодорожной сети страны, не обошли стороной и старейшую в России Октябрьскую железную дорогу<sup>3</sup>. Октябрьская магистраль, протянувшаяся от Кольского полуострова до Москвы, по праву занимает одно из главных мест в транспортном комплексе страны. Стальные нити Октябрьской магистрали проходят по территории Вологодской, Ленинградской, Московской, Мурманской, Новгородской, Псковской, Тверской областей и Республике Карелия. Общая длина железнодорожного пути дороги составляет более 10 тысяч километров. Составной частью Октябрьской магистрали является Мурманская железная дорога.

Строительство Мурманской железной дороги, одной из последних возведенных в Российской империи, явилось обобщением всего опыта постройки железных дорог в стране с середины XIX в. до первого десятилетия XX в. При строительстве в полном объеме использовались накопленные за предыдущие годы научные данные и технические достижения. Сооружение дороги происходило в трудный, переломный и важный исторический период. С начала строительства и до пуска дороги в эксплуатацию произошли коренные изменения в политическом строе России. Это обстоятельство наложило отпечаток на все сферы жизни общества, в том числе и на транспорт. В результате революций дважды коренным образом менялись органы власти и система управления, что отразилось на ходе строительства дороги, на первых шагах ее эксплуатации и включении Мурманской железнодорожной магистрали в единую транспортную систему страны.

Значительный объем работ по возведению Мурманской магистрали был выполнен в условиях Первой мировой войны. Это отразилось на сроках строительства (кратчайших) и использовании технических нововведений. Существенную помощь в сооружении дороги оказало военное ведомство: железной дороге на Мурман предстояло быть важнейшим стратегическим объектом. По ней перевозились военные и иные грузы, поступавшие от союзников по Антанте. Эксплуатация дороги увеличила грузообо-

---

<sup>3</sup> В начале 1920-х гг. в состав Мурманской дороги (с 21 января 1935 г. – Кировской) вошли линии: Званка (Волховстрой) – Чудово, Рыбачьего – Тихвин, Мга – Будогощь. В 1953 г. к Кировской магистрали были присоединены линия Тихвин – Череповец, а также участок Тихвин – Будогощь. В 1959 г. в интересах централизации управления железнодорожным транспортом ряд железных дорог были объединены. Кировская железная дорога и старейшая в стране Октябрьская, соединявшая Москву и Ленинград, были преобразованы в единую – Октябрьскую железную дорогу. В нынешнем виде Октябрьская железная дорога существует с конца 1950-х гг.

рот северных портов, ускорила доставку грузов к местам назначения. Международное значение новой магистрали выразилось в том, что увеличились объемы внешней торговли России с различными государствами мира.

Строительство дороги осуществлялось при взаимодействии двух форм собственности: государственной – при возведении линии Петрозаводск – Мурманск и частной – при строительстве линии Званка (Волховстрой) – Петрозаводск. Совместные усилия частного капитала и государства стали, пожалуй, единственным опытом в железнодорожном строительстве России, когда это взаимодействие позволило решить одну общую задачу – соединения постоянно действующей железной дорогой Петербурга (Петрограда) с Олонецкой губернией, Белым морем и далее с незамерзающим Мурманским побережьем (побережье от западной границы до мыса Святой Нос) Баренцева моря. Это был хороший опыт участия государственных и частных концессионных капиталов в возведении и эксплуатации отдельных линий, обеспечения гарантий государства частным железнодорожным обществам, а также общего руководства и использования перевозочных тарифов, единой технической политики на транспорте.

Строительство новых железных дорог всегда способствовало развитию экономики, соединяя центр России и ее окраины. Особенно важно было в кратчайшие сроки проложить постоянно действующие пути сообщения в богатейшие полезными ископаемыми и иными ресурсами окраинные районы страны. В условиях бурного промышленного развития России на рубеже XIX–XX вв. обширные территории Карелии и Кольского полуострова оказались в стороне от этого процесса из-за отсутствия надежной транспортной связи с развитыми регионами европейской части страны. На протяжении сорока с лишним лет обсуждались проблемы и проекты строительства такой дороги на северо-западе страны. Природные богатства этого края, торговые возможности портов западного побережья Белого моря и незамерзающих гаваней Мурманского побережья Баренцева моря привлекали внимание правительства и частных предпринимателей.

Построенная в 1913–1917 гг. Мурманская железная дорога связала Карелию и Кольский полуостров с другими районами России. По территории этого региона пролегла транспортная магистраль, которая могла работать независимо от времени года и погодных условий. С постройкой железной дороги данный район получил огромный потенциал социально-экономического развития на этапе капиталистической модернизации страны. Наше исследование посвящено Северо-Западному региону, который с

проведением Мурманской железной дороги получил возможность реализовать свой громадный потенциал. Как любая железнодорожная линия, являющаяся частью транспортного комплекса страны, Мурманская магистраль совершенствовалась и развивалась в последующие годы.

За начальную точку отсчета летописи дороги взят 1894 год, когда министр финансов С. Ю. Витте обосновал необходимость строительства железной дороги для сооружения порта на Мурмане и развития Северо-Западного региона. В истории строительства Мурманской железной дороги можно выделить два этапа:

1. 1894–1912 гг. – подготовительный этап сооружения железной дороги на северо-западе, который связан с исследованием района строительства, проектированием и определением направления пути.

2. 1913–1917 гг. – непосредственное строительство железнодорожных линий Званка – Петрозаводск, Петрозаводск – Мурман и ввод в эксплуатацию единой магистрали от Петрограда до побережья Баренцева моря в системе государственных железных дорог России.

В монографии представлен весь период подготовительных работ и строительства магистрали, влившейся в сеть российских железных дорог на важном историческом этапе развития страны, что позволило в полном объеме показать панораму сооружения дороги, экономические, социально-политические и технические проблемы в ходе строительства, создать более полное представление о постройке железнодорожной линии в условиях Северо-Западного региона, дать оценку этому событию. Следует заметить, что исследования истории России конца XIX – начала XX в. в советский период велись в тенденциозном русле, достаточно односторонне, как правило, большее внимание уделялось политическим аспектам развития. Прошедшее столетие не уменьшило интереса к российской истории тех лет.

С развитием железнодорожного транспорта России обогатилась историография строительства железных дорог. Однако следует признать, что большинство работ по истории становления и развития российского железнодорожного транспорта носит общий характер, в них раскрывается динамика развития этого вида транспорта. Наиболее полно в этих работах представлено железнодорожное строительство в России в последней трети XIX – начале XX в. Среди них значительный интерес представляют труды исследователей-современников, которые по горячим следам анализировали ход железнодорожного строительства в России на основе документов и



свидетельств участников проводимых работ<sup>4</sup>. В этих работах авторы, обобщая теорию и практику железнодорожного строительства, рассматривают влияние железных дорог на перспективы социально-экономического развития России, взаимодействие государственного и частного концессионного капитала в области строительства и эксплуатации дорог. Отдается должное как деятельности правительства, так и частной инициативе.

Другая группа работ посвящена исследованию отдельных проблем, связанных с развитием железнодорожного транспорта<sup>5</sup>. В работах П. Георгиевского, П. Е. Гронского, С. М. Житкова, А. М. Ларионова, Н. П. Петрова рассматриваются финансовое положение, источники образования капи-

<sup>4</sup> См.: *Баландин А. И.* Настоящее положение и последовательное развитие сети русских железных дорог. – СПб., 1870; *Блиох И. С.* Влияние железных дорог на экономическое состояние России. – СПб., 1878; *Бубликов А. А.* Современное положение России и железнодорожный вопрос. – СПб., 1906; *Верховский В. М.* Краткий исторический очерк начала и распространения железнодорожного дела в России. – СПб., 1898; *Он же.* Исторический очерк разных отраслей железнодорожного дела и развития финансово-экономической стороны железных дорог в России по 1897 год включительно. – СПб., 1901; *Воляровский А. А.* Из истории железнодорожного дела в России: 1846–1856. – СПб., 1883; *Головачев А. А.* Железные дороги в России. История постройки дорог. – СПб., 1888; *Он же.* История железнодорожного дела в России. – СПб., 1881; *Ераков Л.* Исследование о полной сети железнодорожных сообщений в России. – СПб., 1873; *Наша железнодорожная политика.* По документам архива Комитета министров. – СПб., 1902; *Курсель А.* О сети русских железных дорог в европейской России. – СПб., 1864; *Он же.* Сеть русских железных дорог в ее практическом применении. – СПб., 1864; *Перл Л. И.* Русская железнодорожная сеть к 1 января 1872 г. – СПб., 1872; *Петруша А.* Опыт общедоступной истории развития железнодорожного дела в России. – СПб., 1879; *Тушнер Н. Ф.* О современном состоянии железнодорожной промышленности в России. – СПб., 1871.

<sup>5</sup> *Бутурлин С. П.* О военном значении железных дорог и их важности для России. – М., 1865; *Георгиевский П.* Финансовые отношения государства и частных железнодорожных обществ в России и западноевропейских государствах. – СПб., 1887; *Гронский П. Е.* Единственный выгодный способ развития сети русских железных дорог. – М., 1889; *Житков С. М.* Пути сообщения и финансы в истекшем столетии: 1798–1898. – СПб., 1899; *Ларионов А. М.* К вопросу о сравнительной хозяйственной эксплуатации казенных и частных железных дорог. – СПб., 1913; *Мигулин П. П.* Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы. 1893–1902 гг. – Харьков, 1903; *Петров Н. П.* Финансовое положение русской железнодорожной сети. – СПб., 1904; *Он же.* Экономическое значение русских железных дорог. – СПб., 1910; *Он же.* Правительственные источники образования капиталов железных дорог. – СПб., 1910; *Рихтер И.* Десять лет железнодорожной ревизии. Итоги. – СПб., 1900; *Шимановский Н. В.* О железнодорожном деле в России. – Казань, 1881; *Шишков А.* Эксплуатация железных дорог. Т. 1. – СПб., 1877; *Цехановский Г.* Железные дороги и государство. Попытки исследования о важнейших предметах экономики и политики. – СПб., 1910.

талов железных дорог, финансово-экономические отношения государства и частных железнодорожных обществ России. В исследованиях С. П. Бутурлина, П. П. Мигулина, И. Рихтера, Н. В. Шимановского, А. Шишкова, Г. Цехановского уделяется внимание организации работы на транспорте, эксплуатации железных дорог, роли государства в выработке и реализации железнодорожной политики, значению железнодорожного транспорта в военной отрасли. Несомненной заслугой авторов этих работ является попытка углубленного анализа проблем железнодорожного транспорта в условиях капиталистической модернизации.

Особую группу работ общего характера составляют исследования ученых советского периода. Среди них следует выделить работы З. К. Ахметжановой, Л. П. Черноцкой, Н. А. Зензинова и др.<sup>6</sup> В них представлено полное и подробное описание состояния железнодорожного транспорта в нашей стране с середины XIX в. по 1970-е гг. Эти работы носят энциклопедический характер и представляют несомненную научную ценность.

Необходимо обратить внимание также на исследования А. А. Каплан, К. А. Оппенгейма, М. М. Шмуккера и др.<sup>7</sup> В них показана роль правительства в строительстве железных дорог, раскрыты допущенные при строительстве ошибки и злоупотребления. Большое внимание уделено социально-экономическому положению рабочих в ходе строительства.

---

<sup>6</sup> Ахметжанова З. К. К истории строительства железных дорог. – Ташкент, 1965; Железные дороги СССР. Прошлое и настоящее. – М., 1989; Черноцкая Л. П. Железная дорога от А до Я. – М., 1990; Зензинов Н. А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. – М., 1986; Зензинов Н. А. Выдающиеся инженеры и ученые железнодорожного транспорта / Н. А. Зензинов, С. А. Рыжак. – М., 1990; Першин С. П. Развитие строительно-путевого дела на отечественных железных дорогах. – М., 1978; Он же. Азбука железнодорожного дела. Термины, понятия, определения. – М., 1990.

<sup>7</sup> Каплан А. А. Мурманская железная дорога. – Харьков, 1924; Она же. Северные железные дороги. К 100-летию железнодорожного транспорта. – М., 1926; Оппенгейм К. А. Россия в дорожном отношении. – М., 1920; Он же. Общие сведения о железных дорогах. – М., 1922; Шмуккер М. М. Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913–1922 гг. – М., 1923; Босторина Л. Н. От Москвы до Заполярья. – Ярославль, 1968; Виргинский В. С. Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX века. – М., 1949; Изыскания и проектирование железных дорог. – М., 1979; Очерки развития железнодорожной науки и техники. – М., 1953; Первые железные дороги России (архивные материалы 1835–1842 гг.) // Красный архив. – 1936. – № 3; Першин С. П. Развитие строительно-путевого дела на отечественных железных дорогах. Столетие железных дорог. – М., 1925; Хачатуров Т. С. Железнодорожный транспорт СССР. – М., 1952; Экономика железнодорожного транспорта. – М., 1975.

Наиболее полная объективная картина строительства и эксплуатации железных дорог России в исторической ретроспективе представлена в работах, вышедших в последние годы<sup>8</sup>. Это исследования по развитию сети железных дорог на протяжении длительного исторического периода.

Необходимо особо отметить фундаментальное исследование, подготовленное группой авторов во главе с Е. Я. Красковским и М. М. Уздыным<sup>9</sup>. В этом труде строительству Мурманской железной дороги посвящена специальная глава. Авторы показывают важное значение Мурманской магистрали для России, приводят ряд неизвестных до этого времени научных данных, уделяют внимание стратегическому значению дороги, построенной в условиях военного времени. Авторы не ставили задачу детального рассмотрения хода и проблем строительства Мурманской железной дороги.

В ряде публикаций освещены вопросы, связанные со строительством, эксплуатацией и выкупом государством железных дорог в конце XIX – начале XX в.<sup>10</sup>

Расширению географии железнодорожного строительства и дальнейшему развитию сети железных дорог страны начала XX в. также по-

<sup>8</sup> Витченко М. Н. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта. – М., 2001; Возникновение и развитие экспедиторского дела на железных дорогах. – СПб., 2001; Генералы духа. Кн. 1, 2. – СПб., 2001; Железнодорожный транспорт : энциклопедия. – М., 1995; Железные дороги России. История и современность в фотодокументах. – СПб., 1996; Зачесова Г. М. Развитие форм собственности на железнодорожном транспорте / Г. М. Зачесова, А. А. Лапинскас, А. Н. Лякин. – СПб., 2004; Российские железные дороги. – М. : Транспорт, 2003; Скоростной и высокоскоростной железнодорожный транспорт в прошлом, настоящем и будущем. Т. 1. – СПб., 2001; Сотников Е. А. История и перспективы мирового и российского железнодорожного транспорта 1800–2100 годы. – М., 2005.

<sup>9</sup> История железнодорожного транспорта России. Т. 1. 1836–1917 гг. – СПб., 1994; Т. 2. 1917–1945 гг. – СПб.; М., 1997.

<sup>10</sup> Августынюк А. Первая магистраль / А. Августынюк, М. Гвоздев. – Л., 1951; Бизюкин Д. Д. Постройка железных дорог / Д. Д. Бизюкин, В. К. Гониг, А. В. Ливеровский. – М., 1945; Погребинский А. П. Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма // Исторические записки АН. Т. 47. – М., 1954; Сидоров А. Л. Железнодорожный транспорт России в Первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране // Исторические записки АН. Т. 26. – М., 1948. – С. 3–64; Соловьева А. М. К вопросу о роли финансового капитала в железнодорожном строительстве России накануне Первой мировой войны // Исторические записки АН. Т. 82. – М., 1968. – С. 173–209; Она же. Выкуп частных железных дорог в России в конце XIX – начале XX века. – М., 1975; Хачатуров Т. С. Железнодорожный транспорт СССР.

священ целый ряд работ<sup>11</sup>. Авторы этих исследований обосновывают необходимость сооружения железных дорог в различных регионах страны, в том числе и на северо-западных территориях, указывают на их огромный экономический и политико-стратегический потенциал. К проблеме развития удаленных регионов России они подходят с научных позиций. Строительство железных дорог на Северо-Западе способствовало интенсификации развития региона, играло важную роль в увеличении объема торговли с иностранными государствами, укрепляло стратегические позиции страны. Дискуссионные вопросы о влиянии возводимых и планируемых дорог на индустриальную модернизацию освещены в публикациях А. А. Больмана, С. М. Вислоцкого, О. В. Гудковой, А. С. Егорова, Е. К. Славина и Г. Ф. Чиркина.

<sup>11</sup> *Больман А. А.* О необходимости и удобовозможности соединения Кеми с Повенцом рельсовым путем // Олонецкие губернские ведомости. – 1873. – № 79; *Вислоцкий С. М.* К вопросу о проведении Северного железнодорожного пути: Санкт-Петербург – Кемь – Мурман. – СПб., 1896; *Гудкова О. В.* Строительство Северной железной дороги и ее роль в развитии северного региона (1858–1917 гг.). – Вологда, 2002; *Егоров А. С.* Транспорт северного края. Современное состояние и перспективы развития. – М., 1933; *Киптович Н. М.* Экспедиция для научно-промысловых исследований у берегов Мурманна. – СПб., 1902; *Кульжиский С. Н.* О развитии русской железнодорожной сети. – СПб., 1910; *Левитский С. А.* Железная дорога на Мурман // Вестник Олонецкого губернского земства. – 1914. – № 20; *Михайловский В. Г.* Развитие русской железнодорожной сети. – СПб., 1898; *Протасьев Н. В.* Проект соединения Екатерининской гавани на Мурмане с сетью русских железных дорог (Комбинация водных, шоссированных и железных путей). – Петрозаводск, 1910; *Раевский А. К.* Соединение финляндской сети железных дорог с Печенгской губой на Мурмане // Русское судоходство. – 1914. – № 4; *Ришак А. Х.* Мурманская железная дорога // Известия Архангельского общества изучения Русского Севера. – 1913. – № 18; *Он же.* К вопросу о Мурманской железной дороге // Известия Архангельского общества изучения Русского Севера. – 1914. – № 11; *Риттас Б. А.* На Кольском полуострове. Отчет о поездке летом 1894 года для осмотра местности по линии предполагаемой С.-Петербург – Мурманской железной дороги. – Пг., 1915; *Салов В. В.* Исторический очерк учреждения под председательством генерал-адъютанта графа Э. Т. Баранова Комиссии для исследования железнодорожного дела в России // Труды Комиссии. – СПб., 1909; *Сиденспер А. К.* Описание Мурманского побережья. – СПб., 1909; *Славин Е. К.* История железнодорожного строительства на Севере в дореволюционной России // Летопись Севера. Т. 2. – М., 1958; *Соболев А. Н.* Железные дороги в России и участие земств в их постройке. – СПб., 1868; *Чермак Л. К.* Записка об экономическом значении железной дороги Петрозаводск – Дубовики с вариантом на Тихвин и ее возможном грузообороте. – СПб., 1910; *Чиркин Г. Ф.* Колонизация севера и пути сообщения. – Пг., 1920; *Он же.* Пути развития Мурманна. – Пг., 1922; *Он же.* Новые поселки вдоль Мурманской железной дороги // Вестник Карело-Мурманского края. – 1925. – № 9. – С. 3–8; *Шаров Н. О.* О безотлагательной необходимости постройки железнодорожных линий в интересах самостоятельного развития России. – СПб., 1870.



Вопросы экономической эффективности и влияния железных дорог на развитие региона поднимают в своих работах Н. М. Книпович, Б. А. Риппас, В. В. Салов, А. Н. Соболев, Л. К. Чермак, Г. Ф. Чиркин и Н. О. Шаров. Идея соединения железнодорожных и водных путей сообщения выдвигается и актуализируется в трудах Н. В. Протасьева, А. К. Раевского, Л. К. Чермака.

При обосновании необходимости расширения географии железнодорожного строительства Мурманское направление выдвигалось как одно из наиболее перспективных в данном регионе в работах С. Н. Кульжинского, С. А. Левитского, В. Г. Михайловского, А. Х. Ринека, А. К. Сиденснера.

Фактический материал по возведению Мурманской магистрали представлен в статьях периода строительства<sup>12</sup>. Особенно ценную информацию о проведении работ на Мурманской железной дороге дают сведения, содержащиеся в документах Управления строительством Мурманской железной дороги (расценочные ведомости на строительство, отчеты об объемах перевозок и пр.) и официальный отчет Управления, опубликованный в 1916 г.<sup>13</sup> В нем последовательно отражен ход строительства дороги, приведены данные о поставке материалов и финансовом обеспечении строительства. Однако некоторые факты интерпретируются в интересах Управления.

Следует выделить ряд работ советского периода, посвященных Мурманской магистрали<sup>14</sup>. Они содержат ценные сведения по строительству,

<sup>12</sup> *Жилинский А.* Железная дорога на Мурман // Русское судоходство. – 1914. – № 12; *Он же.* Несколько слов о железной дороге на Мурман // Рыбпромышленность. – 1915. – № 8; *Зайцев А. Ф.* Мурманская железная дорога и задачи экономической политики на Севере / *А. Ф. Зайцев, Н. Р. Родионов* // Война и экономическая жизнь. Вып. III. – Пг., 1916; *Левитский С. А.* Железная дорога на Мурман; *Он же.* Путь к Океану // Известия Общества изучения Олонецкой губернии. – 1915. – № 22. – С. 1–20; *Он же.* Значение железнодорожного пути на Мурман // Вестник Олонецкого губернского земства. – 1916. – № 21; *Семенов-Тянь-Шанский В.* Северные железнодорожные пути // Деловая Россия. – 1915. – № 1; *Оленев И. В.* Карельский край и его будущее в связи с постройкой Мурманской железной дороги : Путевые очерки. – Гельсингфорс, 1917; *Шидловский А. В.* Кратчайший выход от Петрограда к Белому морю и Мурману через Петрозаводск // Известия Общества изучения Олонецкой губернии. – 1914. – № 6–7. – С. 116–117.

<sup>13</sup> Мурманская железная дорога : краткий очерк постройки дороги на Мурман с описанием ее района. – Пг., 1916.

<sup>14</sup> *Беляевский Ф.* Краткий путеводитель по Мурманской железной дороге. – Пг., 1923; *Браиловский А.* От Волхова до Онега. Отрывки из воспоминаний о строительстве железной дороги Званка – Петрозаводск, 1914–1917 гг. // На рубеже. – 1964. – № 3. – С. 97–100; *Выпов И. Г.* Железная дорога на Мурман // Транспортное строительство. – 1992. – № 2. – С. 50–51; *Жилин Г. М.* На рельсах истории. – Петрозаводск, 1967; *Жильев В. А.* Транспортный комплекс Карелии / *В. А. Жильев, О. А. Суворов.* – Петрозаводск, 1983; *Гришар Д. А.* Из истории Мурмана и Мурманской (Кировской) железной дороги // Летопись Севера. – 1949. – № 1. – С. 175–188; *Зайцев А. А.* Магистраль к Ледовитому океану // Железнодорож-

эксплуатации Мурманской железной дороги, интересный биографический материал о строителях и эксплуатационниках.

Особую роль для изучения истории строительства Мурманской железной дороги имеют такие источники, как статистические сборники, содержащие сведения о развитии губерний, по территории которых проходила дорога, а также ведомственные статистические материалы.

Важные и интересные сведения содержатся в государственных законодательных актах, уставе общества Олонецкой железной дороги, банковской документации Общества и Управления строительством Мурманской железной дороги. Анализ данных документов помог в выяснении задач, структуры, функций акционерного общества, позволил оценить ход строительства и развития прилегающих территорий.

Дореволюционная публицистика живо откликалась на проблемы железнодорожного строительства. В больших статьях, помещенных в журналах «Вестник Европы», «Рыбопромышленность», «Русская беседа», «Русское судоходство», «Промышленность и торговля», «Известия собрания инженеров путей сообщения», «Финансовое обозрение», «Вестник Олонецкого губернского земства», «Известия Архангельского общества изучения Русского Севера», «Известия Общества изучения Олонецкой губернии», «Известия Санкт-Петербургской городской думы», «Карельские известия», «Деловая Россия», обсуждалась роль железных дорог для государства в целом, роль правительства в их сооружении.

Другие издания предоставляли свои страницы для дискуссий по вопросам необходимости строительства железных дорог и их доходности. Обсуждения также касались наличия или отсутствия финансовых злоупотреблений, допущенных при строительстве и эксплуатации, улучшения провозной способности. Такие материалы публиковали «Железнодорожное дело», «Новое время», «Русский труд».

В данной работе использованы разнообразные архивные материалы. Во-первых, фонды Российского государственного исторического архива (РГИА): Департамента железнодорожных дел Министерства путей сообщения (№ 219); Инженерного совета Министерства путей сообщения (№ 240); Департамента железнодорожных дел Министерства финансов (№ 268);

---

ный транспорт. – 1987. – № 4. – С. 47–49; Ковалевский А. В. Путь к Мурману. Из истории железных дорог // Железнодорожный транспорт. – 1992. – № 11. – С. 66–69; Октябрьская магистраль. 150 лет. – М., 1987; Пресс М. А. История сооружения Мурманской железной дороги // Производительные силы района Мурманской железной дороги. – Петрозаводск, 1923; Харитонов С. Ф. Рассказ о великом северном пути. – Петрозаводск, 1984; Харитонов С. Ф. Мурманская (Кировская) Октябрьская / С. Ф. Харитонов, Ю. К. Звягин. – Петрозаводск, 1996; Юрасов В. М. Магистраль имени Октября. – М., 1990.

Управления железных дорог Министерства путей сообщения (№ 273); Управления по сооружению железных дорог Министерства путей сообщения (№ 274, 276); Управления по постройке Мурманской железной дороги (№ 417); Общей канцелярии министра финансов (№ 560) и Совета министров (№ 1276).

Эти фонды содержат правовые акты, касающиеся постройки отдельных участков Мурманской железной дороги, материалы по расценкам и постановления об отпуске кредитов, переписку с Военным ведомством и ходатайства частных российских и иностранных предпринимателей о предоставлении концессий на строительство. В этих фондах находятся материалы по изысканиям, проведенным в районе постройки магистрали в 90-е гг. XIX в. и в первом десятилетии XX в., ходатайства различных земских учреждений и промышленных организаций о строительстве дороги. Большую помощь в работе оказали материалы фондов планов и чертежей по сооружению железных дорог России (№ 350) и Управления по постройке Петербург-Вологодской железной дороги (№ 353).

Из материалов Национального архива Республики Карелия (НАРК) использованы фонды: Олонецкой губернской земской управы (№ 10) и Олонецкого губернского статистического комитета (№ 27). Работу над фондами НАРК осложнило то обстоятельство, что часть дел, относившихся к теме исследования, была утеряна в годы Великой Отечественной войны. Важными источниками при написании работы послужили статистико-экономические данные и отчеты о состоянии путей сообщения Олонецкой губернии, ходатайства Олонецких губернаторов и земства о необходимости проведения железной дороги в крае. Фонд Правления Олонецкой железной дороги (№ 772) явился важным источником для освещения роли Акционерного общества Олонецкой железной дороги в строительстве железнодорожной линии от Званки до Петрозаводска.

Большое значение для исследования имели фонды: Управления по постройке Мурманской железной дороги (№ 320, 1576); Управления работ по достройке Мурманской железной дороги Высшего совета народного хозяйства РСФСР (№ 1726); Управления Кировской железной дороги (№ 528); Ликвидационной комиссии Управления по постройке Мурманской железной дороги Высшего совета народного хозяйства РСФСР (№ 1727) и Особого комитета по охране Петрозаводск-Сорокской и Мурманской железных дорог (№ 784). В этих фондах сосредоточены богатые материалы по результатам технических изысканий для строительства дороги, чертежи и проекты; распоряжения, направленные администрацией на линию строительства; ежедневные, ежемесячные и годовые отчеты руководителей

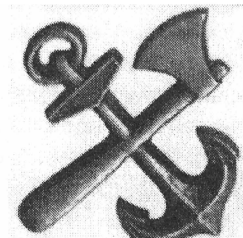
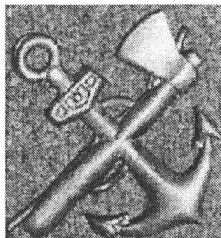
строительных участков и другие документы. Затрудняло работу отсутствие систематизации дел, дифференциации материалов. Они сохранились в первоначальном виде и включают в себя документы самого разного содержания.

В материалах фондов Главного исполнительного комитета Союза рабочих и служащих Мурманской железной дороги (№ 1710, 1722) содержатся данные о заключительном этапе строительства дороги, об объединении и сдаче ее в эксплуатацию. Эти фонды содержат директивы Временного правительства, Викжеля и Совнаркома, связанные с Мурманской железной дорогой и всем железнодорожным транспортом.

Из Государственного архива Мурманской области (ГАМО) использованы фонды: Мурманской губернской плановой комиссии (Губплана) (№ 132); Полярной районной инспектуры ЦСУ (№ 373). В этих фондах содержатся полезные материалы по теме исследования, данные по вопросам постройки и начала эксплуатации железной дороги, ценный материал по социально-экономическому развитию региона в период возведения линии.

В Центральном государственном архиве историко-политических документов Санкт-Петербурга изучен фонд политотдела Кировской железной дороги (№ 2048), который содержит материалы по состоянию Мурманской железной дороги в период ввода ее в эксплуатацию. При написании работы были использованы материалы о состоянии дел на Мурманской железной дороге в современных условиях (в 1957 г. дорога была включена в состав Октябрьской железной дороги). Данные сведения находятся в текущих архивах Мурманского и Петрозаводского отделений Октябрьской железной дороги филиала ОАО «Российские железные дороги».

В работе использованы материалы Центрального музея железнодорожного транспорта, Центрального музея Октябрьской железной дороги, музеев Ленинградской, Мурманской областей и Республики Карелия.





## Глава 1. ПРЕДПОСЫЛКИ СТРОИТЕЛЬСТВА МУРМАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

### 1.1. Историческая обусловленность и военно-стратегическая необходимость возведения Мурманской железнодорожной магистрالی

Железнодорожное строительство в России во второй половине XIX – начале XX в. было обусловлено потребностями общественного развития и изменениями в экономике. В результате реформ, проведенных Александром II, количество фабрик и заводов выросло с 2,5–3 тысяч в 1866 г. до 6 тысяч в 1890-м. За 40 лет (1860–1890 гг.) выпуск продукции российской промышленности увеличился более чем в семь раз<sup>15</sup>. К 1900 г. Россия вышла на уровень промышленного развития Франции. Бурный рост металлургической, горнодобывающей, текстильной и других отраслей производства потребовал увеличения масштабов перевозок сырья и строительных материалов, продуктов сельскохозяйственного и промышленного производства. Развивалась торговля, активизировались деловое общение населения и связи различных регионов страны. Экономическое развитие страны зависело от инфраструктуры, т. е. комплекса вспомогательных отраслей народного хозяйства – шоссе, железных дорог, каналов, портов, надежных средств связи. Особенно остро стоял вопрос о сухопутном сообщении.

С ростом промышленного и сельскохозяйственного производства бурными темпами развивался и транспорт. К концу XIX в. в сухопутных перевозках наметилось преобладающее влияние железнодорожного транспорта. Назрела необходимость его перевооружения и использования новых транспортных средств, так как состояние старых не соответствовало потребностям дальнейшего развития страны и не обеспечивало надежную связь между различными регионами Российской империи.

В России железнодорожные пути, обслуживаемые паровозами, возникли несколько позже, чем в Англии и США. Однако первая постоянно действующая рельсовая дорога была построена еще в 1788 г. на петрозаводском Александровском пушечном заводе<sup>16</sup>. «Чугунный колесопровод», как его тогда называли, соединял доменный, литейный и пушечно-сверлильный цеха. По нему на ручных тележках рабочие передвигали из цеха в цех тя-

<sup>15</sup> Энциклопедический словарь. Россия / Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. – [Репринтное изд. 1898 г.]. – Л., 1991. – С. 280–281.

<sup>16</sup> Кондратьев Ф. Г. Петрозаводск. – Петрозаводск, 1975. – С. 18–19.

железные артиллерийские орудия. Небольшой фрагмент этой дороги сохранился до наших дней – он находится в Петрозаводске, рядом с Онежским тракторным (бывшим Александровским пушечным) заводом.

Появление железных дорог сказалось на экономике, социальной сфере и общественной жизни стран Западной Европы и Америки, привело к усовершенствованию структуры и организации производства. Автор проекта железной дороги Манчестер – Ливерпуль Т. Грей считал, что железные дороги – «важнейший рычаг всемирной цивилизации... эта система распространится по всем странам... преимущества ее будут признаны наравне с книгопечатанием»<sup>17</sup>. Универсальность, массовость грузовых и пассажирских перевозок при их низкой стоимости способствовали интенсивному развитию железнодорожного транспорта. За период с 1825 по 1840 г. в мире было построено около 8 тысяч километров железных дорог, за одно следующее десятилетие протяженность дорог увеличилась в пять раз. К концу XIX в. сеть железных дорог в мире составила 790 тысяч километров, а к началу Первой мировой войны она уже превышала 1100 тысяч километров<sup>18</sup>.

Благодаря использованию железных дорог снижалась стоимость перевозок, значительно возрастали скорости доставки грузов и пассажиров. Развитие железнодорожной сети стимулировало рост просвещения, науки и техники. России, как никакой другой стране, с ее огромными пространствами, нужны были железные дороги – надежное средство сообщения, позволяющее регулярно перемещать огромные массы грузов с минимальной затратой сил и средств. Русский экономист и государственный деятель Н. С. Мордвинов указывал на эффективность и целесообразность использования железнодорожного транспорта в структуре путей сообщения. Он писал: «Из всех путей сообщения железные дороги могут быть для торговли самыми полезными. Кроме того, что по железной дороге, при равной действующей силе, тяжести перевозятся в семь с половиной раз более, чем то же самое совершается по лучшим шоссейным дорогам, еще дороги таковые несравненно выгоднее и перед сообщениями на воде...»<sup>19</sup>.

Либерализация всех сторон общественной жизни затронула и транспортную отрасль. Этим процессом активно воспользовался молодой российский частный капитал. Появились первые программы развития желез-

---

<sup>17</sup> *Виргинский В. С.* Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX в. С. 3.

<sup>18</sup> *Изыскания и проектирование железных дорог.* С. 11.

<sup>19</sup> *Виргинский В. С.* Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX в. С. 77.

нодорожной отрасли, создания единой российской транспортной сети, выдвигались предложения по участию частного капитала в этом процессе. В 1857 г. император Александр II подписал указ, в котором была изложена концепция развития рельсового транспорта в России. Был сделан беспрецедентный для российской истории шаг: отдано предпочтение постройке и эксплуатации железных дорог силами частных лиц. При этом права и условия, на которых российские и иностранные предприниматели соперничали за концессии на строительство дорог, были равными<sup>20</sup>. В этом же году было учреждено Главное общество железных дорог, образованное в основном на средства иностранных инвесторов. В составе учредителей Главного общества железных дорог были банкиры: барон А. Штиглиц и К<sup>о</sup> (Санкт-Петербург), С. Френкель (Варшава), братья Беринг и К<sup>о</sup> (Лондон), Гетинберн и К<sup>о</sup> (Париж), Мендельсон и К<sup>о</sup> (Берлин), которые размещали акции и облигации железных дорог России за рубежом. Между государством и Обществом был заключен договор, регулировавший их финансовые отношения в ходе строительства железных дорог. Однако работы по развитию железнодорожной сети России, выполненные Обществом, были незначительны.

Увидев возможность обогащения, частный капитал устремился в железнодорожное строительство. Появились сотни предпринимателей, желавших получить железнодорожные концессии. Правительству только оставалось выбирать из них наиболее подходящие. В 1866–1868 гг. были заключены договоры на сооружение 26 линий. К 1872 г. количество концессий почти удвоилось. О масштабах железнодорожного предпринимательства свидетельствует то, что в 1869 г. было выдано 139 разрешений на изыскание линий<sup>21</sup>. В 1873 г. в стране функционировало 53 железнодорожных общества с акционерным капиталом 698,5 миллиона рублей, тогда как компании промышленных предприятий имели акционерный капитал лишь в размере 128,9 миллиона рублей<sup>22</sup>. Более 65 % акционерного капитала, образованного в указанный период, приходилось на долю железнодорожного транспорта.

Стремясь форсировать создание рельсовой сети как основы для оживления экономики, государство стало оказывать помощь частным железнодорожным обществам в таких масштабах, в каких она не осуществлялась в других странах. Поддерживая железнодорожный бум, правительство усилило финансирование транспортных компаний. В 1868 г. был образован

<sup>20</sup> Наша железнодорожная политика. По документам и материалам архива Комитета министров. 1802–1902. – СПб., 1902.

<sup>21</sup> Особый журнал Министерства путей сообщения. Т. 14. – 1870. – С. 18–31.

<sup>22</sup> Лященко П. И. История народного хозяйства СССР. Т. 2. – М., 1956. – С. 107.

Железнодорожный фонд для кредитования частного железнодорожного предпринимательства. Он непрерывно пополнялся за счет займов. Только в 1871–1875 гг. таким путем казна получила 350 миллионов рублей. Общая сумма затрат фонда к 1885 г. составила 1,1 миллиарда рублей. Под облигации государство выдавало такие суммы, которых нередко хватало для сооружения железнодорожной линии. Выпущенные акции почти полностью оставались у организаторов компаний, принося им крупные доходы. Ценные бумаги железнодорожных обществ, распространявшиеся как за границей, так и внутри страны, гарантировались правительством. При этом владельцам акций обеспечивался твердый дивиденд не с момента ввода линии в эксплуатацию, а со дня организации учредительного общества. Правительственная опека частных железнодорожных обществ способствовала тому, что в короткий срок рельсовый транспорт превратился в наиболее развивающуюся отрасль. Одновременно государство усиленно способствовало развитию металлургической и машиностроительной промышленности, с тем чтобы обеспечить железные дороги необходимой техникой и оборудованием отечественного производства.

В совокупности правительственные мероприятия вызвали широкий приток иностранного капитала, без привлечения которого не представлялось возможным осуществлять железнодорожное строительство в значительных масштабах. С 1868 по 1872 г. открылось для движения около 9,6 тысяч километров железнодорожных линий, тогда как с момента пуска первой в России Царскосельской дороги до 1868 г. было введено в эксплуатацию 5116 километров. Ежегодный прирост железнодорожной сети в этот период в среднем составлял 1900 километров. Железнодорожные магистрали соединили экономический центр России с важнейшими торговыми портами на Балтийском, Черном морях и судоходными реками, обеспечили транспортные связи между городами.

В марте 1873 г. государство ввело в действие Правила образования акционерных обществ, причиной стало появление в стране недобросовестных акционерных обществ. Правилами предписывались ведение гласной отчетности, публичность подписки на акции, допуск министерских комиссий к делам железнодорожных компаний с целью ревизии финансовых дел. Этими правилами государство упорядочивало получение концессий и подчиняло этот процесс единым требованиям.

Ускоренное экономическое развитие страны, преодоление ее отставания от передовых государств можно было обеспечить только на основе развития железнодорожного транспорта. В 80-х гг. XIX в. правительство изменило взгляд на политику частного концессионного строительства в сфере транспорта. Приоритетными стали выкуп частных железных дорог и

концентрация главных магистралей в руках государства, строительство новых железнодорожных линий за счет казны, более широкое привлечение, наряду с отечественным, иностранного капитала в железнодорожное строительство, превращение железнодорожного хозяйства в стабильную, доходную отрасль. Проводилась активная работа по внедрению новых технологий в транспортное строительство и эксплуатацию железных дорог России, осуществлялась разработка перспективного плана расширения сети железных дорог в европейской части страны, с учетом местных условий и перспектив экономического развития отдельных регионов. При напряженной деятельности железнодорожного ведомства в 1880-е – 1890-е гг. было сооружено более 28 тысяч километров железных дорог при средних темпах строительства 2360 километров в год.

Данный период железнодорожного строительства и эксплуатации неразрывно связан с деятельностью С. Ю. Витте на посту директора Департамента железнодорожных дел, созданного в 1889 г. Крайне интересен предложенный С. Ю. Витте механизм государственного управления железными дорогами – разделение технологического и финансового управления. Министерство путей сообщения, выражая интересы дорог, осуществляло согласованную техническую политику и управление эксплуатацией, Министерство финансов реализовывало государственные интересы в области регулирования финансовой и тарифной политики. Система государственного регулирования тарифов позволила согласовывать интересы грузоотправителей, железных дорог и казны. Установление минимальных тарифов и снятие необоснованных ограничений уменьшило нагрузку на казну. В результате этой работы дефицит железных дорог начиная с 1887 г. стал снижаться, а с 1894 г. они стали приносить прибыль.

Курс на казенное строительство железных дорог, начатый в 1880-е гг., сделал развитие сети более планомерным, с учетом стратегических интересов государства, но не всегда совпадал с экономическими интересами торгово-промышленных кругов. Это приводило к удорожанию транспортного обеспечения страны и замедляло темпы строительства путей сообщения в отдельных регионах. Однако железнодорожная сеть европейской части России развивалась высокими темпами: прирост ее протяженности за период с 1882 по 1902 г. составил 23 %, а длина двухпутных линий увеличилась почти на 30 %. В начале XX в. происходил дальнейший прирост сети железных дорог России. В 1901 г. открылось для движения 3300 километров новых железнодорожных линий.

Требовались все более эффективные транспортные средства. Возрастали темпы строительства различных средств транспортной связи. К началу XX в. в сфере сухопутных перевозок преобладающее влияние имел же-

лезнодорожный транспорт. Протяженность железных дорог России составила 43,7 тысяч верст, причем около трети из них были двухпутными<sup>23</sup>. К 1914 г. в России насчитывалось 44 железные дороги, связывавшие центр страны с водными и морскими путями. Общая протяженность их составила 70 тысяч километров<sup>24</sup>.

Анализ данных атласа железных дорог начала XX в. свидетельствует о том, что в России, особенно в европейской части, функционировала довольно развитая сеть железнодорожных магистралей. Однако для индустриализации страны требовалось развитие сети и дальнейшее усовершенствование системы железнодорожного транспорта на основе достижений науки и техники того времени. В стране существовали еще огромные территории, где железных дорог было явно недостаточно или вообще не было. Одним из таких «белых пятен» был северо-западный район России. Особенно тяжелое положение сложилось в Олонецкой и Архангельской губерниях. Наземный транспорт этих губерний, находившихся всего в нескольких сотнях верст от Санкт-Петербурга, оставался на уровне развития XVIII в.

Колоссальные по своим размерам и богатствам территории из-за отсутствия удобных и постоянно действующих транспортных путей использовались неэффективно. Следует отметить, что на богатства Олонецкого края обратил внимание еще Петр I. По его указам и при личном участии происходило строительство пушечных заводов, основывались новые поселки и города. Среди таких населенных пунктов была и Петровская слобода, которая Указом Екатерины II от 21 марта 1777 г. была преобразована в город Петрозаводск. Петр I был инициатором постройки сухопутной дороги протяженностью 170 километров для соединения Белого моря с Онежским озером, получившей название «Государевой дороги». По ней в августе 1702 г. от деревни Нюхчи на Белом море до города Повенца на Онежском озере волоком перетаскивали два фрегата – «Курьер» и «Святой Дух», построенные на деньги Г. Д. Строганова. Фрегаты приняли участие в сражениях, развернувшихся на Ладожском озере и реке Неве во время Северной войны. Позднее эта дорога была заброшена, хотя следы ее сохранились до наших дней<sup>25</sup>.

До начала XX в. Олонецкий край был связан с Петербургом в основном водными путями: по Онежскому озеру – реке Свирь – Ладожскому озеру и далее по Неве. Сухопутная дорога была только одна – Олонецкий

---

<sup>23</sup> Энциклопедический словарь. Россия / Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. С. 359.

<sup>24</sup> История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 189–190.

<sup>25</sup> Афанасьев А. И. История нашего края / А. И. Афанасьев, К. А. Морозов, Е. М. Эпштейн. – Петрозаводск, 1973. – С. 47–48.

тракт. В периоды весенней и осенней распутицы, а также сильных снежных зимних заносов он становился непроходимым. Иногда на длительное время Олонецкая губерния и Кольский полуостров лишались связи со столицей государства. Развитие транспортной связи Северо-Запада с центром России стало насущной задачей (см. Приложение 1, 2).

Использование в течение продолжительного времени на Северо-Западе водного сообщения в качестве главных коммуникационных средств несколько сдерживало развитие железнодорожного транспорта в этом районе. Традиционное водное сообщение не требовало больших затрат на преобразование сложившегося уклада, системы перевозок, тогда как для развития железнодорожного транспорта были необходимы значительные денежные средства. Однако водные пути сообщения использовались только с момента вскрытия рек и озер от льда и до замерзания, т. е. в течение полугода.

На необходимость развития транспортной связи северо-западных территорий с центром России указывали ученые, специалисты, военные и политические деятели: академик Н. Я. Озерецковский, фольклорист, собиратель карело-финского эпоса Э. Ленрот, географ И. С. Поляков, проводившие научные экспедиции в Карелии; А. В. Суворов, побывавший в Петрозаводске еще в 1791 г., министр финансов России С. Ю. Витте и многие другие.

Николай Яковлевич Озерецковский отмечал, что «Положение Петрозаводска, так как и других Олонецкого наместничества городов, весьма выгодно для внутренней и заграничной торговли... к чему способно найти можно в избытке леса, в строении мореходных судов, в звериных выделанных и невыделанных кожах, в рыбе и дичине разных родов, а также в стали и укладе, приготавливаемых поселянами из железных руд, во множестве везде находящихся, не упоминая теперь о других собственных их продуктах». Однако, по выражению Н. Я. Озерецковского, дорогами «край сей весьма недостаточен», что и тормозит его развитие, и жители «сколь много терпят нужды»<sup>26</sup>.

Проблему обеспечения Олонецкой и Архангельской губерний транспортными путями освещал в середине XIX в. в своих статьях и письмах член Географического общества Иван Семенович Поляков, совершивший три путешествия по Олонецкой губернии. «Олонецкая губерния, – писал И. С. Поляков, – по самому своему физико-географическому характеру давала своим обитателям мало возможностей самостоятельно и быстро раз-

<sup>26</sup> Озерецковский Н. Я. Путешествие по озерам Ладожскому и Онежскому. – Петрозаводск, 1989. – С. 118–120.

виваться; то, что при более густом населении служило бы источником богатства, составляет теперь препятствие для развития; обширные расстояния, обилие вод и болот, густые леса, холмы и горы, скрывающие в себе известные минеральные богатства, – все это теперь больше разъединяет людей и изолирует их, отстраняя возможность легких сообщений между ними»<sup>27</sup>.

Строительство железной дороги от Петербурга к незамерзающему Кольскому заливу рассматривалось комиссиями различных российских ведомств. На необходимость транспортной связи Кольского полуострова со столицей государства указывали ученые, специалисты и политические деятели еще в конце XVIII в. С середины XIX в. стали появляться первые научные обоснования, были произведены исследования ее возможного грузооборота и рентабельности. Проводилось изучение территории, по которой должна была проходить трасса для соединения Балтийского, Белого и Баренцева морей. О важности освоения богатых сырьевыми ресурсами северо-западных территорий свидетельствует то, что на Мурманском побережье с целью определения места расположения основного военного порта России побывал министр финансов С. Ю. Витте. Он представил императору Александру III доклад по вопросу строительства порта на Мурмане и необходимости сооружения железной дороги, важной для политико-стратегического развития Северо-Западного региона. В докладе особо подчеркивалось, что северный район не освоен и мало населен<sup>28</sup>.

Более глубоко необходимость строительства железной дороги, соединившей северо-западный район России с Санкт-Петербургом, была обоснована в период непосредственного выдвижения и обсуждения проектов строительства Мурманской железнодорожной магистрали. Особое внимание при обосновании важности железнодорожной магистрали уделялось ее влиянию на социально-экономическое и культурное развитие региона, повышению роли в расширении международных связей и торговли с другими странами, включению в единый хозяйственный комплекс России. Всесторонне исследуя данную проблему, специальная комиссия Олонецкого губернского земства пришла к выводу: «Железная дорога, которая свяжет центр Обонежья с остальной страной, выведет его из состояния теперешней изолированности, а это-то обстоятельство не может не послужить могучим толчком к пробуждению его собственных дремлющих сил. Не меньшее для края значение будет иметь соединение его культурными путями сообщения с Северным морем, особенно если бы конечный пункт се-

---

<sup>27</sup> Поляков И. С. Три путешествия по Олонецкой губернии. – Петрозаводск, 1991. – С. 95.

<sup>28</sup> Витте С. Ю. Избранные воспоминания. – М., 1991. – С. 303.



верной линии был где-нибудь на Мурманском берегу, обладающем незамерзающими бухтами, как тот же Александровский порт, что открывало бы путь России к открытому океану»<sup>29</sup>. Всесторонние исследования подтверждали необходимость строительства железнодорожной линии от Санкт-Петербурга к незамерзающему Мурманскому побережью Баренцева моря. Железная дорога не только позволяла освоить богатый природными ресурсами Кольский полуостров, но и увеличить объемы морской торговли России с другими государствами.

Необходимость строительства Мурманской железной дороги была обусловлена как внутриэкономическими потребностями края, так и развитием внешнеполитических связей. Строительство дороги и расширение железнодорожной сети было выгодно не только молодому российскому капитализму, но и государству для обеспечения стратегических интересов. Состояние транспортных путей на Северо-Западе, на пограничной территории, имеет важнейшее военно-стратегическое значение. Еще в 1841 г. видный российский политик Н. С. Мордвинов, подчеркивая военное значение железных дорог, писал: «...усиление войска в случае чрезвычайной надобности в нем может удобно вознаграждаемо быть быстрыми переездами по железным дорогам от одного до другого края России»<sup>30</sup>. Это суждение в полной мере можно отнести и к Северо-Западному региону России на рубеже XIX–XX вв.

Вопрос о строительстве железнодорожной линии к Мурману остро встал в связи с обсуждением проблемы местонахождения главного военного порта. Рассматривалось два варианта его расположения: на Балтийском море – в Либаве, обеспечивавшей смешанные железнодорожно-водные перевозки в европейской части России, и второй вариант – в одной из гаваней Мурманского побережья Баренцева моря. Император Александр III обратил внимание на представленный в 1889 г. доклад Олонецкого вице-губернатора по вопросу расположения военно-морской базы в одной из незамерзающих гаваней Мурманского побережья Баренцева моря и распорядился провести исследования некоторых заливов и бухт Мурмана. Для этой цели на Мурманское побережье были командированы представители военных ведомств: в 1890 г. – капитан 2 ранга Иванов, в 1896 г. – адмирал А. К. Сиденснер и в 1897 г. генерал-адъютант, адмирал Ф. В. Дубасов. Императорское общество судоходства для изучения Мурманского побережья

<sup>29</sup> Чермак Л. К. Записка об экономическом значении... С. 47–48.

<sup>30</sup> Караев Г. Н. Возникновение службы военных сообщений на железных дорогах России (1851–1878 гг.). – М., 1949. – С. 21.

создало специальную научную и промысловую экспедицию, проработавшую на Мурмане с 1898 по 1907 г. Экспедиция по результатам работы подготовила около 130 различных трудов<sup>31</sup>.

Вопрос о строительстве железной дороги на Мурман обсуждался в 1894 г. Комиссией по проведению железных дорог на севере России под председательством товарища министра путей сообщения, почетного академика российской Академии наук, инженер-генерала Н. П. Петрова<sup>32</sup>. Обосновывая необходимость строительства магистрали, комиссия акцентировала внимание на стратегической важности как военного порта на Мурмане, так и железной дороги, которая могла связать Мурманское побережье с центром России. Конечным пунктом дороги комиссией была выбрана Екатерининская гавань. Однако представители военных ведомств, участвовавшие в работе комиссии, не торопились с решением. Они, исходя из того, что это «потребовало бы от государства огромных денежных затрат», «но если на Мурмане создадутся экономические интересы, если он населится, разовьют свои промыслы, торговлю, то несомненно вслед за экономическими интересами явятся и заботы по охране этих интересов как со стороны военного, так и со стороны морского ведомства»<sup>33</sup>. Очевидно, что члены комиссии недооценили важности для России портов и железной дороги на Мурмане, а выбрали более удобный в мирное время и ненадежный в военное вариант нахождения основного порта в Либаве. Что же касается незамерзающих гаваней Мурмана, то военные были согласны построить там военный порт только для защиты торговых путей. В этом их поддерживали и представители Министерства финансов. Несмотря на вышесказанное комиссия указала на необходимость в перспективе расширения внешнеторговых связей через северные порты и защиты государственных интересов в данном регионе. Затягивание строительства важной для России железнодорожной линии на север можно объяснить и сложной финансовой ситуацией в стране.

В начале XX в. сменился внешнеполитический курс России. Ряд международных договоров сблизили Россию с Францией и Англией. Торговые соглашения, а затем и вхождение в военно-политический альянс против Германии заставили российское правительство искать новые транспортные пути к потенциальным союзникам. В этом поиске приходилось учитывать позиции германского флота в Балтийском море и турецкого в Черном. Назрела необходимость развития российских территорий и строи-

---

<sup>31</sup> Сиденспер А. К. Описание Мурманского побережья. С. 163–195, 259–269.

<sup>32</sup> Харитонов С. Ф. Рассказ о Великом северном пути. С. 4–5.

<sup>33</sup> Мурманская железная дорога : краткий очерк. – Пг., 1916. С. 15–16.

тельства в этом регионе новых торговых и военного портов. Этим объясняется возрастание интереса к вопросу проведения железнодорожной линии на север, о чем свидетельствует поступившая в адрес Олонецкого губернатора 14 июня 1902 г. от министра внутренних дел телеграмма следующего содержания: «Государь Император соизволил повелеть объявить Вашему превосходительству, что 10 июня Его Величеству благоудобно было высочайше повелеть приступить к сооружению в 1903 году, распоряжением казны, железной дороги, долженствующей соединить Санкт-Петербург с Петрозаводском»<sup>34</sup>. Однако и на этот раз к строительству дороги не приступили в связи с началом Русско-японской войны. Окончание войны не стало поворотным пунктом в разрешении этой проблемы, так как первая русская революция 1905–1907 гг. и последовавший экономический кризис отодвинули сроки строительства Мурманской железной дороги еще на несколько лет.

К 1909 г. обстановка в стране стабилизировалась, экономика оживилась. И вновь встал вопрос строительства железной дороги от Петербурга на север до Кеми. Проект был доработан с учетом исследований. Направление линии определялось близ водных транспортных путей, что позволяло строить дорогу быстрее и осуществлять комбинированную транспортировку грузов в район Мурмана и обратно. Однако по причине финансовых затруднений строительство дороги снова затянулось, что сказалось на состоянии железнодорожной сети страны.

Транспортная обеспеченность России перед Первой мировой войной была недостаточной. Со стороны Германии и Австро-Венгрии к российской границе подходили 32 железнодорожные линии, в том числе 14 двухпутных, тогда как из России в том направлении функционировали только 13 линий, из которых лишь 8 были двухпутными. Железные дороги за пределами территории военных действий также были слабо развиты. Это позволило противнику сосредоточить свои войска на границе через 13–15 дней после начала мобилизации. России для этого потребовалось в два раза больше времени. В 1913 г. Генеральный штаб составил план развития и усиления железных дорог, который не удалось выполнить из-за недостатка средств и начавшейся войны. Вместе с тем ряд поражений русской армии в значительной мере был обусловлен отставанием транспорта. Строительство Мурманской железной дороги становилось насущной потребностью.

В начале войны Россия оказалась в затруднительном положении, так как западные морские пути были блокированы, в том числе и военноморской порт в Либаве. После вступления в войну Турции и закрытия про-

<sup>34</sup> Чермак Л. К. Записка об экономическом значении... С. 6.

ливов Босфор и Дарданеллы оказались перекрытыми и черноморские порты. Все грузы, поступавшие от союзников, Россия получала через порты Дальнего Востока, Белого и Баренцева морей. Доставка грузов от поставщиков, большинство из которых находились в Европе, через порты Дальнего Востока была сложна и занимала много времени. Перевозить грузы, доставленные в северные порты, в центральные районы было еще сложнее из-за отсутствия транспортных магистралей. Сухопутный транспорт не справлялся с возросшими потребностями военного времени. Это привело к снижению пропускной способности портов, в них образовались огромные скопления грузов, составившие к началу 1916 г. 150 тысяч вагонов<sup>35</sup>. В портах Мурманского побережья суда задерживались до нескольких недель, а иногда и месяцев в ожидании разгрузки. Сложившаяся ситуация заставила обратить более пристальное внимание на проблему строительства нового железнодорожного пути для обеспечения стратегических задач государства.

По направлению к Белому морю и дальше к Ледовитому океану вела только одна узкоколейная железная дорога от Вологды до Архангельска, через которую совершалась перевозка почти всех внешнеторговых грузов в этом районе. Министерство путей сообщения принимало различные меры по усилению пропускной способности этой дороги. Был осуществлен перевод ее на широкую колею и проведено продолжение линии на север до того места, где можно было устроить аванпорт, необходимый для увеличения срока навигации Архангельского порта. Однако и этого было недостаточно для выполнения работ по переброске грузов с севера. Кроме того, срок навигации на Белом море продолжался с апреля по ноябрь. Поэтому с особой остротой стала ощущаться проблема выхода постоянным сухопутным путем к свободному целый год ото льда Мурманскому побережью. Таким сухопутным путем могла стать только проектируемая уже более 40 лет железная дорога, которая должна была соединить Мурманск и Петроград, обеспечить выход и к Белому морю на юго-западном побережье, где имелись удобные бухты. По продолжительности навигации эти бухты превосходили Архангельский порт, а по природным своим качествам были вполне пригодны для создания благоприятных портов.

16 октября 1914 г. Ведомство путей сообщения рассмотрело вопрос о безотлагательном сооружении Мурманской железной дороги, избрав за его начальную точку город Петрозаводск. В Совет министров было направлено представление об ассигновании 20,6 миллиона рублей на проведение работ по строительству участка железнодорожной линии Петрозаводск –

---

<sup>35</sup> Краткая история рабочего движения в России. – М., 1962. – С. 507.

Сорокская бухта. Рассматривался также вопрос о строительстве и оборудовании на Мурмане незамерзающего океанского порта.

Развитие событий на фронтах в 1914 г. побудило правительство ускорить строительство. Правительство исходило из максимального использования железнодорожной линии в стратегических интересах. Это обстоятельство сказалось на минимальных плановых сроках ввода в строй Мурманской магистрали, ускоренном решении вопросов проектирования и начала первых строительных работ. Ускоренное сооружение дороги и нехватка средств отразились на технических нововведениях, применяемых при строительстве, требовалась строгая экономия финансов. Исходя из потребностей быстрого ввода железной дороги в эксплуатацию, во время проведения строительных работ, кроме государственных средств, допускалось использование частного капитала. Приоритет при этом отдавался отечественному капиталу и лишь частично привлекались зарубежные инвестиции.

Строительство железнодорожной линии до одной из гаваней Мурман становилось важным военно-стратегическим проектом. Непосредственное участие в постройке Мурманской магистрали принимали железнодорожные войска. Надежная транспортная связь Мурманского побережья с центральными промышленными районами России позволяла создать в одной из гаваней Баренцева моря мощную военно-морскую базу. Наличие этой базы закрепляло доминирующую роль России в северных морях Европы. Кроме того, российский военно-морской флот получал возможность маневрировать и вести военные действия независимо от времени года и блокирующих операций противника.

Железная дорога с выходом на Мурманское побережье обещала стать важнейшим стратегическим объектом. По ней из северных портов должна была осуществляться перевозка стратегических грузов, поступающих от союзников по Антанте. Введение в строй и эксплуатация Мурманской магистрали должны были способствовать увеличению грузооборота портов Мурманского побережья, Баренцева моря и западного побережья Белого моря, что значительно ускоряло доставку грузов к местам назначения. Так, пароход Нью-Йорк – Мурманск прибывал в конечный пункт на 4–5 суток раньше, сокращая путь более чем на тысячу миль по сравнению с тем расстоянием, которое он проходил, следуя в Петербург. Значительно сокращались простои пароходов и уменьшились затраты на их стоянки на рейде.

Следует отметить, что с введением в строй этой железной дороги процесс доставки грузов в Россию и транспортировка из России становились менее опасными. Балтийское море, как известно, было ареной воен-

ных морских сражений, что сопровождалось минными заграждениями, торпедными и артиллерийскими атаками на любые суда противника, в том числе и транспортные. Акватория Баренцева моря подвергалась опасности в меньшей степени.

Значение магистрали для стран блока Антанты и мирового сообщества высоко оценивалось уже до ее возведения. Это подтверждают такие факты, как попытки оформления подрядов на строительство северного участка дороги группой английских предпринимателей, предложения о работе на строительстве дороги иностранных рабочих, участие в расходах по приобретению необходимых материалов правительств Англии, Франции, Канады и Америки, участие французского капитала в образовании Акционерного общества Олонецкой железной дороги как первого участка строящейся магистрали.

В условиях модернизации страны со строительством дороги открывались возможности для развития предпринимательства. Для строительства и эксплуатации дороги были необходимы рельсы, локомотивы, вагоны, различное оборудование. Промышленность ожидал мощный стимул к увеличению производства, к развитию новых отраслей хозяйства. Расширился рынок сбыта, возрастал спрос на сельскохозяйственную продукцию, увеличивались перевозки угля, леса, строительных материалов и продукции местного производства. Все это должно было способствовать освоению территорий Олонецкой губернии и Кольского полуострова, их экономическому и социальному развитию. Строительство дороги влекло за собой перестройку народного быта, создавало условия для подъема культуры, активизировало деловое общение населения территорий, по которым она пролежала. Мурманская магистраль, связав Северо-Запад с центральными промышленными районами страны, должна была обеспечить надежную, постоянно действующую связь с Санкт-Петербургом. Политико-стратегическое значение такой дороги было очевидным.

## **1.2. Техничко-экономические возможности железнодорожного строительства к началу XX в.**

Развитию железных дорог как массового транспорта в России и ее отдельных регионах способствовали практический опыт и научные разработки в этой сфере.

Первый опыт использования паровой машины на колесах, движущейся по рельсам, в России принадлежит английским механикам братьям П. Э. и Э. Э. Тэт. С конца 20-х гг. XIX в. они работали по контракту на заводах В. А. Всеволожского. В 1833 г. на первой промышленной выставке в

Санкт-Петербурге В. А. Всеволожский представил модель первого отечественного сухопутного парохода в натуральную величину<sup>36</sup>. В 1834 г. на уральских заводах Н. Н. Демидова российские механики, отец и сын, Ефим Алексеевич и Мирон Ефимович Черепановы испытали «пароходный дилижанец», ходивший по железной дороге<sup>37</sup>. В 1837 г. была построена железная дорога протяженностью 25 верст от Петербурга до Царского Села. Именно с этого времени было положено начало становления железнодорожного транспорта в России.

На перспективность нового вида наземного транспорта обратили внимание ведущие инженеры России. Наиболее значимый вклад в развитие железных дорог в этот период внес профессор Петербургского института корпуса инженеров путей сообщения (ныне Петербургский государственный университет путей сообщения) П. П. Мельников, в 1835 г. опубликовавший книгу «О железных дорогах»<sup>38</sup>. В ней технически и экономически обосновывались возможность и необходимость строительства железных дорог в России.

Возведение железнодорожных линий в нашей стране происходило на пространствах большой протяженности, в малозаселенных и труднодоступных местах, изобиловавших реками, болотами и лесами. Строительство велось в сложных геологических, топографических и климатических условиях. Особую ценность для теории и практики строительства железных дорог имеет опыт работы в условиях вечной мерзлоты. Крупнейший авторитет в области мерзловедения профессор М. И. Сумгин утверждал: «...что же касается научного изучения вечной мерзлоты, здесь и приоритет по времени, и приоритет по значению целиком принадлежит русским ученым – начало этому было положено во время изысканий Великого Сибирского пути. Изыскатели собрали массу ценных наблюдений над вечной мерзлотой»<sup>39</sup>.

Масштабность работ требовала особой организации строительства, эффективного использования подготовительного периода, своевременного подвоза материалов, четкого выполнения строительных процессов.

Во время подготовительного периода производили разбивку и закрепление трассы на местности, расчистку полосы отвода, осушали территории, создавали карьеры для добычи строительных материалов, строили временные сооружения и здания. Для подвоза материалов устраивались дороги, а на водных путях – причалы.

<sup>36</sup> Корнев Л. И. Железнодорожные короли России. – СПб., 1999. – С. 20–21.

<sup>37</sup> Виргинский В. С. Возникновение железных дорог в России. С. 86–92.

<sup>38</sup> Мельников П. П. О железных дорогах. – СПб., 1835.

<sup>39</sup> Сумгин М. И. Вечная мерзлота почвы в пределах СССР. – М.; Л., 1937. – С. 38, 41.

Во время основного периода строительства возводили земляное полотно, строили искусственные сооружения. Затем укладывали главные пути, возводили здания и строения, а также станционные (запасные) и другие пути, необходимые для первоначальной эксплуатации строящейся дороги. Вдоль линии устанавливали путевые знаки и сигналы. Организация работ и расстановка строительных подразделений предусматривали использование сооружаемой дороги последовательно, перегон за перегонем, «островное» и встречное (примером может служить строительство линии Вышний Волочок – Тверь).

Эффективная организация работ во многом зависела от структуры управления строительством. В первый период строительства велись поиски наиболее рациональных структур управления. Общее руководство осуществляли дирекции. Строящиеся линии делились на строительные участки, а они, в свою очередь, на дистанции. Широко использовался принцип специализации строительства. Для ускорения строительства магистралей большой протяженности прокладывали линию одновременно с обоих концов, а в случае необходимости одновременно вели строительство на нескольких участках. Применялся способ увеличения провозной способности посредством сооружения вторых путей.

С первых лет строительства и эксплуатации железных дорог в России проводились работы по совершенствованию прокладки железнодорожного пути, его нижнего и верхнего строений. Разнообразие топографических, климатических и гидрологических условий районов сооружения железных дорог накладывало отпечаток на конструктивные характеристики земляного полотна. Балластный слой на железных дорогах России создавался из щебня и песчаной подушки или из песчано-гравийных материалов. В конце 1890-х гг. стали принимать полную толщину балластного слоя не менее 55 см. В 1906 г. на XXIV съезде инженеров службы пути было решено за счет использования щебня и гравия улучшить качество балласта.

За период существования железных дорог верхнее строение пути претерпело существенные изменения. С 1866 г. вместо железных рельсов начали укладывать стальные с новым типом стыка, располагаемого на весу между шпалами. При этом вместо простых стыковых накладок стали применять более совершенные – фасонные, для предупреждения развинчивания болтов использовались специальные шайбы. Разнообразие рельсов усложняло ведение путевого хозяйства, поэтому возникла необходимость унифицировать типы рельсов. К 1908 г. закрепились на практике и были утверждены четыре типа рельсов: Ia, IIa, IIIa, IVa. Рельсы изготавливались длиной 10,68 м. В 1909 г. инженер Н. Е. Долгов предложил прочную моно-



литную конструкцию железнодорожного пути (путь Долгова). Для контроля состояния пути в период эксплуатации в 1915 г. по проекту Н. Е. Долгова в России был построен первый путеизмерительный вагон. Подрельсовым основанием пути служили сосновые и еловые шпалы, а также балластная призма. Использование деревянных шпал объясняется их сравнительно небольшой стоимостью, простотой формы и удобством эксплуатации. Так, в 1886 г. применялось шесть типов размеров шпал. Подверженность деревянных шпал гниению привела к необходимости пропитки древесины различными антисептиками. Первоначально их пропитывали смолой, затем креозотовым маслом, хлористым цинком и т. п.

При сооружении верхнего строения пути стрелочные переводы были модифицированы. В первые годы эксплуатации на железных дорогах применялись безостряковые стрелки с одиночными и двойными передвигаемыми рельсами. С середины XIX в. на железных дорогах России появились стрелки с двумя подвижными прямыми острьяками из обычных рельсов. Они явились прототипом современных стрелок. В 1907 г. по заданию Министерства путей сообщения были спроектированы стрелочные переводы к рельсам типов Ia и IIa, позднее и к рельсам типа IIIa. В этом же году инженеры Н. Богуславский и Э. Гомолицкий спроектировали и изготовили цельнолитые крестовины для переводов.

Ускорению строительства железных дорог способствовало внедрение на некоторых линиях элементов механизации работ. В 1879 г. на станции Минеральные Воды Владикавказской железной дороги был испытан роторный снегоочиститель Беренса. В 1880 г. на Закаспийской железной дороге инженер И. Н. Ливчак разработал и применил технологию механизированной укладки железнодорожного пути. При разработках выемок применялись землеройные машины, сходные по конструкции с экскаваторами. При забивке свай мостовых переходов применялись паровые копры. Для перевозки грунта использовались специально сконструированные землевозные вагоны. Позже на больших железнодорожных стройках стали применять как зарубежные, так и отечественные механизмы и приспособления, паровые, дизельные и электрические строительно-дорожные и погрузочно-разгрузочные машины. В 1908 г., например, на железнодорожных стройках страны было занято 30 экскаваторов<sup>40</sup>. Однако к началу XX в. механизированный способ производства строительных работ еще не получил широкого распространения. Дешевый ручной труд оказался более выгодным. Успешная организация строительства железных дорог в боль-

<sup>40</sup> *Першин С. П.* Развитие строительно-путевого дела на отечественных железных дорогах. С. 55.

шой степени зависела от эффективного использования капиталов и последующего распределения прибыли.

Сооружение железных дорог при большом количестве рек и водоемов на территории России требовало строительства мостов. Железнодорожное мостостроение в России развивалось на основе отечественной мостостроительной школы, которую характеризуют рационализм в выборе и оценке конструкций, отказ от надуманных решений в погоне за внешней эффектностью, стремление к наиболее полному учету условий работы конструкций. К началу строительства первых мостовых переходов на железных дорогах страны был накоплен богатый опыт сооружения мостов на шоссейных дорогах. В 1845 г. Д. И. Журавский создал теорию расчета решетчатых ферм, предложив метод определения усилий в отдельных элементах. Большой вклад в развитие научной школы мостостроения внесли Л. Ф. Николаи, Э. М. Зубов, Ф. И. Энрольд. Их классические труды по расчету мостовых конструкций явились руководством для многих поколений проектировщиков и строителей мостов.

В 60-х гг. XIX в. основным материалом пролетных строений стало железо, а для опор использовался камень. К этому времени отечественная мостостроительная школа имела большие достижения. Д. И. Журавский предложил формулу для определения касательных напряжений, впервые определил механические свойства древесины как строительного материала. Заслугой С. В. Кербедза стал переход от чугуна к сварочному железу. Его исследования работы заклепочных соединений и влияния способа образования отверстий под заклепки на свойства металла оказались чрезвычайно полезны для мостостроения. В 1869 г. инженер Ф. И. Цвирко применил способ подводной укладки бетонной смеси с помощью вертикально перемещающейся трубы. За рубежом подобный способ использовали лишь в 1908 г. Инженер Г. С. Семиколенов создал стройную теорию расчета консольных балок и сделал экономический анализ эффективности их применения. Отечественные инженеры, в частности Ф. С. Ясинский, считали особо важным делом обеспечение устойчивости сжатых стержней. Именно поэтому в России аварий мостов практически не было, тогда как в Европе и Америке крушения мостов случались нередко. В 1887 г. Л. Д. Проскураков впервые в России, на Кременчуг-Ромненской железной дороге, при переходе через реку Сулу применил балочно-консольное металлическое пролетное строение.

В конце XIX в. в строительстве мостов стал использоваться железобетон. Значительный вклад в разработки по его применению внес Н. А. Беллюбский. Экспериментальные исследования и труды механической лаборатории Петербургского института инженеров путей сообщения по раз-

витию отечественной цементной промышленности стали базой внедрения железобетона в практику строительства. В 1890-х гг. в России проводились исследования железобетонных конструкций. В 1908 г. приказом министра путей сообщения были утверждены нормы проектирования железобетонных конструкций на железнодорожном транспорте. Это способствовало более широкому применению железобетона при строительстве мостов. Следует отметить, что аналогичный уровень технических условий был продемонстрирован лишь в двух странах: Германии (1904) и Франции (1906). В США нормы для проектирования железобетонных конструкций были разработаны в 1910 г., в Англии – в 1915-м, в других странах их приняли еще позже.

Отечественные ученые и инженеры сделали многое для становления и развития станционной работы железных дорог. В частности, они разработали первую классификацию железнодорожных станций, принципы их проектирования, основы специализации путевого развития, методологию расчета станционных устройств, в том числе и сортировочных горок. До конца 60-х гг. XIX в. на железных дорогах России применялись разнообразные сигналы, которые в дальнейшем были унифицированы. Первые системы централизации стрелок и сигналов на станциях появились в 1870 г. Несмотря на недостатки первых систем централизации, они в определенной мере способствовали повышению безопасности движения поездов. В 1873 г. было разработано положение о сигналах, обязательное для всех российских железных дорог. Оно упорядочивало применение красных и зеленых дисков, разрешалось применение семафоров.

Увеличение сети железных дорог и размеров перевозок потребовало разработки способов и устройств для регулирования движения поездов. Способы регулирования в определенной мере регламентировались Правилами движения поездов, утвержденными в 1874 г. и усовершенствованными в 1883-м. В 1878 г. была введена блокировка, при которой перегон делился на блок-участки, на границе каждого имелся блокпост, где устанавливался семафор. Отечественные специалисты учли суровые климатические условия России – управление семафорами было перенесено в помещения.

В области полуавтоматической путевой блокировки для двухпутных дорог работали инженер Л. Д. Вурцель, электромеханики К. Г. Пухальский и Ф. С. Александров, а также инженер Г. П. Ботяновский. Наряду с высококачественными отечественными разработками путевой блокировки значительная часть государственных и частных железных дорог применяли в то время полуавтоматическую путевую блокировку немецкой фирмы «Сименс – Гальске».

К началу 1880-х гг. появился ряд разработок, направленных на улучшение имевшихся и создание новых систем централизации. В 1884 г. была разработана система механической централизации профессора Я. Н. Гордеенко. По его инициативе на заводе «Электромеханик» в Петербурге наладили производство соответствующей аппаратуры. Я. Н. Гордеенко принадлежит также заслуга разработки электросцепляющего механизма и гидравлической рельсовой педали. Его системой механической централизации было оборудовано около 1700 стрелок – больше, чем другими системами, вместе взятыми. В 1906 г. Я. Н. Гордеенко усовершенствовал свою систему. Это позволило увеличить дальность управления стрелками. Оказалось возможным для управления стрелками и сигналами на многих станциях иметь лишь один центральный пост вместо двух. Следующий шаг по совершенствованию техники СЦБ был сделан благодаря применению электромеханических замыкателей. Блок-механизмы замыкателей отличались оригинальными решениями, что в конце XIX в. явилось определенным прогрессом в повышении надежности путевой блокировки. Гордеенко возглавил работу по переходу к механическим замыканиям стрелок и сигналов.

Электрическая централизация стрелок и сигналов была внедрена в 1909 г. В 1913 г. В. П. Сухарников изобрел электрическую централизацию маршрутного типа. В следующем году Г. Цебоев для исключения приема поездов на занятый путь предложил устройство рельсовых цепей. К этому времени на дорогах страны электрической централизацией с механическими замыканиями было оборудовано более ста стрелочных переводов. К 1917 г. на железных дорогах России действовало более 11 тысяч стрелок, оборудованных механической централизацией. Наряду с ней применяли централизацию, разработанную итальянской фирмой «Бианки и Серветтаса».

В 1889 г. инженер Н. А. Рахманинов применил устройство по управлению семафором с помощью электроэнергии, получаемой от индуктора переменного тока. В эти же годы начальник службы телеграфа Курско-Харьковско-Азовской дороги К. А. Кайль предложил электромеханизм, который управлял «окуляром» с тремя цветными стеклами. Это был предшественник прожекторного светофора. В 1909 г. вышли в свет Общие правила сигнализации, явившиеся определенным шагом вперед в стандартизации сигналов. Основным сигнальным прибором стал семафор. Конструктивно семафоры существенно различались. Всего насчитывалось 15 конструкций семафоров и 10 конструкций красных дисков. Наиболее удачным оказался семафор, предложенный профессором Петербургского института инженеров путей сообщения Я. Н. Гордеенко. К 1890-м гг. семафор систе-

мы Гордеенко стал преобладающим типом сигнальных устройств, хотя красные диски в качестве входных сигналов еще оставались на ряде дорог. В 1897 г. началось широкое применение электрожелезловой системы на однопутных участках российских железных дорог. К 1914 г. ею было оборудовано 28 тысяч километров пути. Над созданием и совершенствованием железловых систем работали инженеры В. А. Зеест, Г. Г. Вершинин, Н. Г. Дикущин, В. А. Ремизов, Е. И. Огурк.

В 1883 г. было опубликовано исследование инженера В. Троицкого «Сортировка товарных вагонов с уклонных путей и устройство сортировочных станций», обобщившее опыт эксплуатации первых сортировочных станций. В 1898 г. съезд инженеров службы пути установил основные принципы проектирования станций: специализация путей и возможность дальнейшего развития, выполнение параллельных операций и сокращение длины маневрового рейса. Эти принципы и в настоящее время используются при разработке проектов станций. Инженер путей сообщения академик В. Н. Образцов в 1905 г. опубликовал работу «К вопросу о проектировании и расчете станций». В. Н. Образцов – автор ряда капитальных трудов о станциях и узлах. Большую ценность для проектировщиков и работников станций имели труды профессора С. Д. Карейши, работавшего в течение многих лет в службах пути и на строительстве дорог. Результаты исследований, обобщение опыта проектирования, строительства и эксплуатации станций нашли применение в практике железнодорожного строительства и эксплуатации дорог.

С использованием телеграфных аппаратов фирмы «Сименс» в 1852 г. на железных дорогах стала применяться электротелеграфная связь. Большой вклад в развитие электротелеграфной связи внес Б. С. Якоби, возглавивший это направление работы при строительстве железнодорожной линии Санкт-Петербург – Москва. С 1854 г. основным телеграфным аппаратом, применявшимся на российских дорогах, стал аппарат Морзе, простой в обслуживании и надежный в работе.

Основными способами регулирования движения поездов до 1917 г. являлись телеграфная связь, электрожелезловая система и полуавтоматическая путевая блокировка. Для отправления и приема поездов почти на 30 тысяч километров однопутных дорог использовалась электрожелезловая система. Для улучшения использования существовавших телеграфных проводов в разных странах проводились исследования по разработке системы одновременного телеграфирования и телефонирования. Многое сделали в этой области в 1880–1882 гг. военный связист капитан Г. Г. Игнатьев, инженеры В. Н. Риссельберге и Е. И. Гвоздев. Е. И. Гвоздев разработал три типа телефонных аппаратов, предназначенных для включения в теле-

графные провода. В этих аппаратах применялись приборы для фониического вызова. Такие аппараты в дальнейшем получили название «фонопоры»<sup>41</sup>. Существенные изменения внесли в устройство фонопоров изобретатели И. Ф. Поляков, А. А. Кузнецов и Р. М. Трехцинский.

Телефонная связь на железнодорожном транспорте своим развитием во многом обязана талантливому инженеру П. М. Голубицкому. Он известен как изобретатель первого русского телефона (аппарат был изготовлен в 1876 г. в мастерских станции Бендеры). Массовый выпуск телефонов начался несколько позже. Первые опыты по применению телефонов П. М. Голубицкий провел в 1880 г. В 1883 г. он оборудовал первую телефонную станцию на 10 линий в Петербургском паровозном депо, положив начало внедрению местных телефонных сетей. В 1884 г. П. М. Голубицкий предложил использовать телефоны для связи остановившегося в пути поезда с железнодорожными станциями. Для этой цели был сконструирован специальный поездной телефонный аппарат, примененный в 1886 г. Приоритет опытов Голубицкого по созданию нового в истории железных дорог способа связи подтверждается удостоверением от 26 мая 1888 г. Главного общества российских железных дорог. Телефонный способ передачи сигналов с пути позволил освободиться от старой громоздкой технологии связи посредством переносного поездного телеграфного аппарата. В 1887 г. в Петербурге учредили «Телефонное товарищество по изобретениям Е. И. Гвоздева», которое сыграло важную роль во внедрении телефонирования на железных дорогах страны<sup>42</sup>.

К началу XX в. на российских железных дорогах еще не было единой системы телефонной связи, для телефонирования применялись разнообразные типы аппаратов. Состояние железнодорожной телефонной связи на начало 1900 г. характеризуется следующими данными: протяженность линейной телефонной связи составляло 25 210 километров; протяженность линий одновременного телефонирования и телеграфирования – 20 510 километров; количество фонопоров – 2500 штук, в том числе системы Гвоздева – 1032, на каждые 10 километров железных дорог приходилось 30 километров телеграфной связи, 20 километров телефонной и 5 телефонных аппаратов. С 1909 г. на дорогах России начали внедрять буквопечатающие телеграфные аппараты Бодо, которые имели ряд преимуществ по сравнению с ранее применяемыми. Энтузиастом внедрения аппаратов Бодо был инженер Д. С. Пашенцев, впоследствии ставший профессором Петроградского (Ленинградского) института инженеров железнодорожного транс-

---

<sup>41</sup> Почтово-телеграфный журнал. – 1888. – № 7.

<sup>42</sup> Вестник связи. – 1948. – № 4. – С. 23.

порта. В 1916 г. он издал книгу «Аппараты Бодо» и инструкцию по их эксплуатации. К 1917 г. аппараты Бодо обслуживали 12 тысяч километров линий связи. К 1914 г. общая длина воздушных линий связи, состоящих из телеграфных и телефонных проводов, достигла 90 тысяч километров. Протяженность телеграфных проводов составляла 227 тысяч километров. Протяженность телефонных проводов возросла до 115 тысяч километров.

Строительство и эксплуатация железнодорожного транспорта способствовали развитию новых направлений в машиностроении – паровозостроения и вагоностроения. Первенцем железнодорожного машиностроения явился Александровский механический завод Петербурго-Московской железной дороги. В 1845 г. на нем изготовили два первых паровоза. Товарный паровоз развивал скорость до 22 км/ч, пассажирский – до 30. В дальнейшем эти локомотивы были модернизированы. Выпускавшиеся Александровским заводом пассажирские локомотивы типа 2-2-0 уже имели мощность до 130 л. с. и ввели поезда из шести вагонов со скоростью 40 км/ч. Кроме того, строились паровозы типа 1-2-0 и 1-2-1. Товарные паровозы типа 0-3-0 по многим конструктивным решениям были аналогичны пассажирским. Они имели мощность около 140 л. с. и ввели 22-вагонные составы со скоростью 15 км/ч<sup>43</sup>.

С 60-х гг. XIX в. в связи с расширением железнодорожного строительства потребность в паровозах стала увеличиваться. Назрела необходимость обеспечить поездное движение отечественными паровозами. Основу локомотивостроения России составили заводы: Коломенский, Воткинский, Невский, Мальцевский. Особенно выделялись Невский и Коломенский заводы, построившие соответственно 138 и 89 паровозов. Министерство путей сообщения заключило контракты на приобретение паровозов с Невским механическим в Петербурге, Камско-Воткинским, Мальцевским и другими заводами. К 1878 г. выпуск отечественных локомотивов заметно возрос и составил 323 машины. Появились и своя школа паровозостроения, талантливые инженеры-конструкторы, ученые, исследователи. В 1854 г. инженер-полковник А. Г. Добронравов опубликовал «Правила для составления проекта паровоза». В 1859 г. он же сконструировал мощный двухцилиндровый паровоз (тип 0-4-0 серии Е). Профессор Петербургского технологического института Л. А. Ераков в 1871 г. написал первый учебник «Курс паровозов». Большую работу по испытанию паровозов провел в 80-х гг. инженер А. П. Бородин. К концу столетия по инициативе А. П. Бородина в России стали использовать паровозы, работа которых основывалась на

<sup>43</sup> Железнодорожный транспорт: материалы совещания специалистов железнодорожного транспорта, посвященного 250-летию Ленинграда. – Л., 1957. – С. 99.

принципе двойного расширения пара. Первые шесть таких паровозов типа 2-2-0 серии П<sup>б</sup> были построены в 1885 г. Применение этих локомотивов давало до 15 % экономии топлива. К концу 90-х гг. на железнодорожной сети действовало около 13 % подобных паровозов.

Увеличение скоростей движения поездов требовало строительства быстроходных паровозов. К концу XIX столетия пассажирские паровозы имели до трех сцепных осей, а товарные – до четырех. В 1899 г. на заводе «Русский дизель» в Санкт-Петербурге начался выпуск первых тепловых двигателей для локомотивов. В 1902 г. по инициативе инженера Е. Е. Нольтейна на Коломенском заводе впервые в стране паровоз серии Ж типа 2-3-0 был оборудован устройством для перегрева пара. Использование перегретого пара способствовало повышению экономичности машин, так как уменьшало расход угля. Пассажирские паровозы к этому времени имели конструкционную скорость 115–130, товарные – 65–70 км/ч.

Наибольшее количество заказов на паровозы и их поставок в России приходится на 1895–1907 гг. Максимальный выпуск (более 1300 локомотивов) отмечен в 1906 г. Паровозный парк на конец 1913 г. характеризовался следующими данными: всего на сети казенных и частных дорог числилось 18 695 паровозов, в том числе 3550 пассажирских. С 1869 по 1900 г. отечественные предприятия построили 7619 паровозов, а к 1917 г. ведущие заводы выпустили 21 101 локомотив, т. е. увеличили производство почти в три раза (см. Приложение 13). Парк паровозов возрос до 12,5 тысяч (прирост 30,7 %). Из общего количества локомотивов 54 % построено в 1900–1913 гг. В среднем на 100 км сети приходилось 32 паровоза. Среднесуточный пробег составлял около 112 километров. Шестьдесят семь процентов от общего числа паровозов работали на угле, расходуя в год 7,2 миллиона тонн топлива; 26 % использовали нефть и мазут (1,8 миллиона тонн), остальные отапливались дровами (5,2 миллиона кубометров). Стоимость всего парка паровозов составляла 642 миллиона 71 тысячу рублей<sup>44</sup>. Следует отметить, что некоторые серии отечественных локомотивов по качеству изготовления и конструкции находились на уровне лучших образцов мирового паровозостроения. Этому способствовали научные разработки и экспериментальные исследования А. П. Бородина, Ю. В. Ломоносова, В. И. Лопушинского, Б. С. Малаховского и других специалистов в этой области, получившие признание как в России, так и за рубежом.

В становлении вагоностроения значительную роль играл Александровский завод. Еще в 1844 г. здесь построили вагонные мастерские. Завод

---

<sup>44</sup> Железнодорожный транспорт в 1913 г.: статистические материалы. – М., 1925. – С. XXXIII.



имел два отделения – паровозное и вагонное<sup>45</sup>. К открытию Петербург-Московской дороги было выпущено 174 пассажирских, около 2000 товарных вагонов и 580 платформ. Пассажирские вагоны I, II и III классов отличались друг от друга внутренним оборудованием и отделкой. В 1875 г. началось производство пассажирских вагонов на Русско-Балтийском заводе в Риге, затем на Брянском машиностроительном и Путиловском заводах. На рубеже XIX и XX вв. вступили в строй заводы, которые наладили выпуск четырехосных крытых изотермических вагонов, полувагонов, платформ и цистерн. К 1910 г. 19 предприятий занималось постройкой товарных вагонов, что позволило отказаться от зарубежных поставок. В 1910–1912 гг. в мастерских Александровского завода был разработан новый тип 20-метрового классного вагона, который был принят в качестве стандарта для сети железных дорог России. В это же время было выпущено несколько вагонов-ресторанов для поездов дальнего следования. В 1913 г. был построен первый динамометрический вагон и четыре образцовых салон-вагона. По заказу государственного банка для перевозки золотой и серебряной монеты завод выпустил бронированный вагон.

Первые товарные вагоны были четырехосными, с деревянными кузовами, центральной сцепкой, тормозным устройством с ручным приводом. Грузоподъемность крытого вагона при собственном весе 7,8 тонны составляла 8,2 тонны. Для насыпных и длинномерных грузов строились также четырехосные платформы весом 6 тонн и грузоподъемностью 10 тонн. Улучшить технико-экономические показатели вагонов представлялось возможным путем изготовления основных несущих элементов кузова и рамы из металла. С введением на дорогах России бесперегрузочного сообщения возникла потребность в стандартизации вагонов – выпуске их унифицированными для всех дорог. Крытые вагоны начали строить длиной внутри кузова 6400 мм и шириной 2743 мм, устанавливались единые размеры и для других одноплатформенных вагонов. Конструкция вагонов для своего времени была рациональной и просуществовала долгое время без изменений, причем грузоподъемность вагонов постепенно увеличивалась, достигнув 15 тонн.

Развитие нефтяной промышленности обусловило появление цистерн, сначала зарубежных (с 1863 г.), а затем отечественной постройки (с 1872 г.). Первые изотермические вагоны с ледяным охлаждением для перевозки скоропортящихся грузов появились в России в 1862 г., вагон с опрокидывающимся кузовом (думпкар) для высыпания груза построили в 1868 г., задол-

<sup>45</sup> Железнодорожный транспорт : материалы совещания специалистов. С. 106.

го до появления таких вагонов в других странах. К 1917 г. в стране насчитывалось 569 тысяч товарных вагонов<sup>46</sup>.

Первые пассажирские вагоны строились трех классов. Они, как и товарные, были деревянными и отличались друг от друга внутренним оборудованием и отделкой. Устройство рессорного подвешивания обеспечивало необходимую плавность хода. Отечественный пассажирский вагон характеризовался наличием сквозного прохода посередине кузова, устройством закрытых тамбуров, хорошей теплоизоляцией, имел окна с двойными рамами. С 1863 г. вагоны стали оборудовать умывальниками, печами сухого отопления и другими устройствами, создававшими удобства для пассажиров. В 1911 г. на Тамбовском вагоноремонтном заводе механик Н. К. Галахов предложил для уменьшения вибрации устанавливать на пассажирских вагонах усовершенствованную эллиптическую рессору. В годы интенсивного строительства железных дорог на новые линии стали поступать вагоны из Англии, Германии, Франции, Бельгии. Они отличались конструктивным разнообразием, что усложняло их эксплуатацию и ремонт. Пришлось увеличить выпуск пассажирских вагонов на отечественных заводах. С течением времени парк пассажирских вагонов был сведен к нескольким основным видам, предназначенным для эксплуатации в дальнем, местном и пригородном сообщениях. Парк пассажирских вагонов возрос до 15 тысяч (36,1 %), товарных вагонов и платформ – до 284 тысяч (33,1 %). Это было важной предпосылкой для расширения железнодорожной сети страны. По состоянию на 1 января 1914 г. на отечественных дорогах эксплуатировалось 30 858 пассажирских вагонов, в том числе: мягких – 6740, смешанных II и III классов – 330, жестких III класса – 10611, жестких IV класса – 7174, почтовых и багажных – 2961, служебных – 1298, вспомогательных – 540, прочих – 1204<sup>47</sup>.

Министерство путей сообщения уделяло большое внимание вопросам эксплуатации железных дорог. В конце XIX в. в его структуре было создано специальное Управление по эксплуатации железных дорог. К началу XX в. в России стала складываться система организации перевозок в соответствии с Уставом железных дорог, внедрялось прямое и бесперегрузочное использование вагонов, их специализация, движение поездов осуществлялось по графикам, регулировались вагонопотоки. В это же время проверенный на практике принцип специализации поездов получил теоретическое обоснование. В частности, исследования А. Н. Фролова показали влияние ее на снижение простоя вагонов в сортировочных парках станции.

---

<sup>46</sup> *Шадур Л. А.* Развитие отечественного вагонного парка. – М., 1988. – С. 26.

<sup>47</sup> История железнодорожного транспорта России. Т. 1. 1836–1917 гг.

К 1910 г. правила специализации поездов применялись уже на 24 дорогах страны. К 1914 г. большая часть дорог в грузовом движении разделяла поезда на ускоренные, воинские и товарные; транзитные, или поезда дальнего хода; участковые; сборные дневного и ночного обращения. Увеличение объема перевозок и строительство новых линий потребовали проведения в период 1900–1914 гг. значительных работ по развитию железнодорожных узлов и сооружению сортировочных станций.

Наряду с мероприятиями строительного характера важным средством повышения пропускной способности железных дорог стали организационно-технические меры, в частности рациональное распределение сортировочной работы между станциями и совершенствование станционных технологий. Практические потребности в усилении провозной способности дорог послужили важным стимулом к разработке теории графика движения поездов, методики расчета пропускной способности перегонов и станций и решению других эксплуатационных задач. Необходимость регулирования вагонных парков возникла сразу же с вводом в эксплуатацию первых железных дорог общего пользования и усиливалась по мере роста перевозок. Потребность в регулировании вызывалась тем, что в результате перевозки грузов в одних районах, обслуживаемых дорогой, образовывался избыток вагонов, а в других, где совершалась преимущественно погрузка, остро ощущался их недостаток. Вначале применялась так называемая замкнутая регулировка, которая проводилась в пределах дороги, имевшей собственный парк вагонов. На стыковых пунктах с другими дорогами или водными путями сообщения производилась перевалка грузов, а освободившиеся вагоны направлялись к месту очередной погрузки. В случае нехватки вагонов на дороге объем погрузок сокращался или принимались другие меры по согласованию с комитетом грузоотправителей.

С увеличением размеров дальних перевозок все сильнее проявлялись недостатки замкнутой системы перевозок, вызывавшей непомерный рост задержек вагонов и затрат на перевалку грузов на стыковых пунктах. Эти недостатки были устранены после введения прямого бесперегрузочного способа перевозки, при котором ставилось условие срочного возврата вагонов после выгрузки на дорогу-собственницу. Нарушение этого условия влекло серьезные штрафные санкции. Устранение перегрузки товаров на стыковых пунктах благоприятно отражалось на деятельности железных дорог. В конце 1890-х гг. делались попытки увязать погрузку с пропускной способностью линий, для чего были созданы особые распределительные бюро. Однако в условиях стихийного предъявления грузов к перевозке эта мера не имела успеха. Такая работа стала проводиться учрежденными позднее центральными и местными порайонными комитетами по регулирова-

нию массовых перевозок грузов. Эти комитеты получили право на направление вагонов с дорог, имевших их избыток, на нуждавшиеся в них дороги. Но это относилось только к казенным дорогам. В 1916 г. был установлен порядок распределения подвижного состава между дорогами. В 1917 г. районные комитеты получили право прекращать или ограничивать погрузку некоторых грузов по направлениям, а также прием вагонов от соседних районов. В качестве предупредительных регулировочных мероприятий вводилось нормирование обмена вагонов по стыковым пунктам смежных дорог. Нормы обмена устанавливались на ежегодных съездах представителей дорог с учетом наличия технических средств и пропускной способности направлений. Регулирование в период затруднений осуществлялось путем ограничения или запрещения как приема вагонов от соседних дорог, так и погрузки назначением в район затруднения. Кроме того, устанавливались приоритетные направления перевозок. Таким образом, развитие методов регулирования вагонного парка характеризовалось тенденцией к его централизации, что обеспечивало быстрее продвижение вагонопотоков и лучшее использование вагонов. При этом впервые были применены такие регулировочные меры, как обезличенное использование вагонов при равночисленном обмене между дорогами, принудительное перераспределение между ними парка вагонов, нормирование обмена по стыковым пунктам.

К 1913 г. Россия, несмотря на противоречивые процессы в государственной политике по железнодорожному транспорту и допущенные издержки, добилась определенных успехов в области его экономики. В предвоенном году сложившаяся сеть железных дорог имела высокие технико-экономические показатели. Протяженность 34 дорог, охватывающих около 90 % всей железнодорожной сети России, к концу 1913 г. составила 59 617 верст<sup>48</sup>. Сумма основных капиталов дорог достигла почти 7,6 миллиона рублей, из которых лишь 1,7 миллиона рублей были инвестированы частными железнодорожными обществами, а остальные ассигнования поступали из государственной казны. Основной капитал железных дорог на одну версту составлял 120,2 тысяч рублей, оборотный – 2524 рублей (2,1 %). Заметим, что в промышленности доля оборотного капитала по отношению к основному была на порядок выше.

Финансовая мощь железнодорожной отрасли характеризовалась главным образом размером валового дохода, приходящегося на одну версту, при этом доход от перевозки пассажиров по всей сети составлял около 20 % общего дохода, от перевозки грузов – почти в четыре раза больше.

---

<sup>48</sup> Железнодорожный транспорт в 1913 г. : статистические материалы. С. 124.

Эксплуатационные расходы по перевозке грузов и пассажиров, пришедшие на одну версту, составляли в среднем 10 909 рублей. При этом отношение расходов к доходам составляло более 60 %, с тенденцией уменьшения расходов у частных железных дорог. Чистый доход от пассажирских перевозок по всей сети дорог составлял 42 364 тысячи рублей, т. е. в девять раз меньше, чем от грузового движения. На 13 дорогах пассажирские перевозки приносили убытки.

Представляют интерес сведения о среднем по российской сети дорог доходе и расходе по пассажирским и грузовым перевозкам на 1913 год<sup>49</sup>:

Показатели	С пассажиро-версты, коп.	С пудо-версты, коп.
Валовой доход	0,81	0,0210
Расход по эксплуатации	0,67	0,0113
Чистый доход	0,14	0,0097

Чистый доход, соотнесенный с затраченным на сооружение дорог капиталом, в 1913 г. составил 5,8 %.

За более чем полувековую историю строительства и эксплуатации железных дорог специалистами-транспортниками было признано единственно правильным комплексное развитие не только железных дорог, но и других видов транспорта страны, т. е. сформулирована в общем виде концепция создания единой транспортной системы России, что в дальнейшем получило практическое осуществление.

Индустриальные потребности страны обусловили дальнейшее совершенствование системы железнодорожного транспорта на основе использования достижений науки и техники. Важно было расширять железнодорожную сеть и создавать для этого необходимые условия. В России существовали еще транспортные направления, где железных дорог было недостаточно. Для данных направлений разрабатывались перспективные планы развития, которые учитывали предполагаемое развитие прилегающих губерний, производились расчеты рентабельности железнодорожных предприятий.

Так, объективный расчет возможного влияния железнодорожной линии на развитие Олонецкой губернии был произведен в 1909–1910 гг. специальной комиссией Олонецкого губернского земства во главе с Л. К. Чермаком. Доказывая необходимость постройки железнодорожного пути в данном регионе, группа Л. К. Чермака провела исследование возможного грузооборота дороги. Основную часть грузов, ввозимых в Олонецкий край, со-

<sup>49</sup> Там же. С. XXVIII.

ставляли хлеб, сахар, соль, спирт, масло, мануфактура, железо, чугун и др. По вывозу из региона на первом месте стоял лес. В перспективе значительную часть грузов могли бы составить мрамор, гранит, рыба, а также продукция горных заводов. Возможный грузооборот дороги, по расчетам на 1909 г., составляли: грузы прибытия – 3275 тысяч пудов, грузы отправления – 38 110 тысяч пудов, всего 41 365 тысяч пудов. В исследованиях Л. К. Чермака приводятся примерные расчеты по грузообороту на 1919 г. Эти расчеты на ближайшее десятилетие проводились с учетом работы железной дороги. Грузооборот железнодорожной линии к 1919 г., по этим расчетам, предположительно должен был составить: в грузах отправления – 52 659 тысяч пудов, в грузах прибытия – 5200 тысяч пудов, всего – 57 850 тысяч пудов<sup>50</sup>.

Что касается финансового положения, то валовой доход дороги от грузов малой скорости за 1910 г. должен был составить 912,9 тысячи рублей. От пассажирского движения, по положению 1904 г., был установлен доход 500 рублей с версты за год. Поскольку на севере получили развитие отходные промыслы и туризм (Сунские водопады), предполагалось, что количество пассажиров будет выше среднестатистических данных примерно в два раза, т. е. доход мог составить 1000 рублей с версты за год. Общая сумма от пассажирских перевозок должна была составить 265 тысяч рублей. В итоге валовой доход дороги предположительно составлял 1177,9 тысячи рублей в год. Расходы по эксплуатации, не зависящие от движения, в 1904 г., из-за сложности обслуживания дороги, были установлены в 2000 рублей на версту, расходы, зависящие от движения, – 75 копеек на поезд-версту. На 1910 г. расходы должны были составить 511,45 тысячи рублей. Следовательно, к 1910 г. предполагался чистый доход с дороги в сумме 136,45 тысячи рублей. Кроме этого, выручка от перевозки почты составляла еще 30 тысяч рублей. На 1919 г. чистый доход с учетом перевозки почты мог составить 439,17 тысячи рублей<sup>51</sup>. Эти данные свидетельствуют о том, что проектируемая дорога должна была стать прибыльной уже с первого года эксплуатации и способной постепенно покрыть долги по строительству. В связи с развитием края основную массу дохода могла принести возрастающая торговля и особенно расширение вывоза леса, что должно было составить чистую прибыль в 300–400 тысяч рублей в год<sup>52</sup>.

Группа Л. К. Чермака уделила внимание вопросам переселенческой политики в район строительства дороги. В период работы комиссии в

---

<sup>50</sup> Чермак Л. К. Записка об экономическом значении... С. 39–42.

<sup>51</sup> Там же. С. 42–43.

<sup>52</sup> Дальнейшие события – Первая мировая война, революции, Гражданская война не позволили осуществить эти планы.

стране проводилась аграрная реформа, разработанная председателем Совета министров П. А. Столыпиным, одним из важных пунктов которой являлась политика переселения крестьянства из густонаселенных районов центральной России. Эта мера позволяла решить проблему аграрного перенаселения за счет наделения переселенцев землей в районах, имевших излишки угодий. В ходе выполнения программы был произведен расчет земельных участков для передачи их переселенцам. В данном регионе такие земли составили 630 тысяч десятин. На одну семью из шести человек выделялось 30 десятин. Из такого расчета следует, что в район строительства возможно было переселить 20 тысяч семей, т. е. до 120 тысяч человек<sup>53</sup>. В течение трех лет, к окончанию строительства дороги, предполагалось переселить в данный район около 3 тысяч семей. К концу же первого пятилетия количество переселенных семей должно было достигнуть 8 тысяч. К 1919 г. предполагалось увеличение населения южной части Олонецкой губернии до 365 тысяч человек<sup>54</sup>.

Таким образом, к началу XX в. было разработано множество оригинальных отечественных проектов по решению сложных проблем проектирования, строительства и эксплуатации железных дорог в самых разнообразных условиях огромной территории страны. Продолжалось интенсивное строительство сквозных железнодорожных магистралей, одной из которых стала Мурманская железная дорога.

### **1.3. Подготовительный период и проектирование железнодорожной магистрали от Петербурга до побережья Баренцева моря**

Подготовительный период сооружения Мурманской магистрали продолжался с 1871 по 1912 г. На протяжении этого времени решены были такие задачи, как:

1) обоснование важности Мурманской железной дороги для развития транспортной инфраструктуры региона и связи с центральными территориями страны, значения магистрали для социально-экономического развития всего северного края;

2) выбор направления дороги для соединения столицы – Санкт-Петербурга с незамерзающими гаванями Кольского полуострова;

3) привлечение ученых и специалистов к разработке проектов, а также общественности к обсуждению проблем строительства в различных ко-

<sup>53</sup> Чермак Л. Н. Записка об экономическом значении... С. 47–48.

<sup>54</sup> По статистическим данным 1920-х гг. данный прогноз оправдался.

миссиях – в ходе обсуждения закладывались основы формирования в регионе транспортного комплекса, включающего в себя железную дорогу, водные и шоссейные пути сообщения;

4) объединение усилий правительства, железнодорожных ведомств, губернских и земских органов в решении проблем на подготовительном этапе строительства;

5) решение вопросов финансирования работ.

Идея сооружения в этом регионе дороги как связующего звена между Мурманским побережьем Баренцева моря, Белым морем, Онежским и Ладожским озерами относится к 70-м гг. XIX в. В этот период российской общественностью обсуждалась необходимость для региона и всей страны данной железнодорожной линии, предлагались различные варианты строительства, выдвигались перспективные проекты. Дискуссии велись относительно того, что строить: железную дорогу на конной тяге или комбинировать водные и железнодорожные пути; как с наименьшими затратами соединить железной дорогой Северо-Запад со столицей. Первым был проект Вытегорско-Онежской железной дороги длиной 357 километров, для связи Белого моря с Мариинской водной системой. По «Высочайшему указу» от 4 ноября 1871 г. права на изыскания этой линии получил крестьянин Архангельской губернии Василий Воробьев<sup>55</sup>. Вначале он выполнил предварительные изыскания по сооружению этой линии. Затем в 1872 г. были произведены окончательные изыскания<sup>56</sup>. Реализация проекта давала возможность соединения с Петербургом. Однако этот проект не был осуществлен, так как не удалось найти средства на дальнейшую его разработку и реализацию.

Вскоре статский советник А. А. Больман представил земству Олонецкой губернии проект устройства конно-железнодорожного пути от города Повенца – на северном берегу Онежского озера, на побережье Белого моря, – до города Кемь. Данный проект предусматривал продление линии до Мурмана на побережье Баренцева моря, но из-за недостаточной проработки земство его не утвердило. Сооружение железной дороги, ведущей к незамерзающим гаваням Кольского полуострова, и соединение с Петербургом оставались актуальными. Обсуждался вопрос соединения дороги Мурмана с Вологдой и строительства дороги от Вологды до Санкт-Петербурга.

Вопрос строительства железнодорожной линии к Мурману был поднят в конце 80-х гг. XIX в. в связи с необходимостью сооружения порта на

---

<sup>55</sup> Олонецкие губернские ведомости. – 1873. – 6 января.

<sup>56</sup> Мурманская железная дорога : краткий очерк. С. 13.



побережье Баренцева моря. Министр финансов С. Ю. Витте, побывав на Мурманском побережье и изучив его гавани, представил подробный доклад по вопросу строительства порта на Мурмане. В докладе высказывалось мнение о необходимости сооружения железной дороги<sup>57</sup>. Доклад был представлен императору Александру III в августе 1894 г., накануне его отъезда в Беловеж, а затем в Ялту, где 20 октября император скончался. После смерти Александра III мер по докладу Витте принято не было, лишь административный центр из Колы был перенесен в Екатерининскую гавань, в которой в 1894 г. был основан новый уездный город Александровск.

В это же время Министерство путей сообщения направило на Мурман специальную экспедицию во главе с членом Инженерного совета Б. А. Риппасом (выпускником Петербургского Института инженеров путей сообщения). Целью экспедиции было предварительное обследование условий для сооружения железной дороги к северу от Кандалакши до Екатерининской гавани<sup>58</sup>. Параллельно с ней работала экспедиция инженера Журдана по проведению изысканий на линии Кандалакша – Сорокская бухта. Материалы экспедиций использовались в дальнейшем при окончательных изысканиях.

По результатам изысканий экспедиций были предложены два варианта направления железной дороги. Первый – от Улеаборга (г. Оулу, Финляндия) до залива Печенги или до порта Владимир, второй – от Йознсу или Сердоболя через Кемь на Колу. Нижегородский губернатор генерал-лейтенант С. И. Баранов предлагал третий вариант – соединение Мурман с Кандалакшей и далее Кандалакши с железнодорожной линией Вологда – Архангельск. Этот план не был поддержан из-за длинного, кругового пути в Петербург, недостаточного влияния дороги на Олонецкую губернию и множества других недочетов.

При рассмотрении в 1894 г. этих направлений комиссией по проведению железных дорог на севере России предпочтение было отдано линии Петербург – Сердоболь (Сортавала) – Кемь, так как она была более выгодна для региона в экономическом отношении и соответствовала государственным интересам. Этот вариант сокращал на 400 верст расстояние от Ледовитого океана до Петербурга по сравнению с направлением от Улеаборга до Печенги. Он позволял соединить Петербург через Выборг не только с Мурманом, но и с Белым морем, а также Белое море с Ладожским и Онежским озерами. Комиссия указала на выгодные и невыгодные стороны рас-

<sup>57</sup> *Vitte С. Ю.* Избранные воспоминания. С. 303

<sup>58</sup> *Ripnas Б. А.* На Кольском полуострове.

смотренных проектов. Важным при выборе направления был вопрос подчинения дороги. При Улеаборгском направлении железная дорога должна была проходить по территории Финляндии и подчиняться финляндскому руководству. В ходе обсуждения направления железной дороги С. Ю. Витте вошел в соглашение с правительством Финляндии о сооружении дороги от Улеаборга до одной из незамерзающих гаваней Кольского полуострова.

При Сердобольском варианте дорога органично включалась в подчинение Министерства путей сообщения Российской империи без каких-либо промежуточных структур. Большая же часть железнодорожного пути (300 верст) должна была пролегать по русской территории. Однако возникали определенные сложности. Во-первых, часть линии неизбежно должна была проходить по территории Финляндии, что было нежелательным в связи с «финляндским вопросом». Во-вторых, требовалось провести реконструкцию и реорганизацию управления железными дорогами юга Финляндии. В-третьих, возникла необходимость произвести соединение финляндских железных дорог с Николаевской в Петербургском узле. При этом возникала сложность строительства моста через Неву в ее широком месте. Исходя из этого было решено провести линию от Петербурга или от одной из станций Николаевской железной дороги. Предлагалось рассмотреть направление Малая Вишера – Лодейное Поле – Петрозаводск – Повенец – Кемь протяженностью около 750 верст. Перед комиссией стоял также вопрос о конечном пункте железной дороги на Мурман. Первоначально рассматривались порт Владимир или гавань Озерко. При дальнейшем же изучении вопроса комиссия остановила свой выбор на Екатерининской гавани, куда по решению правительства был переведен административный центр Кольского полуострова.

Об обсуждении в правительстве России и Министерстве путей сообщения вопроса о строительстве железнодорожной линии на Мурман стало известно на местах: в Петербургской, Олонецкой и Архангельской губерниях. Городские думы и губернские земские собрания, обсуждая этот важный для развития Севера вопрос, приняли ряд решений. В 1894 г. при Петербургской городской думе была создана особая комиссия по делу соединения железнодорожной линией Петербурга с Мурманом. Комиссия думы, заинтересованная в развитии восточной части Петербургской губернии, предлагала провести железнодорожный путь через Лодейное Поле, Олонец, Петрозаводск, Повенец и Кемь. При таком прохождении линии, по мнению комиссии, со столицей соединились наиболее страдающие от бездорожья Новолодожский уезд Петербургской губернии и территории Олонецкой губернии. Председатель этой комиссии в феврале 1894 г. обратился к

олонецкому губернатору, действительному статскому советнику М. Д. Демидову с просьбой о предоставлении данных для проведения железной дороги от Петербурга до Кеми. Была создана совещательная комиссия по вопросу строительства железной дороги на Мурман, которая отметила громадное значение железнодорожной линии от Петербурга на Север: «При современном развитии коммерческой и промышленной деятельности во внутренних губерниях России, обуславливаемой быстрым распространением железных дорог, выдвинутый ныне на очередь вопрос о проведении железной дороги от Петербурга до Кеми через Лодейное Поле и Петрозаводск составляет жизненное значение для нужд всего северного края...»<sup>59</sup>. Комиссия указала также на возможность разрешения внешнеторговых затруднений, связанных с отсутствием постоянно действующего пути, соединявшего незамерзающий в зимнее время берег Мурман с центром России и Финляндией.

Олонецкое губернское земское собрание 1895 г. на четвертом заседании, состоявшемся 18 января, приняло решение ходатайствовать перед правительством о проведении железной дороги Петербург – Кемь через Петрозаводск<sup>60</sup>. Этот вопрос был рассмотрен на совместном заседании комитета министров и департамента государственной экономии Государственного совета, состоявшемся 2 мая 1895 г. По предложению министра финансов, тайного советника графа С. Ю. Витте, и министра путей сообщения, тайного советника князя М. И. Хилкова было принято решение провести изыскания для строительства железнодорожной линии на Мурман. Данное решение предполагало: произвести проектировочные изыскания по двум финским направлениям, а также по направлению от одной из станций Николаевской железной дороги. Эта задача возлагалась на министра финансов и министра путей сообщения<sup>61</sup>. По сути, решение являлось официальным разрешением на проведение железной дороги, при этом указывалось на преимущество Петербург – Петрозаводск – Кемского направления. Уже летом 1895 г. министр путей сообщения князь М. И. Хилков, проезжая через Петрозаводск, объявил представителям Олонецкой губернии о «Высочайшем разрешении» на проведение железной дороги через Петро-

<sup>59</sup> Журналы Олонецкого губернского земского собрания чрезвычайных сессий 23 июля, 24 июля 1894 г. и очередной сессии 14 января 1895 года. – Петрозаводск, 1895. – С. 98–109.

<sup>60</sup> Там же. С. 98–109.

<sup>61</sup> РГИА, ф. 274, оп. 2, д. 11, л. 63.

заводск на Мурман<sup>62</sup>. В этом же году были проведены изыскания в направлении от Колпина через Шлиссельбург, Старую Ладугу, Лодейное Поле, Важины, Машезеро, Петрозаводск. Изыскания, проводившиеся пятью партиями инженеров путей сообщения, были закончены в октябре 1895 г. Протяженность исследуемого пути составила 357 верст. Общий расход по сооружению дороги был определен в 12 миллионов рублей<sup>63</sup>. В 1895 г. были проведены изыскания в направлении Петербург – Петрозаводск – Кемь через Старую Ладугу и Лодейное Поле с пересечением реки Свири у села Важины. Изыскания носили предварительный характер и не в полной мере учитывали экономические интересы этих территорий.

На основании официального разрешения Олонецкое губернское земское собрание 16 января 1896 г. утвердило проект адреса на имя императора Николая II с благодарностью за разрешение вопроса строительства железной дороги до Петрозаводска<sup>64</sup>. Однако благодарность была преждевременной. Реальных мер по строительству железной дороги в то время принято не было. Местные органы власти взяли инициативу в свои руки. Олонецкое губернское земское собрание на заседании 18 января 1897 г. вновь поставило вопрос о возбуждении ходатайства о сооружении железной дороги Петербург – Петрозаводск, «каковая уже высочайше разрешена»<sup>65</sup>. Такое ходатайство было представлено начальнику губернии 18 февраля 1897 г. и направлено в адрес министра путей сообщения. В ответ на ходатайство товарищ министра путей сообщения генерал- лейтенант Н. П. Петров письмом от 5 марта 1897 г. сообщал начальнику Олонецкой губернии, что министр финансов не находит возможным приступить в ближайшее время к осуществлению строительства названной линии средствами казны, на сооружение же ее частными предпринимателями не имелось предложений. Данное сообщение было заслушано на заседании губернского земского собрания 25 января 1898 г.<sup>66</sup> Департамент железных дорог 21 февраля уведомил губернское руководство о том, что вопрос о строительстве Петербург–

<sup>62</sup> Записка к вопросу о проведении железной дороги С.-Петербург – Петрозаводск – Кемь. – Петрозаводск, 1899. – С. 10.

<sup>63</sup> НАРК, ф. 1952, оп. 1, д. 2389, л. 8.

<sup>64</sup> Там же. Л. 9–10.

<sup>65</sup> Журналы Олонецкого губернского земского собрания и доклады управы XXX очередной сессии с 4 по 20 января 1897 г. – Петрозаводск, 1897. – С. 15, 111–112.

<sup>66</sup> Журналы Олонецкого губернского земского собрания и доклады управы XXXI очередной сессии с 15 января по 1 февраля 1898 г. – Петрозаводск, 1898. – С. 57; Записка к вопросу о проведении железной дороги С.-Петербург – Петрозаводск – Кемь. – Петрозаводск, 1899. – С. 12.

Кемской железной дороги не закрыт и предполагается строить ее в ближайшем будущем. Несмотря на повторное ходатайство Олонецкого губернского земского собрания от 29 января 1899 г. строительство железной дороги не было начато<sup>67</sup>.

Задержка в строительстве этой важной для России железнодорожной линии объясняется сложной финансовой ситуацией в стране. Государственный долг на 1 января 1898 г. составлял 6341,8 миллиона рублей<sup>68</sup>. Несмотря на то что за последние два десятилетия XIX в. наметился рост доходов, они никогда не превышали государственных расходов. Баланс всегда оставался отрицательным. Например, в 1897 г. дефицит составил 17,2 миллиона рублей. При этом займы на железнодорожный транспорт составили 4153,5 миллиона рублей, а долг железнодорожных обществ всего насчитывал 253,7 миллиона рублей. И хотя правительство в 1899 г. выделило кредит в 24,8 миллиона рублей «на сооружение других дорог, кроме уже финансируемых», на строительство дороги Петербург – Кемь денег не хватило, так как в первую очередь было решено строить железнодорожные линии Вологда – Архангельск, Пермь – Котлас и др. Исходя из этого Олонецкое губернное земство 17 марта 1899 г. получило отказ на выделение средств для строительства железнодорожной линии до Кемь<sup>69</sup>.

Земство, однако, не отказалось от планов возведения этого важного железнодорожного пути. На заседании 14 декабря 1899 г. губернное земское собрание постановило направить особую депутацию для представления ходатайства великому князю Владимиру Александровичу, который обращал особое внимание на потребности Севера и необходимость удобных путей сообщения еще при рассмотрении в комитете министров проекта сооружения Беломорского канала<sup>70</sup>.

В мае 1901 г. император Николай II распорядился приступить с 1902 г. к сооружению железной дороги Петербург – Вятка. В связи с этим возникла проблема взаимной увязки ее направления с трассой будущей линии на Петрозаводск. Председатель Олонецкой земской управы В. В. Савельев вынес на чрезвычайное губернное земское собрание майской сессии 1901 г. вопрос о строительстве железной дороги до Петрозаводска от одной из станций Вятской линии на правом берегу реки Волхов. Это было

<sup>67</sup> НАРК, ф. 1952, оп. 1, д. 2310, л. 8–9.

<sup>68</sup> Энциклопедический словарь / Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. С. 197–210.

<sup>69</sup> Записка к вопросу о проведении железной дороги С.-Петербург – Петрозаводск – Кемь. С. 18.

<sup>70</sup> Журналы Олонецкого губернского земского собрания и доклады управы сессий чрезвычайной 12 и 13 августа 1899 года и XXXIII очередной с 4 по 17 декабря 1899 года. – Петрозаводск, 1900. – С. 134–135.

выгодно для казны, так как треть (путь длиной 128 километров) железной дороги Петербург – Петрозаводск совмещалась с линией Петербург – Вятка. На основании доклада В. В. Савельева 31 мая 1901 г. Олонецкое губернское земство возобновило очередное ходатайство перед министрами путей сообщения, финансов и внутренних дел о строительстве железной дороги до Петрозаводска<sup>71</sup>. Предложения о необходимости сооружения и расположения железнодорожной линии высказывало и Новолодожское уездное земство. Земства исходили из того, что общие участки пути до Волхова и один мост для того и другого направлений значительно облегчат и удешевят сооружение дороги от Петербурга до Петрозаводска.

В первых двух ответах из департамента железных дорог от 30 июля 1901 г. и от 28 августа 1901 г. сообщалось, что некоторые из предложений Олонецкого губернского земства рассмотрены и утверждены<sup>72</sup>. В частности, был решен вопрос о проектировании моста через реку Волхов. Чтобы не строить двух мостов и сократить протяженность Олонецкой железной дороги, трасса Петербург–Вятской линии, пересекавшая Волхов у старинного торгового села Гостинополье, была отнесена ниже по течению на 12 верст за Павловские пороги, которые оканчивались там, где теперь стоит плотина Волховской гидроэлектростанции. Эти два письма дали надежду на решение затянувшегося вопроса строительства железнодорожной линии по территории Олонецкой губернии. Однако третье письмо от 28 августа 1901 г. разрушило надежды. В нем указывалось, что одновременное строительство Петербург–Вятской и Петербург–Петрозаводской линий не может быть осуществлено из-за недостатка средств.

Решение вопроса строительства железной дороги Петербург – Кемь откладывалось. 14 июня 1902 г. в адрес олонцкого губернатора от министра внутренних дел поступила телеграмма следующего содержания: «Государь Император соизволил повелеть объявить Вашему превосходительству, что 10 июня Его Величеству благоугодно было высочайше повелеть приступить к сооружению в 1903 г., распоряжением казны, железной дороги, долженствующей соединить Санкт-Петербург с Петрозаводском»<sup>73</sup>. По смете Министерства путей сообщения на 1903 г. на строительство было выделено 6,5 миллиона рублей<sup>74</sup>. Это позволило летом 1903 г. начать изы-

---

<sup>71</sup> Журналы Олонецкого губернского земского собрания сессий чрезвычайной 31 мая и 1 июня 1901 года и XXXV очередной с 29 ноября по 15 декабря 1901 года. – Петрозаводск, 1902. – С. 10.

<sup>72</sup> НАРК, ф. 1952, оп. 1, д. 2310, л. 11–12.

<sup>73</sup> Чермак Л. К. Записка об экономическом значении... С. 6.

<sup>74</sup> НАРК, ф. 1952, оп. 1, д. 2310, л. 12–13.

скания, которые были продолжены и летом 1904 г. (см. Приложение 3). Изыскания проводила группа во главе с инженером В. А. Саханским<sup>75</sup>. В 1904 г. в смету чрезвычайных расходов Министерства путей сообщения был включен кредит в 4,5 миллиона рублей для начала работ по строительству Санкт-Петербург-Петрозаводской железной дороги протяженностью около 370 километров со сроком окончания к 1 октября 1906 г.<sup>76</sup> Выделенных средств было недостаточно. К строительным работам не приступили, так как в тот период сооружение линии не представляло первоочередного государственного значения.

При окончательном выборе направления дороги обсуждались различные планы и проекты. Олонецкое губернское земство, занимаясь этим вопросом, выделило для обсуждения три проекта. Проект Тихвинской городской думы предусматривал соединение Петрозаводска со станцией Тихвин Северной железной дороги через Лодейное Поле<sup>77</sup>. По этому проекту железнодорожная линия от Петербурга до Петрозаводска увеличивалась на 105 верст, а стоимость работ возрастала на 2518 тысяч рублей<sup>78</sup>. Петербургская городская дума предлагала проект строительства линии от правого берега реки Волхов (у деревни Дубовики) через Новую Ладугу, Сясьские Рядки, устье реки Свирь, город Олонец до Петрозаводска<sup>79</sup>. Этот путь позволял связать Ладожское озеро и Мариинскую водную систему с предприятиями горной промышленности Олонецкого уезда. Однако отсутствие рабочих рук, дорог в окраинных малонаселенных районах Олонецкой губернии могло создавать трудности при строительстве. Предстояло также преодолеть трудности, связанные с многочисленными в тех местах реками, озерами и болотами. Олонецкое губернское земское собрание признавало более выгодным разработанный еще в 1895 г. проект от деревни Дубовики через Лодейное Поле на Петрозаводск. Это был самый короткий путь. При проработке его были сделаны расчеты по строительству мостов через реки Пашу, Оять и Свирь в самых узких местах. К тому же это были наиболее развитые в экономическом отношении и заселенные районы Олонецкой губернии. Железная дорога связывала эти районы с Мариинской

<sup>75</sup> Харитонов С. Ф. Рассказ о Великом северном пути. С. 6.

<sup>76</sup> Ковалевский А. В. Путь к Мурману. С. 66.

<sup>77</sup> НАРК, ф. 1952, оп. 1, д. 2310, л. 14–15.

<sup>78</sup> Чермак Л. К. Записка об экономическом значении... С. 1.

<sup>79</sup> Ковалевский А. В. Путь к Мурману. С. 66.

водной системой. Доклад о признании лучшим третьего проекта был заслушан Олонецким губернским земским собранием 20 декабря 1902 г.<sup>80</sup>

При выборе направления важным был вопрос о пункте примыкания Петрозаводской линии к Петербургско-Вятской дороге в пределах Приладжья. Комиссия «О северных железнодорожных и водных путях и о торговле Санкт-Петербургского порта» отстаивала вариант, по которому трасса от пересечения Волхова шла далее по его правому берегу на Новую Ладугу<sup>81</sup>. Далее через Сясьские Рядки и устье Свири через Олонец дорога должна была направиться к Петрозаводску. Этот вариант удлинял трассу на 6 километров, но позволял соединить наиболее важные в экономическом отношении территории с Петербургом. Особую важность представляла Новая Ладога, расположенная в узле Мариинской, Тихвинской и Вышневолоцкой водных систем.

В 1903 г. комиссия при Петербургской городской думе заслушала доклад «О направлении Петербург-Петрозаводской железной дороги и дальнейшем продолжении ее к Мурману», в котором указывалось на приоритетность проведения пути от Дубовиков (Волховстрой II) через Лодейное Поле. Несмотря на выгодность этого варианта прохождения железной дороги, 16 февраля 1904 г. комиссия «О новых дорогах при Министерстве путей сообщения» приняла решение о прохождении трассы Олонецкой дороги от станции Дубовики к реке Свирь и далее через Олонец на Петрозаводск<sup>82</sup>. Хотя это решение еще не было окончательным, но оно показывало предпочтение Министерства путей сообщения.

Однако и на этот раз к строительству дороги не приступили. На совещании под председательством государя Николая II 14 июля 1904 г. было принято решение: «...не приступать к сооружению данной линии, оставив вопрос о времени приступа к сооружению этой дороги открытым ввиду выяснившихся уже точных сведений о невыгодности сооружения этой дороги в экономическом отношении и неизбежного ухудшения общего итога эксплуатации железной дороги на сумму до 700 тысяч рублей в год»<sup>83</sup>.

Начавшаяся Русско-японская война, ухудшение экономического положения отразились и на железнодорожном транспорте. Почти все дороги перешли в разряд убыточных. Правительство столкнулось с финансовыми трудностями. В этой ситуации было решено перенести сроки строительст-

---

<sup>80</sup> Журналы Олонецкого губернского земского собрания XXXVI сессии с 29 ноября по 21 декабря 1902 года. – Петрозаводск, 1903. – С. 223–228.

<sup>81</sup> Особый журнал Министерства путей сообщения. Кн. 2. – 1903. – С. 20–24.

<sup>82</sup> Ковалевский А. В. Путь к Мурману. С. 66–67.

<sup>83</sup> НАРК, ф. 1952, оп. 1 д. 2310, л. 15.



ва Мурманской железной дороги, считавшейся в этот период убыточной. Окончание войны не стало поворотным пунктом в решении проблемы строительства дороги, так как за внешними потрясениями последовали внутренние – первая русская революция 1905–1907 гг. Именно эти события, повлекшие за собой глубокий экономический и политический кризис, отодвинули сроки строительства Мурманской железной дороги еще на несколько лет.

Олонецкое губернское земство, проявляя настойчивость, продолжало работу по решению вопроса строительства железнодорожной линии от Петербурга до Петрозаводска и далее на Мурман. 18 июня 1907 г. оно возбудило ходатайство о строительстве дороги. На чрезвычайном губернском земском собрании 3 марта 1908 г. был заслушан доклад губернской комиссии по строительству Олонецкой железной дороги, в котором выдвигался еще один интересный проект, частично осуществленный позже. Это проект железнодорожной линии до села Лендеры Повенецкого уезда с дальнейшим продолжением железнодорожной линии до станции Пиелис-Ярви, уже строившейся от Йознсу до Нурмиса Финляндской железной дороги. В Департамент железнодорожных дел было направлено очередное ходатайство. Однако в ответе от 10 мая 1908 г. содержался отказ<sup>84</sup>.

Интересно отметить, что в управление железнодорожных дел Министерства путей сообщения в 1909 г. пришло письмо от крестьянина Архангельской губернии Шенкурского уезда Благовещенской области, деревни Гришинской, Михаила Павловича Некрасова. В письме предлагалось рассмотреть и утвердить в Государственной думе его личный «Проект о новых северных рельсовых путях». В письме говорилось о том, что в северных губерниях явно не хватает постоянно действующих транспортных артерий – железнодорожная линия Вологда – Архангельск не обеспечивала потребности транспортных связей данного региона. В своем «Проекте» М. П. Некрасов предложил соединить рельсовыми путями: Котлас – Онегу – Архангельск, Онегу – Сердоболь, Званку (Волховстрой I) – Вытегру – Котлас, Званку – Лодейное Поле – Петрозаводск – Кемь (длиной 720 верст), Кемь – Улеаборг (Оулу) (длиной 490 верст), Котлас – Ухту. Проект предполагал создание единой железнодорожной сети в северо-западных губерниях России<sup>85</sup>. Факт существования данного проекта подтверждает, что российское крестьянство не было безразличным к интересам развития страны. В среде крестьянства было немало самородков, которые смотрели на жизнь широко, не ограничиваясь проблемами своего села или волости. Разработанный

<sup>84</sup> НАРК, ф. 1952, оп. 2, д. 2310, л. 1–15.

<sup>85</sup> РГИА, ф. 274, оп. 2, д. 299, л. 32–34.

Некрасовым проект охватывал громадные просторы Северо-Запада России и имел бы, в случае реализации, большое значение для всей страны.

Летом 1909 г. от инженеров Ф. А. Наумана и В. А. Барри в департамент железнодорожных дел Министерства путей сообщения поступила заявка на разрешение строительства железнодорожной линии до Петрозаводска частным способом. Кроме того, это предложение было рассмотрено на заседании Олонецкого губернского земского собрания 11 июля. По докладом губернской управы и гласного В. В. Савельева было принято решение направить ходатайство в правительство и Государственную думу о решении вопроса соединения рельсовыми путями Петрозаводска с Петербургом<sup>86</sup>. Несмотря на то что это предложение осталось без ответа, оно вызвало интерес предпринимателей к участию в строительстве железной дороги по Олонецкой губернии.

Реальные шаги в решении этой проблемы были сделаны еще раньше. Олонецкое губернное земское собрание 21 января 1909 г. приняло решение ассигновать 15 тысяч рублей на исследование района проектируемой дороги. Олонецкая губернская комиссия во главе с Л. К. Чермаком должна была изучить экономическое положение Олонецкого края и решить вопрос о возможности работы дороги. Обследование включало Повенецкий, Петрозаводский, Олонецкий, Лодейнопольский уезды, пять волостей Вытегорского уезда, а также частично Новолодожский и Тихвинский уезды Петербургской губернии (по проектируемой линии). Включение в обследование Повенецкого уезда свидетельствует о том, что Олонецкое земство, решая проблему соединения Петрозаводска с Петербургом рельсовым путем, видело и перспективу продолжения линии до Белого моря. Подробные результаты экономического обследования края были в 1910 г. опубликованы в Петербурге в «Материалах по статистико-экономическому описанию Олонецкого края»<sup>87</sup>.

По результатам исследований уточнялась и конкретизировалась в основном спроектированная к 1903–1904 гг. железнодорожная линия, согласно варианту с отходом дороги от Волховского моста через Лодейное Поле на Петрозаводск. Устанавливались пункты для закладки железнодорожных станций. Определялись эффективность железной дороги, ее соответствие стратегическим задачам (см. Приложение 4).

Перед Олонецким земством вновь встал вопрос выбора направления линии. Рассматривалось два направления, представлявшие наибольший интерес и имевшие свои плюсы и минусы. Это Дубовики – Лодейное По-

---

<sup>86</sup> РГИА, ф. 274, оп. 2, д. 299, л. 161–179.

<sup>87</sup> НАРК, ф. 1952, оп. 1, д. 2310, л. 16–17.

ле – Петрозаводск и Тихвин – Лодейное Поле – Петрозаводск. Что же касается направления Дубовики – Олонец – Петрозаводск, то этот вариант имел очень много слабых сторон, а при возможной постройке Лодейно-польско-Олонецкой ветки вообще терял смысл, поэтому не рассматривался. Направление Дубовики – Петрозаводск было короче на 35 верст и более легким для строительства и прохождения поездов. Тихвинское направление в первой части проходило через более глухие места, требовавшие дополнительных вложений для развития, но с богатыми лесными угодьями. Для земства наиболее важным было развитие края. Приоритетными, однако, оставались государственные интересы. Земство понимало финансовые проблемы государства, важность более удобного коммерческого пути от побережья Северного Ледовитого океана до Санкт-Петербурга, поэтому в своих решениях склонялось к строительству железнодорожной линии по первому варианту. Однако и идея строительства по Тихвинскому направлению полностью не отрицалось.

Окончательное определение направления дороги передавалось на усмотрение правительства. Основой для выбора направления стали ранее произведенные изыскания, которые были доработаны применительно к новым условиям. Планировался вариант прохождения линии протяженностью 75 верст по северо-восточной части Новолодожского уезда. Далее линия планировалась по Лодейнопольскому уезду Олонецкой губернии до реки Свирь протяженностью 80 верст. В 1903 г. были проведены изыскания в двух направлениях от Лодейного Поля, одно из которых пересекало Свирь у деревни Важины, а другое отступало от Свири и пересекало ее несколько выше близ Погры. За Свирью, в пределах Олонецкого уезда, оба варианта сходились у деревни Ефремовской, далее линия шла восточным берегом Вачозера и близ деревни Ревсельга вступала в Петрозаводский уезд. Протяженность этого участка составляла 35 верст. От Ревсельги через Ладву линия длиной 75 верст шла на Петрозаводск.

По этому направлению линия дороги планировалась близ водных транспортных путей. Первые 75 верст железнодорожного пути предполагалось проложить в 7–15 верстах от Ладожского озера и каналов. Линия от Доможирова до Важин протяженностью 80 верст должна была проходить не далее 10 верст от реки Свирь. В некоторых местах расстояние от дороги до Свири предполагалось на расстоянии менее версты. И только перейдя на правый берег Свири, линия железной дороги почти перпендикулярно отходила от реки. Близость к водным транспортным путям позволяла быстрее строить дорогу, так как облегчалась доставка материалов и техники. Удобные водно-сплавные пути, подходившие к железной дороге, позволяли уменьшить расходы на перевалку леса из воды на поезда. Удобной была

комбинированная транспортировка грузов в район Мурмана и обратно. В связи с ранним замерзанием большей части северных вод многие грузы не успевали доходить до адресата водным путем, застревая в промежуточных портах. В этой ситуации могла помочь только всесезонная железнодорожная линия.

Олонецкая губернская комиссия также провела исследования на направлении на Тихвин: линия должна была пройти: 40 верст – по Лодейнопольскому уезду, 30 верст – по Новолодожскому, 80 верст – по Тихвинскому. Была проведена рекогносцировка и более короткого пути от Субботичниц к Тихвину. При этом направлении линия длиной 38 верст предполагалась по Новолодожскому уезду, 50 верст – по Тихвинскому.

27–28 июля 1910 г. Чрезвычайное Олонецкое губернское земское собрание обсудило подготовленный комиссией во главе с Л. К. Чермаком доклад о результатах исследования. Собрание отмечало, что при подсчете грузооборота автор «Записки об экономическом значении железной дороги...» в значительной мере преуменьшил его, так как использовал устаревшие сведения. В связи с этим для продолжения работ была создана расширенная комиссия, в состав которой вошли губернские гласные Е. А. Богданович, П. А. Иткин, Н. К. Чуков, И. Ф. Кучевский и Н. Ф. Клементьев<sup>88</sup>. Комиссия в этом составе должна была уточнить и дополнить собранные материалы для выбора окончательного направления дороги.

В мае 1910 г. в Петербурге была образована Межведомственная комиссия по железнодорожным изысканиям под председательством действительного статского советника А. Е. Струве. Особое внимание комиссия обратила на проектирование линии от станции Званка на Вытегру – Каргополь и на станцию Няндому с ответвлением на Петрозаводск и продолжением впоследствии этой ветви на север<sup>89</sup>. На заседании 16 апреля 1911 г. Межведомственная комиссия заслушала доклад о проекте сооружения железнодорожной линии вдоль северной части Мариинской водной системы от Дубовиков к Петрозаводску. На основе исследований, проведенных Олонецкой губернской комиссией под руководством Л. К. Чермака, было решено «...признать проектируемую линию Дубовики – Петрозаводск по какому бы направлению ни прошла таковая...»<sup>90</sup>. Это решение Межведомственной комиссии только подтвердило ранее выдвигаемые проекты, но не определило приоритетного направления строительства. Отсутствие четкого решения о направлении строительства железнодорожной линии обусло-

---

<sup>88</sup> Чрезвычайное губернское земское собрание 27–28 июля // Вестник Олонецкого губернского земства. – 1910. – № 78. – С. 2–3.

<sup>89</sup> Мурманская железная дорога. Краткий очерк... С. 29.

<sup>90</sup> Бюллетень Межведомственной комиссии. – СПб., 1911. – № 8–9. – С. 299–301.

вило в дальнейшем конкурентную борьбу среди частных предпринимателей, пожелавших начать строительство.

Несмотря на обоснование возможности сооружения линии и несомненную значимость дороги для социально-экономического развития северного края строительство магистрали за счет казны из-за финансовых затруднений не было начато. До 1909 г. не находилось также лиц, готовых взять на себя расходы по строительству этой важной транспортной артерии. Однако материальная выгода как от строительства, так и от эксплуатации данной магистрали была явной. В октябре 1910 г. две группы предпринимателей обратились в правительство за разрешением на сооружение железной дороги до Петрозаводска и на создание для этой цели акционерного общества. Группа, возглавляемая инженером путей сообщения Н. Б. Емельяновым, изъявляла желание строить дорогу по западному направлению, а другая, возглавляемая действительными статскими советниками В. В. Савельевым и В. В. Хвоцким, – по восточному. Предприниматели внесли залог по 30 тысяч рублей. Вскоре, объединившись в одну группу, они предложили начать постройку железной дороги по проекту В. А. Саханского в направлении Дубовики – Лодейное Поле – Петрозаводск. Независимо от них еще одна группа предпринимателей во главе с инженером-технологом М. А. Токарским выступила с проектом постройки двух линий Ладожской железной дороги: Отрадное – Новая Ладога и Дубовики – Новое Березье – пристань Свирица с последующим продолжением до Петрозаводска<sup>91</sup>.

Проекты конкурирующих вариантов строительства линии В. А. Саханского и М. А. Токарского были переданы на рассмотрение Комиссии о новых железных дорогах, заседания которой начались 15 февраля 1911 г. под председательством директора департамента железнодорожных дел Н. Е. Гиацинтова. Комиссия состояла из представителей девяти министерств в количестве двадцати трех человек. На заседаниях присутствовали также представители заинтересованных губернских и уездных земских управ, Государственной и Петербургской городской думы, лесного департамента, лесопромышленники, металлостроители северного и прибалтийских районов, предприниматели. Олонецкую губернию представляли: вице-губернатор Т. А. Липинский, председатель губернской земской управы Н. А. Ратьков, председатель Олонецкой уездной земской управы А. А. Николаев и петрозаводский городской голова В. Д. Лысанов<sup>92</sup>.

<sup>91</sup> Харитонов С. Ф. Рассказ о Великом северном пути. С. 8–9.

<sup>92</sup> Там же. С. 7.

На первом же заседании выявилось отсутствие единого мнения о направлении дороги. Председатель Олонецкой уездной управы и металлзаводчики предлагали строить ее через Олонец с веткой на Видлицу по территориям, сравнительно хорошо заселенным и нуждавшимся в путях сообщения. Достоинством этого направления его сторонники считали богатство нетронутых лесных массивов и близость железорудных месторождений. Следует заметить, что в прошлом в этих краях работали разорившиеся в значительной степени из-за бездорожья и удорожания производства горные заводы – Тулмозерский и Видлицкий.

Вице-губернатор Олонецкой губернии и лесопромышленники выступили против этого варианта. Они исходили из того, что в Олонецком уезде лесозаготовки не развиты и могут возникнуть трудности с доставкой леса на железнодорожную линию. В Лодейнопольском же уезде лесозаготовки развернуты на больших площадях и лесные грузы могут быть доставлены на линию дороги по многочисленным рекам и ручьям. По их утверждению, дорога должна быть рассчитана на грузы промышленных предприятий и промыслов, которые, как предполагалось, возникнут здесь благодаря предприимчивому населению. По «восточному варианту» дорога должна была пролегать ближе к середине губернии, тогда как западное направление в большей мере соответствовало иностранным интересам. В этом утверждении прослеживается отношение должностных лиц к Финляндии, которая не признавалась исконно российской территорией. В ходе обсуждения предлагался и компромиссный вариант направления дороги: линию Дубовики – Лодейное Поле строить по восточному направлению, затем отклониться на станцию Пряжа и далее до Петрозаводска вести строительство по западному направлению. Однако против этого варианта выступали представители Олонецкой губернии. При таком варианте, как они утверждали, дорога пройдет по безлюдной местности и болотам, а также в стороне от удобных для заселения земельных площадей.

При обсуждении направления головного участка дороги от разъезда Дубовики до реки Свирь предлагалось начать строительство от Дубовиков по правому берегу реки Волхов до села Новое Березье (против Новой Ладоги) или хотя бы до деревни Обухово (против Старой Ладоги). По мнению представителей Петербургского губернского земства и представителей Новолодожского уезда, такое направление давало возможность перевозить грузы, которые оставались зимовать с прекращением навигации в каналах у Новой Ладоги, в центре схождения трех водных путей: Вышневолоцкого, Мариинского и Тихвинского. Предприниматели, ссылаясь на материалы комиссии, возглавляемой Л. К. Чермаком, утверждали, что выгоднее строить дорогу к Лодейному Полю через деревни Колчаново и Чашко-

вицы. Лесопромышленники, занимавшиеся сплавом леса и дров по рекам Свирь, Паша, Оять и Тихвинка, заявляли, что их грузы попадут на железную дорогу только в том случае, если дорога пройдет именно в этом направлении. Такое почти ультимативное заявление имело основания. Если исключить грузы лесопромышленников из общего предполагаемого грузооборота железной дороги, то она вряд ли смогла бы стать прибыльной. Это объясняется тем, что общий объем остальных грузов, вывозимых из Олонецкой губернии, был еще невелик. Достаточно сказать, что годовая продукция крупного для региона петрозаводского Александровского снарядодельного завода, находившегося в тот период в упадке, составляла около 72 тысяч пудов (или чуть более тысячи тонн) и могла разместиться в двух составах из 40 двухосных вагонов – «коробочек»<sup>93</sup>. Другие предприятия выпускали еще меньше продукции. Невелик был объем вывоза таких грузов, как смола, деготь, древесный уголь, ивовая кора, сено, строительный камень, рыба и др. Железнодорожным составам часто пришлось бы возвращаться из губернии порожняком. Было очевидно, что без лесных грузов дорога как самостоятельное коммерческое предприятие существовать не могла.

После обсуждения различных мнений о направлении линии железной дороги председательствующий директор департамента железнодорожных дел Н. Е. Гиацинтов поставил вопрос на голосование. Тринадцатью голосами против десяти комиссия высказалась за строительство Олонецкой железной дороги по кратчайшему направлению через Лодейное Поле на Петрозаводск, не отклоняя ее в сторону Новой Ладоги. Результаты голосования показывают, что значительно преобладающего мнения о направлении строительства дороги не было. Именно поэтому комиссия решила отдельно рассмотреть вопрос о постройке Ладужской дороги, не связывая его со строительством дороги до Петрозаводска. Интересно, что в ходе обсуждения в качестве недостатка проекта Ладужской дороги, разработанного М. А. Токарским, было предложение применять паровозы и для перевозки вагонов, и для тяги судов на приладужских каналах вместо паровой и конной тяги<sup>94</sup>.

Завершение работ по проектированию и определению направления дороги на Петрозаводск как важного участка магистрали Петербург – Мурманск имело большое значение. Особая комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России под председательством Н. П. Петрова предложила включить в планы работ на 1912–1917 гг. строительство железной дороги до Петрозаводска. В 1912 г. Особая комис-

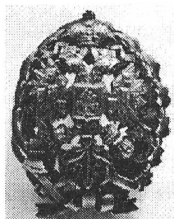
<sup>93</sup> Смирнов В. И. Два века Онежского завода. – Петрозаводск, 1974. – С. 65.

<sup>94</sup> Харитонов С. Ф. Рассказ о Великом северном пути. С. 7.

сия высказалась за немедленное строительство и Мурманской железнодорожной магистрали.

В разработке, обсуждении проектов, дискуссиях по альтернативным вариантам направления дороги принимали деятельное участие представители государственных органов, должностные и частные лица, общественность. Следует отметить особую активность и большую кропотливую работу земств. В процессе подготовительной работы учеными и специалистами были произведены изыскания по наиболее перспективным направлениям. При обсуждении проектов учитывались военно-стратегические, социально-экономические факторы, территориальное расположение и интересы района строительства дороги. Большинство лиц, принимавших участие в разработке и обсуждении проектов, исходили из того, что строительство Мурманской железной дороги является общенациональной задачей. Осуществление этого проекта должно было касаться только российской территории. Именно поэтому в ходе обсуждения финляндские проекты были полностью отвергнуты. Среди всех выдвигавшихся проектов более перспективным оказался так называемый «восточный проект», который стал основой для возведения Мурманской железной дороги.

В ходе обсуждения вопроса строительства «Великого северного пути» наисложнейшей оказалась проблема возведения его первого участка. Большое количество проектов, участие в их обсуждении представителей всех слоев российского общества, различные мнения министерств путей сообщения, финансов, Государственного контроля, военных ведомств, руководителей губерний и земств, российских промышленных кругов вызвали горячие споры. Дискуссии шли о направлении и способе строительства. Обсуждение вопроса строительства железнодорожной линии на Мурман через территорию Олонецкой губернии вызвало широкий общественный резонанс. Свои предложения и проекты выдвигали правительственные органы, земства, российские и зарубежные предприниматели, частные лица. Решение о возведении Мурманской магистрали было воспринято российским обществом как несомненная победа разума и практичности над законченностью и вечной проблемой нехватки средств.





## Глава 2. СТРОИТЕЛЬСТВО ОЛОНЕЦКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ – ГОЛОВНОГО УЧАСТКА МУРМАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ

### 2.1. Создание и организационно-правовые основы деятельности Акционерного общества Олонецкой железной дороги

Весомый вклад в строительство головного участка Олонецкой дороги от Званки до Петрозаводска внесло акционерное общество. Оно опиралось на опыт, накопленный в России по привлечению частного капитала в форме акционерных обществ в систему железнодорожного строительства и эксплуатации дорог.

В 1861–1873 гг. в стране функционировали 53 железнодорожных компании с акционерным капиталом в 698,5 миллиона рублей, что составляло более 65 % всего акционерного капитала страны<sup>95</sup>. К началу строительства Олонецкой дороги железнодорожная сеть России состояла из 25 казенных и 83 частных железных дорог<sup>96</sup>.

Построенные акционерными обществами дороги поступали в их распоряжение на срок, который обеспечивал возвращение затраченного капитала и получение прибыли. Правительство Российской империи предоставлялось акционерному обществу гарантии на получение до 4,5 % прибыли на вложенный в частные железные дороги капитал<sup>97</sup>. Наряду с защитой интересов предпринимателей в виде процентных ставок на вложенный капитал действовали введенные государством «Правила образования акционерных обществ». Эти правила включали ведение гласной отчетности, публичную подписку на акции, допуск министерских комиссий для ревизии финансовых дел. Правила были обязательны для получения концессии на право постройки дороги и обеспечивали единство требований, предъявляемых к акционерным обществам. В железнодорожном строительстве частный капитал находился под контролем государственных органов.

В связи с финансовыми проблемами государства вопрос строительства Олонецкой железной дороги за счет казны не был решен. Вопрос о строительстве на средства частного капитала решался в процессе дискуссий. Свои услуги предложили российские предприниматели. Против передачи строительства железной дороги от станции Званка до Петрозаводска в руки предпринимателей выступило Министерство путей сообщения, счи-

<sup>95</sup> История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 95.

<sup>96</sup> Харитонов С. Ф. Рассказ о Великом северном пути. С. 9.

<sup>97</sup> Энциклопедический словарь / Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. С. 356.

тая недопустимым передачу дороги, имеющей важное государственное значение, частному обществу. Большинство членов Межведомственной комиссии по выработке плана железнодорожных изысканий считало, что строительство и эксплуатация дороги в районе с невысоким экономическим уровнем развития носит, скорее, социокультурный, даже благотворительный характер и наиболее целесообразна частная инициатива. В ходе обсуждений было выбрано наиболее перспективное направление строительства. Для проведения конкурса в комиссию «О новых железных дорогах» были приглашены представители министерств путей сообщения, финансов, внутренних дел, военного, морского, торговли и промышленности, а также органов губернского и местного земского управления территорий, по которым проходила железная дорога. Соискатели концессий представили в комиссию заявки, содержащие сведения о предполагаемом направлении строительства, стоимости и сроках выполнения работ, предварительные расчеты грузооборота железной дороги и ее рентабельности. В результате конкурса было выбрано наиболее приемлемое решение, которое нашло отражение в организации и деятельности Общества Олонецкой железной дороги.

Комиссия высказалась за выдачу разрешения организовать акционерное общество для постройки Олонецкой железной дороги протяженностью 265 верст и стоимостью 13 миллионов рублей, «на общих основаниях, утвержденных уставом железнодорожных обществ с гарантированным облигационным капиталом»<sup>98</sup>.

Был окончательно определен круг учредителей Общества Олонецкой железной дороги. Учредителями стали: действительные статские советники Василий Владимирович Савельев и Владимир Васильевич Хвощинский; инженер путей сообщения, выпускник Института инженеров путей сообщения Николай Борисович Емельянов; отставной генерал-лейтенант Николай Николаевич Гульковский и присяжный поверенный Яков Михайлович Гольденов<sup>99</sup>. Учредители провели консультации с представителями министерств финансов и путей сообщения, с губернаторами Олонецкой и Санкт-Петербургской губерний, с губернскими и уездными земствами, по территории которых должна проходить железнодорожная линия. Изучались нормативные и учредительные документы, записки от земств, купцов, местных общественных деятелей, посвященные описанию богатств этого края и необходимости дороги для его развития. Учредители изучали опыт дру-

---

<sup>98</sup> Харитонов С. Ф. Рассказ о Великом северном пути. С. 10.

<sup>99</sup> РГИА, ф. 417, оп. 1, д. 33, л. 11–12.

гих акционерных обществ, занимавшихся строительством и эксплуатацией частных железных дорог.

После получения разрешения на создание акционерного общества началась кропотливая работа, которая продолжалась в течение всего 1911 года. За это время был собран, систематизирован и проанализирован колоссальный объем информации о районе строительства, о технических условиях проведения линии и о предполагаемых финансовых вложениях. Учредителям пришлось утверждать юридические документы в различных государственных инстанциях. В документы вносились необходимые поправки. Потребовалось согласование текста Устава Общества с петербургским и олонеким губернским начальством, земствами этих губерний, а также с руководителями уездов, по территории которых проектировалась линия железнодорожной магистрали. При согласовании возникали вопросы об отчуждении земель под железнодорожную линию; об использовании леса для шпал, на строительство зданий и на дрова; об использовании местных производственных мощностей для поставки на линию материалов и механизмов; о привлечении на работы местного населения; об оплате за материалы, услуги и т. д. Только после согласований на местах учредители могли обратиться с соответствующими документами в вышестоящие государственные органы. Однако по некоторым вопросам на местном уровне учредители не пришли к окончательному соглашению. В первую очередь это были вопросы отчуждения земель. По компромиссному решению сторон эти проблемы было решено представить на рассмотрение правительства.

В результате колоссальной организационной работы, за время которой были собраны, согласованы с правительством и оформлены материалы, ставшие основой для создания акционерного общества, начался фактический этап становления Общества Олонецкой железной дороги. Общество создавало новую собственность, эффективно используя которую надеялось получить прибыль. Оно становилось временным собственником дороги.

21 января 1912 г. устав Общества был представлен на утверждение во второй департамент Государственного совета, о чем свидетельствует соответствующая запись: «Второй департамент Государственного Совета, рассмотрев представление Министров путей сообщения и финансов об образовании Общества Олонецкой железной дороги, положил: 1. Поднести к Высочайшему Его Императорскому Величеству подписанию проект указа о принудительном отчуждении потребных для сооружения Олонецкой железной дороги земель. 2. Проект Устава Общества Олонецкой железной

дороги представить на Высочайшее Его Императорского Величества благовоззрение»<sup>100</sup>. Устав Общества был подписан Николаем II 28 февраля 1912 г. Общество Олонецкой железной дороги создавалось, как отмечалось в уставе, для постройки и эксплуатации железнодорожной линии Званка – Петрозаводск (см. Приложение 5)<sup>101</sup>.

Одновременно с утверждением устава окончательно определялось и направление железнодорожной линии. В уставе зафиксировано, что акционерное общество обязуется построить и пустить в эксплуатацию железнодорожную линию нормальной колеи общего пользования от Санкт-Петербург-Вятской линии Северной железной дороги, близ пересечения этой линией реки Волхов у деревни Дубовики, до города Петрозаводска, в направлении через Колчаново и Лодейное Поле<sup>102</sup>. По согласованию с Советом министров срок владения Обществом железной дорогой составлял восемьдесят один год со дня открытия на ней постоянного движения. По истечении этого срока железная дорога должна была поступить в собственность казны.

Строительство и эксплуатацию Олонецкой железной дороги правительство передало акционерному обществу, деятельность которого осуществлялась под контролем государственных органов и в соответствии с законами Российской империи.

Устав Общества Олонецкой железной дороги как основной нормативный документ содержал в себе основные положения финансовой и практической деятельности Общества. В уставе определялись технические условия работ, вопросы отчуждения земель, создания инфраструктуры, надзора правительства за дорогой, расходы на инспектирование, компетенция общего собрания и правления, права и обязанности управленческого персонала. В соответствии с этим документом государство имело право контроля над всеми действиями создаваемой компании. Правительство, будучи заинтересованным в успешной деятельности Общества, предоставило ему ряд льгот, позволявших в кратчайшие сроки, с минимальными затратами, построить железную дорогу для связи Санкт-Петербурга с центром Олонецкой губернии.

Высшим органом управления Акционерным обществом Олонецкой железной дороги являлось общее собрание акционеров, проходившее два раза в год, как правило в мае и ноябре. Собрание, работавшее в ноябре, на-

---

<sup>100</sup> Собрание узаконений и распоряжений Правительства, издаваемое при Правительственном Сенате № 96. Отдел Второй. Ст. 726. – СПб. : Издание Правительственного Сената, 1912.

<sup>101</sup> РГИА, ф. 240, оп. 1, д. 995, л. 13.

<sup>102</sup> Там же.

ряду с другими вопросами рассматривало сметы на следующий год и избирало членов ревизионной комиссии, майское – заслушивало и принимало решение по отчету ревизионной комиссии, а также избирало директоров и кандидатов в состав правления. По решению правления и по требованию министров путей сообщения и финансов; акционеров, располагавших в совокупности не менее чем сотней голосов; ревизионной комиссии; по постановлению самого общего собрания акционеров собирались чрезвычайные собрания<sup>103</sup>.

В работе общего собрания имел право участвовать каждый акционер Общества лично или через доверенное лицо. При принятии постановлений участвовали только акционеры, имевшие право голоса, которое они получали по числу акций. Десять акций давали право одного голоса. При этом не было ограничения числа голосов, предоставляемых одному лицу. Акционеры, владевшие менее чем десятью акциями, могли соединить их в пакет для получения права голоса. Не участвовавший в собрании акционер мог послать вместо себя одного доверенного акционера Общества. Акционер мог передать право голоса другому лицу, подтвердив это в письменном виде. Правление Общества представляло собранию список акционеров, сумму их акционерного капитала и число принадлежавших им голосов, а также заключение о полномочиях собрания принимать решения. После подтверждения прав акционеров на участие в собрании избирался председательствующий. Никто из директоров, кандидатов, членов ревизионной комиссии и служащих Общества не мог быть избран на этот пост.

Вопросы, выносимые на общие собрания, кроме выборов, решались большинством (тремя четвертями) голосов участвовавших в голосовании. Для разрешения вопросов, по которым не набиралось нужного количества голосов, акционеры созывались на повторное общее собрание, на котором вопросы решались простым большинством голосов. Вопросы нарушения прав акционеров, избрания на должности решались так же. В случае равного количества голосов при выборах производилась перебаллотировка. При вторичном равенстве голосов избрание решалось жребием. Собрание могло поручить правлению или особой комиссии предварительное рассмотрение отдельных вопросов и предложений. Решения собрания заносились в протокол, который подписывали председательствующий, присутствовавшие директора правления, члены ревизионной комиссии и участвовавшие в собрании акционеры<sup>104</sup>. Решения собраний были обязательны для всех акционеров, как присутствовавших, так и не присутствовавших на

<sup>103</sup> Свод законов Российской империи. Т. X. Ч. 1. Ст. 2153. – СПб. : Издание Правительственного Сената, 1906.

<sup>104</sup> РГИА, ф. 417, оп. 1, д. 33, л. 41.

них. Копии докладов и протоколы общего собрания представлялись министрам путей сообщения, финансов и государственному контролеру.

Управление делами Общества в период между собраниями возлагалось на правление, которое состояло из пяти директоров и трех кандидатов. Кандидаты могли участвовать в заседаниях правления только с правом совещательного голоса. Правление избиралось на первом общем собрании акционеров Общества. По истечении года со дня собрания один директор и один кандидат выбывали по жребию, а на их место на общем собрании акционеров избирались другие лица<sup>105</sup>. Выборы были прямые, равные, тайные. Директора правления ежегодно избирали из своей среды председатели правления. В случае болезни, отсутствия или выбытия кого-либо из директоров правления кандидаты замещали их в порядке большинства голосов, полученных при избрании, вступая при этом во все права и обязанности директора правления. Кандидат, заместивший окончательно покинувшего службу в Обществе директора, оставался в этой должности до ближайшего общего собрания акционеров, которое избирало нового директора на время, оставшееся до истечения срока службы выбывшего. Порядок замены руководства правления был достаточно демократичным – каждый из акционеров Общества получал возможность войти в состав правления и участвовать в руководстве предприятием. Такой механизм позволял правлению работать результативно, соблюдалась преемственность. В ряды руководителей вливались новые люди из числа специалистов-строителей и эксплуатационников, реализовывались новые идеи. В правление Общества могли входить иностранные граждане, однако председатель правления, его заместитель, директор, два кандидата и служащие в учреждениях Общества должны были быть российскими поданными. Состоявшим в иностранном гражданстве кандидатам предоставлялось право замещать только тех директоров, которые состояли в иностранном подданстве. Именно в соответствии с этим положением в 1913 г. в состав правления вошли французы Л. Люшер и К. Бояр (см. Приложение 6)<sup>106</sup>.

Каждый директор был обязан при вступлении в должность, не позднее одного месяца со дня избрания, представить в правление в виде залога принадлежавшие ему акции Общества на сумму 10 тысяч рублей. Такую же сумму залога вносил и кандидат, вступавший в эту должность. Акции хранились в учреждениях Государственного банка на счету владельцев. Лица, не выполнившие этих условий, теряли право на должность директора. Представленные в виде залога акции не могли быть возвращены вла-

---

<sup>105</sup> РГИА, ф. 417, оп. 1, д. 33, л. 29.

<sup>106</sup> НАРК, ф. 772, оп. 1, д. 6, л. 11.

дельцам до утверждения общим собранием акционеров отчета за год, в течение которого акционер был директором. Такой порядок способствовал активной работе директоров в правлении Общества. Механизм материального стимулирования работы ответственного лица был довольно действенным, так как каждый директор и кандидат понимали, что рискуют своими же средствами. Это, с одной стороны, останавливало выдвижение на должности пассивных акционеров и лиц, стремящихся к легкой наживе, с другой – приводило к активизации работы правления и экономии средств.

Директора получали жалование в размере, определяемом общим собранием акционеров, однако оно не могло превышать 40 тысяч рублей в год на всех директоров, не считая процентного вознаграждения от чистой прибыли. Из сумм, предназначавшихся на содержание правления, по решению общего собрания акционеров назначалось содержание и кандидатам.

Права и полномочия правления определялись законами Российской империи, уставом и постановлениями собрания акционеров. Правление являлось представителем Общества перед правительством и частными лицами. В соответствии с законом Общество имело печать с надписью: «Правление Общества Олонецкой железной дороги». Управление делами Общества возлагалось на правление. Местонахождение правления определялось собранием акционеров и согласовывалось с министром путей сообщения<sup>107</sup>.

В компетенцию правления входили разработка правил и определение организационного порядка устройства и управления строительством железной дороги; ведение дел Общества по заключению контрактов, по разработке проектов и смет; рассмотрение расходов на управление, устройство и содержание магистрали; ведение дел по кадровому обеспечению; распоряжения по приему и расходованию средств в соответствии со сметой, утвержденной общим собранием, и использование права расходовать средства под свою ответственность; установление размера дивидендов; назначение срока очередного общего собрания. Правление ежегодно отчитывалось перед акционерами о ходе строительных работ и о своей финансовой деятельности. Данные годовых и ежемесячных отчетов о ходе работ по сооружению железной дороги, а также сведения о доходах и расходах по ее эксплуатации публиковались в «Правительственном вестнике».

<sup>107</sup> РГИА, ф. 417, оп. 1, д. 33, л. 28.

Заседания правления Общества собирались не реже одного раза в неделю<sup>108</sup>. Заседания считались правомочными при участии в них не менее трех директоров или заступающих на их места кандидатов. Решения правления принимались большинством голосов присутствовавших на заседаниях директоров. В случае равенства голосов голос председателя давал перевес. Директор правления, несогласный с решением большинства, мог требовать занесения в протокол заседания своего мнения и в таком случае освобождался от ответственности за принятое решение. Правление публиковало сообщение в прессе об изменениях в составе директоров и кандидатов и уведомляло соответствующие кредитные и правительственные учреждения с представлением подписей новых должностных лиц.

Общее административное управление строительством и эксплуатацией железной дороги, руководство технической частью проведения работ по сооружению и эксплуатации железнодорожной магистрали возлагалось на управляющего, утверждаемого в этой должности министром путей сообщения по представлению правления Общества. Он нес ответственность за исполнение правительственных распоряжений по техническому содержанию дороги и ее сооружений, исполнял контроль над перевозками пассажиров и грузов, заключал контракты на работы по строительству объектов и на приобретение необходимых материалов, нес ответственность за проведение расчетов с контрагентами. Управляющему подчинялись все служащие дороги. Он назначал на должности, увольнял и перемещал работников служб движения, тяги, пути, подвижного состава, зданий и других категорий служащих, кроме назначаемых с утверждения министра путей сообщения. Управляющий обеспечивал служащих по каждой должности инструкциями, определяющими их обязанности, права и ответственность. В уставе Общества записано, что «служащие, имевшие по своим обязанностям непосредственные отношения с публикой, должны свободно владеть русским языком»<sup>109</sup>.

Главный инженер, как и управляющий, назначался правлением и утверждался министром путей сообщения. Он был непосредственно ответственен перед Обществом, правлением и правительством за прочность, правильность в техническом отношении и целесообразность всех работ по сооружению железной дороги. Разногласия правления с главным инженером по технике выполнения работ рассматривались Министерством путей сообщения. Все служащие по технической части сооружения дороги подчинялись главному инженеру. Он определял их обязанности, права и от-

---

<sup>108</sup> НАРК, ф. 772, оп. 1, д. 1, л. 1–30.

<sup>109</sup> РГИА, ф. 417, оп. 1, д. 33, л. 34.



ветственность. Назначение их на должности, перемещение и увольнение производились правлением по представлению главного инженера.

Текущими делами Общества занимался директор-распорядитель, который действовал по инструкции, принимаемой общим собранием акционеров. Отчеты и переписка правления велись на русском языке, на русском языке делались все объявления. Счетоводство производилось в русской валюте.

Контроль над деятельностью правления и служащих осуществляла ревизионная комиссия из трех акционеров, не входивших в состав правления, избираемая на общем собрании. Каждый член ревизионной комиссии в месячный срок со дня избрания представлял в правление в виде залога принадлежавшие ему акции Общества в количестве, определяемом общим собранием акционеров. В период полномочий они хранились на тех же условиях, что и акции директоров правления. Лицо, не представившее акций, теряло право на должность члена ревизионной комиссии. Членам ревизионной комиссии назначалось денежное вознаграждение, не превышавшее, однако, в совокупности трех тысяч рублей в год на всех<sup>110</sup>. Были определены механизмы проверки кассы правления, расходных книг и другой документации. Ревизионная комиссия проверяла годовые отчеты, баланс, различные доклады, ведение книг и документов, знакомялась с состоянием дел Общества и правления, производила осмотр работ по строительству и ремонту дороги, ревизию имущества дороги. Заключение комиссии о произведенных расходах представлялось правлению. В экстренных случаях ревизионная комиссия имела право в любое время требовать от правления созыва внеочередного общего собрания акционеров.

Особая роль во взаимодействии правительства и управляющих структур Общества отводилась Государственному контролю. Чиновники Государственного контроля действовали на основании правил, утвержденных государственным контролером по соглашению с министрами путей сообщения и финансов<sup>111</sup>. Если действия правления, администрации, служащих или Общества наносили вред интересам государства или акционеров, то виновные в этих действиях лица, какие бы должности они не занимали, по требованию министра путей сообщения подлежали безотлагательному увольнению. Увольнение директоров правления инициировалось министром путей сообщения по согласованию с министром финансов.

Постройка Олонецкой железной дороги и сопутствующих сооружений, снабжение линии подвижным составом и всем необходимым для ее

<sup>110</sup> Там же, л. 34–34<sup>об</sup>.

<sup>111</sup> Там же, л. 42.

эксплуатации должны были производиться на средства Общества. Для ведения строительных работ и функционирования линии Общество обязывалось приобрести в полную собственность все необходимые земли. В безвозмездное пользование Общества переходили казенные земли, как правило невозделанные, не составлявшие оброчные статьи, не покрытые лесом. Общество не имело права на разработку недр на земле, отчужденной под линию, это право по закону оставалось за прежними владельцами и их правопреемниками<sup>112</sup>.

Министерство путей сообщения предоставляло право производить под наблюдением инспектора окончательные изыскания. По окончании изысканий Общество должно было представить на утверждение министра технические условия, исполнительный проект и расценочную ведомость сооружаемой дороги, которая включала ее строительную стоимость. Она составляла около 13,3 миллиона рублей<sup>113</sup>.

Правительство предоставило Обществу право строить различного рода склады, элеваторы, пристани, а также подъездные пути к пристаням и заводам. Имущество Общества, составлявшее принадлежность дороги, не могло быть продано без разрешения правительства. Продажа имущества дороги допускалась лишь для замены пришедшего в негодность и по решению общего собрания акционеров.

Общество не имело права приступать к работам до утверждения технических документов. Сооружение дороги должно было производиться по определенному направлению в соответствии с техническими условиями и проектами, продольными профилями, по расценочным ведомостям, утвержденным министром путей сообщения. Дорога должна была удовлетворять принятым в России требованиям. Мосты с отверстием отдельных пролетов до пяти сажен и при высоте до четырех сажен могли быть деревянными. Рельсы должны были быть весом не менее 18 фунтов в погонном футе (фунт равнялся 2,20462 кг, а фут – 0,305 м). Допускалось использование и «старогодных» рельсов, снятых с других железнодорожных путей. Оговаривались и другие технические условия. В самом начале проектирования и строительства Олонецкой железной дороги допускались облегченные технические условия, как это делалось в отношении линий второстепенного значения. Роль дороги состояла в установлении надежной транспортной связи Олонецкой губернии с центральными районами России. Позднее она выполняла роль стратегического плацдарма для строительства

---

<sup>112</sup> Свод законов Российской империи. Т. XII. Ч. 1. Ст. 153. – СПб.: Издание Правительственного Сената, 1906.

<sup>113</sup> РГИА, ф. 417, оп. 1, д. 33, л. 13<sup>об</sup>.

линии до Белого моря и далее до Мурмана. Это подтверждает и первоначальная малая провозная способность дороги. Суточная пропускная способность рассчитывалась на три пары поездов, из них одна пара пассажирских и две пары товарных, а на перспективу – семь пар поездов<sup>114</sup>.

На строительство Олонецкой железной дороги и открытие постоянного движения по ней отводилось не более трех лет. В случае ведения работ в условиях войны, приостановки деятельности Общества или по другим причинам министр путей сообщения через второй департамент Государственного совета мог изменить срок окончания работ. При окончательном проектировании дороги и во время строительных работ Обществу с разрешения министра путей сообщения предоставлялось право изменять длину в пределах 3 % от общей протяженности дороги. Эти изменения не должны были противоречить утвержденным министром путей сообщения техническим условиям и не превышать размеры строительного капитала. По завершении сооружения дороги должно было проводиться освидетельствование произведенных работ для проверки прочности, соответствия утвержденным проектам и безопасности движения. Разрешалось проводить проверку отдельных участков дороги и открывать движение по мере их сооружения. Недоделки, представлявшие опасность для движения, временные сооружения, возведенные без согласования с инспекцией дороги, Общество было обязано в определенный срок ликвидировать.

Правительство имело право, по прошествии двадцати пяти лет со дня открытия постоянного движения, выкупить дорогу в казну, принимая на себя все права и обязанности Общества. Этот выкуп должен был производиться с «Высочайшего разрешения», по представлению министров путей сообщения и финансов. Цена выкупа определялась из совокупности чистого дохода дороги за пять наиболее доходных лет предшествовавшего выкупу семилетия, причем средний чистый годовой доход за эти пять лет принимался за норму чистого дохода Общества. Подлежащая выдаче сумма должна была храниться в Государственном банке, при 5 % годовых со дня выкупа, по день, назначенный для выдачи выкупного вознаграждения. Сумма, выдаваемая акционерам, обязательно облагалась сбором с доходов.

На основании Общего устава Российских железных дорог правительство также имело право досрочного выкупа предприятия. Это право предоставлялось: при невыполнении Обществом распоряжений министра путей сообщения; при грубом нарушении эксплуатации дороги; при банкротстве

<sup>114</sup> Там же, л. 12<sup>об</sup>–13.

Общества. При необходимости вернуть данное предприятие в собственность казны правительство могло принять специальное постановление<sup>115</sup>.

При вступлении казны во владение железной дорогой правительство принимало на себя заключенные Обществом договоры, за исключением тех, выполнение которых по времени предшествовало вступлению казны во владение дорогой.

В организации и деятельности Общества важную роль играли финансовые проблемы. В первую очередь правительство потребовало от учредителей внести в Государственный банк залог в сумме 30 тысяч рублей, который подлежал возврату после признания Общества состоявшимся. В шестимесячный срок со дня утверждения министром путей сообщения расценочных ведомостей Общество было обязано по условиям кредита внести три четверти основного капитала, а министру финансов представлялось обязательство об обеспечении реализации основной части основного капитала. Основной капитал Общества складывался из выпуска акций Общества на сумму 1,622 миллиона рублей и гарантированных правительством облигаций на сумму более 10 миллионов рублей<sup>116</sup>.

Акционерный капитал реализовывался по нарицательной стоимости, причем сверх этого с акционеров взимался гербовый сбор. Обществу предоставлялось право реализовывать около половины акционерного капитала в виде уплаты акциями за отчуждение под железную дорогу земель. С момента создания Общества и до открытия постоянного движения на акции предполагалось начислять проценты из расчета 3 % годовых и выплачивать их к 31 декабря каждого года.

Нарицательная сумма облигаций и размер дохода определялись министром финансов. Облигации выпускались на сумму, размер которой обеспечивал вместе с акционерным капиталом средства, необходимые на формирование строительного и оборотного капитала дороги и определялся министром финансов в зависимости от утвержденных министром путей сообщения расценочных ведомостей дороги и установленных условий облигационного займа. Условия, сроки выпуска и погашения акций и облигаций Общества утверждались министром финансов. Печатание акций и облигаций по установленной министром финансов форме производилось в экспедиции заготовления государственных бумаг. Акции Общества выпускались на предъявителя в листах не менее сторублевого достоинства. К каж-

---

<sup>115</sup> Свод законов Российской империи. Т. XII. Ч. 1. Ст. 143. – СПб.: Издание Правительственного Сената, 1906.

<sup>116</sup> РГИА, ф. 417, оп. 1, д. 33, л. 19<sup>об</sup>.

дой акции прилагался лист купонов для получения дивидендов и талон на получение нового купонного листа.

Облигации обеспечивались всем состоянием Акционерного общества. Кроме этого, облигациям Общества со дня их выпуска и до завершения концессии предоставлялись гарантии правительства по уплате до 4,5 %. Обществу предоставлялось право выпускать облигации и в иностранной валюте с обозначением на них паритета на русскую валюту. Облигации снабжались полугодовыми купонами на получение по ним процентов и талонами на получение новых купонов. Погашение производилось путем выпуска тиража, для чего был создан особый фонд из ежегодных отчислений прибыли. Фонд погашения акций хранился в государственных бумагах или в закладных листах земельных банков. По окончании срока деятельности Общества или в результате выкупа железной дороги в казну суммы фонда должны были распределяться между акционерами, пропорционально принадлежавшим каждому из них акциям.

Правительство предоставляло право Обществу выпускать дополнительные облигации. Разрешалось выпускать ценные бумаги и под постройку новых сооружений дороги. Акции можно было купить на условиях единовременного взноса и в рассрочку. При покупке в рассрочку первый взнос составлял 50 % нарицательной стоимости акций. Акционеру выдавалось временное свидетельство, на котором правлением Общества отмечались поступления последующих взносов по акциям. Временные свидетельства затем заменялись акциями. В зависимости от потребностей дополнительные взносы по акциям определялись общим собранием акционеров.

Основной капитал Общества предназначался для создания строительного капитала дороги, который расходовался на сооружение линии, на уплату процентов по ценным бумагам, на их изготовление и реализацию как в России, так и за границей. Суммы из строительного капитала выдавались Обществу по мере исполнения работ, в соответствии с расценочными ведомостями по удостоверениям министра путей сообщения и Государственного контроля. Из строительного капитала Обществу могли быть выделены авансы по согласованию министров путей сообщения и финансов, а также государственного контролера. По завершении работ счета строительного капитала подлежали закрытию. Половина остатка общим собранием акционеров могла распределяться для награждения лиц, принимавших участие в строительных работах, а другая половина предназначалась для зачисления в запасной капитал Общества.

На содержание и эксплуатацию Обществом железной дороги предназначались вспомогательные капиталы – запасной и оборотный. Запасной капитал расходовался с разрешения министра путей сообщения, а оборот-

ный – в пределах утвержденной общим собранием акционеров сметы. Оборотный капитал общества складывался из средств, ассигнованных на первоначальные потребности эксплуатации по расчету 1000 рублей на версту протяженности дороги<sup>117</sup>. Оборотный капитал составлял нераздельную принадлежность железной дороги и при переходе дороги государству передавался в казну.

Сумма, остававшаяся от валового дохода после покрытия всех расходов по эксплуатации, по управлению, содержанию, действию и ремонту дороги, составляла чистый доход. Часть чистого дохода шла на уплату процентов и погашение по облигациям Общества. Вторая составляла чистую прибыль. Эта прибыль, после изъятия из нее имевшихся за Обществом долгов казне, поступала в размере, не превышавшем 8 % акционерного капитала, полностью в собственность акционеров. Общее собрание акционеров в зависимости от размеров чистой прибыли устанавливало дивиденды по бумагам и сроки их выплаты. Если сумма чистого дохода не позволяла выплатить проценты по облигациям, правительство давало Обществу аванс. Эти деньги возвращались казне с начислением на них 5 % годовых. Невостребованные суммы выплат по ценным бумагам поступали в пользу пенсионной или сберегательно-вспомогательной кассы служащих Общества. Излишек чистой прибыли частично возвращался в казну в качестве компенсации за предоставляемые государственные гарантии<sup>118</sup>.

По окончании строительства дороги Общество было обязано представить министру путей сообщения подробную опись линии с указанием стоимости работ и имущества. Такие описи представлялись Обществом каждые пять лет. Более того, Общество представляло министру путей сообщения на утверждение, не позднее 1 декабря каждого года, годовую смету по эксплуатации железной дороги и на 1 июля каждого года отчет об использовании средств. Одновременно с предоставлением сметы министру путей сообщения она направлялась в Министерство финансов и в Государственный контроль<sup>119</sup>. Отчет, представляемый в соответствующие ведомства, утверждался на общем собрании акционеров Общества. Все работы по обеспечению движения должны были производиться за счет Общества по утвержденным министром путей сообщения проектам, сметам или расценочным ведомостям.

---

<sup>117</sup> РГИА, ф. 417, оп. 1, д. 33, л. 24<sup>об</sup>.

<sup>118</sup> Там же, л. 12, 24<sup>об</sup>–46.

<sup>119</sup> Там же, л. 18.

Устанавливая провозные тарифы, Общество было обязано подчиняться общим правилам о железнодорожных тарифах<sup>120</sup>. В то же время в течение первых пяти лет функционирования дороги Общество могло использовать льготные тарифы. Общество могло получать из казны, в возмещение введения твердых тарифов, убытков, разницу между обыкновенным коммерческим и льготным тарифом<sup>121</sup>. Общество должно было руководствоваться принятыми дополнениями к статье 924 Правил о платах за перевозку по тарифу, утвержденных в 1902 г.<sup>122</sup> При согласовании пассажирских тарифов оговаривалось, что Обществу не обязательно было иметь вагоны первого класса, – свидетельство того, что Олонецкая дорога рассматривалась как второстепенная, в отличие от главных дорог, где наличие высоkokлассных вагонов было обязательно.

Финансовую базу деятельности Акционерного общества Олонецкой железной дороги составляли средства, получаемые от выпуска в обращение облигаций и акций. Ввиду того, что государство принимало участие в финансовой деятельности Общества посредством предоставления гарантий по облигационному займу, оно осуществляло контроль этой деятельности. Будучи заинтересовано в прибылях Общества, государство предоставляло ему льготные условия на выпуск ценных бумаг и хозяйственную деятельность, но регламентировало расход средств на строительство и эксплуатацию дороги, а также устанавливало строгие нормы распределения чистой прибыли, получаемой Акционерным обществом.

Для контроля финансовой деятельности Общества министры путей сообщения и финансов, государственный контролер направляли чиновников, которые проводили проверки книг правления, строительного и эксплуатационного управлений. Они проверяли деятельность и отчеты Общества на соответствие расходов с утвержденными сметами. Командированным чиновникам предоставлялись все необходимые для них сведения и давались пояснения. Правительство могло подвергнуть анализу и более глубокому изучению обороты средств, и «Общество было обязано подчиняться всем контрольным правилам»<sup>123</sup>.

Общество имело ряд обязательств перед правительством. Это бесплатное предоставление помещений для почтовых отделений, устройство телефонно-телеграфной линии вдоль всей железной дороги с размещением проводов правительственной связи. Общество обязывалось осуществлять

<sup>120</sup> Свод законов Российской империи. Т. XII. Ч. 1. Ст. 18. – СПб. : Издание Правительственного Сената, 1906.

<sup>121</sup> Там же. Ст. 22–31.

<sup>122</sup> РГИА, ф. 417, оп. 1, д. 33, л. 17.

<sup>123</sup> Там же, л. 42.

перевозку почты в соответствии с утвержденными еще 9 января 1873 г. правилами и дополнениями к ним. Военная корреспонденция должна была провозиться бесплатно<sup>124</sup>. Плата за перевозку почты и за выделение квартир для чинов почтово-телеграфного и жандармско-полицейского ведомств должна была взиматься Обществом в течение первых десяти лет с момента открытия движения. После этого срока перевозка почты и выделение квартир должны были производиться за счет Общества. В обязанности Общества входили охрана, ремонт линий и помещений связи. Содержание и ремонт правительственной связи осуществлялись за счет казны.

Для покрытия издержек на содержание правительственной инспекции, Государственного контроля и жандармско-полицейского управления Общество должно было ежегодно уплачивать назначаемую по расценочной ведомости сумму. Во время эксплуатации линии Общество должно было ежегодно уплачивать: а) с каждой версты дороги по пять рублей на содержание железнодорожных училищ и по два рубля на содержание инвалидного дома императора Александра II; б) сумму, причитающуюся на содержание жандармско-полицейского управления дороги; в) 0,5 % с валового дохода на покрытие издержек по содержанию правительственной инспекции<sup>125</sup>.

Особые обязанности возлагались на Общество при перемещении войск, разного рода военных грузов, лошадей, обоза, амуниции, артиллерии и военных припасов. Перевозка арестантов и конвойных при них должна была производиться Обществом согласно положениям от 12 января 1873 г. и 24 марта 1877 г. о перевозке войск и арестантов по железным дорогам<sup>126</sup>. Приспособление вагонов для перевозки войск и арестантов по требованиям военного и тюремного ведомств должно было производиться Обществом бесплатно. На железную дорогу Общества распространялось действие Правил о льготном внеочередном проезде по железным дорогам воинских чинов. Правительство могло потребовать сформировать экстренный поезд<sup>127</sup>.

В случае невыполнения Обществом своих обязанностей министру путей сообщения предоставлялось право его ликвидировать. В уставе Общества Олонецкой железной дороги оговаривались нарушения со стороны руководства Общества, по причине которых оно прекращало свое существование. Исключения составляли условия войны и равносильные ей бедст-

---

<sup>124</sup> РГИА, ф. 417, оп. 1, д. 33, л. 16.

<sup>125</sup> Там же, л. 18<sup>об</sup>–19.

<sup>126</sup> Там же, л. 16<sup>об</sup>.

<sup>127</sup> Свод законов Российской империи. Т. XII. Ч. 1. Ст. 18. – СПб. : Издание Правительственного Сената, 1906.



вия<sup>128</sup>. При продаже права на эксплуатацию железной дороги и распродаже имущества Общества должны были соблюдаться установленные правила, изложенные в статье 1094 Устава Гражданского судопроизводства<sup>129</sup>. Общество должно было ликвидировать свои дела под контролем правительства, согласно Правилам о ликвидации частных железнодорожных обществ<sup>130</sup>. Правительство имело право оставить дорогу со всем имуществом за собой без выплаты Обществу, взяв на себя уплату только процентов и погашения по облигациям.

Деятельность Общества должна была протекать в соответствии с законами Российской империи, как действовавшими, так и принимаемыми. С точки зрения правовых взаимоотношений интересен факт, что учредители Общества Олонецкой железной дороги и правительство согласовывали порядок обжалования распоряжений министров путей сообщения и финансов по вопросу прав и обязанностей Общества. В случае конфликта Общество могло заявить соответствующему министру о своем несогласии. Спорные вопросы должны были разрешаться на заседании второго департамента Государственного совета. Что же касается технических распоряжений, то они обжалованию не подлежали. В период организации и в последующей деятельности Общества права и обязанности, предоставляемые Обществу правительственными органами на основании действовавших законов Российской империи, полностью соблюдались.

## 2.2. Акционерное общество – основной строитель железнодорожной линии Званка – Петрозаводск

Наряду со стимулированием местной промышленности и предпринимательской деятельности, освоением природных богатств этих территорий и их экономическим и социальным развитием, продвижение железнодорожного строительства на север до Петрозаводска имело целью получение доходов от вкладываемых капиталов, поскольку рельсовая колея и паровой двигатель давали дороге возможность извлекать прибыль от перевозок. На сооружении линии Званка – Петрозаводск правительство предоставило возможность частнохозяйственной, концессионной системе в лице Акционерного общества Олонецкой железной дороги реализовать свой потенциал.

<sup>128</sup> РГИА, ф. 417, оп. 1, д. 33, л. 42<sup>об</sup>–43<sup>об</sup>.

<sup>129</sup> Там же, л. 44.

<sup>130</sup> Свод законов Российской империи. Т. 10. Ч. 1. Ст. 2188. – СПб.: Издание Правительственного Сената, 1900.

Строительство Олонецкой железной дороги после утверждения документов императором было внесено в пятилетний план развития железнодорожной сети России на 1912–1917 гг. Пятилетний план был принят в апреле 1912 г. на собрании созданной еще в 1908 г. Особой высшей комиссии по исследованию железнодорожного дела в России под председательством инженер-генерала Н. П. Петрова. По этому плану предусматривалось одновременно осуществить еще одну идею – соединить Олонецкую губернию с Москвой по более короткому пути. Предполагалось построить дорогу от Москвы через Савелово, Кашин, Красный Холм и далее через уже утвержденную тогда линию Олонецкой железной дороги<sup>131</sup>. К сожалению, этот план остался нереализованным.

С утверждением устава Общества в распоряжение Министерства финансов была внесена сумма в размере 50 % акционерного капитала предприятия, которая составила 811 тысяч рублей. Обществу предстояло реализовать облигационный капитал на сумму около 13,5 миллиона рублей<sup>132</sup>.

На начальном этапе была проведена работа по реализации ценных бумаг. Акции и облигации Общества Олонецкой железной дороги пользовались спросом не только среди жителей северо-западных районов России, но и других губерний страны. Значительная часть акций была продана за рубежом, в частности во Франции и Англии. В течение 1912 г. было реализовано 95 % акций на сумму 1,6 миллиона рублей, что позволило уже 1 апреля 1913 г. провести первое общее собрание акционеров, в котором приняли участие 17 человек, в том числе представители французских вкладчиков, Азовско-Донского коммерческого банка и Виленского частного коммерческого банка. Юридические лица владели 14 907 акциями на сумму 1,4907 миллиона рублей. Физические лица приобрели 1150 акций на сумму 115 тысяч рублей. Первоначально две трети акций находились в распоряжении зарубежных акционеров, преимущественно французских<sup>133</sup>. В дальнейшем, к концу 1914 г., подавляющее количество акций было выкуплено российскими предпринимателями, что свидетельствовало о престижном характере строительства дороги и о благотворном влиянии строительных работ на эффективное развитие и экономический рост российского предпринимательства.

Собрание акционеров приняло решение компенсировать учредителям их вклады на изыскания и другие предварительные расходы, избрало

---

<sup>131</sup> Доклад о развитии русской железнодорожной сети в общем собрании Особой высшей комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России от 12 апреля 1912 года. – СПб., 1912.

<sup>132</sup> Ковалевский А. В. Путь к Мурману. С. 66.

<sup>133</sup> НАРК, ф. 772, оп. 1, д. 6, л. 11.

правление и определило его полномочия, установило размеры вознаграждения членам правления. Правление получило право на заключение договоров с субподрядчиками и поставщиками необходимых материалов и механизмов. Правление, так называемая штаб-квартира Общества, должно было находиться в Санкт-Петербурге. Для размещения правления было арендовано помещение по адресу: ул. Галерная, дом 43<sup>134</sup>. На собрании был избран совет директоров в составе директора-председателя В. А. Нагродского, который имел опыт работы в железнодорожных обществах Владикавказской, Московско-Виндаво-Рыбинской и Северо-Двинской железных дорог; директоров и кандидатов В. В. Савельева и В. В. Хвоцинского – основателей Общества, А. И. Каминки – представителя Азовско-Донского банка, В. И. Вольтмана – директора Богословского горнозаводского общества, а также Л. Люшера и К. Бояра – представителей французских фирм. На должность главного инженера общее собрание рекомендовало выпускника Петербургского института инженеров путей сообщения инженера Г. К. Гонига, имевшего богатый опыт работы на других железных дорогах. По представлению общего собрания акционеров Г. К. Гониг был утвержден в этом качестве министром путей сообщения.

Проведение организационных мероприятий позволило с полной уверенностью утверждать, что Акционерное общество Олонецкой железной дороги действует и готово к сооружению линии. Предприятие получило финансовую поддержку как российских, так и иностранных банков и компаний. При сооружении дороги Общество пользовалось всеми льготами, предоставляемыми по государственным работам. Необходимые для прокладки железнодорожной линии государственные земли передавались безвозмездно, а частные – по согласованию с владельцами. Общество освобождалось, по особому решению Главного управления Министерства путей сообщения, от таможенных пошлин на рельсы, крестовины, стрелки, машины, механизмы и т. п. В исключительных случаях Обществу предоставлялось право беспошлинного ввоза из-за границы паровозов, тендеров и вагонов.

Сооружение железной дороги, а после открытия движения и ее эксплуатация проходили под контролем Министерства путей сообщения. Надзор за строительством был поручен Главному управлению путей сообщения и осуществлялся через его инспекторов. Для этого была учреждена правительственная инспекция, действовавшая на основе законов Российской империи, в соответствии с нормативными документами Министерства путей сообщения. Во время эксплуатации дороги использовались инст-

<sup>134</sup> Там же, д. 21, л. 22.

рукции, действовавшие на других частных железных дорогах России. Работы по сооружению дороги проводились также под надзором Государственного контроля, в обязанности которого входило наблюдение за железнодорожной администрацией. Государственный контроль следил за тем, чтобы администрация организовывала правильное выполнение работ, осуществляла своевременные платежи. Чиновники Государственного контроля действовали на основании утвержденных правил, согласованных с министерствами путей сообщения и финансов<sup>135</sup>.

При проектировании и определении направления железнодорожной линии учитывались оценочные данные по затратам на строительство, которые зависели от расстояния, условий местности и ее населенности, а также учитывалась обеспеченность магистрали грузопотоками. Это позволяло решать проблемы прибыльности дороги. Выбранное направление соответствовало интересам развития Центральной России, а в перспективе и Северо-Западного региона.

По представлению Инженерного совета от 20 марта министром путей сообщения 1 апреля 1913 г. были утверждены план и продольный профиль дороги<sup>136</sup>. Неутвержденным остался план трех участков дороги: три версты, примыкавшие к деревне Дубовики; четыре версты при переходе через реку Пашу; 32 версты участка Деревянка – Петрозаводск. Объяснялось это сложностями проектировки дороги на этих участках.

Строительство первого участка осложнялось переходом через реку Волхов, поэтому рассматривались два варианта. Первый – с использованием уже имевшегося железнодорожного моста, второй – со строительством нового моста. Переход через Волхов требовал особого технического решения, так как необходимо было обеспечить судоходство при сравнительно невысоких опорах. Было решено соорудить специальный обводной канал с перекрытием его разводным пролетным строением высотой 10 м. Это был первый железнодорожный разводной мост в России. Окончательный проект, по которому была возведена линия на этом участке, был утвержден только 26 октября 1915 г. на заседании технического совещания Управления железными дорогами<sup>137</sup>. По этому проекту дорога примыкала к станции Дубовики двумя ветками, с сооружением через реку Волхов второго моста, причем по обоим мостам (существовавшему ранее и новому) предстояло организовать двухпутное движение.

---

<sup>135</sup> РГИА, ф. 417, оп. 1, д. 33, л. 41<sup>об</sup>.

<sup>136</sup> Там же, ф. 350, оп. 30, д. 32, л. 6.

<sup>137</sup> Ковалевский А. В. Путь к Мурману. С. 67.

Переход через реку Пашу осложнялся трудным подходом из-за окружения ее болотами. Болотистые берега с разной высотой создавали дополнительные преграды. Выход был найден в сооружении моста на более широком месте, в котором берега были менее заболочены и находились приблизительно на равной высоте. План этого участка был утвержден 9 июня 1914 г.<sup>138</sup>

На третьем участке Деревянка – Петрозаводск, кроме водных преград и болот, трудности для строительства представляли пересекавшие местность скальные гряды. Кроме того, до 1915 г. не был окончательно решен вопрос о расположении конечного пункта Олонецкой железной дороги. Первоначально железнодорожный вокзал намечалось строить на окраине Петрозаводска, в районе современной станции Голиковка<sup>139</sup>. Это позволяло экономить средства Общества, так как продление линии было связано с преодолением двух водных преград – рек Неглинки и Лососинки, протекающих в черте города Петрозаводска. Строительство мостов через эти реки осложнялось крутыми неровными берегами Лососинки и болотистыми – Неглинки. Более того, в условиях, когда план строительства линии Петрозаводск – Мурман еще обсуждался и сроки начала работ находились под вопросом, было нецелесообразно удлинять линию Олонецкой дороги на несколько верст. Только после утверждения в 1915 г. плана строительства линии Петрозаводск – Сорокская бухта продление Олонецкой дороги становилось необходимым и перспективным. Общество выступило с инициативой перед правительством о продлении линии и обозначило ее конечный пункт с железнодорожным вокзалом, депо и другими строениями в черте города, в районе современной станции Петрозаводск-Товарный. Дорога от Петрозаводска на север должна была сооружаться за счет казны, поэтому Правительство одобрило предложение, получая возможность сэкономить средства от передачи строительства двух мостов Акционерному обществу. Инженерный совет 2 апреля 1915 г. представил министру путей сообщения проект завершающего участка Олонецкой железной дороги – Деревянка – Петрозаводск, который был утвержден 16 апреля 1915 г.

Продольный профиль железной дороги был рассмотрен правительственной инспекцией по постройке линии 4 июля 1914 г., а окончательно утвержден 31 августа 1915 г.<sup>140</sup> Общая протяженность линии увеличилась и составила 263,6 версты. Были определены 12 остановочных пунктов-станций: Дубовики (Волховстрой), Михаила Архангела (Мурманские

<sup>138</sup> Журнал освидетельствования линии Общества Олонецкой железной дороги от разъезда Дубовики Северной железной дороги до станции Петрозаводск. – Пг., 1916. – С. 6.

<sup>139</sup> Нютин Б. А. О вокзале в Петрозаводске // Олонецкая неделя. – 1915. – № 6.

<sup>140</sup> РГИА, ф. 350, оп. 30, д. 32, л. 7.

ворота), Колчаново, Паша, разъезд Оять, Лодейное Поле, Свирь, Токари, Ладва, Пяжиева Сельга, разъезд Голиковка, Петрозаводск.

Во время строительства происходили изменения положения трассы, отдельных ее участков. Такие мероприятия производились с целью лучшего вписывания в местность линии или удешевления строительства. На некоторых участках приходилось изменять направление из-за непроходимых болот и небольших, но довольно глубоких озер – ламб. Государственная инспекция не возражала против таких корректировок.

После утверждения правительством направления линии и плана организации строительства были выделены необходимые земли, подлежащие отчуждению<sup>141</sup>. Государственные земли выделялись под прокладку железнодорожного пути, для разработки карьеров по обеспечению качественным грунтом насыпей железнодорожного полотна. Решение этой проблемы облегчалось тем, что район строительства линии был малонаселенным и, следовательно, большие территории принадлежали казне. Правительство указом от 12 февраля 1912 г. передало Обществу более 2119 десятин земли<sup>142</sup>.

По мере расширения строительных работ потребность в земле увеличивалась, так как возрастали объемы выборки грунта, а старые карьеры истощались. В связи с этим проблемы, связанные с отчуждением новых земель, приходилось решать на протяжении всего периода строительства железной дороги. Возникали проблемы с переселением собственников отчуждаемых земель. Некоторые бывшие собственники не хотели уезжать с обжитых мест. Обществу и правительству приходилось идти на определенные уступки. Снос строений производился по добровольному согласию и с выплатой соответствующего вознаграждения. Оно включало компенсацию убытков за уничтожение посевных площадей и покосов, за повреждение и снос строений. Компенсация выплачивалась по данным оценочных комиссий. Некоторые дела рассматривались с учетом военного времени и отчуждения производились в принудительном порядке. Компенсация выплачивалась как наличными деньгами, так и акциями Общества Олонецкой железной дороги. Всего за время строительства Общество получило около 2,5 тысячи десятин отчужденных земель.

Работы начали проводиться в 1913 г. под руководством французского инженера Ж. Гиляпри. В течение года на нескольких участках на болотах были прорыты дренажные каналы. В начале 1914 г. Общество отказалось от услуг Ж. Гиляпри и передало строительство дороги также органи-

---

<sup>141</sup> РГИА, ф. 417, оп. 1, д. 33, л. 47.

<sup>142</sup> Там же, ф. 350, оп. 30, д. 32, л. 8.

зованному с привлечением французского капитала товариществу «Подрядчик» во главе с директором И. Х. Гринбергом. Находившийся в должности его заместителя инженер путей сообщения А. Браиловский оставил воспоминания о происходившем<sup>143</sup>.

Для руководства строительством при товариществе «Подрядчик» было создано управление работами. Наряду с использованием товарищества «Подрядчик» работу в небольших объемах выполняли субподрядчики, или, как их тогда называли, рядчики. Такими участками были отдельные карьеры, заготовка леса, обработка пиломатериалов, строительство домов и казарм. Как показало время, такой порядок ускорял проведение работ. Зависимые от подрядчика субподрядчики обеспечивали бесперебойную работу своих участков.

С весны 1914 г. товарищество «Подрядчик» начало активную работу по возведению железнодорожной линии. Это время фактически следует считать началом строительства, но строительные работы велись очень медленно. Объясняется это тем, что руководство товарищества «Подрядчик» при организации строительства и определении сроков строительных работ не учло геологических условий местности. Наряду со сложностями, которые создавали водные преграды, болота, большой перепад высот, не был учтен тяжелый глинистый и каменистый грунт. Руководство товарищества наняло недостаточное количество рабочих, труд которых оплачивался по заниженным расценкам, на разработку грунта: за один кубометр нескального грунта рабочим платили 29 копеек, что было в полтора раза ниже нормы. Отгрузка грунта и возведение насыпи велись крайне медленными темпами. В результате три благоприятных месяца для ведения работ были упущены. Летом был проведен дополнительный набор рабочих и повышены расценки труда до нормативных требований.

В связи с удорожанием производимых работ, ростом затрат на закупку материалов и механизмов возрастала стоимость строительства. Потребовалось увеличение капиталов Общества. В целях увеличения капитала Общества Министерство финансов в марте 1914 г. разрешило использовать гарантированные правительством 4,5 % облигаций на сумму 10,125 миллиона рублей. В мае правление довело до сведения акционеров, что акционерный капитал вырос на 265 тысяч рублей. Это позволило выпустить дополнительно 2650 акций. Продажа их производилась до 16 мая в Азовско-Донском банке Санкт-Петербурга<sup>144</sup>. Сумма основного капитала Общества

<sup>143</sup> Браиловский А. От Волхова до Онега. С. 97.

<sup>144</sup> Ковалевский А. В. Путь к Мурману. С. 66.

менялась в зависимости от результатов финансово-экономической деятельности в ходе строительства всей линии и отдельных ее участков.

На первый взгляд покажется удивительным, что в этом богатом лесом крае одной из главных проблем стала проблема обеспечения строительства шпалами, строительным лесом и дровами. В связи с масштабами строительства потребность в лесе возрастала, качественный, пригодный к употреблению лес был дорог для Общества. Кроме того, местная лесная промышленность оказалась неподготовленной к таким крупным заказам. Ранее она выполняла в основном заказы Петербурга по обеспечению его дровами и небольшие заказы местного населения. Расширению масштабов этой отрасли производства в Олонецком крае мешало и бездорожье. Когда же началось строительство важной и для лесной промышленности железнодорожной магистрали, круг замкнулся и лесопромышленники не смогли обеспечить строительство необходимыми материалами. Именно поэтому Обществу пришлось ходатайствовать перед правительством о предоставлении ему на льготных условиях отчужденных лесных массивов и возведении вдоль линии сети небольших лесозаводов<sup>145</sup>. Несмотря на принятые меры, строительного леса не хватало, приходилось использовать низкокачественный материал, в дальнейшем это могло привести к авариям во время эксплуатации дороги, к нерациональным затратам по замене элементов пути.

Особую важность в ходе строительства представляли закупки рельсового полотна, вспомогательной фурнитуры и механизмов. Правление Общества делало заказы на изготовление данной продукции отечественным и зарубежным предприятиям. Для строительства дороги использовались рельсы и механизмы, изготовленные на заводах Санкт-Петербурга, Москвы, ряда предприятий центральной части России, Украины, Урала, Сибири, Дальнего Востока. Частично использовались мощности петрозаводского Александровского завода. Некоторые материалы закупались в Финляндии и Польше. Значительная часть механизмов поставлялась из Франции, Англии, а до начала Первой мировой войны и из Германии. Кроме того, было закуплено большое количество «старогодных» рельсов, снятых во время замены с других магистралей, но годных к дальнейшему употреблению.

С началом Первой мировой войны проблема обеспечения стройки материалами осложнилась. Поскольку Общество не имело привилегий «предприятия военного времени», поставки для него заметно сократились. Резко уменьшились поставки из-за границы. Большинство заводов России, быв-

---

<sup>145</sup> РГИА, ф. 274, оп. 7, д. 112, л. 1–82.



ших поставщиков Общества, стали выполнять военные обязательные и более выгодные заказы. Что же касается местных ресурсов, то они не могли обеспечить строительство даже минимальным количеством материалов. Петрозаводский Александровский завод не обладал большими мощностями, станки и оборудование на нем были устаревшими. Кроме того, завод работал в это время на привозном сырье, подвоз которого был затруднен из-за отсутствия дорог. В результате с начала войны и по сентябрь 1914 г. строительные работы были временно приостановлены<sup>146</sup>. Только вмешательство правительства, заинтересованного в продолжении линии до Мурманского побережья, позволило возобновить строительство дороги. Обществу была предоставлена возможность закупить необходимое количество материалов и механизмов на предприятиях России, но не в ущерб военным заказам.

Своей сложности имела транспортировка материалов и механизмов в район строительства. Материалы доставлялись в основном гужевым транспортом и водосплавом. Водосплав же был возможен только с мая по сентябрь. Весной и осенью, когда водосплав прекращался, дороги становились непроходимыми, гужевой подвоз резко сокращался, доставка грузов на линию уменьшалась. Перед строителями стояла задача перевезти максимально возможное количество грузов в летний период, чтобы не останавливать работу во время распутицы и зимних снежных заносов. Зимой необходимые материалы в малых количествах доставлялись санными караванами. Крупногабаритные грузы, в первую очередь необходимые для дороги механизмы и рельсы, доставлялись в основном водными путями.

При возведении дороги важной задачей было обеспечение строительства рабочими и специалистами. Возлагаемые первоначально на местных чернорабочих надежды не оправдались: местное население было немногочисленным. Правлению Общества пришлось нанимать рабочих в других губерниях России, что потребовало дополнительных материальных затрат и задержало начало строительства. В различные регионы России выезжали агенты Общества, которые занимались вербовкой и доставкой рабочих на линию. Для нужд рабочих были построены десятки казарм, домов, складов, бань и т. д. Закупались орудия труда: ломы, лопаты, кирки, тачки, а также рабочая одежда, обувь, продукты питания. Общество прилагало немало усилий, чтобы выполнить свои обязательства перед рабочими, но возведенные в спешке казармы и дома подчас были недостроены, не хватало бань и складов, возникали перебои с доставкой продуктов пита-

---

<sup>146</sup> Журнал освидетельствования железнодорожной линии Общества Олонецкой железной дороги... С. 6.

ния, одежды и обуви. Иногда задерживалась выплата заработной платы. Ситуацию осложняли неблагоприятные погодные условия, в которых приходилось жить и трудиться рабочим, тяжелый ручной труд. Часть рабочих, не выдержав всего этого, до истечения срока контракта возвращалась обратно.

В начальный период, который продолжался с мая по август 1914 г., на строительстве работали приезжие рабочие, преимущественно крестьяне. Использовалась такая форма организации труда, как строительная рабочая артель. Артели создавали по территориальному и профессиональному принципам. Возглавлял артель выборный староста, в обязанности которого входило установление трудовых отношений артели с заказчиком, обеспечение каждого члена артели работой. Староста вел учет выполненной каждым рабочим работы и распределял заработную плату, по возможности решал возникавшие внутри артели споры. Заслугой управления работами товарищества «Подрядчик» следует считать то, что к каждой артели оно старалось найти особый подход. Так, артели землекопов работали с теми грунтами, к которым они привыкли в регионах постоянного проживания. На песчаных грунтах работали, как правило, землекопы из Черкасс и Киевской губернии, на глинистых – из Голендер (близ Казатина), на каменных и скальных – рабочие из Миасса и других областей Урала. Дифференцированный подход был и к артелям плотников: одни строили сопутствующие линии постройки, другие заготавливали шпалы, третьи работали на возведении мостов. Артель выступала как трудовой коллектив.

В договорах с артелями и с каждым из рабочих оговаривалось время работы «от зари и до зари». Понятно, однако, что в краю белых ночей выполнение такого условия было нереальным, поэтому фактически рабочий день составлял 12 часов. Условия труда были очень тяжелыми, особенно на земляных работах, например проходка болот, когда сначала рыли дренажные каналы, прокладывали гати и только после этого возводили насыпь. Если учесть, что один кубометр болотного грунта весил около 1,5 тонн, то за день, при норме 12–15 кубов, рабочий должен был оторвать лопатой от целика, поднять и отбросить на несколько метров около 20 тонн земли.

Значительная часть земляных работ выполнялась вручную. Лишь на двух песчаных карьерах работали два германских полноповоротных с ковшом в два кубометра экскаватора на рельсовом ходу производства фирмы «Артур Коппель». Грунт отвозили в тачках, иногда на конных повозках – грабарках и на платформах, по уложенному наспех железнодорожному пути с крутыми уклонами. На болота грунт подвозился грабарками и только затем поездной возкой. Нередки были случаи прорыва болот, которые не выдерживали веса насыпи. Инженер путей сообщения А. Браиловский в

своих воспоминаниях описывает происшествие, когда на пятой строительной дистанции, на участке большой протяженности, ушла в болото полутора-двухметровая насыпь вместе с рельсами, а также несколько случаев, когда при осадке насыпи происходили крушения подвижного состава. Во время этих аварий гибли и получали травмы люди, выходила из строя необходимая для строительства линии техника. Это еще раз свидетельствует о том, что строительство дороги – титанические усилия людей, равноценные подвигу<sup>147</sup>.

Общество использовало на строительстве труд крестьян-отходников. Это позволяло в зимнее время не сокращать темпы строительства, несмотря на отъезд контрактников. В летнее время, как правило, приток работавших по контракту увеличивался. Что касается местного населения, то оно в основном привлекалось для транспортировки материалов, механизмов и других грузов с использованием их собственного гужевого транспорта. Частично местное население использовалось на плотницких работах.

Зимой 1915/16 г. в качестве чернорабочих на строительстве линии стало использоваться местное население, не имевшее опыта ведения земляных работ в таких масштабах. Именно недостаток рабочих рук обусловил необходимость нанимать жителей Олонецкой и Петербургской губерний. Первоначально же Управление работами предпочитало нанимать более опытных землекопов из других губерний России.

Проблема обеспечения строительства рабочей силой обострилась с началом войны, так как призывная волна не обошла стороной и Олонецкую железную дорогу. Большая часть трудоспособного мужского населения была призвана в армию, для работы на государственные и частные предприятия по выполнению военных заказов, где предоставлялись правительственные привилегии. Только колоссальная организаторская работа правления и поддержка правительства, заинтересованного в скорейшей сдаче дороги в эксплуатацию, позволили сохранить минимум кадров, на которые, в свою очередь, легла двойная нагрузка. С 1915 г. работавшим на строительстве линии стали предоставляться отсрочки от военной службы. Кроме того, в район строительства было направлено более трех тысяч австро-венгерских военнопленных. На строительных работах они были приравнены к российским рабочим в оплате и питании. Военнопленные жили в отдельных казармах и находились под особым контролем охраны и жандармерии.

Столь же серьезной была проблема отсутствия в данном регионе квалифицированных рабочих, специалистов по строительству и эксплуата-

<sup>147</sup> Браиловский А. От Волхова до Онега. С. 98–99.

ции железнодорожного пути. Их вербовка также проходила по всей территории Российской империи: в центральных губерниях, на Украине, Урале, в Сибири. К чести Общества следует отнести то, что оно не поскупилось на заработную плату для высококвалифицированных рабочих и в кратчайшие сроки набрало почти полный штат – около 3000 человек. Надо отметить, что и здесь существовала утечка кадров по указанным выше причинам, хотя условия жизни данной категории работников были значительно лучше. Из-за утечки кадров на некоторых участках не хватало квалифицированных путейцев. Что же касается инженерного состава, то директор товарищества «Подрядчик» И. Х. Гринберг, имея большой опыт работы с людьми, подбирал служащих из числа специалистов, искушенных в железнодорожном строительстве, умелых организаторов и хозяйственников. Для строительства Олонецкой железной дороги это имело большое значение, так как здесь была создана самостоятельная хозяйственно-снабженческая организация, обеспечивавшая строителей всеми необходимыми материалами, инструментом, а с некоторого времени и продовольствием. Во главе Общества стояли знающие свое дело руководители-специалисты. Это, в первую очередь, директор-председатель Общества В. А. Нагродский (впоследствии преподаватель Ленинградского института инженеров путей сообщения), помощник по хозяйственной части Н. С. Лурье, начальник первого строительного участка С. И. Аладжанов, контролер К. Х. Дзире, инженер путей сообщения А. Браиловский, выпускник Петербургского института инженеров путей сообщения<sup>148</sup>.

Ответственные и талантливые специалисты занимались решением технических проблем. Главным инженером строительства был талантливый инженер путей сообщения Г. К. Гониг. С 1914 года техническую часть строительства возглавлял инженер путей сообщения В. А. Скрыбин, пользовавшийся большой известностью и как математик. Для разрешения сложных технических проблем строительства привлекались специалисты-консультанты. Так, при проектировании моста через Волхов работы консультировал выдающийся инженер Н. А. Белелюбский<sup>149</sup>. В возведении Олонецкой железной дороги принимали участие и многие другие опытные инженеры путей сообщения. Все свои знания и опыт они использовали во благо строительства линии, а следовательно, и во благо Родины.

В условиях начавшейся Первой мировой войны правительство предложило правлению Общества форсировать работы. Ускорение строитель-

---

<sup>148</sup> Харитонов С. Ф. Рассказ о Великом северном пути. С. 10.

<sup>149</sup> Зензинов Н. А. Выдающиеся инженеры и ученые железнодорожного транспорта / Н. А. Зензинов, С. А. Рыжак. – М., 1990. – С. 81.

ных работ диктовалось и тем, что рассматривался вопрос о начале строительства железной дороги до Мурмана и Олонецкая линия становилась головным участком этой стройки. После небольшого перерыва строительство возобновилось в сложнейших условиях и пошло ускоренными темпами.

Несмотря на дожди и наступившие уже в октябре ночные заморозки, строители героически трудились на возведении магистрали. Зимой 1914/15 г., когда земля промерзала на глубину от полутора метров до метра, работы усложнялись. У рабочих и инженеров было еще недостаточно опыта ведения земляных работ в зимнее время. Выборка грунта замедлилась, так как его приходилось отогревать кострами, выламывать мерзлоту ломами, а затем разогретую, разрыхленную землю отвозить на линию. За ночь почву снова сковывал мороз и к началу работы новой смены она опять представляла монолит. Поэтому для нагрева земли в карьерах круглые сутки жгли костры.

Усложнялись и условия отсыпки насыпи. Поскольку она возводилась на мерзлом грунте, приходилось увеличивать ее высоту и ширину с учетом того, что весной при таянии часть грунта осядет под своей тяжестью, а следовательно, и насыпь может осесть ниже нормы или вовсе осыпаться. Прибавилось работ по очистке снега. Заносы достигали более метра высоты. Расчищали карьеры, убрали снег перед проведением работ на линии. Иногда снегопад не прекращался неделями, и тогда выделяли специальные бригады, которые целыми сменами расчищали объекты стройки. Сложные погодные условия зимы 1914/15 г. затруднили поставку на линию материалов, механизмов и даже продуктов питания.

В результате титанических усилий за период с сентября 1914 г. по август 1915 г. основная часть работ была выполнена: возведена насыпь на 70 % протяженности линии, наполовину был уложен главный путь, построено 30 % вспомогательных путей и около 40 % строений. К осени 1915 г. было закончено возведение 24 мостов из 28 запланированных. Четыре моста – через Волхов, Пашу, Лососинку и Неглинку – были построены почти наполовину<sup>150</sup>. Несмотря на то что все мосты были деревянными, некоторые из них представляли собой сложные инженерные сооружения. Это двухпутный мост через Волхов, а также представлявший наибольшую сложность при возведении мост через Свирь.

Сегодня приходится удивляться, как в условиях войны, надвигающегося голода, необустроенности, отсутствия необходимых инструментов, материалов, а главное, нехватки рабочих рук строительство продолжалось, причем довольно быстрыми темпами. Однако, несмотря на все усилия ру-

<sup>150</sup> РГИА, ф. 350, оп. 30, д. 32, л. 11.

ководителей и строителей, сооружение Олонецкой железной дороги не укладывалось в график. В декабре 1914 г. министром путей сообщения С. В. Рухловым на заседании Совета министров было сделано срочное представление, в котором указывалось на необходимость ускорения строительства Олонецкой железной дороги и открытия временного движения не позднее конца 1915 г.<sup>151</sup> Совет министров утвердил предложение министра путей сообщения.

Летом 1915 г. стало ясно, что самостоятельно Обществу не справиться с поставленной задачей сооружения дороги в ускоренные сроки. Поэтому правление стало добиваться от правительства предоставления Обществу Олонецкой железной дороги материальной поддержки и льгот как стратегическому предприятию. Выполнение решения Совета министров по ускорению строительных работ потребовало увеличения ассигнований на строительство. В июне 1915 г. Второй департамент Государственного совета разрешил Обществу образовать дополнительный гарантированный правительством капитал для покрытия расходов, вызванных ускорением строительства и открытия движения в намеченный срок<sup>152</sup>.

2 ноября 1915 г. император Николай II подписал специальный указ об отчуждении государственной земли для обеспечения строительства железной дороги. Указ способствовал ускорению строительных работ, так как предоставлял возможность использовать строительный материал вблизи трассы. Указом Обществу предписывалось занимать необходимые земли после проведения их описи. Выделенные земли использовались для производства работ по добыванию материала для балласта и устройства подъездных путей для вывоза выбранного грунта, а также под сооружение Олонецкой железной дороги в Новолодожском уезде Петроградской губернии<sup>153</sup>. Управление строительством стремилось выполнить поставленную перед ним задачу и открыть временное движение на линии в установленные сроки, открытие же постоянного движения намечалось на июль 1916 г.<sup>154</sup>

Совместные усилия Общества и правительства позволили ускорить строительство. Ускоренными темпами велась прокладка главного пути, монтировалось оборудование, строились сопутствующие сооружения. Ускорить строительство позволило организованное бесперебойное снабжение дороги

---

<sup>151</sup> Ковалевский А. В. Путь к Мурману. С. 66.

<sup>152</sup> Там же.

<sup>153</sup> РГИА, ф. 274, оп. 7, д. 112, л. 80–82.

<sup>154</sup> Харитонов С. Ф. Рассказ о Великом северном пути. С. 10.

всем необходимым. Подвоз материалов осуществлялся заблаговременно в летний период. Поскольку работавшие на строительстве дороги освобождались от мобилизации, то меньше лихорадила производство проблема рабочих рук. Кроме того, после завершения уборочных работ на линию увеличился поток сезонных рабочих – отходников. В результате в октябре – ноябре 1915 г. было завершено возведение насыпи в Дубовиках, в декабре – на участке Деревянка – Петрозаводск, а в декабре – январе завершена прокладка главного пути на всем протяжении дороги. К середине декабря были завершены работы по возведению мостов через Волхов, Пашу, Неглинку и Лососинку, перестроены мосты через Оять, Свирь и Ладву. К концу декабря 1915 г. линия была готова к открытию временной эксплуатации. Временное движение поездов на участке Дубовики – Лодейное Поле было открыто 30 декабря, а с 21 января 1916 г. открыто движение на участке Лодейное Поле – Петрозаводск<sup>155</sup>.

Временная эксплуатация дороги началась при 70 % готовности. Мосты, трубы, дренажи и другие сооружения были в основном построены. Главный путь был забалластирован на первый слой, и по плану предполагалось привести его в проектное положение к осени 1916 г. Однако не были достроены запасные пути, не завершена работа по строительству подсобных помещений и жилья для обслуживающего персонала. В стадии завершения находилось строительство депо на станциях Михаила Архангела, Лодейное Поле и Петрозаводск. Поскольку строительство велось в спешном порядке и на железнодорожной линии оставались недоделки, приходилось производить постоянные ремонтные работы полотна. Насыпь не везде была выполнена по нормативам и часто, особенно в болотистых местах, оседала или осыпалась, что вызывало необходимость подсыпки грунта на насыпь. В результате этих недоделок в 1916 г. железная дорога имела пропускную способность всего 9 пар поездов в сутки, а скорость их движения была крайне мала и составляла в среднем 12–13 км/ч<sup>156</sup>.

Несмотря на все сложности, железная дорога перевозила пассажиров и всевозможные грузы как в Олонецкую губернию, так и из нее в центральную часть России. За десять месяцев (январь – ноябрь 1916 г.) временной эксплуатации, кроме перевозок для нужд самой Олонецкой железной дороги, было перевезено около 68,8 тысяч человек, из них 22,8 тысяч военнопленных, багажа 18,6 тысяч пудов, грузов малой скорости на сумму 4,5 миллиона рублей. Для строительства железнодорожной линии Петрозаводск – Мурман, что особенно важно для того исторического момента,

<sup>155</sup> РГИА, ф. 350, оп. 30, д. 32, л. 6.

<sup>156</sup> Афанасьев А. И. История нашего края. С. 110.

было перевезено 4100 вагонов различных грузов и 19,6 тысяч военнопленных<sup>157</sup>.

В связи с началом работы Петрозаводск – Кемской железнодорожной линии и возросшими осенью 1916 г. объемами перевозок правительство предложило Обществу Олонецкой железной дороги в срочном порядке провести работы по увеличению пропускной способности линии до 21 пары поездов в сутки<sup>158</sup>. На главном пути было решено вместо станций оставить 12 остановочных пунктов. К этому времени в основном были завершены постройки сопутствующих строений на станциях и разъездах. Вместо некоторых деревянных мостов были установлены большие железные пролеты. К ноябрю 1916 г. пропускная способность линии возросла более чем в два раза. К декабрю Олонецкая железная дорога была полностью достроена, что позволило открыть по ней постоянное движение. После открытия постоянного движения на дороге Общество осуществляло ее эксплуатацию, содержание, обеспечивало безопасность, удобства и непрерывность движения пассажиров и грузов.

Комиссия Министерства путей сообщения под председательством действительного статского советника, инженера путей сообщения Л. М. Лангарда (выпускника Петербургского института инженеров путей сообщения) с 1 по 3 декабря 1916 г. провела освидетельствование железнодорожной линии на соответствие ее техническим условиям, утвержденным министром путей сообщения и Инженерным советом 7 марта 1913 г. с последующими дополнениями к ним<sup>159</sup>. Состояние линии было признано удовлетворительным и принято решение открыть постоянное движение от Дубовиков до Петрозаводска. Комиссия пришла к выводу, что при небольшой доработке некоторых участков линии есть возможность увеличить пропускную способность дороги еще на семь пар поездов. По рекомендации комиссии первоначально пассажирские поезда решено было отправлять со станции Званка<sup>160</sup>.

Олонецкая железная дорога соответствовала техническим возможностям того времени. В заключении комиссии давалась характеристика ее технического состояния. Рельсы типа IIIa и IVa, как на главном пути, так и на станциях, были уложены. Стрелки и крестовины на всем протяжении линии уложены из рельсов типа IVa. Стрелки снабжены сигнальными фо-

---

<sup>157</sup> Афанасьев А. И. История нашего края. С. 110.

<sup>158</sup> Журнал освидетельствования железнодорожной линии Общества Олонецкой железной дороги от разъезда Дубовики Северной железной дороги до станции Петрозаводск. – Пг. : Изд-во МПС, 1916. – С. 6.

<sup>159</sup> РГИА, ф. 350, оп. 30, д. 32, л. 1–26.

<sup>160</sup> Там же, л. 25–26.



нарядами Крживицкого, у неохраняемых переездов установлены деревянные знаки «Берегись поезда» и «Свисток». На всех станциях и разъездах смонтированы семафоры на металлических мачтах двухпроводной системы «Сименс и Гальске, Гордиенко». На станциях Лодейное Поле и Петрозаводск установлены на каменных фундаментах поворотные круги системы Селлера, а на станции Михаила Архангела уложен треугольник для разворота паровоза.

Общество Олонецкой железной дороги решало вопросы обеспечения дороги подвижным составом. Учредители и представители правительственных органов придерживались того мнения, что необходимый для сооружения и эксплуатации железной дороги подвижной состав, а также рельсы, крепления, механизмы, все части подвижного состава, железнодорожных сооружений, телеграфа и телефона должны быть изготовлены на российских заводах из отечественных материалов. Кроме патриотической идеи, такой подход обеспечивал экономию средств, так как оборудование для железнодорожного транспорта, изготовленное в России, было дешевле зарубежного. Дешевле была также и доставка к линии дороги. Кроме того, правительству было выгодно, чтобы средства акционеров Общества не уходили за рубеж, а были вложены в развитие отечественной промышленности. Только в исключительных случаях, по взаимному соглашению министров путей сообщения, финансов, торговли и промышленности допускалась закупка оборудования за границей. При этом на ввозимый товар Общество не получало постоянно действовавших таможенных льгот. Большую часть оборудования и материалов Общество в итоге закупило у отечественных производителей.

Подвижной состав Олонецкой железной дороги состоял из 24 паровозов. Вагонный парк насчитывал несколько двухосных пассажирских вагонов второго и третьего класса, небольшое количество почтово-багажных, а также один служебный четырехосный вагон. Товарных вагонов насчитывалось 200, каждый грузоподъемностью 1000 пудов. Этого не хватало, и поэтому было заказано изготовление еще 200 товарных вагонов. Платформ насчитывалось 370, каждая длиной 30 футов и грузоподъемностью 1000 пудов, 20 % платформ были оснащены ручными тормозами<sup>161</sup>. Ощущался недостаток почтово-багажных вагонов, запасных частей к подвижному составу, необходимых для нормальной работы дороги.

---

<sup>161</sup> Журнал освидетельствования железнодорожной линии Общества Олонецкой железной дороги от разъезда Дубовики Северной железной дороги до станции Петрозаводск. С. 21–22.

Вдоль линии железной дороги был построен телеграф в два провода. Станции Званка, Михаила Архангела, Лодейное Поле и Петрозаводск оборудовались местными телеграфами. Кроме этого, в Лодейном Поле и Петрозаводске имелся выход к городским телефонным станциям. Станции, разъезды и карьеры были оборудованы аппаратами Морзе и фонопорами будочного типа фабрики «Эриксон», с питанием телеграфа от аккумуляторов Мейдангера, а фоноповоров – от сухих батарей. Для связи в экстренных случаях в пассажирских поездах были установлены фонопоры-телефоны фабрики «Эриксон» с шестью.

В функционировании дороги важную роль играли железнодорожные станции – как пропускные пункты пассажирских поездов и поездов «с кладью», т. е. грузовых. Местоположение станций на линии, их обустройство определялись потребностями обслуживания пассажиров, приема и выдачи грузов, снабжения паровозов и вагонов топливом и водой, организации ремонта подвижного состава.

Пассажирские здания – вокзалы на всех станциях и разъездах были деревянными, рублеными из соснового леса, на каменных цоколях и каменных или песчаных фундаментах. Здания паровозных депо строились из кирпича и железобетона. На станции Михаила Архангела депо было на три стойла, а на станциях Лодейное Поле и Петрозаводск – на восемь стойл каждое. При всех линейных постройках имелись необходимые дополнительные строения и сооружения. Пассажирские здания третьих и четвертых классов на станциях оборудовались багажными сараями для хранения багажа и пожарных инструментов. На станциях Лодейное Поле и Петрозаводск также были оборудованы ледники и сараи при буфетах и другие подсобные помещения. При каждой станции имелись водонапорные и водопроводные сооружения. Все постройки обеспечивались питьевой водой. Для линейных работников службы пути и рабочих артели было построено 18 казарм, 29 полуказарм и 14 сторожевых будок. Строились одноэтажные жилые дома, помещения для дежурных паровозных и кондукторских бригад, приемные покои с палатами для больных, аптеки. На станциях строились бани, прачечные, столярные мастерские, кузницы и магазины. Общество строило транспортные отделения для перевозки грузов, страховые отделения для страхования товаров, создавались условия для торговли на станциях.

Создание инфраструктуры дороги говорит о сформировавшейся в России системе путевого хозяйства и накопленном богатом опыте железнодорожного строительства. Фактически инфраструктура возводилась в ходе строительства начиная с процесса прокладки трассы, в ходе ее достройки, завершения работ к пуску и во время эксплуатации. Создаваемая

инфраструктура оказывала влияние на экономические и социальные интересы различных групп и слоев населения. Постройка железной дороги дала толчок к развитию фабрично-заводской промышленности, лесоразработкам, местным промыслам. Возраставшие потребности в продуктах питания оказывали влияние на сельскохозяйственное производство. Результаты строительства дороги проявились в государственном масштабе – в развитии экономики, в укреплении обороноспособности, в становлении устойчивых хозяйственных и культурных связей.

Акционерное Общество в своей деятельности использовало богатейший научно-технический и инженерный потенциал России и всего мира. При возведении линии железной дороги были учтены многие ошибки проектировщиков и строителей других магистралей. Рационально используя средства отечественных и зарубежных акционеров, поддержку государства и органов местного самоуправления, преодолевая трудности на пути строительства, Общество Олонецкой железной дороги в кратчайшие сроки построило и ввело в эксплуатацию железнодорожную линию Званка – Петрозаводск.

Деятельность Общества Олонецкой железной дороги – наиболее показательный пример взаимодействия частной железнодорожной компании и государства, результатом которого стала железная дорога протяженностью 263,6 версты. Несмотря на условия войны, сложности с приобретением и доставкой необходимых материалов, инструментов и товаров первой необходимости, несмотря на необустроенность рабочих и служащих, строители Олонецкой дороги приложили максимальные усилия для завершения работ по возведению дороги, которая стала первым звеном Мурманской магистрали.



## Глава 3. СООРУЖЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ПЕТРОЗАВОДСК – МУРМАНСК

### 3.1. Организация строительства железнодорожной магистрали Петрозаводск – Мурманск в изменившихся геополитических условиях

В условиях Первой мировой войны незамедлительное начало прокладки Мурманской железнодорожной магистрали было обусловлено экономическими и военно-стратегическими задачами, решаемыми российским правительством. Необходимость строительства дороги и ее жизненное значение как для региона, так и для всей страны становились все более очевидны. Это сказалось на быстром решении вопросов проектирования и начала строительных работ, а также на минимальных плановых сроках ввода в строй отдельных участков и всей магистрали.

При Управлении по сооружению железных дорог России 11 октября 1914 г. состоялось особое совещание под председательством тайного советника П. Н. Думитрашко по поводу сооружения железной дороги на Мурман. Уже 16 октября ведомство путей сообщения решило вопрос о необходимости безотлагательного сооружения этого железнодорожного пути, избрав за его начальную точку город Петрозаводск. 20 октября в Совет министров поступило представление министра путей сообщения об ассигновании средств на проведение изысканий по сооружению железнодорожной линии Петрозаводск – Кемь. В ноябре изыскания были начаты. По их результатам в Совет министров было направлено представление от 29 ноября об ассигновании 20,6 миллиона рублей на проведение работ по строительству линии Петрозаводск – Сорокская бухта<sup>162</sup>.

Одновременно с подготовкой документов и утверждением смет Петрозаводск – Сорокской линии статский советник Брейфус и коллежский советник Аффендик представили на высочайшее рассмотрение записку по вопросу о сооружении на средства казны железной дороги на Мурман и оборудования там незамерзающего океанского порта. Они предложили три варианта направления дороги: первый – от станции Рованиemi финляндских железных дорог; второй – от станции Нурмис тех же дорог; третий – от Петрозаводска<sup>163</sup>. С точки зрения государственных интересов предпочтительнее был третий вариант, согласно которому строительство планирова-

---

<sup>162</sup> Мурманская железная дорога : краткий очерк... С. 20–21.

<sup>163</sup> Всеподданнейшая записка статского советника Брейфуса и коллежского советника Аффендика от 17 ноября 1914 года. – Пг., 1915.

лось исключительно по российской территории. Император Николай II, рассмотрев данную записку, 21 декабря 1914 г. сделал на ней следующую надпись: «Конечно, этот вариант лучший» – и подчеркнул слово «третий»<sup>164</sup>.

Вопрос о сооружении Мурманской дороги Совет министров обсуждал на нескольких заседаниях. В итоге было признано, что строительство рельсового пути на Мурман заслуживает самого серьезного внимания и незамедлительного решения. В декабре 1914 г. приступили к первым подготовительным работам на линии сооружения дороги, а 1 января 1915 г. император Николай II утвердил Постановление Совета министров о сооружении на средства казны железнодорожной линии Петрозаводск – Сорокская бухта. Государство гарантировало значительные материальные затраты на сооружение Мурманской железной дороги.

Большая заслуга в разрешении проблем строительства Мурманской железной дороги принадлежит министрам путей сообщения – статс-секретарю С. В. Рухлову и сменившему его в октябре 1915 г. сенатору, статс-секретарю А. Ф. Трепову, а также начальнику Управления по сооружению железных дорог инженеру Г. С. Паукеру. Министр путей сообщения статс-секретарь С. В. Рухлов 5 февраля 1915 г. внес на рассмотрение в Совет министров представление об ассигновании 600 тысяч рублей на работы по заготовке материалов для сооружения Мурманской железной дороги<sup>165</sup>. На строительство дороги были ассигнованы кредиты в счет военных расходов в соответствии со статьей 87 Основных законов Российской империи – это говорит о том, что строительство дороги в тот момент приравнивалось к военно-стратегической акции. Стоимость сооружаемой железнодорожной линии от Петрозаводска до Мурманского побережья при общей протяженности 987 верст составляла 180 миллионов рублей<sup>166</sup>.

Наряду с определением общего направления линии дороги большая работа была проделана по выбору направления каждого участка строительства с учетом всего многообразия местных условий и данных комплексных исследований. При проектировании и разработке плана строительства Мурманской железной дороги, наряду с изысканиями строительного управления, были учтены данные исследований, представленных ранее. Эти сведения содержали ценную информацию о районе и условиях строительства. Результаты изысканий инженера Б. А. Риппаса, в частности, были единственным материалом об условиях сооружения северной части

<sup>164</sup> Журнал Совета министров от 25 декабря 1914 г. – Пг., 1914. – С. 11.

<sup>165</sup> Журнал Совета министров от 10 февраля 1915 г. – Пг., 1915.

<sup>166</sup> Мурманская железная дорога : краткий очерк... С. 24.

дороги<sup>167</sup>. Исследования 1914–1915 гг. проводились зимой, с ее долгой полярной ночью и сильными холодами, при ограниченности времени. Изыскателям в таких условиях не удалось полностью реализовать весь комплекс намеченных работ. Это обстоятельство не могло не вызвать дополнительных, подчас неожиданных трудностей в ходе строительства.

Изыскательская партия под руководством П. Е. Соловьева в январе 1915 г. вышла из Кандалакши для окончательной планировки Мурманского участка. Завершив полевую прокладку сложнейшей трассы, в марте она подошла к побережью Баренцева моря. На месте конечной станции, в 11 верстах севернее Колы, был установлен геодезический знак – репер, закрепивший высотные точки нивелировки<sup>168</sup>.

Конечный пункт Мурманской железной дороги, обозначенный изыскателями, представлял собой пустынное, безлюдное место, лишь у самой кромки незамерзающей бухты стояла одинокая изба старого помора Семёна Коржнева. Именно в этой избе изыскатели нанесли на план последние пикеты трассы. Место для конечной станции было выбрано с учетом выгодного расположения порта и удобных подъездов к самой гавани. Выросший на этом месте город был назван Романов-на-Мурмане. Станция стала называться Романов. После Февральской буржуазно-демократической революции город был переименован в Мурманск, а 17 мая 1917 г. особым циркуляром по Мурманской железной дороге сообщалось и о переименовании станции<sup>169</sup>.

Линия строительства дороги была разбита на три основных участка: Петрозаводск – Сорока, Сорока – Кандалакша, Кандалакша – Мурман. Однако по значимости объектов она делилась на две части: южную – от Петрозаводска до Сорокской бухты на Белом море и северную – от Сорокской бухты до Мурманского побережья Баренцева моря. Южная часть должна была стать завершающим звеном железнодорожного пути, для соединения Петрограда и портов Балтики с районом Белого моря. Северная же часть должна была войти впоследствии в состав транзитного пути Мурман – Сорокская бухта – Котлас – Сибирь.

Первоначально предполагалось ограничиться выходом в Северный Ледовитый океан через Белое море и построить линию только до Сорокской бухты, а северный участок сдать в полную эксплуатацию позже. Однако в процессе проектирования выяснилось, что Сорокская бухта мелководна для захода больших океанских судов, а углубить ее в тот период не

---

<sup>167</sup> *Punнас Б. А.* На Кольском полуострове.

<sup>168</sup> *Харитонов С. Ф.* Рассказ о Великом северном пути. С. 13–14.

<sup>169</sup> НАРК, ф. 528, оп. 3, д. 6, л. 52–53.

представлялось возможным. К тому же пролив Горло, который был выходом из Белого моря в Баренцево, на длительное время замерзал. Мощных ледоколов для прокладки пути в этом проливе не было. В связи с этим было принято решение строить одновременно и северный, Мурманский, участок, а на среднем участке, от Кандалакши до Сорокской бухты, транспортную связь предполагалось поддерживать водным путем с перевалкой грузов из вагонов на лихтеры. При таком решении проблемы терялось много времени, затрачивались огромные средства на перегрузку. Это обусловило необходимость принять решение о строительстве дороги на всем ее протяжении. Именно этим обстоятельством объясняется более позднее утверждение сроков строительства среднего участка дороги.

Были утверждены план строительства дороги и сроки ее сооружения, определены суммы затрат и решен вопрос о подрядчике. Дорогу было решено построить в кратчайшие сроки. В процессе подготовительных работ были также утверждены сроки строительства основных участков линии. Участок дороги от Петрозаводска до Сорокской бухты протяженностью 356 верст планировалось построить в течение года. Путь от Сорокской бухты до Кандалакши протяженностью 371 верста планировалось проложить за год и три месяца. Дорогу в 260 верст от Кандалакши до Мурманского побережья планировалось построить за 9 месяцев<sup>170</sup>. В 1916 г. предполагалось открыть движение по линии Петрозаводск – Сорокская бухта и Кандалакша – Мурман, а к январю 1917 г. должна была вступить в строй и линия Сорокская бухта – Кандалакша, замкнув тем самым движение по всему направлению дороги.

Для осуществления общего руководства сооружением линии в декабре 1914 г. было создано Строительное управление (в некоторых источниках именуемое как Управление строительством) Мурманской железной дороги с отделами: техническим, счетным, материальной службы, канцелярией, врачебно-санитарной службой и технической администрацией на местах во главе с начальниками участков<sup>171</sup>. Строительное управление состояло из двух руководящих органов. Первый возглавлял работы по возведению южной части дороги на линии Петрозаводск – Сорока (Беломорск), а второй – северной части на линии Сорока – Мурманское побережье<sup>172</sup>. Начальником работ по всей магистрали от Петрозаводска до Мурманского побережья был назначен В. В. Горячковский, работами на этих линиях руководили два его заместителя – В. Л. Дмитриев и П. Е. Соловьев.

<sup>170</sup> Мурманская железная дорога : краткий очерк... С. 22.

<sup>171</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 20, л. 5.

<sup>172</sup> Выпов И. Г. Железная дорога на Мурман. С. 50.

Техническая администрация на местах делилась на подотделы, которые находились в двойном подчинении – от начальника участка и от начальника соответствующего отдела при Строительном управлении. При каждом участке было семь подотделов: технический, счетный, канцелярия, материальный, механический, отчуждения имуществ и санитарный<sup>173</sup>.

В качестве подрядчиков строительства всей линии Мурманской железной дороги или отдельных ее участков свои предложения представили Общество Олонецкой железной дороги, а также англо-русская группа предпринимателей во главе с лордом Остином Френчем и инженерами Емельяновым, Демкиным и Казицыным<sup>174</sup>. Подрядчики предложили предоставить им концессии на постройку и эксплуатацию дороги. Однако Совет министров признал неприемлемыми заявленные ими условия, так как правительству требовалось использование линии в государственных стратегических интересах. К тому же перевозки по частным дорогам обходились государству дороже, чем по казенным. В условиях военного времени и экономических трудностей, когда требовалась строгая экономия финансов, с этим приходилось считаться. Целесообразнее было строить дорогу средствами казны.

Вместе с тем предложение группы предпринимателей во главе с лордом Остином Френчем было все-таки принято, несмотря на то что несогласие высказывали ведущие русские инженеры путей сообщения. Правительство же не прислушалось к мнению отечественных специалистов, так как вопрос предоставления концессии англичанам имел и политический аспект. Дело в том, что Остин Френч был младшим братом Джона Дентона Пинкстона Френча, британского фельдмаршала, командовавшего английским экспедиционным корпусом во Франции. Правительство посчитало, что отказ может обидеть этого известного полководца. К тому же английские предприниматели представили свое предложение через британское посольство, как «братскую помощь русским в борьбе с общим врагом»<sup>175</sup>. Отказ Остину Френчу мог повлиять на союзнические военные и экономические отношения России с Англией, а также с принимавшей в этом проекте участие Канадой. На решение повлияли и сомнения некоторых членов правительства в способности российских инженеров построить железную дорогу в сложных условиях севера быстрее англичан. В результате север-

---

<sup>173</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 9, л. 2–19; д. 444, л. 2–22; д. 453, л. 32–53.

<sup>174</sup> Там же, д. 472а, л. 1–5.

<sup>175</sup> Там же, л. 4–5.



ный участок в 120 верст, завершавший линию Кандалакша – Кола, был отдан на концессию этой группе предпринимателей<sup>176</sup>.

Условия, на которых Остин Френч и его компаньоны взяли подряд, были для них очень выгодными. Российская общественность восприняла этот факт как замаскированный подарок братьям Френч за счет казны. Концессионеры получили от Российского правительства аванс в размере 560 тысяч рублей золотом, а затем передали концессию субподрядчику, в качестве которого выступила английская фирма «Братья Бультон и К<sup>о</sup>». Эта фирма специализировалась на строительстве железных и шоссежных дорог в труднодоступных районах. До начала работы в России фирмой «Братья Бультон и К<sup>о</sup>» были построены дороги в различных районах Южной Америки, на Африканском континенте и в других регионах планеты. Работы на строительстве Мурманской железной дороги велись фирмой очень медленно. Фирма и иностранные рабочие оказались не в состоянии выполнить условия договора. За время своей деятельности английские подрядчики построили всего 10 верст железнодорожного пути.

В ходе работ, к осени 1915 г., правительству стала ясна ошибочность предоставления концессии английской группе. Но обидеть Остина Френча, а в его лице и союзников по Первой мировой войне еще длительное время не решались. Выход из создавшейся ситуации все же был найден – он заключался якобы в несоблюдении Российским правительством договорных условий<sup>177</sup>. Концессию вернули, но сумма аванса в виде компенсации за причиненный ущерб осталась у англичан. Характерно, что английские предприниматели не удовлетворились этой огромной суммой и потребовали выплатить дополнительно большую неустойку. Российское правительство вынуждено было пойти еще на некоторые уступки, и расчеты с фирмой «Братья Бультон и К<sup>о</sup>» продолжались до февраля 1917 г.<sup>178</sup> После отъезда зарубежных предпринимателей железнодорожная линия стала строиться хозяйственным способом, без подрядчиков. Единственное исключение было сделано при завершении строительства. В июне 1916 г. был подписан договор с подрядчиком Бухтеевым о завершении работ на участке от 179-й до 227-й версты линии Сорока – Мурманское побережье. Бухтеев умело организовал работу и уже осенью того же года участок был сдан в эксплуатацию<sup>179</sup>.

<sup>176</sup> Гришар Д. А. Из истории Мурмана и Мурманской (Кировской) железной дороги. С. 183.

<sup>177</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 472<sup>а</sup>, л. 1–126.

<sup>178</sup> Там же, д. 1128, л. 1–79.

<sup>179</sup> Там же, д. 630, л. 1–254.

Работы по сооружению дороги велись на всем ее протяжении. Строительство было начато с крайних линий – с юга и с севера, а для связи их использовался морской путь между Сорокской и Кандалакшской бухтами Белого моря. Для ускорения строительства обе линии, Петрозаводск – Сорока и Кандалакша – Мурман, были разбиты на четыре строительных участка. Позднее началось возведение промежуточной линии Сорока – Кандалакша, состоявшей из шести участков. К строительству дороги Петрозаводск – Сорока приступили в марте, а линии Кандалакша – Мурман – в мае 1915 г.

Строительство было сопряжено с трудностями, обусловленными сроками. Срочность начала работ не позволила в полном объеме произвести как технические, так и коммерческие изыскания. Недостаточно были изучены местные условия, влиявшие на проведение работ. Особые затруднения представляли водные преграды – озера, реки, ручьи и болота. При отсыпке железнодорожного полотна на заболоченной местности значительно увеличивался объем земляных работ. Болота зачастую являлись одной из причин удлинения трассы в обход их. Водные преграды вызывали необходимость строительства искусственных сооружений. На всем протяжении надо было построить свыше тысячи искусственных сооружений. От Петрозаводска до Семеновской бухты на Мурманском побережье предстояло проложить по болотам около 250 верст дороги. На линии Сорока – Кандалакша участок от Сороки до Кеми длиной в 52 версты проходил через сплошное болото<sup>180</sup>. Все это в немалой степени удорожало строительство.

Больших затрат требовало строительство дороги на скальных участках, которые составляли около 10 % трассы. Обилие полей ледникового происхождения, сплошь усеянных валунами громадных размеров, затрудняло земляные работы. Раздробление их и уборка с трассы требовали применения сложных приемов и приспособлений, дополнительных вспомогательных работ, что замедляло темпы строительства.

Непрерывная укладка рельсового пути всеми укладочными партиями на участках Петрозаводск – Сорока и Кандалакша – Мурман началась в августе 1915 г. Значительная часть работ производилась осенью и зимой, в условиях затяжных осенних и весенних дождей, снежных метелей и сильных морозов. Во время полярной ночи, которая продолжалось до полутора месяцев, работы производились при свете факелов.

Отделом хозяйственных заготовок Строительного управления Мурманской железной дороги проводилась большая работа по заготовке строительных материалов, инструментов, продовольствия, фуража, одежды и

---

<sup>180</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 630, л. 44.

т. п. Непосредственно район строительства своими ресурсами не мог обеспечить ни продуктами, ни фуражом, ни строительными материалами. На линии не хватало корма для скота и лошадей, поэтому даже сено приходилось завозить из центральной части России. С открытием навигации закупка и доставка на линию всего необходимого активизировалась. Общий объем различных грузов, которые предстояло доставить на линию с российских предприятий, составил около 4 миллионов пудов на сумму примерно 12 миллионов рублей.

Условия военного времени затрудняли закупку стратегических материалов. С началом войны из многих районов России был запрещен вывоз предметов потребления, поэтому уже проведенные заготовки подвергались реквизиции. Часть предприятий отказывались от принятия заказов или нарушали сроки поставки. Несмотря на это, агентам Управления удалось подписать ряд выгодных договоров с ведущими металлургическими предприятиями России. Уже с начала 1915 г. на Мурманскую магистраль поставляли свою продукцию такие крупные предприятия, как «Русский провиданс», Уральско-вожское металлургическое общество, Донецкое металлургическое общество, Товарищество Московского металлургического завода, Новороссийское общество и другие предприятия<sup>181</sup>. Заказы дороги поставщики стремились выполнить к июню 1915 г., что давало возможность доставить грузы на объекты строительства за время навигации этого года. Но погодные условия не позволяли перевезти грузы полностью в эти сроки. Часть грузов пролежала на складах в Архангельске до весны 1916 г.

Несмотря на то что поставки материалов с российских предприятий были большими, они не могли полностью обеспечить потребности строительства Мурманской железной дороги. Многих материалов на российском рынке не было. В значительной степени сказывалось военное время и то, что военные заказы выполнялись в первую очередь, – поэтому Управлению строительством приходилось делать закупки за границей и привозить оттуда материалы. Активно велись закупки материалов на английских предприятиях. Во Франции, Англии и Америке производилась покупка рельсов, подвижного состава, инструментов, механического снаряжения, перевозочных приспособлений и продуктов питания. Для проведения закупок и заготовок за рубежом Управление строительством направляло своих представителей в Лондон, Париж и Нью-Йорк. Так, направленные в Америку агенты закупили рельсовые крепления в Обществе сталелитейных заводов «Лакаванна». Недостающие стрелочные комплекты были приобретены у американской фирмы «Рамапо айрон воркс». Часть рельсов,

<sup>181</sup> Там же, д. 190, л. 31–36, 38–42.

вагонов, платформы и несколько паровозов были закуплены агентом Управления строительством инженером Калягиным в Париже. Всего за границей было приобретено грузов на сумму около 12,5 миллиона рублей<sup>182</sup>. Английское правительство, заинтересованное в скорейшем завершении строительства Мурманской дороги приняло на себя часть этих закупок, израсходовав около 3,3 миллиона рублей<sup>183</sup>.

Доставка строительных материалов в район сооружения линии при перегруженности всех путей сообщения военными грузами требовала огромных усилий. Дело усложнялось тем, что все части Мурманской железной дороги строились вдали от эксплуатируемых в стране железных дорог. Ближайшие к железнодорожной линии станции Сердоболь, Лиекса, Улеаборг и Званка находились в 400 верстах от объектов строительства. Часто приходилось перегружать составы не на конечных пунктах, а на ближайших к ним станциях, что усложняло дальнейшую транспортировку грузов. Управление строительством осуществляло доставку грузов на линию, максимально используя имеющиеся в то время виды транспорта. Оборудование и материалы доставлялись из отдаленных губерний Российской империи сначала по железным дорогам до ближайших к линии станций, а затем по санному пути гужевым транспортом зимой и по внутренним водным путям и частично морем из Архангельска в пункты назначения летом. В периоды с марта по начало мая и с сентября до конца ноября из-за погодных условий движение грузов к местам работ почти полностью прекращалось.

Из-за сложного положения с перевозками в годы войны на многих станциях образовывались залежи грузов, в том числе и грузов Мурманской дороги. Управлению строительством не удалось получить разрешение в Центральном комитете по урегулированию массовых перевозок на предоставление всем грузам Мурманской магистрали статуса внеочередных. Для каждого отдельного груза приходилось добиваться специального признания внеочередности.

Гужевые перевозки осуществлялись четырьмя путями: от Петрограда и Званки в Петрозаводск (расстояние соответственно 440 и 325 верст), от Сердоболя в расположенную на 110-й версте линии Петрозаводск – Сорока деревню Кяппесельгу (380 верст), от Лиексы в Сороку (440 верст) и от Улеаборга в деревню Княжую на берегу Кандалакшского залива Белого моря (480 верст). Перевозки по этим маршрутам совершались только в течение 2,5 месяцев – с февраля до середины апреля, вследствие позднего наступления зимы 1914/15 г. и частых оттепелей. За этот период в пункты

---

<sup>182</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 195, л. 85–92; д. 390, л. 1–10; ф. 528, оп. 1, д. 33а, л. 1.

<sup>183</sup> Мурманская железная дорога : краткий очерк. С. 47–48.

назначения было доставлено около 80 тысяч пудов различных грузов<sup>184</sup>. Незначительные объемы и недостаточная эффективность гужевых перевозок объяснялись крайне слабой инфраструктурой в связи с малочисленностью строек местного назначения, отсутствием постоянных дорог в крае. В зимнее время сухопутное сообщение происходило только по замерзшим рекам и озерам – «зимникам», в летнее же время сухопутных дорог почти не было. Невелик был объем перевозимого полезного груза, так как одновременно перевозили запас фуража для корма лошадей в пути.

Три южных участка строительства линии Петрозаводск – Сорока снабжались из Петрограда грузами через два склада, расположенные на самой линии. Северный участок этой линии и линия Кандалакша – Мурман получали снабжение с центрального склада в Архангельске, куда грузы в течение всей навигации доставлялись по водному пути из Вологды и Котласа. Из Петрограда грузы следовали по традиционному маршруту через Онежское озеро в Кондопожскую губу и Великую губу. Там были устроены специальные пристани и сооружены линейные склады для хранения грузов.

Онежское озеро, известное своими штормами, представляло важный, но опасный этап транспортировки грузов. Увеличение объема и изменение структуры перевозок требовало реорганизации работы флота. Управлению строительством Мурманской железной дороги приходилось учитывать не только возможности судов, но и жизненные интересы прионежского населения, т. е. при перевозках грузов учитывались объемы, непосредственно предназначенные для жителей губернии. До начала строительства Мурманской железной дороги на Онежском озере было единственное транспортное предприятие – Онежское пароходное общество. Для обслуживания местных потребностей оно располагало пятью товарно-пассажирскими и четырьмя грузовыми пароходами.

Доставка грузов и рабочих до Онежского озера производилась на судах Мариинской водной системы. У истока реки Свирь, в селе Вознесенье, был создан пункт для перегрузки на суда Онежского пароходного общества. Онежское пароходное общество, несмотря на небольшое количество судов, в навигацию 1915 г. перевезло в Петрозаводск, Кондопожскую губу и Великую губу 450 тысяч пудов грузов, предназначенных Мурманской железной дороге, и доставило туда 10 тысяч рабочих<sup>185</sup>. Общество было не готово к перевозке возросшего количества грузов, необходимых для по-

<sup>184</sup> Мурманская железная дорога : краткий очерк. С. 50.

<sup>185</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 190, л. 49–51.

стройки железной дороги и снабжения продовольствием увеличившегося населения.

Важной задачей было увеличение флота на Онежском озере. Задача эта осложнялась тем, что река Свирь, по которой только и возможно было провести нужные суда, имела тогда очень небольшой и извилистый фарватер, что требовало судов с небольшой осадкой. Пароходы соответствующих размеров были приобретены в Финляндии. Доставка железнодорожного подвижного состава и перегрузка его на онежские пароходы в Вознесенье была крайне затруднительна, так как пароходы для этих перевозок не были приспособлены в силу недостаточного тоннажа и своих малых размеров. Требовались судна, которые, обладая морскими качествами и большими размерами, в то же время имели бы небольшую осадку и значительную устойчивость. Желательна была также возможность погрузки подвижного состава в трюм. Из судов с такими характеристиками было найдено только одно и представляло оно собой днище бывшего броненосца береговой обороны «Чародейка». Естественно, что одного судна было недостаточно для перевозки паровозов, вагонов и платформ, поэтому его использовали исключительно для перевозки паровозов с тендерами. Для перевозки платформ было приспособлено несколько барж, для чего была изменена их конструкция, полностью переделаны палубы для погрузки платформ в трюм. Это позволило перевезти из Петрограда до Кондопожской губы и Великой губы около 1800 тысяч пудов грузов, 20 паровозов с тендерами, 52 крытых вагона и 490 платформ<sup>186</sup>.

Для обеспечения объектов стройки Управлению строительством приходилось добиваться выполнения заводами заказов в срок, производить своевременную доставку грузов по железным дорогам в Петроград. Управление, осуществляя железнодорожные перевозки, использовало наиболее благоприятный для массовых перевозок период навигации. Важным условием своевременной доставки грузов являлась бесперебойная работа портов, поэтому в них для железнодорожных грузов были построены пристани и склады. Однако значительную часть грузов в 1915 г. пришлось перевозить во вторую, менее благоприятную часть навигации, когда река Свирь обмелела, а на Онежском озере из-за непрерывных ветров штиль перешел в постоянное волнение и частые штормы. При таких обстоятельствах грузы надолго задерживались в пути. В октябре 1915 г. ударили сильные морозы, начался ледостав, который застиг в пути последние баржи с грузом. Эти баржи вмерзли в лед на реке Свири и в Онежском озере. Только бла-

---

<sup>186</sup> *Гринер Л. А.* Из истории Мурмана и Мурманской (Кировской) железной дороги. С. 184.

годаря наступившей затем кратковременной оттепели все баржи удалось доставить в Петрозаводск.

Зачастую в работе, связанной с перевозками, было много промахов. Так, осенью 1915 г. выяснилось, что некоторые грузы были отправлены не в те пункты назначения<sup>187</sup>. В итоге на ряде складов оказались излишки материалов, а на других ощущалась их нехватка. Перебросить же эти материалы с одного участка на другой в период с осени до весны было практически невозможно.

Грузы из Котласа и Вологды (элементы верхнего строения пути и подвижной состав, доставляемые в апреле и начале мая по железным дорогам и водным путям) на линию стройки поступали через Архангельск. Путь от Вологды до Архангельска через Котлас пролегал по рекам Вологде, Сухоне и Малой Северной Двине, которые были многоводны только при самом начале навигации, а в середине уже сильно мелели. По Северной Двине до Архангельска навигация была возможна в течение всего лета.

Для перевозки грузов из Вологды и Котласа в Архангельск заключались договоры с частными судоходными обществами. Небольшие договоры, как правило, заключались на один или два рейса. Всего из Вологды и Котласа в Архангельск, в течение всей навигации, было доставлено более 750 тысяч пудов разных грузов, 12 паровозов, 18 крытых вагонов и 285 платформ<sup>188</sup>. Один из самых больших заказов получило Северное общество «Сокол», которое перевозило грузы от станции Сухона Северных железных дорог. По договору с Управлением строительства Общество «Сокол» обязывалось в период навигации 1915 г. перевезти в Архангельск: 4 паровоза с тендерами, 8 крытых товарных вагонов, 52 платформы и около 100 тысяч пудов других грузов. По договору с контрагентом Д. В. Сироткиным на доставку грузов в Архангельск из Вологды и Котласа было перевезено: 60 платформ, около 100 тысяч пудов других грузов из Вологды и 625 тысяч пудов грузов из Котласа<sup>189</sup>.

На Белом море функционировало товарищество Архангельско-Мурманского срочного пароходства с довольно большим флотом товарно-пассажирских пароходов. Оно отдавало предпочтение правительственным заказам в соответствии с ранее принятыми обязательствами и не имело возможности в полной мере осуществлять перевозки грузов строящейся Мурманской дороги. Суда пароходства использовались лишь для перевозки небольших количеств грузов срочного характера. Управлению строительством приходилось привлекать другие пароходные предприятия для

<sup>187</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 337, л. 42.

<sup>188</sup> Мурманская железная дорога : краткий очерк. С. 54.

<sup>189</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 190, л. 43, 53, 55, 58–60.

перевозки на объекты стройки больших партий продовольственных товаров, элементов верхнего строения пути и подвижного состава.

Несмотря на недостаточное количество судов на Северной Двине, благодаря общим усилиям служб навигации и Управления строительством, все материалы и механизмы доставлялись в Архангельск в сроки навигации. Основная масса грузов доставлялась из Архангельска в Сорокскую бухту. Часть грузов, состоявших из продовольствия, фуража, инструментов и различных материалов, доставлялась в Кандалакшу и Колу. Укладочный материал для линии Кандалакша – Мурман, закупавшийся в Америке в соответствии с договором, и подвижной состав в разобранном виде доставлялись непосредственно на линию и в конечные пункты.

Доставка грузов в Сороку осложнялась тем, что глубоко вдающаяся в материк и хорошо защищенная от волнений Сорокская бухта, в которой была построена пристань, имела мелкую речную гряду, удаленную от берега в сторону моря на значительное расстояние от устья реки. Поэтому подход глубокоосидающих пароходов к пристани был затруднен. До проведения работ по землечерпанию перегрузка грузов производилась с пароходов на выстроенные по заказу Управления строительством мелкосидающие лихтеры на открытом рейде, что создавало дополнительные трудности.

Значительные трудности приходилось преодолевать при перевозке подвижного состава, так как все курсировавшие по Белому морю пароходы имели сравнительно небольшие размеры. Маленькие трюмы и люки не позволяли производить погрузку паровозов и вагонов в трюмы, а надстройки имели мало места для размещения подвижного состава на палубах. Перевозка подвижного состава на больших пароходах была невозможна из-за необходимости перегрузки на открытом рейде на мелкосидающие лихтеры. Поэтому для перевозки подвижного состава использовались мелкосидающие парусные суда и баржи морской постройки, которые могли проходить через неглубокую песчаную гряду и подходить к железнодорожной пристани.

Кольский и Кандалакшский заливы были значительно глубже Сорокской бухты, что позволяло большим, низкосидающим океанским грузовым пароходам подходить к пристаням. Однако штормы, часто свирепствовавшие на Белом море, значительно задерживали перевозку грузов. Часть пароходов выполняла военные перевозки. Кроме того, конфискованные в начале войны пять германских пароходов, на которые рассчитывало Строительное управление, морским ведомством были выведены из подчинения Мурманскому пароходству и не могли быть использованы для нужд дороги. Обстоятельством, затруднявшим перевозку грузов, были и неблагоприятные условия погрузки пароходов в Архангельском порту, в который прибывало большое количество судов из-за границы. Все лучшие уча-



стки пристаней использовали суда военного и морского ведомств. Строительному управлению предоставлялись разбросанные на расстоянии 25 верст вдоль реки участки с малыми площадями, крайне неудобными для причаливания судов. Часть пароходов приходилось загружать даже посередине реки с подвозкой грузов на баржах. Двойная перегрузка была сопряжена с дополнительными затратами и удорожала перевозки грузов.

При возведении Мурманской железной дороги на линии Кандалакша – Мурман впервые в практике железнодорожного строительства в России в таких больших масштабах были использованы комбинированные железнодорожно-водно-гузовые перевозки. Комбинацию водных и железнодорожных путей при перевозке грузов предложил инженер В. В. Реентович. В Кандалакше, на берегу, собирали паровозы и платформы и после укладки рельсового полотна до пристани Зашейка (на берегу озера Имандра) их использовали для перевозки буксирного парохода и барж. При загрузке буксира и барж учитывали колебания горизонтов воды во время приливов и отливов, доходивших в Кандалакшском заливе до 18 футов. По мелководной прибрежной части морского дна был проложен рельсовый путь. На него были поставлены порожние платформы, а во время прилива над ними устанавливались буксир и баржи, которые при отливе оседали на платформы. Погруженные буксир и баржи без особых затруднений перевозили к озеру Имандра. Там по заранее построенному стапелю все эти суда спускали на воду. Затем на доставленные таким образом баржи погружали паровоз, платформы и рельсы. Буксирный пароход перевозил нагруженные баржи в северный конец озера Имандра, где их разгружали<sup>190</sup>. Такая комбинация перевозок позволяла производить укладку пути на линии Кандалакша – Мурман не только из конечных пунктов, но и с середины, что обеспечивалось бесперебойным снабжением средних участков строительства всем необходимым.

Несмотря на все трудности, из Архангельска на линию стройки только в течение навигации 1915 г. было перевезено около 2,1 миллиона пудов различных грузов, из них: в Сороку – 950 тысяч пудов грузов и 173 единицы подвижного состава, в Кандалакшу – 650 тысяч пудов, в Колу – 360 тысяч пудов грузов. В остальные порты от Сороки до Кандалакши было доставлено 150 тысяч пудов грузов. Большая часть подвижного состава была доставлена в эти порты из Америки. Значительный вклад в перевозку грузов внесло морское ведомство. При его участии было перевезено 1,8 миллиона пудов грузов для строительства линии. В отдельные дни на

<sup>190</sup> Харитонов С. Ф. Рассказ о Великом северном пути. С. 22–23.

Белом море около двадцати пароходов осуществляли перевозки для Мурманской магистрали<sup>191</sup>.

В первый период строительства Мурманской железной дороги, когда вопросы снабжения объектов строительства были особенно важны, проблемы закупки и доставки на линию необходимых материалов, инструментов и товаров первой необходимости успешно разрешались. Такое положение сохранялось до 1916 г., пока не сказались последствия экономического кризиса. Для обеспечения стройки всем необходимым была проведена огромная работа. Управление строительством заключало договоры с ведущими российскими и зарубежными предприятиями на поставку материалов. Частично к заготовительным работам были привлечены местные промышленники и предприниматели, а также использовались местные ресурсы. В разрешении проблем доставки огромную помощь Строительному управлению оказывали Министерство путей сообщения, военные ведомства, российские предприниматели, местное население. Свой вклад в поставку необходимых грузов внесли союзнические державы. В результате этой деятельности все необходимое для строительства доставлялось к местам проведения работ, что позволяло выполнять намеченные планы сооружения Мурманской магистрали.

### **3.2. Кадровое обеспечение и решение социальных проблем строителей дороги**

Северный климат региона, трудности, возникавшие в ходе строительства, усугубленные обстоятельствами военного времени, а также кратчайшие сроки проведения работ создавали при возведении дороги Петрозаводск – Мурман условия, не имевшие примеров в железнодорожном строительстве. Поэтому успешный ход и результаты строительства, успешная укладка рельсового пути в соответствии с планами могли быть достигнуты лишь при исключительном напряжении сил рабочих, инженеров и служащих. Это потребовало от Управления строительством привлечения большого числа рабочих. Кадровый вопрос был выделен в особое делопроизводство. На основании нормативных документов и опыта сооружения других железных дорог были выработаны условия найма рабочих и инструкции для агентов по проведению набора. К набору строителей привлекались агенты, имевшие опыт такой работы.

---

<sup>191</sup> Мурманская железная дорога : краткий очерк. С. 58.

Обеспечение стройки рабочей силой и техническим персоналом, предоставление работающим всего необходимого для существования требовало от администрации и всех структур руководства строительством особого напряжения. В районе прокладки дороги свободных рабочих рук было недостаточно – эти территории были малонаселенными. В северной части Олонецкой губернии, например, приходилось 2,2 человека на квадратную версту, а в Архангельской губернии – от 0,2 до 1,5 человека<sup>192</sup>. Из других районов привлечь рабочих было трудно вследствие неблагоприятных климатических и жилищных условий на территории от Петрозаводска до Мурмана. По возрастному составу значительное число строителей были люди пожилого возраста, не подлежавшие мобилизации. Только в 1916 г. Мурманская железная дорога получила льготу для работавших на ней – отсрочку от призыва в армию, что немного улучшило возрастные показатели рабочих.

Работа по найму строителей началась одновременно с проектно-строительными изысканиями. По мере доставки на линию материалов, инструментов и продовольствия она стала системной. К сентябрю 1915 г. удалось завербовать 75 тысяч человек. Первоначально набирали рабочих в центральной части России и в Поволжье. Больше всего рабочих было из Нижегородской, Казанской, Симбирской, Смоленской, Калужской и Пензенской губерний. Около 10 тысяч рабочих вместе с инженерами прибыло с Транссибирской магистрали, где к тому времени завершилось строительство участка Куэнга – Ксеньевская<sup>193</sup>.

Наибольшее количество рабочих приезжало в район строительства в периоды навигации. Рабочие направлялись в Петроград и Архангельск для переезда на пароходах. Из Петрограда они следовали по Неве, Ладожскому озеру, далее по Свири в Онежское озеро, а из Архангельска по Белому морю в Сороку, Кемь и Кандалакшу. На Мурман из Архангельска переправлялись и по Северному Ледовитому океану.

В период отсутствия навигации рабочие следовали по железной дороге до станции Званка и далее пешком по Олонецкому тракту до Петрозаводска, преодолевая расстояние в 350 верст. Потребовалась особая организация этапов по пути следования с обеспечением рабочих продовольствием и помещениями для ночлега. На каждые семь человек выделялась подвода для багажа и уставших в пути. Медицинскую помощь в соответствии с соглашением брали на себя земства.

<sup>192</sup> Энциклопедический словарь. Россия / Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. С. 77.

<sup>193</sup> Харитонов С. Ф. Рассказ о Великом северном пути. С. 16–17.

Особенно трудным было обеспечение рабочими четвертого участка линии Петрозаводск – Сорока. Партия рабочих из 70 человек была доставлена в Сороку через станцию Обозерская Архангельской железной дороги по Онежскому тракту. Из-за сложностей с устройством остановочных пунктов на таком длительном и безлюдном пути от этого маршрута в дальнейшем пришлось отказаться. Основная масса рабочих доставлялась на этот участок от станции Званка через Петрозаводск. По мере пуска в эксплуатацию Олонецкой железной дороги пеший путь сокращался, что облегчало передвижение рабочих к месту назначения. Однако этот наиболее удобный путь использовался недолго, так как Олонецкая дорога вступила в эксплуатацию почти одновременно с Петрозаводск-Сорокской линией.

В 1915–1916 гг., в зимнее время, в период отсутствия навигации, на линию Кандалакша – Мурманское побережье около 6700 рабочих было переправлено круговым путем через Финляндию, Швецию и Норвегию по маршруту: Петроград – Карунги – Нарвик – Лофотенские острова – Варде – Кола<sup>194</sup>. Большие услуги в организации этих перевозок оказывали управлению работ представители российской консульской службы в Гаммарфесте – Кошкин и Варде – Цур-Мюлен. Именно благодаря их содействию для проезда русских рабочих по территории Швеции и Норвегии были предоставлены маршрутные беспересадочные поезда. В Нарвик и Хапаранду с объекта строительства были командированы специальные агенты, которые сопровождали рабочих, обеспечивали их помещениями и продовольствием. По пути следования рабочих по Швеции и Норвегии к ним было проявлено самое доброжелательное отношение как со стороны железнодорожной и пароходной администраций, так и местного населения. В местах остановок рабочим оказывалась необходимая медицинская помощь.

В процессе выполнения работ на линии Кандалакша – Кола к российским рабочим присоединились 500 завербованных канадцев. Предполагалось, что это будут специалисты высокого уровня, однако, как выяснилось, среди них были люди самых разных профессий. Многие не имели опыта работы на строительстве железнодорожных линий в условиях Крайнего Севера, а часть из них не занималась ранее физическим трудом. Весь набранный штат работников из Канады прибыл в Романов-на-Мурмане на специальном пароходе. С первого же дня стало ясно, что прибывшие на строительство рабочие приехали в Россию не работать, а зарабатывать, прилагая при этом минимальные усилия. Канадские рабочие почти ежедневно в ультимативной форме предъявляли необоснованные и нереальные требования, включавшие поднятие до невероятных размеров заработ-

---

<sup>194</sup> Мурманская железная дорога : краткий очерк. С. 67–68.

ной платы, предоставление благоустроенного жилья, обеспечения строителей экзотическими для России продуктами питания, к которым те привыкли у себя на родине и т. п. Вскоре стало ясно, что эти рабочие не способны построить дорогу в кратчайшие сроки. На строительные работы стали нанимать больше российских рабочих, а также изыскивать источники пополнения строителей.

В район строительства из прифронтовой полосы прибывали беженцы с территории прибалтийских и западных губерний. Управление строительством стремилось привлечь к работам население близлежащих территорий, проводило набор уроженцев Финляндии. На территории Финляндии не было воинских наборов, а в промышленности наблюдался застой и было много свободных рабочих рук. Набор производился в Улеаборгской, Тавастгустской, Куопиоской, Базаской, Выборгской и Северной Михельской губерниях, всего было нанято около 5500 человек. Специально на уборку валунов было нанято 500 финских рабочих, умевших выполнять эти работы квалифицированно<sup>195</sup>. Большинство финских рабочих следовало теми же маршрутами, что и русские. Часть их следовала через станции Лиекса и Сердоболь Финляндских железных дорог, затем до сел Сорока и Лумбуши пешком, преодолевая в пути большие трудности. Вскоре движение по этим маршрутам было остановлено.

Расширение фронта строительных работ и сжатые сроки строительства требовали привлечения все большего количества рабочих. Ближайшие источники рабочей силы были исчерпаны. Опыт сооружения железных дорог на Дальнем Востоке показал хорошие качества рабочих-китайцев. В середине 1916 г. агентами Управления на строительство дороги было привлечено 10 тысяч маньчжурских рабочих-землекопов<sup>196</sup>. К месту работ их перевозили на маршрутных поездах. Рабочие-китайцы проходили медицинский осмотр, санитарную обработку – мылись в банях, переодевались в новую одежду. Все вещи, которые они хотели взять с собой, подвергались дезинфекции. Каждый поезд сопровождался назначаемым из среды китайских рабочих десятником, русским десятником и переводчиком. В пути следования по дополнительному соглашению с переселенческим управлением они получали горячую пищу на переселенческих пунктах. По прибытии в Архангельск, перед посадкой на суда, китайцы, как и русские рабочие, проходили повторный медицинский осмотр.

<sup>195</sup> Там же. С. 61–62.

<sup>196</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 549, л. 1–21.

Рабочие из Китая вначале нанимались на следующих условиях: поденная плата со дня прибытия на работу – от 1 рубля 50 копеек до 1 рубля 75 копеек. Затем поденная плата была повышена до 2 рублей 40 копеек. Управлением строительства оплачивался проезд к месту работы, дополнительно каждому рабочему выдавалось по 50 копеек в день на продовольствие в пути следования. На таких же условиях для работ на линии было привлечено 2000 киргизов из Семипалатинской области<sup>197</sup>.

В условиях Первой мировой войны правительство использовало на казенных и общественных работах военнопленных. Военнопленные были привлечены и для строительства Мурманской железной дороги. Военное ведомство оказало существенную помощь в сооружении дороги. Из Омского военного округа было направлено 8100 человек, преимущественно австрийских славян: чехов, русин и словаков. Во второй половине лета 1915 г. на сооружение линии было командировано еще 2100 военнопленных.

Агенты Управления строительством в местах расквартирования военнопленных отбирали людей с учетом физических данных и профессиональных навыков. Отобранные распоряжением и на средства военного ведомства переправлялись в пункты передачи в Петрограде и Архангельске. Военные охранники передавали пленных специально сформированной Управлением строительства охране, состоявшей, как правило, из представителей кавказских народностей. Затем пленные доставлялись на объекты строительства.

На линии строительства пленные размещались воинским порядком в отдельных помещениях и во время работы находились под надзором охраны. Большинство из них понимали русскую речь, даже говорили по-русски, а некоторые и читали. Пленные выполняли земляные и плотничьи работы. Постепенно пленные привыкали к обстановке и условиям труда. Однако 75 человек совершили побег, что составило незначительный процент к общему числу пленных. Естественные условия местности осложняли розыск бежавших, с одной стороны, а с другой стороны, затрудняли возможности военнопленным достичь государственной границы. Почти все бежавшие возвращались. Продуктивность работы военнопленных была на 20–25 % ниже, чем у рабочих, набранных по контракту<sup>198</sup>.

Продукты питания выдавались пленным в натуральном виде, готовили сами. Морозной зимой 1915 г. часть пленных начала болеть и почти всех привлеченных к работам в этом году пришлось эвакуировать из района работ. Для восполнения выбывших рабочих-военнопленных стали привлекать к работам новые партии взятых в плен в боях во время начавшегося в

---

<sup>197</sup> Мурманская железная дорога : краткий очерк. С. 71–72.

<sup>198</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 583, л. 1–36; д. 584, л. 1–44.

мае 1916 г. наступления на Южном фронте. Это были преимущественно немцы и мадьяры. Командированные в Киев и Дарницу агенты использовали прежний опыт отбора. В результате к февралю 1917 г. на строительстве линии работали около 35 тысяч военнопленных<sup>199</sup>.

Учитывая важное стратегическое значение Мурманской дороги, военное ведомство направило в район строительства специализированные военно-железнодорожные части. Так, в работах участвовал седьмой эксплуатационный батальон восьмой железнодорожной бригады, состоявший из шести военно-рабочих рот, занимавшихся срочными перевозками грузов чрезвычайного военного значения. Эта дисциплинированная и хорошо обученная воинская часть являлась образцом рабочей силы на строительстве линии.

В начале мая и в конце августа 1916 г. в распоряжение Управления работ были предоставлены 20-й и 21-й железнодорожные батальоны, в каждый из которых входило по 600 солдат и офицеров железнодорожных профессий: путейцев, движенцев, паровозников и связистов. Они были использованы для замещения недостающего персонала служб временного движения, тяги, телеграфа, пути и на строительных работах в качестве инструкторов и квалифицированных рабочих. После демобилизации часть из них осталась работать на дороге, составив ядро квалифицированных рабочих и служащих.

Благодаря усилиям различных ведомств, администраций, технических служб и огромной разнообразной работе Управления строительством на сооружении железной дороги Петрозаводск – Романов-на-Мурмане работало более 170 тысяч человек. Это был специфический, неоднородный контингент, многие с трудом адаптировались к работе в условиях севера.

Привлечение к работам различных народов России и зарубежных стран создавало немало проблем для администрации строительства. Возникали трудности общения, профессионального обучения, связанные с языковыми барьерами – не хватало переводчиков. Столкновение различных обычаев, привычек и нравов приводило к конфликтным ситуациям. Сложности возникали из-за проявлявшихся национальных, расовых и религиозных различий. Мусульмане, например, отказывались есть мясо коров, забитых на общих бойнях, так как там резали и свиней. Они забивали скот своим способом и перевозили мясо на своих телегах. Соблюдая Рамазан – пост, во время которого нельзя принимать пищу до захода солнца, мусульмане попали в очень сложную ситуацию. Дело в том, что в 1916 г. (1333 г. по мусульманскому летосчислению) Рамазан пришелся на июль – месяц, ко-

<sup>199</sup> Подсчитано автором по материалам НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 583, 584.

гда за полярным кругом солнце не заходит, а круглые сутки стоит над горизонтом. Никакие уговоры нарушить пост не помогали. Рабочие-мусульмане начали голодать. Администрация была вынуждена перевести их на южные участки строительства, где солнце заходило хотя бы на короткое время.

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. Обособленно держались финны. Большинство из них не понимали русский язык и значительная часть недоразумений, столкновений с их участием происходила по этой причине. Специфические трудности создавали оставшиеся канадские рабочие. Контрагенты-англичане, как подрядчики, завербовавшие рабочих из Канады в условиях военного времени, не успевали вовремя доставлять канадцам продукты, которые составляли их обычную пищу.

Кадровое обеспечение объектов строительства Мурманской дороги в значительной мере зависело от решения социальных проблем. Одной из главных была организация труда и быта рабочих и служащих. Условия жизни и работы железнодорожников отличаются от условий жизни и работы других профессий. Руководители строительства прилагали немало усилий по организации труда и быта строителей, специальные агенты обеспечивали рабочих помещениями и продовольствием.

На строительстве преобладал тяжелый ручной труд. Самыми распространенными орудиями производства были лопата и тачка-одноколка с лямкой для передачи тяжести на плечи катальщика. Без преувеличения можно сказать, что большинство железных дорог в России в то время были насыпаны знаменитой юхновской тачкой (названа она так по Юхновскому уезду Калужской губернии, где жили коренные землекопы). Эта тачка отличалась сильно выдвинутым на колесо корпусом и широким развалом. Обычно на ней возили по шесть пудов груза. По нормам Урочного положения 1908 г. тачечник за один рабочий день, при дальности возки 100 метров, должен был перевезти 900 пудов земли<sup>200</sup>.

Твердый грунт рабочие разрыхляли ломом и киркой, а разжиженный выбирали черпаками – парусиновыми мешками с обручами. Мелкие валуны, весом до пяти-шести пудов, относили на носилках, а более крупные, достигавшие сотен пудов, раскалывали аншпугами, тянули воротами или дробили взрывчаткой. На всех объектах строительства для отвоза камней

---

<sup>200</sup> Урочное положение для строительных работ. – СПб., 1900. – С. 12. Правила, изложенные в Урочном положении, касаются земляных работ, плотничных, столярных, печных, кузнечных и других, а также заготовления материалов, их веса и способов перемещения.



было всего лишь 50 ручных вагонеток. Закупленные за границей три маломощных экскаватора решающей роли не сыграли.

Продолжительность рабочего дня рабочих определялась в зависимости от времени года. Так, в мае, июне и июле рабочие трудились по 12,5 часов; в марте и сентябре – по 10,5 часов; а в зимнее время – по 9 часов. При работе на открытом воздухе и без освещения в зимнее время рабочий день сокращался до 8 часов. Работа была двух-трехсменная. По количеству часов, на основании законодательно введенных общих правил строительных работ, устанавливались дневные нормы выработки, так называемые «уроки»<sup>201</sup>.

Для обеспечения рабочих теплой одеждой и обувью на холодное время Управление строительством закупало тулупы, ватники, валенки и т. д. Были случаи задержки в доставке одежды на линию, поэтому рабочие при выезде с родины брали с собой теплую одежду. Зачастую одежда закупалась на месте найма рабочих и продавалась им по доступной цене. Несмотря на это, в обеспечении теплой одеждой были трудности. Администрация Управления строительством прилагала немало усилий для улучшения условий быта рабочих. Однако нехватка финансов, задержки поставок, плохо построенные дома и хозяйственные корпуса, закупка низкокачественных продуктов питания и одежды, а также непорядочность отдельных чиновников и служащих дороги мешали успешному решению бытовых проблем.

Повенецкий уездный исправник в рапорте от 3 апреля 1915 г. на имя Олонецкого губернатора М. И. Зубовского так характеризует условия жизни рабочих: «...Помещаются рабочие в бараках, выстроенных по линии на дистанциях. Некоторые бараки не соответствуют своему назначению, так как выстроены из сырого леса, многие мшены не мхом, а сеном, полы имеются только между нарами в проходах, под нарами же полов нет. В бараках сырость, в щели дует, получаются сквозняки. Вообще бараки негигиеничны. Спят рабочие на нарах. В некоторых бараках нет соломы для спанья рабочим, а поэтому одежда рабочего заменяет ему постель, подушку и одеяло. В бараках рабочие скучены, помещаются от 60 до 80 человек. Рабочие приходят промокшие и тут же развешивают для просушки платье, онучи... Провиант получают рабочие из кладовых на книжки по ценам, указанным на первой странице книжки. Отпуск провианта из кладовых ограничен и отпускается на каждого рабочего определенное количество...»<sup>202</sup>.

<sup>201</sup> Там же. С. 13.

<sup>202</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 25, л. 2.

За поддержанием надлежащего состояния барачов и организаций питания рабочих осуществлялся систематический контроль. Так, в справке контролера Н. Смирнова по итогам проверки от 7 мая 1916 г. отмечены выявленные недостатки быта, проанализированы трудности жизни, которые влияли на производительность труда, и определены меры улучшения быта рабочих<sup>203</sup>. Рабочие-строители часто выражали неудовлетворенность необустроенностью быта, нехваткой продуктов питания и одежды. Рабочие артели землекопов Шуи, например, отмечали: «На постройке Сорока – Кемь, первом участке, происходят необычные дела: контрактным рабочим казенные склады продают обувь годную на неделю, некоторые за двухмесячный срок брали три пары и разуты. Порцию пищи убавили наполовину, обещают оставить на хлебе и воде. Капусты, картофеля, табаку, сала совсем нет...»<sup>204</sup>.

Управление строительством прилагало немало усилий для поставки на линию продуктов питания. Особенно трудной была их доставка на северные участки в зимнее время, когда морозы сковывали льдом Белое море и Северную Двину. Движение пароходов полностью прекращалось и 24 тысячи работавших на участке Сорока – Романов-на-Мурмане оставались без необходимых запасов продовольствия. Часть продовольствия приходилось закупать за границей и через порты Мурманского побережья доставлять на линию. Проблема состояла и в том, что в стране в условиях войны были трудности с продовольствием, а из ряда районов вывоз продуктов питания был запрещен. Льгот на снабжение продовольствием Мурманская дорога не имела. Кроме того, чиновники разного уровня допускали финансовые нарушения. Продукты низкого качества закупались по низким ценам, а продавались рабочим по ценам высокосортных товаров. Недостатки в обслуживании, тяжелое положение строителей дороги приводили к конфликтам с администрацией, усложняли атмосферу на участках строительства, влияли на сроки выполнения работ.

По окончании контракта рабочим предоставлялось право на его продолжение на более выгодных условиях. Но значительная часть людей не выдерживала длительной изнурительной работы и уезжала на родину. Это порождало текучесть и нехватку кадров. Приходилось прикладывать колоссальные усилия по улучшению условий жизни для обеспечения линии рабочей силой.

---

<sup>203</sup> Там же, д. 437, л. 21–22.

<sup>204</sup> Там же, д. 41, л. 109–110.

По сравнению с другими стройками на Мурманской магистрали заработная плата была выше, предоставлялись льготы по доставке на места работ, рабочие обеспечивались продуктами питания и одеждой, предоставлялось бесплатное жилье с освещением и отоплением, бесплатное медицинское обслуживание. При отработке срока контракта Управление оплачивало рабочему стоимость проезда к месту жительства, выделяло деньги на питание в пути следования. Все эти факторы играли решающую роль как при выборе места работы при подписании контракта, так и в отношении строителей к работе.

Отсчет рабочего времени при первых наймах шел со времени прибытия на работы. Однако частые задержки в пути сокращали рабочий период, а следовательно, уменьшалась зарплата. При последующих наймах отсчет стали вести с момента прибытия на паромные пристани, а позднее и с момента посадки в вагоны. Заработная плата устанавливалась в следующих размерах: землекопы, в зависимости от класса работ, – от 35–40–45 рублей в начале 1915 г. и 50–55–60 рублей в конце года; плотники – 45–50–55 рублей – в начале года, 65–70–75 рублей – в конце. В 1916 г. месячная заработная плата была увеличена: землекопы получали от 70 до 80 рублей, плотники – от 75 до 85 рублей. Такая заработная плата удерживалась до 1 июля 1916 г. С 1 июля и до конца работ (т. е. по ноябрь) заработная плата повышалась ежемесячно на 10 рублей. Эта надбавка выплачивалась только при окончательном расчете рабочего.<sup>205</sup> При таких расценках рабочие заключали контракты в среднем на 6 месяцев. Затрудненность фиксации определенных сдельных цен в условиях инфляции, а также желание избежать конфликтов с рабочими заставили Управление строительством заключать ежемесячные контракты.

При заключении договоров рабочим выдавались задатки в размере до 10 рублей на человека. Общий заработок рабочего за время пребывания на линии, после вычетов на питание и одежду, в среднем составлял до 250 рублей.<sup>206</sup> По тем временам это была достаточно высокая заработная плата. Килограмм хлеба в то время стоил 9 копеек, говядины – 55 копеек, литр молока – 14 копеек, десяток яиц – 30 копеек.<sup>207</sup> Однако в выплате заработной платы случались задержки, договоры о штрафах нарушались. По условиям найма штрафы должны были записываться в расчетную книжку и передаваться в пользу строительной артели. На практике зачастую штраф-

<sup>205</sup> Мурманская железная дорога : краткий очерк. С. 61.

<sup>206</sup> Там же. С. 63.

<sup>207</sup> *Пешехонов А.* На очередные темы: твердые цены, частная торговля и хлебная монополия // Русское богатство. – 1917. – № 2–3. – С. 318–344.

ные деньги присваивало начальство. Эти нарушения вызывали акции протеста рабочих, иногда перераставшие в забастовки<sup>208</sup>.

Чрезмерное физическое напряжение, нерегулярное горячее питание, работа в условиях неблагоприятного климата, переутомление, травматизм, повышенные требования к состоянию здоровья для лиц, непосредственно связанных с движением поездов, и многое другое – неперенные факторы жизни железнодорожников, оказывающие огромное влияние на их здоровье и работу. Поэтому одним из направлений деятельности Управления строительством было обеспечение высокого уровня медицинского обслуживания работников.

Становление системы медицинского обслуживания железнодорожников относится к началу строительства дорог. В 1858 г. было разработано первое в России Положение о медико-санитарном обслуживании железных дорог. В соответствии с Общим уставом Российских железных дорог в 1886 г. было принято специальное Положение о врачебной службе, которое вводилось на казенных железных дорогах, а в 1893 г. были утверждены общие для всех железных дорог Правила врачебно-санитарной службы на железных дорогах, открытых для общего пользования. В 1894 г. был учрежден врачебно-санитарный отдел с предоставлением ему тех же прав и обязанностей, какими обладали другие отделы Центрального управления Министерства путей сообщения. Врачебно-санитарная служба на железных дорогах оформилась организационно.

В области медицинского обслуживания Министерство путей сообщения стремилось реализовать принцип социальной справедливости, являвшийся важной неотъемлемой частью социальной политики. В 1913 г. были приняты новые Правила врачебной и санитарной службы. Лечение подлежали рабочие, служащие и члены их семей; выделялись категории лиц, подлежащих бесплатному лечению, обеспечению лекарствами, перевязочными и другими средствами. Члены семей пользовались лекарствами и больничным лечением за особую плату. Министерство путей сообщения по врачебно-санитарной деятельности опережало все другие государственные ведомства.

Мурманская дорога была разделена на 14 врачебных участков, в границах, совпадавших со строительными. Протяженность каждого врачебного участка в среднем составляла около 71,5 версты. Заметим для сравнения, что на постройке предыдущих двадцати казенных железных дорог врачебный участок составлял в среднем 106,2 версты. Постоянный медицинский персонал каждого врачебного участка состоял из одного врача,

---

<sup>208</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 24, л. 27; д. 41, л. 109–110, 122.

пяти фельдшеров и одной акушерки. На первом, втором и третьем участках линии Петрозаводск – Сорока, на пятом, шестом, седьмом, восьмом и девятом участках линии Сорока – Романов-на-Мурмане было по два врача. На каждом участке находился постоянный врачебный пункт, при котором состояли три фельдшера и акушерка. Два фельдшера работали при фельдшерских покоях, находившихся на участке, где также оказывалась специализированная помощь. На линии работали четыре зубных врача. При Петрозаводской глазной больнице рабочих железной дороги обслуживал консультант-хирург. В лечебных пунктах стационарного типа строящейся железнодорожной линии было около 1200 кроватей, кроме того, площади позволяли установить еще до 400 кроватей. Для сравнения, по данным «Ежегодника России на 1914 г.», на территории всей Архангельской губернии в лечебных пунктах было 553 кровати, а в Олонецкой – 882<sup>209</sup>.

Обеспеченность врачебной помощью рабочих дороги была лучше по сравнению с медицинским обслуживанием местного населения (см. Приложения 8, 9, 10). Общее руководство врачебно-санитарной части дороги возлагалось на старшего врача. Его штат составляли помощник старшего врача, санитарный врач, два врача-консультанта, зубной врач и два фельдшера. Всего на Мурманской железной дороге на 1 сентября 1916 г. работали: 41 врач, 85 фельдшеров и 34 акушерки<sup>210</sup>.

Вместе с тем огромное скопление рабочих в местах строительства и проживания требовало от медицинского персонала Мурманской дороги интенсивной работы. Большое внимание уделялось борьбе с эпидемиями и заразными заболеваниями. Так, на железных дорогах страны была учреждена должность санитарного врача и фельдшера-дезинфектора. На период эпидемий увеличивался штат медперсонала на узловых и больших станциях, открывались временные врачебно-наблюдательные пункты с суточным дежурством врачей, фельдшеров и санитаров. На небольших станциях в случае необходимости создавались временные фельдшерские пункты, усиливался санитарный надзор за всеми строениями и службами на железных дорогах.

Для борьбы с эпидемиологическими заболеваниями на строящейся Мурманской магистрали Министерство путей сообщения выделило особый кредит, за счет которого строились инфекционные бараки. На всех участках были оборудованы дезинфекционные стационарные и подвижные камеры, кроме того, была изготовлена подвижная дезинфекционная вагон-камера. В Петрозаводске располагалась санитарно-бактериологическая ла-

<sup>209</sup> Мурманская железная дорога : краткий очерк. С. 82.

<sup>210</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 41, л. 109.

боратория по выявлению инфекционных заболеваний, ее возглавлял санитарный врач, являвшийся помощником главного врача. В обязанности лаборатории входила борьба с инфекционными заболеваниями и наблюдение за санитарным состоянием района строительства. На линии строительства принимались меры по усилению эпидемиологического персонала. На участках строительства работало по одному врачу-эпидемиологу и по два-три фельдшера.

Для предотвращения переноса на линию заразных заболеваний рабочие в местах найма проходили медицинское освидетельствование, а на конечных пунктах – санобработку. В Петрограде и Архангельске рабочие направлялись в бани, а затем осматривались врачами, всем им прививалась оспа. При следовании рабочих через Швецию и при переходе границы в Хапаранде они осматривались шведскими врачами. Несмотря на эти меры, уберечься от инфекций не удавалось. В Коле, Кеми, Кандалакше и Княжьей губе было зафиксировано до 40 случаев заболевания оспой, занесенной из Финляндии. За все время строительства на линии было зафиксировано несколько случаев заболевания брюшным тифом. Своевременно принятые меры и огромная работа врачей позволили остановить распространение инфекции. Наиболее опасной была вспышка сыпного тифа среди рабочих из числа местного населения. Это заболевание было выявлено в Кеми, где в марте 1916 г. из девяти заболевших умерло двое, затем эта болезнь появилась и в Коле. В июле 1916 г. на восьмом участке северной линии было зафиксировано 15 случаев дизентерии, на втором участке южной линии – 30 и в Коле – около 150. Широко распространенным и имевшим тяжелые последствия было заболевание цингой, которой переболели 13 тысяч человек, из них 422 умерли и 9123 были эвакуированы с объектов стройки. В силу климатических условий распространенными были простудные заболевания и обморожения. Всего за время строительства было зарегистрировано 133 614 амбулаторных и 7850 стационарных больных. Зафиксировано 617 смертельных случаев по причине болезней (132 – вне стационаров)<sup>211</sup>.

Количество выздоровевших на всех трех участках составило около 80 %. Показатель смертности на участках Петрозаводск – Сорока и Сорока – Кандалакша составил 5 %, а на северном участке (Кандалакша – Мурман) – 8 %. Организация врачебной службы, санитарного надзора, практическое оказание медицинской помощи работникам Мурманской магистрали было весьма удовлетворительным. Железнодорожники в этом регионе, как и в других, были обеспечены врачебной помощью лучше, чем осталь-

---

<sup>211</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 41, л. 109–110.

ное население. Железные дороги расходовали на санитарно-врачебную деятельность в 7,5 раза больше средств, чем земства. Расходы на лечение одного больного в земских губерниях составляли 34 копейки, в неземских – 16,6 копеек, а на железных дорогах – 2 рубля 77 копеек (см. Приложение 8, 9, 10).

Улучшению жизни работников способствовали и меры социальной защиты в виде пенсионной кассы, сберегательно-вспомогательных касс, участники которых могли получить единовременное пособие. Действовавшая система страхования не обеспечивала в полной мере безопасные условия труда и жизни. Дни, пропущенные по болезни, рабочим и служащим не оплачивались. Для социальной защиты работников железнодорожной отрасли привлекались всевозможные казенно-благотворительные общества, которые выплачивали вспоможения травмированным на работе. По установленной в 1916 г. норме травмированный рабочий получал 50 копеек в сутки<sup>212</sup>.

Трудности в решении социальных проблем, конфликты рабочих с администрацией порождали стихийные выступления. Причинами недовольства были недостаток продуктов питания, несвоевременная выплата заработной платы, плохая одежда и обувь, бытовая необустроенность, межнациональные и религиозные проблемы во взаимоотношениях. На объекте строительства произошло несколько забастовок. Массовой (участвовало 200 человек) была забастовка рабочих Кемской ветки 9–10 декабря 1915 г. Рабочие выступали с требованиями повышения и регулярной выплаты заработной платы. На настроения рабочих влияла политическая ситуация в стране. В процессе подавления забастовки было арестовано несколько активистов-уполномоченных, предъявлявших требования забастовщиков к администрации<sup>213</sup>.

Одной из форм протеста рабочих были самовольные отъезды из района строительства, в основном поодиночке. Однако бывали случаи, когда стройку покидали и целые артели. В телеграфном сообщении инженера П. Е. Соловьева от 9 июня 1915 г. из Кандалакши начальнику строительства говорилось о том, что 600 рабочих собираются уехать самовольно. Такие случаи были и на других участках строительства. Чтобы удержать рабочих на строительстве линии и предотвратить волнения, по распоряжению Олонецкого губернатора М. И. Зубовского от 6 сентября 1915 г. ви-

<sup>212</sup> Харитонов С. Ф. Рассказ о Великом северном пути. С. 18.

<sup>213</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 41, л. 122.

новые в самовольном прекращении работ подвергались денежному взысканию до 3000 рублей, или аресту, или тюремному заключению до трех месяцев<sup>214</sup>. С 13 октября 1915 г. на Мурманской железной дороге был введен в действие Указ императора о правах чрезвычайной охраны, по которому рабочие и служащие не имели права оставлять работу до прекращения срока договора. Забастовки считались государственным преступлением и карались военным судом.

Целесообразно в связи с этим остановиться на деятельности органов, осуществлявших контроль за соблюдением законности в районе строительства. На всех железных дорогах страны существовал жандармско-полицейский надзор. Его функции на Мурманской магистрали выполняло жандармско-полицейское управление Николаевской железной дороги. На линии дороги, на отдельных участках и дистанциях пути были созданы жандармско-полицейские отделения. Жандармерия, кроме присущих ей обязанностей, участвовала в решении проблем стройки. Ни один человек не мог быть принят на работу без разрешения жандармерии. Минувя администрацию, жандармерия могла уволить с работы любого строителя без объяснения причин, по «соображениям государственной безопасности». Жандармско-полицейская служба занималась политическим сыском, несла службу по охране военнопленных, денежных средств железнодорожных касс. Часть полицейских составляли уроженцы Кавказа. Последние в обращении с рабочими отличались крайней жестокостью, что вызывало справедливое возмущение. Для подавления массовых волнений, забастовок привлекались также воинские подразделения, находившиеся в районе строительства. Обычно это были солдаты из охраны военнопленных, привлеченных к строительству линии.

Деятельность на объектах стройки по созданию условий труда, быта и жизни рабочих, по медицинскому обслуживанию и решению социальных проблем строителей отражала социальные изменения в российском обществе в данный исторический период.

---

<sup>214</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3. д. 24, л. 27; д. 50, л. 47.



### 3.3. Завершение строительства единой Мурманской железнодорожной магистрали и ввод ее в эксплуатацию

Строительные работы проходили одновременно с поставками на линию необходимых грузов, материалов, оборудования. Общее руководство завершением строительства железной дороги от Петрозаводска до Мурманга осуществляло Управление строительством (начальник Управления – инженер путей сообщения В. В. Горячковский, главный инженер – Б. А. Крутиков). Впоследствии профессор Б. А. Крутиков возглавил кафедру геодезии в Ленинградском институте инженеров путей сообщения. Отделы и подотделы Управления строительством возглавляли опытные и преданные своему делу специалисты. Высокой оценки заслуживает работа помощников начальника строительства по сооружению трех составных частей линии Петрозаводск – Мурман. Строительными работами на участке Петрозаводск – Сорока руководил инженер В. Н. Дмитриев, на участке Сорока – Кандалакша – инженер В. А. Захаров, на участке Кандалакша – Мурман – инженер П. Е. Соловьев (см. Приложение 7).

Труд инженерного коллектива в количестве более 70 человек позволил построить железнодорожную линию, соединившую Мурманский край с центром России. Сооружение линии в условиях севера на должном техническом уровне обогатило историю железнодорожного строительства уникальным опытом. Следует назвать отличившихся на строительстве магистрали инженеров и руководителей М. Ф. Передольского, А. В. Головкина, М. И. Мануилова, В. В. Реентовича, В. П. Ивашова, Н. А. Боровика. Большой вклад в решение технических задач внес инженер путей сообщения А. В. Ливеровский, впоследствии доктор технических наук, профессор Ленинградского института инженеров путей сообщения. В период строительства Мурманской магистрали он был начальником Управления по сооружению железных дорог при Министерстве путей сообщения. Его заслуга состоит в координации разноплановой работы по обеспечению руководства ходом всего строительства и вводе в эксплуатацию Мурманской магистрали в сжатые сроки. Ответственную работу выполнял инженер-путеец, выпускник Петербургского института инженеров путей сообщения Н. Л. Шуклин, являвшийся с января 1910 г. по апрель 1916 г. товарищем министра путей сообщения. Он обеспечивал своевременную поставку различных грузов, механизмов, материалов и рабочей силы в район строительства<sup>215</sup>.

<sup>215</sup> Зензинов Н. А. Выдающиеся инженеры и ученые железнодорожного транспорта. – С. 110–111, 177–178.

Наряду с опытными инженерами выдвигалась и талантливая молодежь. Многие инженеры, начиная свой путь на строительстве Мурманской железной дороги, впоследствии стали видными учеными. Это начальник Петрозаводского строительного участка, впоследствии доктор технических наук, профессор В. А. Бажеевский. Профессорами, докторами технических наук стали В. И. Гнедовский и П. Е. Соловьев. На Мурманской железной дороге начинал свой путь впоследствии заслуженный деятель науки и техники РСФСР, доктор технических наук, профессор Д. Д. Бизюкин. При возведении линии он прошел путь от рядового инженера до начальника строительного участка. В январе 1915 г. Дмитрий Дмитриевич входил в состав изыскательской партии по изучению условий строительства. Затем был переведен на должность исполняющего обязанности начальника строительной дистанции в Чупе, а с лета 1917 г. назначен начальником участка Сорока – Кандалакша<sup>216</sup>.

Многие технические находки и оригинальные проекты воплотились в жизнь благодаря тому, что работами по возведению Мурманской магистрали руководили передовые для того времени инженеры путей сообщения. Интенсивный, изнурительный труд рабочих, самоотверженность и профессионализм инженерного состава – то, без чего не могла быть сооружена эта магистраль. Опыт сооружения линии Петрозаводск – Мурман подтвердил утверждение П. П. Мельникова о том, что «климатические условия России не могут служить препятствием к устройству железных дорог»<sup>217</sup>.

В связи с необходимостью в короткие сроки обеспечить открытие временного движения, все силы, находившиеся в распоряжении Строительного управления, были брошены на возведение главного пути. Прокладка запасных путей велась медленно, ее предполагалось завершить после ввода линии во временную эксплуатацию. Ввиду срочности открытия движения строительство осуществлялось по облегченным техническим условиям<sup>218</sup>.

Вырубка большей части леса по направлению трассы на начальном этапе строительства позволила в марте 1915 г. начать первые земляные работы, при проведении которых широко использовался опыт строительства Олонецкой железной дороги. Наибольшие трудности вызывало возведение насыпей на болотах. Если вблизи линии имелся камень и была возможность подвозить его к месту укладки, болота заваливались камнями. На не-

---

<sup>216</sup> *Зенитов Н. А.* Выдающиеся инженеры и ученые железнодорожного транспорта. С. 350–351.

<sup>217</sup> *Воронин М. И.* Павел Петрович Мельников. 1804–1880 / М. И. Воронин, М. М. Воронина. – Л., 1977. – С. 25.

<sup>218</sup> *Витов И. Г.* Железная дорога на Мурман. С. 50.

которых участках болота оказывались настолько глубокими, что на их засыпку уходило огромное количество камня. В местах, куда доставка камня была невозможна, болота засыпались земляным грунтом, а поверх уплотненного грунта укладывался слой балласта. Для засыпки болот и балластировки пути требовалось большое количество грунта и песка. Использовались песчаные карьеры, расположенные вдоль линии и находившиеся на расстоянии 25 верст один от другого, что, безусловно отражалось на стоимости работ и скорости их выполнения. В некоторых местах засыпка грунта не давала ожидаемых результатов. Насыпи оседали и осыпались, препятствуя укладке пути. На таких участках приходилось устраивать ростверки из нескольких рядов бревен, укладывая их вдоль и поперек полотна. При погружении нижних рядов ростверки в болото грунт наращивался еще несколькими слоями.

При сооружении Мурманской железной дороги был применен ряд изобретений, значимых как для данной дороги, так и для исторического опыта железнодорожного строительства России. Некоторые из них применяются до настоящего времени. Среди этих изобретений следует выделить снабжение станций водой, поступавшей из ближайших водоемов самотеком, что ускорило и удешевляло строительство; подвод линии к сплавным водоемам, что позволяло проводить прямую перегрузку леса, а также опыт устройства насыпей в условиях вечной мерзлоты.

Параллельно с возведением насыпи, с сентября 1915 г., в полном объеме была начата укладка железнодорожного полотна. Наряду с распространенным в то время ручным способом укладки пути на Мурманской магистрали был применен и механизированный способ с помощью транспортера, состоявшего из деревянных рам с роликами. По такому транспортеру рельсы вручную передвигались к хвосту укладочного поезда, где рабочие спускали их на путевые вагонетки и везли к месту работ. Иногда, где это было возможно, применялась и конная тяга.

Заготовкой леса и изготовлением шпал из специально отведенного под вырубку вдоль линии дороги леса занимались субподрядчики. Для них устанавливался план поставок и оговаривались цены на готовую продукцию. За все время прокладки линии субподрядчики добросовестно выполняли работы в намеченные сроки, не подводя Управление строительством. Шпалы были единственным строительным материалом, с которым не возникало проблем, их заготовки даже превышали потребности строительства. Однако в целях сокращения сроков строительства линии и упрощения технических условий шпалы не пропитывались смолой. Это свидетельствует о том, что в 1915 г. укладка полотна велась для временной эксплуатации дороги, с последующей полной заменой на качественные шпалы – та-

кую работу намечалось провести при подготовке линии к открытию постоянного движения.

При прокладке пути через многочисленные в этом районе реки и ручьи учитывалось их быстрое течение и болотистые или неравномерные по высоте берега. Первоочередное строительство мостов через водоемы давало возможность проводить форсированную укладку пути и, следовательно, ускорять строительство железной дороги. Наиболее распространенным материалом для мостов было дерево. Постройка деревянных мостов требовала меньше времени, чем сооружение их из других материалов, что являлось важным преимуществом в условиях прокладки линии. Кроме того, деревянные мосты можно было строить в любое время года и предпочтительно зимой, когда лед позволял забивать сваи и устанавливать ряжи. Обычно сваи забивались деревянными копрами, приводимыми в действие усилиями рабочих. Тяжелую металлическую «бабу» рабочие поднимали воротом, затем она резко опускалась. На строительстве было и несколько паровых копров, незадолго до этого изобретенных в России инженером С. Арцишем. Но из-за сложных подходов к рекам, не позволявшим подвести паровые копры, значительную часть свай фундамента мостовых опор приходилось забивать вручную.

При возведении каждого моста разрабатывался особый проект применительно к местным условиям. Мостовые пролеты в большинстве составляли от 2 до 8,5 метров. Для перекрытия более крупных сплавных рек – Колы, Онды, Выга, Кеми, Чупы и других – проектировались и возводились балочные деревянные мосты с пролетами длиной от 10,7 до 21,3 метра и опорами, спроектированными инженером Н. А. Боровиком, с минимальной обработкой пиломатериалов для ферм. Всего при строительстве железной дороги Петрозаводск – Мурман было возведено 1110 искусственных сооружений длиной 8100 погонных сажен, причем через постоянные водотоки было построено 25 мостов, каждый длиной свыше 30 сажен<sup>219</sup>.

По особым проектам проводилось строительство дороги через два залива Белого моря – Чупинский и Кандалакшский, которые глубоко врезались в материк в виде фиордов. Первоначально через Чупинский залив планировалась паромная переправа, но из-за связанных с этим больших неудобств решение было изменено. Железная дорога была проложена в обход этого залива. Одной из причин отказа от строительства дороги в об-

---

<sup>219</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 5, л. 71–77; д. 48, л. 123; д. 208, л. 192–197; д. 227, л. 20; д. 420, л. 35, 148.

ход Кандалакшского залива было то, что оно удлиняло линию более чем на 8 километров, к тому же требовалось соорудить еще нескольких мостов.

Начальником Кандалакшского участка строительства в то время был инженер, выпускник Петербургского института путей сообщения В. П. Ивашов. Он обратил внимание на особенность многих северных рек – загроможденность русла каменными осыпями. Вода в них лишь частично проходила обычным, видимым потоком, создавая подчас обманчивое впечатление о ее полном отсутствии в реке. Природа сама, таким образом, подсказала простое и правильное решение, которое воплотил в своем проекте инженер В. П. Ивашов. Суть этого решения состояла в том, чтобы не обходить залив, а пересечь его фильтрующей насыпью длиной более километра. Ее высота достигала 10 метров. Отсыпалась она из крупных камней. Чтобы обеспечить фильтрацию, нижнюю часть укладывали валунами размером около одного кубометра, а верхнюю – из камня объемом 0,3 кубометра. Поперечное сечение дамбы приняли аналогичным профилю обычной насыпи. Скальный материал привозился на узкоколейных платформах, северная и южная части дамбы отсыпались с эстакад. Это было первое в практике железнодорожного строительства фильтрующее сооружение. В. П. Ивашов рассчитал, что построенная таким способом насыпь будет в состоянии пропускать огромные массы воды даже при больших приливах и отливах.

В процессе обсуждения этого проекта многие сомневались в правильности расчетов, в том числе и технический совет Министерства путей сообщения. Главную роль в судьбе проекта сыграл главный инженер Строительного управления Мурманской железной дороги Б. А. Крутиков. Он изучил предложения инженера и всецело поддержал его. В результате проект был утвержден и реализован. Смелое проектное решение позволило сократить длину линии по сравнению с обходом Кандалакшского залива на 9 километров<sup>220</sup>. Впоследствии проект фильтрующей насыпи получил широкую известность и распространение. Сооружение насыпей с использованием этого метода обходилось намного дешевле, чем строительство мостов. Что касается прочности, то примером может служить сам Кандалакшский фильтр, который работает до настоящего времени.

Одним из нововведений, примененных при прокладке линии Мурманской железной дороги, стало сооружение временного железнодорожного пути по льду водной преграды. Это произошло, когда зимой 1916 г. укладчики пути подошли к Кольским косогорам, круто спускавшимся к реке Коле. Из-за огромного объема земляных работ полотно еще не было подготовле-

<sup>220</sup> История железнодорожного транспорта России. С. 200–201.

но и, чтобы не задерживать укладку, несколько километров пути уложили по льду реки. В результате вплоть до марта по временному железнодорожному пути, сооруженному на ледовом участке, поездами перевозили необходимые для строительства материалы и другие грузы. Позднее, в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. опыт прокладки железнодорожной линии по льду был применен для возведения трассы Дороги жизни, соединившей блокадный Ленинград с Большой землей. Дорога жизни – это железнодорожно-водно-автомобильная коммуникация, проложенная по льду Ладожского озера. По ледовой трассе из осажденного города вывозили от 4 до 6 тысяч человек в сутки. За время функционирования дороги с 22 ноября 1941 г. по 30 марта 1943 г. в Ленинград было доставлено свыше 600 тысяч тонн продовольственных и других грузов<sup>221</sup>.

Укладка пути на участке Петрозаводск – Сорока проходила успешно и была закончена на 14 дней раньше срока – 17 декабря 1915 г. Это произошло ровно через восемь месяцев после того, как ранней весной того же года на первой версте стройки была вынута первая лопата земли. Однако работы на участке Кандалакша – Романов почти на два месяца отставали от графика. Строителям так и не удалось наверстать время, потерянное из-за бесславного подряда английских предпринимателей во главе с Остином Френчем. На этом участке укладка была закончена лишь 23 апреля 1916 г.<sup>222</sup>

После сдачи во временную эксплуатацию двух крайних участков железнодорожной линии, от Петрозаводска до Сороки и от Мурмана до Кандалакши, уже с середины мая 1916 г. начались смешанные железнодорожные перевозки, что в значительной степени улучшило условия строительства среднего участка дороги. Внимание строителей было обращено на завершение работ на участке Сорока – Кандалакша. Форсированно велись работы по отсыпке насыпи и укладке рельсового пути. Возводились станционные строения, запасные пути и другие сопутствующие дороге сооружения.

В ходе строительства определились количество и названия станций Мурманской железной дороги (см. Приложение 11). На участке Петрозаводск – Сорока было сооружено 12 станций: Петрозаводск, Шуйская, Кивач, Лижма, Кяппесельга, Медвежья гора, Масельская, Уросозеро, Сегежа, Парандово, Олимпий и Сорока. На отрезке от станции Сорока до Кандалакши было 15 станций: Сорока, Шуерецкая, Кемь, Поньга, Хлебная, Гридино, Алозеро, Кереть, Средняя, Чупа, Полярный круг, Сряк, Княжая, Бе-

---

<sup>221</sup> 1418 дней войны. – М., 1985. – С. 653.

<sup>222</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 16, л. 137, 212.

лое море и Кандалакша. На участке Кандалакша – Романов – 11 станций: Кандалакша-пристань, Кандалакша, Хабозеро, Типозеро, Имандра, Гольцево, Куренга, Пулозеро, Красный Плес, Кола, Романов. В конце 1915 г. некоторые станции были переименованы: Хабозеро в Ниву, Куренга в Оленью, Пулозеро в Тайболу, Красный Плес в Лопарскую. Всего к началу 1916 г. на линии протяженностью 987 верст от Петрозаводска до Мурмана функционировало 36 станций<sup>223</sup>.

Официальной датой открытия сквозного движения на Мурманской магистрали считается 3 ноября 1916 г. В этот день две группы рабочих-укладчиков, идя навстречу друг другу с севера от станции Боярской и с юга от разъезда Амбарный, завершили укладку последнего участка дороги от Сороки до Кандалакши протяженностью 371 верста. Соединение произошло на 537-й версте от Петрозаводска. По традиции, сохранившейся до наших дней, состоялась торжественная церемония забивки последнего, венчавшего дело, серебряного костыля. На этой церемонии присутствовали рабочие, служащие, инженеры, руководители стройки, представители Министерства путей сообщения, Министерства финансов и Главного контроля. Среди официальных лиц находился представитель императорского двора князь Багратион-Мухранский, который неоднократно посещал район строительства и оказывал всемерную поддержку Управлению строительных работ. На месте соединения был установлен обелиск с памятной доской, на которой написано: «3.XI.1916. На этом месте пик. 618, вер. 637 от Петрозаводска в присутствии генерал-майора князя Багратион-Мухранского сомкнута линия Великого Северного пути».

Усилиями многих тысяч строителей из рабочих артелей, солдат специализированных воинских батальонов, военнопленных, инженеров и техников завершился важный этап строительства. Мурманская железная дорога, хотя и незавершенная, вступила в строй. За короткий срок рабочими было перемещено более 1,5 миллионов кубических сажен земли, уложено 1077 верст рельсового пути, прорыто около 200 тысяч погонных сажен мелиорационных каналов для осушки болот, построено 9913 квадратных сажен гражданских сооружений, возведено и более сотни станционных зданий и построек. Сквозное товарное движение от Петрозаводска до Романова-на-Мурмане на условиях временной эксплуатации было открыто с 1 января 1917 г.<sup>224</sup>

Одновременно с укладкой пути проводились работы по оборудованию приспособлений для приема и отправления воинских и других грузов.

<sup>223</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 66, л. 9, 11; д. 152, л. 8, 18; д. 262, л. 1.

<sup>224</sup> Там же, д. 5, л. 35, 71–77, 148, 420.

Открытие временного движения позволило перебросить все силы строителей на завершение работ отдельных участков линии и на дооборудование станций. В ноябре 1916 г. на строительных участках были созданы специальные подкомиссии по установлению масштабов недоделок. К весне 1917 г. они подготовили материалы, в которых определялся объем работ. В конце 1916 г. было создано Управление по достройке Мурманской железной дороги, на которое возлагались обязанности ликвидации недоделок и подготовка всей линии к постоянному, правильному движению. В связи с завершением прокладки главного пути и передачей работ по устранению недоделок Управлению по достройке дороги с декабря 1917 г. Управление строительством Мурманской железной дороги прекратило свое существование<sup>225</sup>.

Работы на достройке в основном велись на участке Кемь – Романов-на-Мурмане, так как именно на этом объекте было выявлено наибольшее количество недоделок. Ликвидация недоделок сопровождалась периодическими остановками товарного движения на линии. Так, 17 мая 1917 г. было закрыто грузовое сообщение по этой линии для проведения первой очереди работ по достройке<sup>226</sup>. На участке Петрозаводск – Кемь с декабря 1915 г., когда началось движение от Петрозаводска до Сороки, и с лета 1916 г., когда завершилась прокладка пути до Кеми, был проведен огромный объем работ как по совершенствованию главного пути, так и по строительству запасных. Уже 2 января 1917 г. линия Петрозаводск – Кемь была сдана в полную эксплуатацию<sup>227</sup>.

С открытием временного рабочего движения, первоначально на отдельных участках, а затем, с ноября 1916 г., и на всей магистрали был создан отдел временной эксплуатации дороги, который руководил всеми грузовыми перевозками<sup>228</sup>. Этот отдел занимался перевозками железнодорожных грузов по Белому морю от Кандалакши до Кеми и Сороки. В отделе эксплуатации дороги функционировали службы: пути, тяги, движения и телеграфа. В кратчайшие сроки все службы были укомплектованы рабочими и служащими. Был успешно решен вопрос набора кадров в службу пути: после расформирования Строительного управления и уменьшения объема строительных работ освободившиеся служащие и опытные путевые рабочие пожелали остаться на линии.

---

<sup>225</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 1182, л. 65; д. 1178, л. 3–4; д. 1183, л. 2.

<sup>226</sup> Там же, д. 1178, л. 4.

<sup>227</sup> Там же, д. 1080, л. 1–14.

<sup>228</sup> Там же, л. 2, д. 15, л. 196.



Для обеспечения работы Службы связи использовались кадры, которые находились в районе строительства линии. Этому способствовало то, что телеграфная связь с Мурманским побережьем была установлена еще в 1896 г.<sup>229</sup> На начальном этапе строительных работ пользовались общей телеграфной связью. В ходе строительства дороги (к концу 1915 г.) была установлена собственная железнодорожная линия связи, на которую перешли работать служащие местной линии, были привлечены специалисты из других регионов страны. К весне 1916 г. штат службы телеграфа был полностью укомплектован<sup>230</sup>.

Сложнее обстояло дело с набором кадров служб тяги и движения. Привлечь на линию высококлассных машинистов, помощников машинистов и других служащих позволило создание хороших по тому времени условий труда и быта. Для выполнения этих условий на станциях и разъездах развернулось строительство домов для работников служб тяги и движения. На станциях строились служебные помещения, оборудовались комнаты отдыха поездных бригад и дежурных по станции. Для обеспечения поездных бригад горячей пищей на узловых станциях были организованы столовые. Цены в них были в 2–3 раза ниже, чем в столовых территорий, по которым проходила железная дорога. Фунт хлеба, например, стоил 8 копеек, мяса – 25, в то время как в других местах хлеб стоил 18 копеек за фунт, а мяса – 70 копеек за фунт<sup>231</sup>.

Немаловажное значение имел размер оплаты труда на дороге. Заработная плата поездных бригад здесь была выше, чем на других железных дорогах страны. Она состояла из жалования, поверстной оплаты, суточных, премий за экономию необходимых для движения материалов и за точность движения поездов по расписанию. Дополнительно к этой сумме выплачивалось квартирное пособие. В итоге поездные бригады в начале 1917 г. получали заработную плату от 52 до 160 рублей на человека. Эти данные говорят о том, что работники службы тяги имели высокий уровень жизни и входили в круг так называемой рабочей «аристократии». В таких же условиях находились работники службы движения: начальники и дежурные по станциям, стрелочники и другие категории работников. Высокая заработная плата и благоприятные условия жизни привлекли на линию большое количество квалифицированных специалистов. К началу 1917 г. штат всех служб отдела эксплуатации Мурманской железной дороги был

<sup>229</sup> Гринер Д. А. Из истории Мурмана и Мурманской (Кировской) железной дороги. С. 179.

<sup>230</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 525, л. 1–46.

<sup>231</sup> Там же, оп. 7, д. 2, л. 1–3; ф. 772, оп. 1, д. 18, л. 51–52.

полностью укомплектован. Всего на линии Петрозаводск – Мурманск работало 16,5 тысяч рабочих и служащих<sup>232</sup>.

Временная эксплуатация железнодорожной линии Петрозаводск – Мурман положила начало прямым перевозкам грузов из портов Мурманского побережья Баренцева моря и западного побережья Белого моря в Петроград. В организации перевозок возникали определенные сложности, так как железнодорожная магистраль (от Петрограда) состояла из трех линий. Казне принадлежали линии Петроград – Званка, а также вступившая в эксплуатацию линия Петрозаводск – Мурман. Одновременно функционировала и частная Олонецкая железная дорога. Такая структура железной дороги на всем протяжении до Мурмана усложняла организацию движения, удорожала и замедляла перевозки. При переходе с одной линии на другую возникали проблемы передачи грузов, вагонов и платформ. Конфликты происходили из-за несогласованности между правительственными структурами и Акционерным обществом Олонецкой железной дороги в отношении количества перевозимых грузов. Правительство правомерно рассчитывало на более эффективную работу дороги и требовало увеличения грузовых потоков, а Общество не имело для этого финансовых и других возможностей. Стала очевидной неспособность Общества в условиях войны довести дорогу до требуемых норм эксплуатации и обеспечить надежность движения. Все это обусловило необходимость объединения линий этой важной для России стратегической магистрали под общим управлением. Способным на такую титаническую организаторскую работу с достаточным финансовым капиталом могло быть только государство в лице Министерства путей сообщения. Оно и выступало как государственная управляющая структура.

В процессе объединения была проведена большая работа по двум основным направлениям: выкуп в казну Олонецкой железной дороги и слияние ее с Мурманской магистралью. Вопрос о досрочном выкупе Олонецкой линии был поставлен в письме начальника штаба верховного главнокомандующего генерала М. В. Алексева от 27 августа 1916 г. председателю Совета министров В. В. Штюрмеру. В сентябре 1916 г. этот вопрос был рассмотрен особым совещанием по объединению всех мероприятий для снабжения армии и флота и организации тыла<sup>233</sup>. Особое совещание обосновало необходимость выкупа Олонецкой дороги в казну. Для рассмотрения вопроса передачи Олонецкой железной дороги в казну в ноябре 1916 г. при департаменте железнодорожных дел, после согласования дан-

---

<sup>232</sup> НАРК, ф. 772, оп. 1, д. 18, л. 102.

<sup>233</sup> Там же, д. 16, л. 36.

ного вопроса с министром финансов, министром путей сообщения и государственным контролером, было собрано особое межведомственное совещание. Одновременно Обществу Олонецкой железной дороги было предложено созвать в ноябре 1916 г. чрезвычайное общее собрание акционеров для того, чтобы решить вопрос полномочий правления на переговоры с правительством об условиях выкупа.

Третье чрезвычайное общее собрание акционеров Общества Олонецкой железной дороги состоялось 8 ноября 1916 г. На собрании для проведения переговоров с правительственными органами были избраны представители правления в лице председателя правления В. А. Нагродского, главного инженера Г. К. Гонига и заведующего контролем сборов В. О. Висмонта<sup>234</sup>. С 12 ноября по 7 декабря 1916 г. проходило межведомственное совещание, по итогам работы которого вопрос о выкупе Олонецкой линии был внесен в представление от 31 декабря 1916 г. на рассмотрение Совета министров. Материалы межведомственного совещания показывают, что у представителей различных ведомств не было единства в разрешении данного вопроса. Так, представители Министерства путей сообщения высказались за безотлагательный выкуп Олонецкой железной дороги с уплатой выкупного вознаграждения по заявленной представителями Акционерного общества стоимости в размере 165 рублей за акцию 100-рублевого достоинства. Представители Министерства финансов и Государственного контроля пришли к следующему заключению: «1. Признать выкуп дороги при цене 100 рублей за акцию (не говоря уже о цене в 165 рублей) невыгодным для казны. Поэтому предпочтительно оставить эксплуатацию дороги Обществу на основании действующего Устава. 2. Если же необходимость выкупа вызывалась стратегическими соображениями, то предложить Обществу 100 рублей за акцию, а если акционеры на это не согласятся, изъять временно дорогу на период войны в порядке секвестра с производством расчетов с Обществом за указанный период после окончания войны»<sup>235</sup>.

Учитывая существенные разногласия представителей различных ведомств, Совет министров временно отложил решение этого вопроса и предложил управляющему Министерством финансов провести переговоры с представителями Общества Олонецкой железной дороги о понижении выкупной цены. Эти переговоры состоялись 21 февраля 1917 г. и закончились безрезультатно. Единственным положительным моментом для государственных ведомств стало то, что представители Акционерного общества снизили выкупную стоимость акции до 160 рублей<sup>236</sup>.

<sup>234</sup> Там же, л. 37.

<sup>235</sup> Там же, л. 36–37.

<sup>236</sup> НАРК, ф. 772, оп. 1, д. 16, л. 36<sup>об</sup>.

В период ноября 1916 г. – февраля 1917 г. оформлялись финансовые и юридические документы, проводились ревизии состояния дел Общества. Однако правительство, занятое решением насущных проблем на фронтах Первой мировой войны, преодоления острого политического и экономического кризиса, не рассмотрело данный вопрос. И только после Февральской буржуазно-демократической революции к нему вернулись вновь.

13 марта 1917 г. на имя министра финансов Временного правительства М. Н. Терещенко поступило письмо от председателя особого совещания для обсуждения мероприятий по обороне государства. В письме указывалось на нежелательность оставлять в руках частного общества даже небольшую часть железнодорожной магистрали от Петрограда на Мурман. В письме подчеркивалась исключительная государственная и военная значимость железнодорожного пути, соединявшего Петроград с Мурманским побережьем, и высказывалось пожелание ускорить выкуп линии Званка – Петрозаводск в казну. В соответствии с этим письмом Временное правительство начало работу по выкупу Олонецкой железной дороги в казну. По заданию Временного правительства Министерство путей сообщения с учетом новых условий доработало подготовленные прежним правительством документы по выкупу Олонецкой дороги. В конце марта 1917 г. министр путей сообщения Н. В. Некрасов представил на рассмотрение Временного правительства предложения по решению данной проблемы<sup>237</sup>.

Для того чтобы ускорить решение данного вопроса, Временное правительство, возглавляемое князем Г. Е. Львовым, предоставило министру финансов право приобретать акции Общества 100-рублевого достоинства по цене 160 рублей за акцию. На первый взгляд может показаться, что надбавка в 60 рублей невелика, чтобы считать покупку акции правительством выгодной для акционеров. Однако рост инфляции к 1917 г., с момента выпуска акций в 1912 г., составил более 500 %. Реальная стоимость акции Общества в конце 1916 г. – начале 1917 г. составила 43 рубля. К весне 1917 г. общество только начинало эксплуатировать линию и полученная прибыль не позволила выплатить долги. К тому же углублявшийся экономический кризис ставил Акционерное общество под угрозу банкротства. Поэтому 60%-я надбавка к нарицательной стоимости акции была не поиском экономической выгоды, а компромиссом со стороны правительства, целью которого было ускорение сделки. Всего для выкупа акций министру финансов было выделено 3 миллиона 67 тысяч 200 рублей. Правительство брало на себя обязательство погасить долг Общества по облигациям в сумме 31,2 миллиона рублей. Министерство финансов должно было оплатить

---

<sup>237</sup> Там же, л. 37.

и все другие долги Общества<sup>238</sup>. Оговаривалась и оплата служащим, которые в результате ликвидации Общества оказывались без работы. Им предусматривалось вознаграждение в размере не менее трехмесячного оклада.

После предварительного согласования с представителями Акционерного общества председатель Временного правительства князь Г. Е. Львов, министр путей сообщения Н. В. Некрасов и управляющий делами правительства В. Д. Набоков 28 марта подписали постановление о выкупе Олонецкой железной дороги, по которому с 1 апреля 1917 г. она передавалась в казну<sup>239</sup>.

В соответствии с постановлением по приемке дороги в казну одновременно были созданы две комиссии. Комиссия Министерства путей сообщения, работавшая с 1 апреля по 12 мая, провела подготовительную работу<sup>240</sup>. Ликвидацией Акционерного общества и присоединением Олонецкой железной дороги к сети российских железных дорог занималась межведомственная комиссия. В полномочия межведомственной комиссии входило: подведение итогов строительства линии, оформление документов по передаче всего имущества Общества Олонецкой железной дороги государству, проведение реорганизации управления Мурманской железной дорогой и подбор штата рабочих и служащих для обслуживания движения<sup>241</sup>.

В результате высоких темпов строительства дороги в условиях Первой мировой войны и трудностей финансового обеспечения на линии оставалось множество скрытых дефектов, которые предстояло устранить Управлению Мурманской железной дороги за счет государства. Для определения объемов недоделок и выявления возможностей Олонецкой линии была проведена ревизия. Описи и оценку всего имущества, инвентаря и механизмов проводила оценочная подкомиссия, созданная межведомственной комиссией. Сводных данных оценки имущества Общества Олонецкой железной дороги, к сожалению, в документах межведомственной комиссии не приводится. В значительной степени это объясняется тем, что присоединение линии к государственной сети шло поэтапно, следовательно, отдельно оценивалась стоимость каждого присоединенного участка. Имеющиеся в документах комиссии материалы позволяют предположить, что стоимость имущества Акционерного общества Олонецкой железной дороги к лету 1917 г. составляла более 40 миллионов рублей.

<sup>238</sup> Там же, л. 37–37<sup>об</sup>.

<sup>239</sup> Там же, оп. 2, д. 9, л. 31.

<sup>240</sup> Там же, оп. 1, д. 19, л. 1–60.

<sup>241</sup> Там же, д. 18, л. 1–5.

Все организационные расходы по ликвидации Акционерного общества были оплачены Временным правительством в сентябре – октябре 1917 г. Фактически с этого момента Общество полностью прекратило свое существование, хотя юридическое оформление его ликвидации было произведено еще 28 марта<sup>242</sup>.

Вторым важным направлением деятельности по созданию единой Мурманской железнодорожной магистрали была реорганизация управления. Межведомственная комиссия, прежде всего, провела реорганизацию аппарата управления Олонецкой дороги. В апреле 1917 г. Управление эксплуатацией линии Званка – Петрозаводск было подчинено Управлению Мурманской железной дороги и получило статус местного линейного управления. Управляющий Олонецкой дорогой В. А. Скрыбин стал помощником начальника Мурманской дороги и начальником участка Званка – Петрозаводск. Одновременно проводилась работа по кадровому обеспечению дороги. Большинство рабочих и служащих были оставлены на своих местах. При этом им гарантировалась заработная плата не менее той, которую они получали ранее. Около 4 тысяч человек, работавших на Олонецкой железной дороге, стали обеспечивать участок Званка – Петрозаводск Мурманской железной дороги. Вливались и новые кадры. Среди принятых на работу было несколько военнопленных<sup>243</sup>.

Мурманская железная дорога в структурном отношении состояла из Олонецкой линии (Званка – Петрозаводск) с управлением в Петрозаводске; Сорокской линии (Петрозаводск – Сорокская бухта) с управлением в Сороке; Кемской линии (Сорокская бухта – Кемь) с управлением в Кемь<sup>244</sup>. Выделение таких участков было целесообразно для организации работы в момент их вхождения в единую дорогу. Границы этих участков соответствовали границам строительных участков. Единственным исключением была передача станции Петрозаводск в ведение управления Сорокской линией. Это было вызвано увеличением грузооборота и необходимостью строительства дополнительных запасных путей, а следовательно, и финансовых затрат за счет средств казны<sup>245</sup>. В процессе реорганизации было сохранено общее количество участков пути и их границы, сформировавшиеся в пери-

---

<sup>242</sup> НАРК, ф. 772, оп. 1, д. 18, л. 53–55.

<sup>243</sup> Там же, л. 1, 26, 27, 59.

<sup>244</sup> Там же, ф. 1576, оп. 1, д. 1, л. 269.

<sup>245</sup> Там же, ф. 772, оп. 1, д. 18, л. 1.

од строительства. Все восемь участков были разделены, в свою очередь, на 14 дистанций пути<sup>246</sup>.

На первом этапе Олонецкая железная дорога была объединена с линиями Петрозаводск – Сорокская бухта – Кемь. Первым начальником удлиненной железной дороги Званка – Кемь 15 апреля 1917 г. был назначен Г. С. Истомин. Железная дорога от Званки до Кеми включала 12 станций, 12 разъездов и 21 пост. Для осуществления конкретного руководства отделами было создано пять служб. Службу пути возглавил М. Ф. Перевальский, службу тяги – А. В. Головкин, работу службы по организации движения – М. И. Мануилов, службу материального обеспечения – А. Н. Гнзудев, службу телеграфа – Д. С. Пашенцев<sup>247</sup>.

К сентябрю 1917 г. железная дорога Званка – Кемь вступила в нормальную, соответствующую уровню того времени эксплуатацию (см. Приложение 14). Однако из-за скрытых дефектов вследствие быстроты строительства она еще не обеспечивала проектной мощности, т. е. пропускной способности в 21 пару поездов в сутки. Кроме того, из-за слабости полотна вагоны и платформы не догружались на 20 %. Значительную часть перевозок в южном направлении составляли военные грузы, поступавшие в порты Мурмана и Белого моря. В северном направлении перевозились грузы для достройки железнодорожной линии до Мурманского побережья, а также грузы местного значения. Однако мощности дороги было недостаточно для обеспечения перевозки необходимых грузов. Сложности возникали также из-за удаленности Кеми от Кандалакшского порта и Мурманского побережья. Пропускная же способность открытого временного движения на линии Кемь – Мурманск составляла всего три пары поездов в сутки. Эти обстоятельства требовали ускоренного введения в полную эксплуатацию самого северного участка дороги и окончательного объединения всех составляющих магистрали на протяжении Званка – Петрозаводск – Сорока – Кемь – Кандалакша – Мурманск, которая в истории железнодорожного транспорта и получила название Мурманской железной дороги (см. Приложение 12).

К осени 1917 г. на линии Кемь – Мурманск был проведен огромный объем работ, что позволило с 15 ноября перевести ее в ведение Эксплуатационного управления. Это означало, что дорога в ближайшее время войдет в нормальный режим работы и вольется в состав единой магистрали. Однако при приемке линии Кандалакша – Мурманск были выявлены недостатки в

<sup>246</sup> Там же, оп. 1, д. 14, л. 2.

<sup>247</sup> Там же, ф. 328, оп. 3, д. 152, л. 18; ф. 772, оп. 1, д. 18, л. 34; ф. 1726, оп. 1, д. 14, л. 2; д. 16, л. 8.

укладке пути. На отдельных участках возведенные насыпи позволяли уложить рельсы только с нарушениями установленных требований. Если в ходе строительства в целях скорейшей организации подвоза необходимых материалов это допускалось, то при пуске в полную эксплуатацию подобные скрытые дефекты могли привести к авариям и катастрофам. Поэтому эксплуатационный отдел взял под особый контроль проводимые в ноябре – декабре непрерывные работы по приведению линии Кандалакша – Мурманск в более безопасное состояние<sup>248</sup>.

В целях обеспечения безопасности движения проводились работы по замене некоторых деревянных мостов на железобетонные и металлические<sup>249</sup>. Большинство же мостов оставалось деревянными, так как сложное финансовое положение дороги не позволило произвести их перестройку. В этот же период были достроены депо в Петрозаводске, Медвежьей горе, Надвоицах, Кеми и Мурманске. Закончилось возведение системы водоснабжения станций: были построены водонапорные башни, проложены десятки километров труб.

С завершением работ по выкупу Олонецкой железной дороги в казну и объединением ее с участком Петрозаводск – Кемь произошло слияние всех линий осветительных сетей и телеграфа, были произведены реорганизация управления и устройство сопутствующих объектов, значительно продвинулись технические работы по совершенствованию всей магистрали. При Управлении железной дорогой Званка – Кемь в мае 1917 г. был образован отдел освещения, в который вошли линии освещения участка железной дороги от Кеми до Мурманска<sup>250</sup>. Одновременно с реорганизацией линий освещения началось объединение телеграфной линии, на линии связи таким объединяющим звеном стала служба телеграфа Управления дороги Званка – Кемь. Работа по объединению телеграфа продолжалась до апреля 1918 г.<sup>251</sup> Такой длительный период реорганизации линии телеграфа был обусловлен не техническими проблемами (линия вступила в полную эксплуатацию еще в 1916 г.), а политической ситуацией в стране. В развернувшейся в 1917 г. борьбе за власть все существовавшие тогда средства связи, включая телеграф, являлись орудием борьбы в руках противоборствующих сторон. Велась борьба за средства передачи информации – борьба за влияние на массы. Только с установлением на Северо-Западе России власти Советов создались условия для объединения всех разрозненных телеграфных линий в одну.

---

<sup>248</sup> НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 195, л. 12; д. 1114, л. 62.

<sup>249</sup> Там же, д. 236, л. 1–5; д. 242, л. 1–7.

<sup>250</sup> Там же, ф. 320, оп. 3, д. 938, л. 67.

<sup>251</sup> Там же, ф. 1576, оп. 1, д. 156, д. 1–21.



Активная деятельность по объединению Мурманской железной дороги на всем протяжении сопровождалась формированием соответствующей инфраструктуры. Проводилась работа по обустройству участков дороги. Об этом свидетельствует распространенный 27 июня 1917 г. по всей линии, от Званки до Мурманска, циркуляр Управления по постройке Мурманской железной дороги «Об организации работы по устройству поселков при станциях Мурманской железной дороги, в удобных местах»<sup>252</sup>. В соответствии с этим циркуляром строились жилые дома для работников дороги, бани, магазины, складские помещения. На крупных станциях, таких как Петрозаводск, Кемь, Кандалакша и Мурманск, были сооружены клубы железнодорожников. Однако эта работа в силу финансовых проблем, в условиях начавшейся гражданской войны и иностранной интервенции не была завершена.

На завершающем этапе присоединения железнодорожной линии Кемь – Мурманск к единой магистрали проводилась кропотливая документальная работа. С сентября по декабрь 1917 г. были подготовлены основные документы. Было документально оформлено и практически осуществлено включение всех отделов строительного и эксплуатационного участка Кемь – Мурманск в состав Управления эксплуатацией Мурманской железной дороги. Рабочие и служащие с различных участков были переоформлены на работу на объединенной Мурманской дороге с сохранением заработной платы и служебного жилья<sup>253</sup>. Документальное оформление стало окончательным подтверждением факта объединения всех участков Мурманской железной дороги.

Таким образом, с декабря 1917 г. вступила в эксплуатацию еще одна железнодорожная магистраль, сыгравшая важную роль в экономическом и социально-политическом развитии Карелии, Кольского полуострова, Северо-Западного региона и всей территории России. Мурманская железная дорога вошла в состав единой железнодорожной сети страны, увеличив ее протяженность на 1251 версту.

Мурманская железная дорога начала свою работу в переломный период российской истории, что наложило свой отпечаток на ход строительства и завершение строительных работ, на начало эксплуатации и управление дорогой. Строительство дороги и ввод во временную эксплуатацию осуществляло Министерство путей сообщения Российской империи. В этот период министерство возглавляли: с 1915 по 1916 г. Александр Федорович Трепов (1862–1928); с 28 декабря 1916 г. по 28 февраля 1917 г. Эдуард

<sup>252</sup> Там же, оп. 3, д. 1, л. 321–322.

<sup>253</sup> Там же, д. 1183, л. 2.

Брониславович Кригер-Войновский (1864–1933). С 1 марта по 25 октября 1917 г. руководство эксплуатацией железной дороги осуществляло Министерство путей сообщения под контролем Временного правительства. Возглавляли министерство: со 2 марта по 2 июля 1917 г. Николай Виссарионович Некрасов (1879–1940); с 11 по 24 июля 1917 г. Георгий Степанович Тахтамышев (1874–1930); с 24 июля по 31 августа 1917 г. Петр Петрович Юренев (1874–1943); с 31 августа по 25 октября 1917 г. Александр Васильевич Ливеровский (1867–1951). Реальная же власть на железных дорогах после Февральской революции была у рабочих организаций.

Осенью 1917 г. политическая ситуация в стране изменилась, что отразилось на управлении экономикой. На руководство железными дорогами России претендовали Совет рабочих и солдатских депутатов и Всероссийский союз железнодорожных рабочих и служащих. На Втором Всероссийском съезде Советов рабочих и солдатских депутатов, с учетом значения железнодорожного транспорта для страны, было принято обращение «Ко всем железнодорожникам», в котором съезд призывал к порядку на железных дорогах. Однако при формировании первого советского правительства (Совнарком) о назначении главы Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) было сказано: «...Пост народного комиссара по делам железнодорожным временно остается незаполненным»<sup>254</sup>.

Совнарком, по сути, в сложившейся ситуации управлением делами железнодорожного транспорта не занимался, принимая лишь отдельные решения по доставке железными дорогами продуктов питания, топлива и т. д. От Совнаркома функции руководителя транспортным ведомством с 8 ноября 1917 г. по февраль 1918 г. в должности исполняющего обязанности заместителя Народного комиссара путей сообщения исполнял Марк Тимофеевич Елизаров (1863–1919). Общее руководство железными дорогами России в период с ноября 1917 г. по февраль 1918 г. взял на себя находившийся в оппозиции к Совнаркому Исполнительный комитет Всероссийского союза железнодорожных рабочих и служащих (Викжель). Он был избран на состоявшемся в середине июля 1917 г. в Москве Всероссийском учредительном съезде железнодорожников.

Викжель, являясь по сути профсоюзной организацией, не был в полной мере преемником Министерства путей сообщения России и Министерства путей сообщения Временного правительства, поэтому он не имел достаточной правовой базы для эффективного руководства всей сетью железных дорог страны. Он опирался в большей степени на местные органы власти в лице губернских советов и на временные исполнительные комите-

---

<sup>254</sup> Декреты советской власти. – М. : Госполитиздат, 1957. – С. 10–11.

ты железнодорожников, которые были созданы при каждой железной дороге. Влияние Викжеля распространялось только на те железнодорожные линии, которые поддерживали политическую позицию этой организации.

На Чрезвычайном Всероссийском съезде железнодорожных служащих, мастеровых и рабочих в феврале 1918 г. было принято Положение об управлении железнодорожным транспортом и избран центральный орган железнодорожного союза – Всероссийский исполнительный комитет железнодорожных депутатов (Викжедор). В него входила коллегия НКПС, утвержденная Всероссийским центральным исполнительным комитетом (ВЦИК). Наркомом путей сообщения был назначен Алексей Гаврилович Рогов (1886–1950), который занимал этот пост с февраля по май 1918 г. Далее НКПС последовательно возглавляли: с мая по июль 1918 г. Петр Алексеевич Кобозев (1878–1941) и с июля 1918 г. по март 1919 г. Владимир Иванович Невский (1876–1937).

Ситуация в стране отразилась и на руководстве Мурманской железной дорогой. На общем собрании железнодорожников, состоявшемся в Петрозаводске еще 24 марта 1917 г., был образован Временный центральный комитет служащих и рабочих постройки и эксплуатации Мурманской железной дороги (Совжелдор)<sup>255</sup>. В его состав вошли 30 работников дороги. Председателем исполкома Совжелдора был избран инженер Л. В. Никольский. До октября 1917 г. Временный центральный комитет ничем особо себя не проявлял, только решал вопросы по наведению рабочего порядка на линии. С 22 июня по 10 июля 1917 г. Совжелдор провел в Петрозаводске Первый делегатский съезд рабочих и служащих Мурманской железной дороги. Съезд избрал руководящие органы Союза железнодорожников Мурманской дороги: главный дорожный комитет, главный продовольственный комитет, главную примирительную комиссию, главный дисциплинарный суд и ревизионную комиссию. На съезде был также принят устав Союза железнодорожников Мурманской магистрали<sup>256</sup>. Анализ принятых документов свидетельствует, что эта организация носила профсоюзный характер.

Временный центральный комитет Мурманской железной дороги не имел полного представительства от всех линий, а следовательно, не мог влиять на деятельность всей магистрали от Званки до Мурманска. В работе съезда не участвовали делегаты северных участков – от Сороки до Мурманска. В Кеми еще 7 мая 1917 г. состоялся съезд делегатов рабочих, солдат и служащих среднего участка дороги Сорока – Кандалакша. Решения

<sup>255</sup> НАРК, ф. 1710, оп. 1, д. 12, л. 2, 5; д. 19<sup>а</sup>, л. 37–40.

<sup>256</sup> Там же, д. 34, л. 87; ф. 2441, оп. 1, д. 2, л. 1–2.

этого съезда противоречили позиции Временного центрального комитета, признавшего лозунг поддержки Временного правительства, в то время как Кемский съезд поддержал лозунг «Вся власть Советам»<sup>257</sup>. В Кандалакше с 23 по 28 июля без участия главного дорожного комитета состоялся съезд железнодорожников северного участка дороги (Кандалакша – Мурманск), который выступил против позиции временного центрального комитета и оказал доверие Временному правительству<sup>258</sup>.

Однако отсутствие политического единства в среде железнодорожников не препятствовало решению общетехнических проблем дороги. В решении этих вопросов Управление дороги и руководство отдельных участков подчинялись Совжелдору. После событий 25–26 октября в Петрограде в Петрозаводске состоялось расширенное заседание Олонецкого губернского совета, Центрального комитета Мурманской железной дороги и представителей от воинских частей Петрозаводского гарнизона, на котором было принято решение не признавать советскую власть, а поддержать лозунг созыва Учредительного собрания<sup>259</sup>. С этого момента Временный центральный комитет рабочих и служащих Мурманской железной дороги стал проводить политику Викжеля, беспрекословно подчинялся всем его директивам, касавшимсястройки и совершенствования магистралей, завершения объединения и эксплуатации всей линии. В итоге этап сдачи в полную эксплуатацию объединенной Мурманской железной дороги в декабре 1917 г. проходил под руководством Викжеля и Совжелдора. Викжель и Совжелдор завершили организационную работу, начатую с весны 1917 г., и своими директивами утвердили факт юридического объединения всей линии от Званки до Мурманска.

В подчинении Викжеля и Совжелдора Мурманская дорога находилась до середины января 1918 г. Открывшийся 6 января Второй делегатский съезд рабочих и служащих Мурманской железной дороги выразил недоверие Викжелю, принял решение поддержать советскую власть и подчиняться Совнаркому. Съезд переизбрал состав Совжелдора. Председателем исполкома был избран Л. В. Никольский. Первым комиссаром Мурманской железной дороги с апреля этого года был назначен И. А. Житков<sup>260</sup>. С этого времени Мурманская железнодорожная магистраль стала подчиняться коллегии НКПС.

На данном этапе Мурманская железная дорога была достроена, что создало условия для ее эффективной эксплуатации. В этот период было

---

<sup>257</sup> НАРК, ф. 1722, оп. 1, д. 10, л. 45.

<sup>258</sup> Там же, ф. 1710, оп. 1, д. 65, л. 8–15.

<sup>259</sup> Там же, д. 23, л. 112.

<sup>260</sup> Браиловский А. От Волхова до Онега. С. 103.

произведено огосударствление частной Олонецкой железной дороги, которая влилась в единую магистраль. Реорганизованный аппарат управления железной дорогой стал подчиняться центральным органам государственной власти. В результате создались условия для дальнейшего развития Великого Северного пути.

Ввод в строй Мурманской железной дороги был осуществлен в сложный, переломный исторический период. В результате двух революций центральный аппарат власти был ликвидирован. Новые органы управления только формировались. Всю практическую работу по вводу в эксплуатацию Мурманской железной дороги осуществил Всероссийский союз железнодорожных рабочих и служащих, а завершил ее Народный комиссариат путей сообщения. В период ввода в строй Мурманской магистрали государство решило задачу соединения Петрограда с Мурманским океанским побережьем линией железной дороги. История железнодорожного строительства России обогатилась опытом ввода в эксплуатацию линии железной дороги в специфических социально-политических условиях, а также в условиях военного времени. Мурманская магистраль, построенная ценой огромных усилий рабочих и служащих, инженеров и предпринимателей, официальных лиц государственных и общественных структур, как важная транспортная артерия была органично вплетена в нить железных дорог России.

В последующий период под руководством НКПС велись работы по совершенствованию деятельности Мурманской железной дороги. Однако начавшаяся гражданская война и иностранная интервенция не позволили окончательно завершить работы на линии и пустить ее в полную эксплуатацию к концу 1918 г., как предполагалось советским правительством. С осени 1918 г. работы были приостановлены и возобновились летом 1919 г. Полностью работы завершились только в начале 1921 г., а в мае того же года комиссия НКПС по осмотру железных дорог РСФСР признала, что Мурманская железная дорога годна к полной и безопасной эксплуатации на всем протяжении.



## Заключение

Железнодорожный транспорт России в конце XIX – начале XX в. интенсивно развивался благодаря универсальности, массовости грузовых и пассажирских перевозок при их низкой стоимости. Железнодорожный транспорт являлся одновременно и наиболее развитой отраслью народного хозяйства. Высокими темпами развития железнодорожная отрасль России была обязана тому, что все российское общество принимало деятельное участие в железнодорожном строительстве, понимая его огромное значение для социально-экономического, политического и культурного развития страны, для ее обороноспособности.

Железнодорожное строительство стимулировало развитие отечественной металлургии, машиностроения, угледобывающей промышленности, деревообработки, строительства, давало толчок новым научно-техническим и технологическим достижениям.

На рубеже веков для успешного подъема экономики в условиях модернизации, освоения природных богатств России развитие сети железных дорог становилось приоритетным. Экономическая необходимость и реальные предпосылки для строительства постоянно действующих всесезонных дорог, какими являются железные дороги, обусловили внимание к решению транспортной проблемы. Закладывались основы формирования транспортного комплекса, включающего железные дороги, водные транспортные артерии и шоссейные сообщения на уровне конкретного региона. В истории развития железных дорог это был период технического перевооружения транспорта, использования новых транспортных средств, так как состояние старых не соответствовало потребностям дальнейшего развития страны и не обеспечивало надежную связь между различными ее регионами. Для индустриализации требовалось не только развитие сети, но и дальнейшее усовершенствование всей системы железнодорожного транспорта на основе использования достижений науки и техники того времени. Техническое перевооружение и строительство осуществлялось на новом уровне научно-технических достижений. Поскольку на рубеже XIX–XX вв. был совершен прорыв в точных и естественных науках, правомерно говорить о важности научно-технических предпосылок, обеспечивавших прокладку железной дороги в суровых условиях Севера.

Строительство железной дороги и начало формирования транспортного комплекса явилось результатом успешного использования практического опыта в сочетании с теоретическими научными разработками. К на-

чалу XX в. было разработано множество оригинальных отечественных проектов в области строительства и эксплуатации железных дорог с учетом разнообразных условий. Продолжалось интенсивное строительство сквозных железнодорожных магистралей, одной из которых стала Мурманская железная дорога. Были воплощены различные инженерные проекты, ускорявшие и удешевлявшие строительство, повышавшие надежность работы железнодорожного транспорта. Изобретения инженеров – строителей Мурманской железной дороги обогатили теорию и практику железнодорожного строительства.

Мурманская железная дорога, имевшая большую протяженность, оказала огромное влияние на развитие экономики и социальной сферы большого количества территорий. В ходе строительства и эксплуатации дороги наблюдался подъем экономики региона. Развивались промышленность, торговля, оживились кустарные промыслы, возросли масштабы рыбной ловли. Особое развитие получили использование леса, обработка древесины, горнодобывающая промышленность, производство строительных материалов. Сельское хозяйство в районах строительства дороги стало больше ориентироваться на рынок. Развитие местной торговли способствовало включению региона в структуру единого общероссийского рынка. В городах, на узловых станциях, пристанях, портах сложилась социальная инфраструктура. Мурманская железная дорога оказала влияние на деятельность людей, стала составной частью их повседневной жизни, соединила экономический центр России с районом, обладавшим богатейшими ресурсами.

Активную роль в железнодорожном транспорте играл частный капитал, который устремился в железнодорожное строительство. Появились сотни предпринимателей и десятки акционерных компаний, желавших получить железнодорожные концессии. На рубеже XIX–XX вв. правительство внесло корректировки в свою железнодорожную политику. Наряду с развитием частного расширяется строительство дорог за счет государства. Получение частными компаниями сверхприбылей вызывало у государства желание участвовать в освоении прибылей напрямую. Следует отметить участие действовавшей в стране частнохозяйственной концессионной системы железнодорожного строительства в возведении головного участка Мурманской магистрали – Олонецкой железной дороги. Строительство дороги было передано Акционерному обществу Олонецкой железной дороги, которое обязывалось в кратчайшие сроки провести железнодорожную линию до Петрозаводска. Акционерное общество Олонецкой железной дороги – мощное предприятие, выполнившее поставленные перед ним задачи и лежавшие на нем обязанности. Свою деятельность Общество Олонецкой железной дороги осуществляло под жестким контролем госу-

дарства. Дальнейшее продолжение магистрали до Мурманского побережья государство поручило Министерству путей сообщения. При производстве работ использовались возможности частных субподрядчиков. В возведении северного участка приняли участие английские и канадские субподрядчики. Сооружение Мурманской железнодорожной магистрали являет пример частного и государственного строительства, имеющего особую значимость и сегодня.

В условиях формирования в России монополистических объединений появились новые тенденции в экономической и финансовой сферах, что потребовало от правительства централизованных методов управления железнодорожным транспортом. Решалась задача огосударствления уже существующих железных дорог в целях унификации управления. Завершающий этап строительства и ввод в эксплуатацию Мурманской железной дороги, имевшей важное экономическое и политико-стратегическое значение, проявившееся уже в годы Первой мировой войны, происходил под началом государства. В ходе войны железнодорожное строительство продолжилось и к концу 1917 г. в стране было построено еще 8,5 тысяч километров дорог. Строительство железнодорожной линии было важным военно-стратегическим объектом.

Ввод в строй Мурманской железной дороги открыл новую страницу в истории развития России, Северо-Западного региона. Исторический опыт строительства этой магистрали является важной составной частью истории нашей страны.



## Терминологический словарь

**Акционерный капитал** – капитал акционерного общества от выпуска и реализации по нарицательной стоимости акций. На акции начисляют проценты и, как правило, выплачивают их в конце каждого года. Акции выпускались на предъявителя в листах. К каждой акции прилагался лист купонов для получения дивидендов и талон на получение нового купонного листа.

**Акция** – ценная бумага, свидетельствующая о внесении пая в капитал акционерного общества.

**Аншпуг** – механическое приспособление для раскалывания и передвижения крупных валунов.

**Балласт, балластный слой** – слой в виде узкой подушки из сыпучих материалов (щебень и др.), укладываемый на земляное полотно; служит для равномерной передачи давления от шпал на поверхность земляного полотна и является упругой подушкой, смягчающей удары колес подвижного состава.

**Балластная призма** – форма укладки балласта в виде призмы. Толщина балластной призмы зависит от класса верхнего строения пути.

**Верхнее строение пути** – комплексная конструкция, включающая в себя балластный слой, шпалы, рельсы и рельсовые скрепления, противоугоны, стрелочные переводы, мостовые и переводные брусья.

**Ворот** – простейшая грузоподъемная машина, состоящая из барабана с ручным приводом и каната или цепи, навиваемых на барабан.

**Гильдейское купечество** (от нем. *gilde* – корпорация) – корпоративные купеческие организации. В 1775 г. введено деление купечества по гильдиям, сохранялось с определенными изменениями до 1917 г. По размерам капитала привилегированное гильдейское купечество делилось на три гильдии.

**Главное общество российских железных дорог** – Акционерное общество по строительству и эксплуатации железных дорог России, созданное в 1856 г. группой российских и зарубежных предпринимателей во главе с банкиром бароном А. Л. Штиглицем.

**Гнейс** – горная кристаллическая порода, состоящая из шпата, кварца и слюды.

**Государева дорога** – возведенная по указу Петра I в 1702 г. сухопутная трасса между Белым морем и Онежским озером для перевозки двух кораблей, построенных поморскими судостроителями.

**Грабарка** – сани или дроги с узким ящиком для перевозки земли.

**Грузовой поток** – транспортное направление при перевозке грузов.

**Грузооборот** – основной показатель работы транспорта, исчисляется как произведение количества перевезенного груза и расстояния перевозки. Измеряется пудо-верстами или тонно-километрами.

**Гужевой транспорт** – вид транспорта с использованием в виде тяговой силы домашнего скота.

**Дезинфекционный вагон** – специализированный вагон для проведения дезинфекции людей в период массовых инфекционных заболеваний.

**Департамент** – в дореволюционной России отдел министерства или иного правительственного учреждения.

**Десятник** – бригадир в строительной артели.

**Дивиденд** – доход, периодически (обычно ежегодно) выплачиваемый акционерам на каждую акцию из прибыли акционерного общества.

**Динамометрический вагон** – специализированный вагон для исследований железнодорожного полотна на соответствие техническим условиям.

**Дренаж** – система отвода грунтовых вод.

**Думпкар** – полувагон для перевозки сыпучих грузов, оборудованный пневматическим или гидравлическим механизмом для разгрузки.

**Жезловая система** – способ связи при движении поездов на однопутных участках железных дорог. Обеспечивает безопасность движения, исключая одновременное пребывание на перегоне более одного поезда.

**Закладные** – ценные бумаги, долговые расписки, подтверждающие право владения движимым и недвижимым имуществом.

**Земляное полотно** – основание из грунта для устройства на нем верхнего строения пути.

**Зимник** – замерзшая река или озеро, используемые для перевозок в зимнее время.

**Изотермический вагон** – вагон с ледяным охлаждением для перевозки скоропортящихся грузов.

**Катальщик** – рабочий, перевозящий грузы на тачке.

**Коллежский советник** – в России гражданский чин 6-го класса.

**Концессия** – договор о передаче в эксплуатацию на определенный срок природных богатств, предприятий и других хозяйственных объектов, принадлежащих государству.

**Копер, паровой копр** – строительная машина для поддержания сваебойного оборудования, а также для направления сваи при ее погружении в грунт.

**Ледостав** – период, когда наблюдается неподвижный ледяной покров на водоеме.

**Лихтер** – несамоходное морское судно для перевозки грузов, а также для беспричальных грузовых операций при погрузке или разгрузке на рейде глубокоосидающих судов, которые не могут войти в порт.

**Мелкосидающий лихтер** – транспортный корабль с небольшой осадкой, позволяющей проходить по мелководным участкам.

**Негильдейское купечество** – купечество с небольшим капиталом, который не позволял внести взнос для вступления в купеческую корпорацию.

**Нижнее строение пути** – включает в себя земляное полотно (основание для верхнего строения пути) и искусственные сооружения (мосты, путепроводы, эстакады, виадуки, тоннели и трубы).

**Нормальная колея общего пользования** – при строительстве железной дороги Санкт-Петербург – Москва для дорог общего пользования (исключая промышленные и специальные дороги) была выбрана ширина колеи 1524 мм, в дальнейшем используемая на всей сети железных дорог России (в 1870 г. была выбрана ширина железнодорожного полотна 1520 мм).

**Облигационный капитал** – капитал, формируемый за счет выпуска облигаций. Условия, сроки выпуска и погашения облигаций, размер дохода определялись Министерством финансов. Облигации выпускались на сумму, размер которой обеспечивал вместе с акционерным капиталом средства, необходимые на формирование строительного и оборотного капитала, и определялся в зависимости от утвержденных расценочных ведомостей и установленных условий облигационного займа. Печатание облигаций по установленной форме производилось в экспедиции заготовления государственных бумаг. Облигации обеспечивались всем состоянием акционерного общества.

**Облигация** – ценная бумага на предъявителя, дающая владельцу право на получение годового дохода в виде фиксированного процента.

**Олонецкий тракт** – улучшенная грунтовая дорога, соединяющая Олонецкую губернию с Санкт-Петербургом.

**Отхожие промыслы** – временные, сезонные работы, выполняемые преимущественно крестьянами в свободное от основного вида деятельности время, как правило, вдалеке от постоянного места проживания.

**Отчуждение земель** – выделение земель под линию железной дороги, сопутствующие ей сооружения и карьеры для выборки грунта. Отчуждение могло производиться как путем выкупа, так и в экстренных случаях путем конфискации на основании решения правительства.

**Полоса отвода** – территория, отводимая для размещения железнодорожного полотна, станций и других железнодорожных сооружений.

**Полуавтоматическая путевая блокировка** – система связи между станциями, при которой без согласия дежурного по соседней станции отправка поезда невозможна.

**Полувагон** – грузовой вагон без крыши, используется для перевозки каменного угля, руды, лесоматериалов, проката металлов, а также других сыпучих и штучных грузов, не требующих защиты от воздействия атмосферной среды.

**Пароходный дилижанец** – первое название паровозов в России.

**Поездная возка** – перевозка груза поездом по утвержденному маршруту.

**Принцип двойного расширения пара** – один из принципов работы теплового двигателя, при котором пар нагревается также в период сжатия поршнем.

**Продольный профиль дороги** – схема дороги с указанием кривых, спусков, подъемов, мостовых переходов и трубопроводов.

**Рабочая артель** – бригада рабочих, нанятая для производства определенных работ с установленной, как правило сдельной, оплатой труда.

**Разбивка и закрепление трассы на местности** – подготовительные работы на трассе строительства, в период которых проводится определение направления в соответствии с разработанным проектом и разбивка линии на строительные участки.

**Реквизиция** (от лат. requisition – требование) – проводимое государством в соответствии с действующим в стране законодательством принудительное отчуждение имущества у собственника с выплатой ему стоимости имущества.

**Реконгносцировка** – геодезическая разведка участка местности и трассы будущей дороги.

**Репер** – геодезический знак, закреплявший высотные точки нивелировки.

**Ростверки** – конструкции верхней части свайного фундамента обычно в виде железобетонной балки, плиты или из нескольких рядов бревен, объединяющих сваи в одно целое, служит для равномерного распределения нагрузки на сваи.

**Ряж** – конструкция из деревянных брусьев, бревен или железобетонных балок, образующих ряд ячеек, заполненных балластом (песком, камнем или др.); применяют для устройства подпорных стенок, устоев мостов, перемычек и т. п.

**Секвестр** (от лат. – equestrum – хранение) – запрещение или ограничение, налагаемое государственной властью в интересах государства на пользование каким либо имуществом.

**Сельга** – осадок подледниковых рек.

**Семафор** – сигнальное устройство. Железнодорожный семафор – мачта с подвижными крыльями; сигналом является определенное взаимное расположение крыльев. Электромеханическое приспособление для обеспечения постоянного визуального сигнала, применяется на станциях и перегонах для обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте и повышения пропускной способности перегонов и участков и перерабатывающей способности железнодорожных станций. Семафоры применяют на участках, оборудованных независимо действующей сигнализацией, с полуавтоматической блокировкой, и на отдельных пунктах с маршрутно-контрольными устройствами и механической централизацией.

**Сортировочная горка** – станционное приспособление для сортировки вагонов самостоятельным передвижением без использования локомотива.

**Старогодные рельсы** – уже использовавшиеся рельсы, снятые с других железных дорог и удовлетворяющие техническим требованиям.

**Статский советник** – в России гражданский чин 5-го класса по «Табели о рангах».

**Статс-секретарь** – в XIX в. почетное звание высших сановников, дававшее право личного доклада императору.

**Субподрядчик, рядчик** – юридическое или физическое лицо, выполняющее определенный мелкий объем работ по договору с подрядной организацией (разовым договорам на поставку в район строительства железной дороги дров, сена, строительного леса и перевозку грузов и рабочих).

**Тарифная политика** – политика государства на строгое соблюдение провозных тарифов на транспорте. Устанавливаются тарифные коридоры для перевозки грузов и пассажиров, которые обязаны соблюдать как государственные, так и коммерческие организации.

**Тачка-одноколка, юхновская тачка** – названа так по Юхновскому уезду Калужской губернии, где жили потомственные землекопы.

**Товарищ министра** – заместитель министра.

**Тракт** – в России улучшенная грунтовая дорога, соединяющая важные населенные пункты.

**Транспорт общего пользования** – общедоступный транспорт, который используется для перевозки грузов и пассажиров.

**Транспортная сеть России** – единый транспортный комплекс государства, включающий в себя внешние и внутренние водные, шоссейные и железнодорожные пути.

**Узкоколейная железная дорога** – железнодорожная линия, ширина колеи которой менее 1520 мм.

**Учредители** – юридические или физические лица, получившие право на создание предприятия, прошедшие его регистрацию и официальное открытие.

**Учредительство** – создание акционерных компаний.

**Фильтрующая насыпь** – насыпь из крупных валунов через водную преграду, сквозь которую проходят потоки воды, не повреждая дорожного полотна.

**Фонопор** – аппарат связи с прибором для фонического (гудкового) вызова. Изобретатель – инженер Е. И. Гвоздев.

**Ценные бумаги** – документы (акции, облигации, аккредитивы, векселя, чеки, коносаменты и др.), фиксирующие какое-либо имущественное право, условием реализации которого является обязательное их предъявление.

**Церемония забивки серебряного костыля** – традиционная транспортная церемония, символизирующая завершение строительства и соединения построенного участка пути с действующей транспортной артерией.

**Чистый доход** – часть дохода предприятия, которая остается после выплаты долгов предприятия, в том числе по облигациям, и уплаты всех видов налогов.

**Шпала** (от *нидерл.* spalk – подпорка) – выполняет две основные задачи: воспринимает нагрузку от рельсов и передает на балласт; прочно соединяет нити, обеспечивая постоянство ширины колеи и устойчивость пути. Шпалы бывают деревянные, железобетонные и металлические.

**Эксплуатационная длина рельсовых путей** – общая длина эксплуатируемых железных дорог.

## Архивные материалы

## Российский Государственный Исторический Архив (РГИА)

Фонд Департамента железнодорожных дел Министерства путей сообщения (№ 219). Оп. 2. Д. 27. Фонд Инженерного совета Министерства путей сообщения (№ 240). Оп. 1. Д. 995. Фонд Департамента железнодорожных дел Министерства финансов (№ 268). Оп. 3. Д. 516, 517, 518, 857, 858, 1342, 1343. Фонд Управления железных дорог Министерства путей сообщения (№ 273). Оп. 6. Д. 1695, Оп. 14. Д. 4564. Фонд Управления по сооружению железных дорог Министерства путей сообщения (№ 274). Оп. 1. Д. 40, 186; Оп. 2. Д. 11, 299, 750, 758, 759, 1013, 1028; Оп. 6. Д. 220; Оп. 7. Д. 112. Фонд Управления по сооружению железных дорог Министерства путей сообщения (№ 276). Оп. 2. Д. 756, 758, 1054. Фонд планов и чертежей по сооружению железных дорог в России (№ 350). Оп. 30. Д. 32. Фонд Управления по постройке Петербург-Вологодской железной дороги (№ 353). Оп. 1. Д. 124, 125, 129. Фонд по постройке Мурманской железной дороги (№ 417). Оп. 1. Д. 33. Фонд Общей канцелярии министра финансов (№ 560). Оп. 38. Д. 1074. Фонд совета министров (№ 1276). Оп. 4. Д. 339; Оп. 10. Д. 488, 532, 596, 671, 821, 824; Оп. 11. Д. 58, 282, 304, 486, 519; Оп. 12. Д. 956, 1065, 1076, 1329, 1444; Оп. 13. Д. 110; Оп. 20. Д. 81.

## Национальный Архив Республики Карелия (НАРК)

Фонд Олонецкой губернской земской управы (№ 10). Оп. 1. Д. 107. Фонд Олонецкого губернского статистического комитета (№ 27). Оп. 1. Д. 8, 9, 46; Оп. 6. Д. 7, 16, 21, 24. Фонд управления по постройке Мурманской железной дороги (№ 320). Оп. 3. Д. 3, 5, 15, 16, 19, 20, 24, 32, 34, 35, 36, 37, 41, 42, 48, 51, 58, 66, 70, 71, 87, 89, 122, 135, 136, 152, 161, 185, 190, 191, 195, 196, 197, 211, 212, 216, 220, 227, 236, 242, 252, 262, 263, 265, 349, 353, 390, 401, 404, 405, 411, 415, 420, 429, 434, 436, 437, 442, 469а, 472а, 484, 498, 506, 510, 516, 525, 549, 550, 553, 564, 583, 584, 630, 938, 964, 1080, 1114, 1128, 1147, 1165, 1178, 1182, 1183. Фонд Управления Кировской железной дороги (№ 528). Оп. 1. Д. 33<sup>а</sup>. Фонд Правления Олонецкой железной дороги (№ 772). Оп. 1. Д. 1, 2, 6, 7, 11, 12, 15, 16, 18, 20, 21; Оп. 2. Д. 1, 3. Фонд Особого комитета по охране Петрозаводск-Сорокской и Мурманской железных дорог (№ 784). Оп. 1. Д. 1, 3, 4, 8. Фонд Управления по постройке Мурманской железной дороги (№ 1576). Оп. 1. Д. 35, 61, 110, 136, 156, 227. Фонд Главного исполнительного комитета союза рабочих и служащих Мурманской железной дороги (№ 1710). Оп. 1. Д. 3, 5. Фонд Главного исполнительного комитета союза рабочих и служащих Мурманской железной дороги (№ 1722). Оп. 1. Д. 1, 2. Фонд Управления работ по достройке Мурманской железной дороги Высшего совета народного хозяйства РСФСР (№ 1726). Оп. 1, Д. 1, 14. Фонд Ликвидационной комиссии Управления по постройке Мурманской железной дороги Высшего совета народного хозяйства РСФСР (№ 1737). Оп. 1. Д. 7, 48.

### Периодическая печать

Вестник Олонецкого губернского земства. – 1910. – № 78; 1911. – № 16; 1914. – № 1, 20; 1915. – № 4, 22; 1916. – № 20.

Вестник связи. – 1948. – № 4.

Журналы Олонецкого губернского земского собрания. – 1895, 1897, 1898, 1901, 1902.

Журнал Совета министров. – 1914, 1915.

Известия Архангельского общества изучения Русского Севера. – 1913 – № 3, 5, 18; 1914. – № 5, 9, 11.

Олонецкие губернские ведомости. – 1873. – 6 января, 10 января, 7 марта, 14 апреля; 1894. – 16 февраля, 26 марта, 2 апреля; 1917. – 18 мая.

Особый журнал Министерства путей сообщения. – 1889. – Кн. 13; 1903. – Кн. 2; 1912. – Кн. 10; 1914. – Кн. 6.

Почтово-телеграфный журнал. – 1888. – № 7.

### Законодательные акты, справочники, статистические сборники и отчетные материалы

Бюллетень Межведомственной комиссии Министерства путей сообщения. – 1911. – № 8, 9.

Ежегодник России на 1913, 1914, 1915 гг. – Пг., 1915–1916.

Журнал освидетельствования железнодорожной линии Общества Олонецкой ж. д. от разъезда Дубовики Северной ж. д. до ст. Петрозаводск. – Пг.: Изд-во МПС, 1916.

Материалы по статистико-экономическому описанию Олонецкого края. – Петрозаводск, 1910.

Обзор Олонецкой губернии за 1894, 1895, 1911, 1912, 1913, 1914 гг. – Петрозаводск, 1894, 1895, 1911, 1912, 1913, 1914.

Свод законов Российской Империи. Т. X. – СПб., 1900; Т. XII. – СПб., 1906.

Собрание узаконений и распоряжений Правительства, издаваемое при правительственном Сенате. – СПб., 1912.

### Библиографический список

*Августынюк А.* Первая магистраль / А. Августынюк, М. Гвоздев. – Л., 1951.

Акционерно-паевые предприятия в России. – М., 1914.

*Ахмеджанова З. К.* К истории строительства железных дорог / З. К. Ахмеджанова. – Ташкент, 1965.

*Афанасьев А. И.* История нашего края / А. И. Афанасьев, К. А. Морозов, Е. М. Эпштейн. – Петрозаводск, 1973.



*Баландин А. И.* Настоящее положение и последовательное развитие сети русских железных дорог с 1838 по 1869 год включительно / А. И. Баландин // Журнал Министерства путей сообщения. – 1870. – Кн. 1.

*Белявский Ф.* Краткий путеводитель по Мурманской железной дороге / Ф. Белявский. – Пг., 1923.

*Бизюкин Л. Д.* Постройка железных дорог / Л. Д. Бизюкин, Г. К. Гониг, А. В. Ливеровский. – М., 1945.

*Блиох П. С.* Влияние железных дорог на экономическое состояние России / П. С. Блиох. – СПб., 1878.

*Больман А. А.* О необходимости и удобовозможности соединения Кеми с Повенцом рельсовым путем / А. А. Больман // Олонецкие губернские ведомости. – 1873.

*Босторина Л. Н.* От Москвы до Заполярья / Л. Н. Босторина. – Ярославль, 1968.

*Браиловский А.* От Волхова до Онега. Отрывки из воспоминаний о строительстве железной дороги Званка – Петрозаводск 1914–1917 гг. / А. Браиловский // На рубеже. – 1964. – № 3. – С. 97–103.

*Бубликов А. А.* Современное положение России и железнодорожный вопрос / А. А. Бубликов. – СПб., 1906.

*Бутурлин С. П.* О военном значении железных дорог и их важности для России / С. П. Бутурлин. – М., 1865.

*Верховский В. М.* Исторический очерк разных отраслей железнодорожного дела и развития финансово-экономической стороны железных дорог в России по 1897 год включительно / В. М. Верховский. – СПб., 1901.

*Верховский В. М.* Краткий исторический очерк начала и распространения железнодорожного дела в России / В. М. Верховский. – СПб., 1898.

*Виргинский В. С.* Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX века / В. С. Виргинский. – М., 1949.

*Вислоцкий С. М.* К вопросу о проведении Северного железнодорожного пути: С.-Петербург – Кемь – Мурман / С. М. Вислоцкий. – СПб., 1896.

*Витте С. Ю.* Избранные воспоминания (1849–1911 гг.) / С. Ю. Витте. – М.: Мысль, 1991.

*Витченко М. Н.* Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта / М. Н. Витченко. – М., 2001.

Возникновение и развитие экспедиторского дела на железных дорогах. – СПб., 2001.

*Вонляровский А. А.* Из истории железнодорожного дела в России: 1846–1856 / А. А. Вонляровский. – СПб., 1883.

*Воронин М. И.* Павел Петрович Мельников. 1804–1880 / М. И. Воронин, М. М. Воронина. – Л., 1977.

Всподданейшая записка статского советника Брейфуса и коллежского советника Аффендика от 17 ноября 1914 года. – Пг., 1915.

*Выпов И. Г.* Железная дорога на Мурман / И. Г. Выпов // Транспортное строительство. – 1992. – № 2. – С. 50–51.

Генералы духа. Кн. 1, 2. – СПб., 2001.

*Георгиевский П.* Финансовые отношения государства и частных ж.-д. обществ в России и западноевропейских государствах / П. Георгиевский. – СПб., 1887.

*Головачев А. А.* Железные дороги в России. История постройки дорог / А. А. Головачев. – СПб., 1888.

*Головачев А. А.* История железнодорожного дела в России / А. А. Головачев. – СПб., 1881.

*Гринер Д. А.* Из истории Мурмана и Мурманской (Кировской) железной дороги / Д. А. Гринер // Летопись Севера. – 1949. – № 1. – С. 175–188.

*Гронский П. Е.* Единственный выгодный способ развития сети русских железных дорог / П. Е. Гронский. – М., 1889.

*Гудкова О. В.* Строительство Северной железной дороги и ее роль в развитии северного региона (1858–1917 гг.) / О. В. Гудкова. – Вологда, 2002.

Декреты советской власти. – М. : Госполитиздат, 1957.

Доклад о развитии русской железнодорожной сети в Общем собрании Особой Высшей Комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России от 12 апреля 1912 года. – СПб., 1912.

*Егоров А. С.* Транспорт северного края. Современное состояние и перспективы развития / А. С. Егоров. – М., 1933.

*Ераков Л.* Исследование о полной сети железнодорожных сообщений в России / Л. Ераков. – СПб., 1873.

Железнодорожный транспорт в 1913 г. : статистические материалы. – М., 1952.

Железнодорожный транспорт : материалы совещания специалистов ж.-д. транспорта, посвященного 250-летию Ленинграда. – Л., 1957.

Железнодорожный транспорт : энциклопедия. – М., 1995.

Железные дороги России. История и современность в фотодокументах. – СПб., 1996.

Железные дороги СССР. Прошлое и настоящее. – М., 1989.

*Жилин Г. М.* На рельсах истории / Г. М. Жилин. – Петрозаводск, 1967.

*Жилинский А.* Железная дорога на Мурман / А. Жилинский // Русское судостроительство. – 1914. – № 12.

*Жилинский А.* Несколько слов о железной дороге на Мурман / А. Жилинский // Рыбпромышленность. – 1915. – № 8.

*Жильев В. А.* Транспортный комплекс Карелии / В. А. Жильев, О. А. Суворов. – Петрозаводск, 1983.

*Житков С. М.* Пути сообщения и финансы в истекшем столетии: 1798–1898 / С. М. Житков. – СПб., 1899.

*Зайцев А. А.* Магистраль к Ледовитому океану / А. А. Зайцев // Железнодорожный транспорт. – 1987. – № 4. – С. 47–49.

Зайцев А. Ф. Мурманская железная дорога и задачи экономической политики на Севере / А. Ф. Зайцев, Н. Р. Родионов // Война и экономическая жизнь. – Вып. III. – Пг., 1916.

Записка к вопросу о проведении железной дороги С.-Петербург – Петрозаводск – Кемь. – Петрозаводск, 1899.

Зачесова Г. М. Развитие форм собственности на железнодорожном транспорте / Г. М. Зачесова, А. А. Лапинская, А. Н. Лякин. – СПб., 2004.

Зензинов Н. А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. – М., 1986.

Зензинов Н. А. Выдающиеся инженеры и ученые железнодорожного транспорта / Н. А. Зензинов, С. А. Рыжак. – М., 1990.

Изыскания и проектирование железных дорог. – М., 1979.

История железнодорожного транспорта России. Т. 1. 1836–1917 гг. – СПб., 1994; Т. 2. 1917–1945 гг. – СПб.; М., 1997.

Каплан А. А. Мурманская железная дорога / А. А. Каплан. – Харьков, 1924.

Каплан А. А. Северные железные дороги : К 100-летию железнодорожного транспорта / А. А. Каплан. – М., 1926.

Караев Г. Н. Возникновение службы военных сообщений на железных дорогах России (1851–1878 гг.) / Г. Н. Караев. – М., 1949.

Киселев А. А. Мурманская область: география и история освоения / А. А. Киселев, А. В. Шевченко. – Мурманск, 1995.

Книпович Н. М. Экспедиция для научно-промысловых исследований у берегов Мурмана / Н. М. Книпович. – СПб., 1902.

Ковалевский А. В. Путь к Мурману. Из истории железных дорог / А. В. Ковалевский // Железнодорожный транспорт. – 1992. – № 11. – С. 66–69.

Кондратьев Ф. Г. Петрозаводск / Ф. Г. Кондратьев. – Петрозаводск, 1975.

Корнев Л. И. Железнодорожные короли России / Л. И. Корнев. – СПб., 1999.

Краткая история рабочего движения в России. – М., 1962.

Кульжинский С. Н. О развитии русской железнодорожной сети / С. Н. Кульжинский. – СПб., 1910.

Курсель А. О сети железных дорог в европейской России / А. Курсель. – СПб., 1864.

Курсель А. Сеть русских железных дорог в ее практическом применении / А. Курсель. – СПб., 1863.

Ларионов А. М. К вопросу о сравнительной хозяйственной эксплуатации казенных и частных железных дорог / А. М. Ларионов. – СПб., 1913.

Левитский С. А. Железная дорога на Мурман / С. А. Левитский // Вестник Олонецкого губернского земства. – 1914. – № 20.

Левитский С. А. Значение железнодорожного пути на Мурман / С. А. Левитский // Вестник Олонецкого губернского земства. – 1916. – № 21.

Левитский С. А. Путь к океану // Известия Общества изучения Олонецкой губернии / С. А. Левитский. – 1915. – № 22. – С. 1–20.

Лященко П. И. История народного хозяйства СССР. Т. 2 / П. И. Лященко. – М., 1956.

Мельников П. П. О железных дорогах / П. П. Мельников. – СПб., 1835.

Мигулин П. П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы. 1893–1902 гг. / П. П. Мигулин. – Харьков, 1903.

Михайловский В. Г. Развитие русской железнодорожной сети / В. Г. Михайловский. – СПб., 1898.

Мурманская железная дорога : краткий очерк постройки железной дороги на Мурмане с описанием ее района. – Пг., 1916.

Наша железнодорожная политика. По документам архива Комитета министров / Н. А. Кислинский. – СПб., 1902.

Нютин Б. А. О вокзале в Петрозаводске / Б. А. Нютин // Олонецкая неделя. – 1915. – № 6.

Озерецковский Н. Я. Путешествия по озерам Ладожскому и Онежскому / Н. Я. Озерецковский. – Петрозаводск, 1989.

Оленев И. В. Карельский край и его будущее в связи с постройкой Мурманской железной дороги : путевые очерки / И. В. Оленев. – Гельсингфорс, 1917.

Октябрьская магистраль. 150 лет. – М., 1987.

Оппенгейм К. А. Общие сведения о железных дорогах / К. А. Оппенгейм. – М., 1922.

Оппенгейм К. А. Россия в дорожном отношении / К. А. Оппенгейм. – М., 1920.

Очерки развития железнодорожной науки и техники. – М., 1953.

Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 года. Раздел XXVII. Олонецкая губерния. Тетрадь 1. – СПб., 1899.

Первые железные дороги России (архивные материалы 1835–1842 гг.) // Красный архив. – 1936. – № 3.

Перл Л. И. Русская железнодорожная сеть к 1 января 1872 г. / Л. И. Перл. – СПб., 1872.

Першин С. П. Азбука железнодорожного дела. Термины, понятия, определения / С. П. Першин. – М., 1990.

Першин С. П. Развитие строительно-путевого дела на отечественных железных дорогах / С. П. Першин. – М., 1978.

Петров Н. П. Правительственные источники образования капиталов железных дорог / Н. П. Петров. – СПб., 1910.

Петров Н. П. Финансовое положение русской железнодорожной сети / Н. П. Петров. – СПб., 1904.

Петров Н. П. Экономическое значение русских железных дорог / Н. П. Петров. – СПб., 1910.

Петруша А. Опыт общедоступной истории развития железнодорожного дела в России / А. Петруша. – СПб., 1879.

Пешехонов А. На очередные темы: твердые цены, частная торговля и хлебная монополия / А. Пешехонов // Русское богатство. – 1917. – № 2–3.

*Погребинский А. П.* Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма / А. П. Погребинский // Исторические записки АН. Т. 47. – М., 1954.

*Поляков И. С.* Три путешествия по Олонецкой губернии / И. С. Поляков. – Петрозаводск, 1991.

*Пресс М. А.* История сооружения Мурманской железной дороги / М. А. Пресс // Производительные силы района Мурманской железной дороги. – Петрозаводск, 1923.

*Протасьев Н. В.* Проект соединения Екатерининской гавани на Мурмане с сетью русских железных дорог (Комбинация водных, шоссированных и железных путей) / Н. В. Протасьев. – Петрозаводск, 1910.

*Раевский А. К.* Соединение финляндской сети железных дорог с Печенгской губой на Мурмане / А. К. Раевский // Русское судоходство. – 1914. – № 4.

*Ринек А. Х.* К вопросу о Мурманской железной дороге / А. Х. Ринек // Известия Архангельского общества изучения Русского Севера. – 1914. – № 11.

*Ринек А. Х.* Мурманская железная дорога / А. Х. Ринек // Известия Архангельского общества изучения Русского Севера. – 1913. – № 18.

*Риппас Б. А.* На Кольском полуострове. Отчет о поездке летом 1894 года для осмотра местности по линии предполагаемой С.-Петербург – Мурманской железной дороги / Б. А. Риппас. – Пг., 1915.

*Рихтер И.* Десять лет железнодорожной ревизии: Итоги / И. Рихтер. – СПб., 1900.

*Салов В. В.* Исторический очерк учреждения под председательством генерал-адъютанта графа Э. Т. Баранова Комиссии для исследования железнодорожного дела в России / В. В. Салов // Труды Комиссии. – СПб., 1909.

*Семенов-Тянь-Шанский В.* Северные железнодорожные пути / В. Семенов-Тянь-Шанский // Деловая Россия. – 1915. – № 1.

*Сидоров А. Л.* Железнодорожный транспорт России в Первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране / А. Л. Сидоров // Исторические записки АН. Т. 26. – М., 1948.

*Синденснер А. К.* Описание Мурманского побережья / А. К. Синденснер. – СПб., 1909.

Скоростной и высокоскоростной железнодорожный транспорт в прошлом, настоящем и будущем. Т. 1. – СПб., 2001.

*Славин Е. К.* История железнодорожного строительства на Севере в дореволюционной России / Е. К. Славин // Летопись Севера. Т. 2. – М., 1958.

*Смирнов В. И.* Два века Онежского завода / В. И. Смирнов. – Петрозаводск, 1974.

*Соболев А. Н.* Железные дороги в России и участие земств в их постройке / А. Н. Соболев. – СПб., 1868.

*Соловьева А. М.* Выкуп частных железных дорог в России в конце XIX – начале XX века / А. М. Соловьева // Исторические записки АН. Т. 82. – М., 1968.

*Соловьева А. М.* К вопросу о роли финансового капитала в ж.-д. строительстве России накануне Первой мировой войны / А. М. Соловьева // Исторические записки АН. Т. 55. – М., 1956.

*Сотников Е. А.* История и перспективы мирового и российского железнодорожного транспорта. 1800–2100 годы / Е. А. Сотников. – М., 2005.

Столетие железных дорог. – М., 1925.

*Сумгин М. И.* Вечная мерзлота почвы в пределах СССР / М. И. Сумгин. – М.; Л., 1937.

*Туннер Н. Ф.* О современном состоянии железнодорожной промышленности в России / Н. Ф. Туннер. – СПб., 1871.

1418 дней войны. – М., 1985.

*Харитонов С. Ф.* Мурманская – Кировская – Октябрьская / С. Ф. Харитонов, Ю. К. Звягин. – Петрозаводск, 1996.

*Харитонов С. Ф.* Рассказ о Великом северном пути / С. Ф. Харитонов. – Петрозаводск, 1984.

*Хачатуров Т. С.* Железнодорожный транспорт СССР / Т. С. Хачатуров. – М., 1952.

*Цехановский Г.* Железные дороги и государство : Попытки исследования о важнейших предметах экономики и политики / Г. Цехановский. – СПб., 1910.

*Чарноцкая Л. П.* Железная дорога от А до Я / Л. П. Чарноцкая. – М., 1990.

*Чермак Л. К.* Записка об экономическом значении железной дороги Петрозаводск – Дубовики (с вариантом на Тихвин) и ее возможном грузообороте / Л. К. Чермак. – СПб., 1910.

*Чиркин Г. Ф.* Колонизация севера и пути сообщения / Г. Ф. Чиркин. – Пг., 1920.

*Чиркин Г. Ф.* Новые поселки вдоль Мурманской железной дороги // Г. Ф. Чиркин // Вестник Карело-Мурманского края. – 1925. – № 9. – С. 3–8.

*Шадур Л. А.* Развитие отечественного вагонного парка / Л. А. Шадур. – М., 1988.

*Шаров Н. О.* О безотлагательной необходимости постройки ж.-д. линий в интересах самостоятельного развития России / Н. О. Шаров. – СПб., 1870.

*Шидловский А. В.* Кратчайший выход от Петрограда к Белому морю и Мурману через Петрозаводск / А. В. Шидловский // Известия Общества изучения Олонецкой губернии. – 1914. – № 6.

*Шимановский Н. В.* О железнодорожном деле в России. – Казань, 1870.

*Шишков А.* Эксплуатация железных дорог. Т. 1. – СПб., 1877.

*Шмуккер М. М.* Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913–1922 гг. / М. М. Шмуккер. – М., 1923.

Экономика железнодорожного транспорта. – М., 1975.

Энциклопедический словарь. Россия / Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. – Л., 1991.

*Дополнительная литература*

*Аксененко Н. Е.* Железные дороги России: от реформы к реформе / Н. Е. Аксененко, Б. М. Лapidус, А. С. Мишарин. – М. : Транспорт, 2001.

*Аксенов И. Я.* Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы / И. Я. Аксенов. – М., 1985.

*Ананьич В. В.* Банкирские дома в России (1860–1914 гг.) / В. В. Ананьич. – М., 1992.

Архангельск. – 1914. – 31 января, 3 мая, 28 декабря; 1915. – 10, 15, 23 января, 12, 13 февраля, 7, 27, 29 марта, 15 апреля, 13, 21, 22 мая, 10 июля, 8 октября, 27 ноября.

*Барышников М. Н.* Деловой мир Петербурга: исторический справочник / М. Н. Барышников. – СПб., 2000.

*Барышников М. Н.* Деловой мир России : историко-библиографический справочник / М. Н. Барышников. – СПб., 1998.

Большая энциклопедия транспорта. Т. 4. Железнодорожный транспорт. – СПб., 1994.

*Борзов И. П.* Методы исследования экономических задач железнодорожных предприятий. Опыт критического обзора вопросов дорожной экономики как введение в общий курс построения и эксплуатации железных дорог / И. П. Борзов. – СПб., 1887.

*Брейтфус Л. Л.* Экспедиция для научно-промысловых исследований у берегов Мурмана. Краткий очерк ее деятельности в течение 1898–1904 гг. / Л. Л. Брейтфус. – СПб., 1905.

*Верховский В. М.* Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. / В. М. Верховский. – СПб., 1899.

*Верховский В. М.* О 3-й сессии международного железнодорожного конгресса, состоявшегося в 1889 г. / В. М. Верховский. – СПб., 1892.

*Виргинский В. С.* История техники железнодорожного транспорта / В. С. Виргинский. – М., 1938.

*Виргинский В. С.* Очерки истории науки и техники. 1870–1917 гг. / В. С. Виргинский, В. Ф. Хотеевков. – М., 1988.

*Витте С. Ю.* Воспоминания. Т. 1 (1849–1894); Т. 2 (1894 – октябрь 1905); Т. 3 (17 октября 1905–1911) / С. Ю. Витте. – М., 1960.

*Галицинский Ф. А.* Пропускная способность железных дорог и замешательства в движении / Ф. А. Галицинский. – СПб., 1899.

*Гершельман Э. Ф.* Исторический очерк внутренних водяных сообщений / Э. Ф. Гершельман. – СПб., 1892.

*Гурьев В.* Об учреждении торцовых дорог и сухопутных пароходов в России посредством компании / В. Гурьев. – СПб., 1836.

*Данилов Н. А.* Война и транспорт / Н. А. Данилов. – Л., 1927.

Доклад комиссии по разработке вопроса о проведении в край железной дороги. – Петрозаводск, 1908.

Железнодорожное строительство на Севере с точки зрения интересов лесной промышленности. – СПб., 1916.

Железнодорожный транспорт: XX век. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Железнодорожное дело, 2001.

Журнал Второго департамента Государственного Совета. – 1912. – № 9.

Журнал комиссии о новых дорогах. – 1911. – Февраль.

Записка, составленная для комиссии по проведению железной дороги на Север. – СПб., 1894.

*Ивков Д. П.* Исторический очерк формирования и дальнейшего развития железнодорожных войск / Д. П. Ивков // Инженерный журнал. – 1912. – С. 827–862.

Известия Общества изучения Олонецкой губернии. – 1914. – № 1, 2; 1915. – № 1.

Известия Санкт-Петербургской городской думы. – 1894. – Декабрь; 1895. – Май.

*Ильинский Д. П.* Очерк истории русской паровозостроительной и вагоностроительной промышленности / Д. П. Ильинский, В. П. Иваницкий. – М., 1929.

Исторический очерк развития организации Ведомства путей сообщения. – СПб., 1910.

История Карелии в документах и материалах (с древнейших времен до начала XX века). – Петрозаводск, 2000.

*Кантор И. И.* Строительно-путевое дело в России XX века / И. И. Кантор. – М., 2001.

*Карейша С. Д.* О проектировании расположения путей и зданий на станциях железных дорог / С. Д. Карейша. – СПб., 1902.

Карельские известия. – 1914. – № 22.

*Кашкин К. Н.* Экономика изысканий железных дорог / К. Н. Кашкин. – СПб., 1914.

*Красковский А. Е.* Принятие управленческих решений на железнодорожном транспорте: история и современность: монография / А. Е. Красковский, В. В. Фортунатов. – СПб.: Петербургский гос. ун-т путей сообщения, 2009. – 274 с.

Краткий исторический очерк деятельности Инженерного совета за XXV лет, с 1892 по 1917 г. / Под. ред. С. К. Куницкого. – Пг., 1917.

Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений и торговых портов России. – СПб., 1990.

Краткий исторический очерк учебных заведений Ведомства путей сообщения. – СПб., 1900.

Краткий очерк деятельности Министерства путей сообщения: 1874–1886 гг. – СПб., 1887.

*Литин Н. И.* Пояснительная статья к постановлениям о пределах размеров подвижного состава и приближения строений к путям железных дорог в



России / Н. И. Липин // Журнал Главного управления путей сообщения и публичных зданий. Т. 32. – 1860. – С. 176–186.

Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России. – М.: Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2007. – 292 с.

Магистраль России – душа Отечества. – М., 2003.

*Мартенс*. Тридцать лет (1882–1911) русской железнодорожной политики и ее экономическое значение. – М., 1919.

*Милютин П.* Значение Северной железной дороги / П. Милютин. – Череповец, 1896.

Наша железнодорожная политика по документам и материалам архива Комитета министров. – СПб., 1902.

*Николай Л. Ф.* Краткие исторические данные о развитии мостового дела в России / Л. Ф. Николай. – СПб., 1898.

*Носов А. В.* На Мурманской железной дороге / А. В. Носов // За Советскую Карелию. 1918–1920. – Петрозаводск, 1963. – С. 423–429.

Обзор деятельности МПС за десятилетие 1895–1904 гг. – СПб., 1906.

Октябрьская железная дорога. – СПб., 2000.

Олонецкая неделя. – 1913. – 28 апреля; 1915. – 23 ноября.

Олонецкая губерния. Статистический справочник на 1913 год. – Петрозаводск, 1913.

Олонецкая губерния. Статистический ежегодник на 1913 год. – СПб., 1913.

Описание Мурманского побережья. – СПб., 1909.

От Москвы до Заполярья. – Ярославль, 1997.

От Царскосельской до Октябрьской. – СПб.: Лики России, 2003. – 240 с.

Открытие Общества изучения Олонецкой губернии. – Петрозаводск, 1913.

Очерк сети железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 г., составленный и изданный по поручению Русского отдела постоянной комиссии международных железнодорожных конгрессов VIII отделом Императорского русского технического общества. – СПб., 1896.

Очерк эксплуатации Николаевской железной дороги Главным обществом российских железных дорог в 1868–1893. Ч. I. – СПб., 1894.

Очерки сети русских железных дорог по 1892 г. – СПб., 1896.

*Палеолог М.* Царская Россия накануне революции / М. Палеолог. – М., 1991.

Памятные книжки Олонецкой губернии на 1905–1914 годы. – Петрозаводск, 1905–1914.

*Панаев В. А.* Четыре министра путей сообщения: 1833–1869 гг.: граф Толь, граф Клейнмихель, генерал-адъютант Чевкин и инженер-генерал Мельников / В. А. Панаев. – СПб., 1889.

Петроградские ведомости. – 1914. – № 243, 268.

Постройка и эксплуатация Николаевской железной дороги (1842–1851–1901 гг.) : Краткий исторический очерк. – СПб., 1901.

Правительственный вестник. – 1894. – 6 января; 1914. – 7, 22 июня.

*Просьбин С. А.* Торгово-промышленный сборник: Свод действующих в империи узаконений и правил о торговле и промышленности / С. А. Просьбин. – СПб., 1910.

Путеводитель по Центральному музею Октябрьской железной дороги. – Л., 1981.

*Раддиг А.* Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю / А. Раддиг. – СПб., 1896.

*Раддиг А.* Железнодорожная промышленность всего света / А. Раддиг. – СПб., 1897.

*Рерберг И.* Министерство путей сообщения и железнодорожное дело: Труды высочайше учрежденной Особой Высшей Комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России / И. Рерберг. – СПб., 1909.

Речь. – 1914. – № 300.

*Рогинский Н. О.* Железнодорожная сигнализация и обеспечение безопасности следования поездов / Н. О. Рогинский. – Вып. 2. – М., 1928.

Российские железные дороги. – М., 2003.

Русское слово. – 1916. – Ноябрь – декабрь.

Русское судоходство. – 1914. – № 14.

*Рыбаков Д.* Наши пути сообщения : экономический очерк / Д. Рыбаков, В. Белов. – СПб., 1882.

Рыбопромышленность. – 1915. – № 5, 11.

*Салов В. В.* Начало железнодорожного дела в России: 1836–1855 / В. В. Салов // Вестник Европы. – Вып. 1. – С. 221–268; Вып. 2. – С. 581–626; Вып. 3. – С. 117–163.

Свод распоряжений Министерства путей сообщения по службе пути железных дорог. – Пг., 1914.

Северное утро. – 1915. – № 55, 57, 68, 76, 77.

Семафор. – Вып. 5. – 2003, август.

*Соловьева А. М.* Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX – начале XX века / А. М. Соловьева. – М., 1975.

*Сотников В.* Железные дороги – из XIX века в XXI век / В. Сотников. – М., 1996.

Статистический обзор железных дорог и внутренних водных путей России. – СПб., 1900.

*Теребов В. Н.* Сооружение Вологодско-Архангельской линии (1894–1897 гг.) / В. Н. Теребов. – Саранск, 1998.

Технические условия проектирования и сооружения железнодорожной линии Петрозаводск – Сорокская бухта. – Пг., 1915.

Технические условия проектирования и сооружения Олонецкой железной дороги. – СПб., 1913.

Торгово-промышленная газета. – 1915. – 13 февраля.

Труды Высочайше утвержденной комиссии для исследования железнодорожного дела в России. – СПб., 1874.

Труды Чрезвычайного Всероссийского железнодорожного съезда. Декабрь 1917 – январь 1918 года. – М., 1918.

*Филиппов М. М.* Железные дороги: Общий курс / М. М. Филиппов, М. М. Уздин, Ю. И. Ефименко. – М., 1991.

*Хилков М. И.* Исторический очерк разных отраслей железнодорожного дела и развития финансово-экономической стороны железных дорог в России по 1897 г. / М. И. Хилков. – СПб., 1901.

*Чиркин Г. Ф.* Пути развития Мурмана / Г. Ф. Чиркин. – Пг., 1922.

*Чупров А. И.* Железнодорожное хозяйство. Т. 1 / А. И. Чупров. – М., 1875; Т. 2. – М., 1878.

*Шепелев Л. Е.* Акционерные компании в России / Л. Е. Шепелев. – Л., 1973.

*Шотлендер Я. В.* История паровоза за сто лет. 1803–1903 / Я. В. Шотлендер. – СПб., 1905.

*Януш Л. Б.* Русские паровозы за 50 лет / Л. Б. Януш. – М.; Л., 1950.

## Приложение 1

### Экономико-географический обзор Олонецкой губернии и Кольского полуострова\*

#### *Статистические данные по району тяготения Мурманской железной дорог*

Олонецкая губерния расположена между 60°21' и 65°16' северной широты и между 47°21' и 59°36' восточной долготы. Площадь губернии составляет 130 719 квадратных верст (112 129 квадратных верст без значительных внутренних вод, 18 590 квадратных верст площадь крупных озер). Олонецкая губерния по площади занимает первое место среди 50 губерний Европейской России (без внутренних вод – 8-е место). Площадь района Олонецкой губернии, по которому проходит железная дорога, – 41 800,1 квадратных верст.

Пограничная линия Олонецкой губернии – 2303 версты. Губерния граничит на севере и северо-востоке с Архангельской губернией (848 верст), на юго-востоке с Вологодской губернией (201 верста), на юге с Новгородской губернией (546 верст), на юго-западе с Санкт-Петербургской губернией (96 верст сухопутной границы и 103 версты по Ладожскому озеру) и на западе с Великим княжеством Финляндским (509 верст).

Административное деление Олонецкой губернии включает 7 уездов: Петрозаводский, Вытегорский, Каргопольский, Лодейнопольский, Олонецкий, Повенецкий и Пудожский, с семью городами: Петрозаводск – губернский, уездные – Олонец, Пудож, Повенец, Лодейное Поле, Вытегра и Каргополь.

Население Олонецкой губернии – 364 156 человек. Плотность населения Олонецкой губернии – 3,43 человек на 1 квадратную версту. Состав населения: русские, карелы, вепсы, финны.

Климат Олонецкой губернии умеренный. Амплитуда температур между январем и июлем 27,3 °С. Средняя температура зимой минус 10,7 °С, летом – плюс 16,6 °С. Осадки в губернии в среднем составляют до 571 мм в год. Снежный покров в среднем до 72 см. Ледяной покров на водоемах держится от 150 до 180 дней. Губерния находится в районе Нечерноземья, в пределах средней и северной таежных подзон, зоны тайги, или хвойных лесов. Почва преимущественно песчаная и глинистая, большое количество

---

\*Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 года. Раздел XXVII. Олонецкая губерния. Тетрадь 1. – СПб., 1899. – С. 33; Киселев А. А. Мурманская область: география и история освоения / А. А. Киселев, А. В. Шевченко. – Мурманск, 1995.

скальных гряд. Плодородный слой в среднем 9–12 см. В Олонецкой губернии произрастает более 1100 видов высших растений.

Полезные ископаемые Олонецкой губернии: золото – Видлицкий рудник у деревни Надвоицкой (с XVIII в.), серебро – Повенецкий уезд (с XVI в.), медные руды – Повенецкий и Петрозаводский уезды (с XVI в.), железные руды – Повенецкий, Петрозаводский и Олонецкий уезды (с XVI в.), мраморы – окрестности Тавдии в Олонецком уезде (с XVIII в.), антрациты – Шунгский погост Петрозаводского уезда (с XIX в.), песчаники, известняки и сланцы – Повенецкий и Петрозаводский уезды (с XIX в.), огнеупорные и гончарные глины – Лодейнопольский и Вытегорский уезды (с XIX в.), гипс – Каргопольский уезд (с XVIII в.), соль – Кемский уезд (с XIII в.), минеральные воды – марциальные источники в 8 верстах от деревни Кончезеро, соляные ключи на реке Свирь в Остречинском и Важинском погостах, сернистые минеральные источники «Бонява» – Хатеновский погост Каргопольского уезда, жемчуг – Кемский, Повенецкий и Петрозаводский уезды (с XIII в.). Общая площадь лесов – около 7,5 миллиона десятин.

Кольский полуостров расположен на крайнем северо-западе России. Самая западная точка полуострова находится у границы с Финляндией около озера Инари (68°56' северной широты, 28°22' восточной долготы), самая восточная – на побережье Белого моря, вблизи устья реки Поной (67°02' северной широты, 41°24' восточной долготы). На севере крайняя точка находится у оконечности полуострова Рыбачий (70° северной широты, 31°54' восточной долготы), на юге – на Терском берегу (66°05' северной широты, 38°18' восточной долготы). Площадь Кольского полуострова – 130 210 квадратных верст, Поморья (вдоль Белого моря) – 482 33,1 квадратных верст. Восточная, полуостровная часть отделена от западной глубокой впадиной, вытянутой в меридиональном направлении от Кандалакшского до Кольского залива через реку Ниву, систему озер, включая крупнейшее на севере Европы озеро Имандра и долину реки Колы. С севера и северо-востока Кольский полуостров омывается Баренцевым морем, с востока и юго-востока – Белым морем и одним из его заливов – Кандалакшским.

Побережье Баренцева моря от западной границы до мыса Святой Нос называется Мурманским берегом. Часть побережья от мыса Святой Нос до устья реки Варзуги носит название Терский берег, от Варзуги до Кандалакши – Кандалакшский и от Кандалакши до Кеми – Карельский берег. Кольский полуостров на западе и северо-западе граничит с Финляндией и Норвегией, на юге – с Карелией. Протяженность российско-финской границы в пределах полуострова составляет 360 километров, российско-норвежской – 196.

В начале XX в. Кольский полуостров административно входил в Архангельскую губернию, являясь Александровским уездом. В состав Александровского уезда входило семь волостей: Кольско-Лопарская, Кузоменская, Мурманско-Колонистская, Понойская, Териберская, Тетринская и Умбская. На территории уезда находилось два города: Александровск (уездный) и Кола.

Население Кольского полуострова – 14 300 человек. Плотность населения Кольского полуострова – 0,11 человек на 1 квадратную версту. Состав населения: русские, финны, саамы (лопары), иженцы, зыряне, саамы, выходцы из Норвегии и Печорского края.

Большая часть Кольского полуострова расположена за полярным кругом. В сочетании с другими географическими факторами (влиянием незамерзающего Баренцева моря, разнообразием рельефа и пр.) это определяет особенности его климата, погоды, ландшафтов, растительного и животного мира. Средняя температура воздуха: на Мурманском побережье: зимой – минус 8 °С; летом 8,4 °С; на Кольском полуострове: зимой – минус 12,7 °С; летом – плюс 10,1 °С. За полярным кругом самое темное время (полярная ночь) – с 23 ноября по 9 января. Благодаря течению Гольфстрима бухты и заливы Мурманского побережья зимой не замерзают. Зимой заносы снега достигают 2–2,5 саженей. Южная часть Кольского полуострова находится в зоне тайги, большая территория – в зоне тундры. Почва преимущественно песчаная и глинистая, большое количество скальных гряд, сопки. В восточной части полуострова – горы Хибинской высотой до 2 000 м. Плодородный слой в среднем 5–7 см. На территории полуострова произрастает около 1000 видов высших растений.

Полезные ископаемые: золото – около города Кола (с XVI в.), медные руды – в устье реки Поной (с XVIII в.), железные руды – по всему полуострову (с XV в.), колчедан – на реке Вайда (с XIX в.), железная охра – на реке Варзуге (с XV в.), свинцовые руды – в губах Долгой и Базарной (с XX в.), асбест – на реке Варзуге (с XIX в.), слюда – на побережье океана (с XVI в.), торф – на западе полуострова (с XIX в.), гранит – на востоке полуострова (с XIX в.), жемчуг – в реках Кола, Ковда, Варзуга и др. (с XIII в.). Апатито-нефелиновые руды в Хибинах; печорские коксующиеся угли; никель, кобальт в восточной части полуострова. Очень большие гидроэнергетические ресурсы. Общая площадь лесов не подсчитывалась (большие запасы).

Основные занятия населения: оленеводство, охота, промысел морского зверя, рыбная промышленность, лов в прилегающих морях и в Северной Атлантике (является одной из основных отраслей специализации Кольского полуострова). На Мурманском берегу быстро развивался рыб-

ный промысел. К середине XIX в. на Мурман ежегодно стали приходить до 500 поморских судов, которые вылавливали более 400 тысяч пудов рыбы.

Для территории Кольского полуострова характерны сложные погодные условия. Воздействие многих природных и связанных с ними экономических факторов удорожает и усложняет его хозяйственное развитие. До 30-х гг. XX в. природные богатства Кольского полуострова не использовались. Промышленности не было (3 небольших лесозавода). Земледелием население не занималось. Пути сообщения развиты слабо.

### *Геологический обзор района Мурманской железной дорог*

Линия Мурманской железной дороги на всем своем протяжении протекает по восточной части Скандинавского щита, представляющего собой обширную область поднятия и состоящего из древнейших образований. Эта часть континента оставалась сушей с докембрийской эпохи и подвергалась за это время многочисленным изменениям: выветриванию, химическим видоизменениям горных пород, кражеобразовательным процессам (опускание и подъем отдельных участков по отношению к другим оставшимся на месте), воздействию воды. Все эти процессы отразились на формировании каменного фундамента данного района и современном его рельефе.

Горные породы в данной местности представляют большое разнообразие типов. Кроме различных гнейсов и гранито-гнейсов, имеющих широкое распространение, встречаются гранулиты, амфиболиты, тальковые, хлоритовые, глинистые и другие сланцы, из изверженных пород: граниты, диориты, диабазы, габбро, нориты, гарц-бургиты, пироксиниты, нефелиновые сиениты, авгитовые порфиты и друзиты; кроме того, различные вулканические туфы, брекчей, конгломераты, кварциты, доломиты и известняки. Данная область подвергалась действию кражеобразовательных сил. Благодаря им, слои были изогнуты в складки с господствующим направлением с севера – северо-запада на юг – юго-восток.

Чрезвычайно важной для данной местности была ледниковая эпоха. Мощные ледниковые покровы, спускающиеся с Скандинаво-Финляндских высот, произвели здесь колоссальную работу разрушения и перемещения, а затем и отложения огромной массы материала, захваченного ими по пути. Повсюду они оставили характерные следы своего пребывания и своей нивелирующей деятельности и явились главными «творцами» современного рельефа этой местности и ее гидрографических особенностей. Эти следы выражаются в полировке скал и придании им характерных округло-выпуклых форм (так называемые «бараньи лбы» и «курчавые скалы»), изборождении их царапинами, указывающими направление движения ледни-

ков, в отложении морен и озев, по местному названию «сельг» – осадков подледниковых рек. Кроме того, встречается большое количество валунов местных пород, в некоторых случаях принимающих вид небольших холмов, вытянутых параллельно направлению движения ледников. Иногда встречаются нагромождения валунов. Помимо вышеуказанной работы, ледники оставили еще следы углубления ранее бывших речных долин, а также сыграли важную роль в образовании фиордов на морском берегу.

После того как ледниковый покров растаял, многочисленные углубления и котловины на поверхности заполнились водой и дали начало озерам, многие из которых в настоящее время исчезли и превратились в болота и торфяники. Кроме торфа, во многих озерах и болотах образуются озерные и болотные железные руды. С другой стороны, целый ряд озер с течением времени соединились между собой и образовали реки. В подавляющем большинстве случаев реки имеют горный характер и часто образуют пороги и водопады, являясь источником колоссальной энергии. Такой их характер обуславливается, с одной стороны, значительным колебанием высот местности, а с другой, твердостью развитых там коренных горных пород и характером их залегания. Наиболее порожистыми реками являются Кола, Нива, Суна, Кумса, Выг, Сегежа, Повенчанка, Шуя, Кемь и др.



## Приложение 2

**Территория и население района строительства  
Мурманской железной дороги**

Таблица 1\*

Губернии	Площадь (в кв. верстах)	Население (тыс. чел.)	Плотность населения (на 1 кв. версту)
Олонецкая	41 800,1	93,2	2,2
Архангельская	178 443,1	86,4	0,4
В т. ч. Мурман	130 210	14,3	0,2
В т. ч. Поморье	482 33,1	72,1	1,5

\* Ежегодник России на 1914 г. – С. 145.

Таблица 2\*

Прилегающие уезды Олонецкой губернии	Площадь (в кв. верстах)	Население (тыс. чел.)	Плотность населения (на 1 кв. версту)
Петрозаводский	13 585,5	79 712	5,87
Лодейнопольский	8 566,4	46 255	5,4
Олонецкий	8 367,8	39 990	4,78
Повенецкий	35 919,8	26 381	0,73
В целом	114 929,6	364 156	3,17

\* Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 года. Раздел XXVII. Олонецкая губерния. Тетрадь 1. – СПб., 1899. – С. 1.

## Приложение 3

### Результаты изысканий линии Олонецкой железной дороги в 1904 г.

Таблица 1

#### Затраты на строительство, тыс. рублей\*

№	Статьи расхода	1-е направление**		2-е направление		3-е направление	
		Общий расход	На версту	Общий расход	На версту	Общий расход	На версту
1	Отчуждение имуществ	607,7	2,3	850,1	3,1	497,3	1,8
2	Устройство полотна	2947	11,1	4174,5	15,4	3283,1	11,8
3	Искусственные сооружения	4379,9	16,5	7861	29	4183,4	15
4	Верхнее строение	2979,7	11,62	3934,7	14,5	3307,8	11,9
5	Принадлежности пути	39,8	0,15	47,2	0,17	58,6	0,12
6	Телеграф	120,6	0,46	139,1	0,51	113,3	0,4
7	Сторожевые дома и казармы	319,4	1,2	401,1	1,5	276,1	0,99
8	Станционные постройки	1360	5,1	1152,8	4,3	811,4	2,9
9	Водоснабжение станций	328,9	1,2	308,3	1,1	331,2	1,2
10	Принадлежности станций	422,3	1,6	343,9	1,3	213,6	0,77
11	Тяговый подвижной состав	287,3	1,1	209,4	0,77	164,4	0,3
12	Общие расходы	1290	4,9	1545,4	5,7	1281,7	4,6
13	Расходы посторонних ведомств	95,4	0,36	139,5	0,5	96,3	0,35
14	Нетяговый подвижной состав	3504,9	13,2	2359,1	8,7	1830,8	6,6
15	Оборотный капитал	397,5	1,5	406,5	1,5	418,5	1,5
	Всего	18 065,4	71,9	23 872,7	88,1	16 870,5	60,1

\* НАРК, ф. 772, оп. 2, д. 2310, л. 1–20.

\*\* 1-е направление: Дубовики – Колчаново – Чашковицы – Погра – Петрозаводск;  
2-е направление: Дубовики – Березье – Доможирово – Важины – Петрозаводск; 3-е направление: Дубовики – Олонец – Петрозаводск.

Таблица 2

## Мосты

№	Реки	1-е направление			2-е направление			3-е направление		
		Ширина (сажень)	Пролеты (шт.)	Цена (тыс. руб.)	Ширина (сажень)	Пролеты (шт.)	Цена (тыс. руб.)	Ширина (сажень)	Пролеты (шт.)	Цена (тыс. руб.)
1	Сясь	80	3	560	100	3	979	80	1	560
2	Паша	70	3	490	90	3	828	78	3	540
3	Оять	60	1	420	75	3	735	60	1	420
4	Свирь	60	1	480	120	3	1158	135	4	1100
5	Важенка	—	—	—	40	1	174	—	—	—
6	Олонка	—	—	—	—	—	—	Расчета нет		

Таблица 3

## Общие параметры

№	Параметр	1-е направление	2-е направление	3-е направление
1	Общая длина пути (верст)	365	271	279
2	Станционные пути (верст)	40	41	28
3	Пропускная способность (пар поездов)	20	20	22

## Приложение 4

### Отчет Особой комиссии Олонецкого губернского земства по проведению в край железнодорожной линии (извлечение)\*

Основную часть грузов, ввозимых в Олонецкий край, составляли хлеб, сахар, соль, спирт, масло, мануфактура, железо, чугун и др. По вывозу из региона на первом месте стоял лес. Значительную часть грузооборота составляли бы строительные мраморы и граниты, рыба, а также продукция горных заводов (Александровского, Кончезерского, Повенецкого и Тулмозерского).

Возможный грузооборот дороги, по данным на 1909 г., составлял: грузов прибытия – 3275 тысяч пудов, грузов отправления – 38 110 тысяч пудов, всего – 41 365 тысяч пудов.

Расчет по грузообороту на 1919 г. (расчеты на ближайшее десятилетие проводились с учетом влияния железной дороги): в грузах отправления – 52 659 тысяч пудов, в грузах прибытия – 5200 тысяч пудов, всего – 57 850 тысяч пудов.

Что касается финансового положения, то валовой доход дороги от грузов малой скорости за 1910 г. должен был составить 912,9 тысячи рублей. От пассажирского движения по положению 1904 г. был установлен доход 500 рублей с версты за год. Но так как на севере получили развитие отходные промыслы и туризм на Сунские водопады, то предполагалось, что количество пассажиров будет выше среднестатистических данных примерно в два раза, т. е. доход мог составить 1000 рублей с версты за год. Общая сумма от пассажирских перевозок в таком случае составляла бы 265 тысяч рублей. В итоге валовой доход дороги предположительно составил бы 1177,9 тысячи рублей в год.

Расходы по эксплуатации, не зависящие от движения, в 1904 г., из-за сложности обслуживания дороги, были установлены в размере 2000 рублей на версту. Расходы, зависящие от движения, были установлены в размере 75 копеек на поезд-версту. На 1910 г. расходы составили бы 511,45 тысячи рублей. Следовательно, к 1910 г. предполагался чистый доход с дороги в сумме 136,45 тысячи рублей. Кроме этого, выручка от перевозки почты составляла еще 30 тысяч руб. На 1919 г. чистый доход с учетом перевозки почты составлял 439,17 тысячи рублей.

---

\* Чермак Л. К. Записка об экономическом значении...

Исходя из этих цифр, проектируемая дорога должна была стать прибыльной уже с первого года эксплуатации, хотя и незначительно начинала покрывать долги по строительному капиталу. Предполагалось, что основную массу дохода принесла бы возрастающая торговля и особенно расширение вывоза леса, что дало бы чистую прибыль в 300–400 тысяч рублей в год. Значительную часть грузов отправления составили бы рыба, соль и сено.

Был произведен расчет земельных участков для передачи их переселенцам. В данном регионе такие земли составили 630 тысяч десятин. На одну семью из шести человек, по установлению правительства, выделялось 30 десятин. Из такого расчета следует, что в район строительства возможно было переселение 20 тысяч семей, т. е. до 120 тысяч человек. В течение трех лет, к окончанию строительства дороги возможно было переселить в данный район около 3 тысяч семей. К концу же первого пятилетия количество переселенных семей должно было достигнуть 8 тысяч. Таким образом, предполагалось увеличение населения южной части Олонецкой губернии к 1919 г. до 365 тысяч человек.

Железная дорога, которая свяжет центр Обонежья с остальной страной, выведет его из состояния теперешней изолированности, это обстоятельство не может не послужить могучим толчком к пробуждению его собственных дремлющих сил.

## Приложение 5

Настоящий Устав Высочайше  
утвержден 28 февраля 1912 года

### У С Т А В\*

#### Общества Олонецкой железной дороги (извлечение)

Цель учреждения Общества, его права и обязанности

§ 1. Общество Олонецкой железной дороги образуется на основании настоящего устава для постройки и эксплуатации железнодорожной линии нормальной колеи общего пользования от С.-Петербург-Вятской линии, Северных железных дорог, близ пересечения этой линией реки Волхов у деревни Дубовики, до города Петрозаводска, в направлении через село Колчаново и город Лодейное Поле.

Учредителями Общества, со всеми присвоенным им по настоящему уставу правами и обязанностями, состоят: действительный статский советник Василий Владимирович Савельев, действительный статский советник Владимир Васильевич Хвошинский, инженер путей сообщения Николай Борисович Емельянов, отставной генерал-лейтенант Николай Николаевич Гульковский и присяжный поверенный Яков Михайлович Гольденев.

Передача учредителями другим лицам своих прав и обязанностей по учреждению Общества, а также увеличение или уменьшение числа учредителей допускаются не иначе, как в общем порядке изменения устава.

Общество будет признано состоявшимся по внесении учредителями в избранные ими, с одобрения министра финансов, кредитные установления, не позднее одного года со дня опубликования настоящего устава в собрании узаконений и распоряжений правительства, не менее 50 % акционерного капитала.

После признания общества состоявшимся внесенный учредителям в Государственный банк, в обеспечение образования сего Общества, залог в 30 000 рублей подлежит выдаче им обратно. Если же в течение означенного годового срока Общество не будет признано состоявшимся, то залог сей поступает в полную собственность казны.

---

\* Собрание узаконений и распоряжений Правительства. 14 июня 1912 года (отдел второй № 96). – СПб., 1912.

## Протяжение железной дороги

§ 2. Общее протяжение Олонецкой железной дороги составляет 265 верст.

При составлении окончательного исполнительного проекта сооружаемой дороги, равно как и во время самого производства работ, Обществу предоставляется право изменять, с разрешения министра путей сообщения, протяжение дороги.

## Срок владения общества железною дорогою

§ 3. Общество владеет предприятием Олонецкой железной дороги в течение восьмидесяти одного года со дня открытия на ней правильного движения (§ 9). По истечении означенного срока железная дорога, со всеми ее принадлежностями и устройствами, поступает в полную собственность казны. <...>

## Обязанности Общества по сооружению железной дороги

§ 5. Постройка Олонецкой железной дороги, снабжение ее подвижным составом и всеми принадлежностями эксплуатации проводятся Обществом за его счет, на условиях и в течение сроков, уставом определенных.

## Технические условия сооружения железной дороги

§ 6. Постройка Олонецкой железной дороги производится Обществом согласно с техническими условиями, планами направления, продольными профилями, техническими проектами и расценочными ведомостями, утвержденными министром путей сообщения. <...>

## Освидетельствование железной дороги

§ 10. По окончании сооружения дороги Общество, не открывая по ней правильного движения, испрашивает распоряжение министра путей сообщения об освидетельствовании произведенных работ и принадлежностей дороги для удостоверения в их прочности и соответствии с утвержденными проектами, равно как и в возможности производить движение безостановочно и безопасно.

## Эксплуатация железной дороги

§ 11. Общество обязано постоянно содержать железную дорогу и движение по ней в исправности для удовлетворения всем потребностям эксплуатации в отношении безопасности, удобства и непрерывности движения пассажиров и грузов. <...>

## Отчетность Общества перед правительством

§ 17. По окончании постройки железной дороги Общество обязано представить министру путей сообщения подробную, по установленной форме составленную опись линии, с показанием в ней стоимости работ, поставок, сооружений и принадлежностей железной дороги. Такие же описи представляются Обществом через каждые пять лет, с указанием в них происшедших за истекшее пятилетие изменений. <...>

## Подчинение Общества общим законам

§ 20. Во всех случаях, настоящим уставом не предусмотренных, Общество подчиняется всем общим законам империи, как ныне действующим, так равно тем, кои могут быть впредь изданы. <...>

## Надзор правительства за железною дорогою

§ 44. Все работы по сооружению железной дороги, равно как и ее эксплуатация, подчиняются надзору Министерства путей сообщения.

Для осуществления сего надзора во время производства окончательных изысканий и сооружения дороги учреждается правительственная инспекция, действующая на основании законов и данных ей министром путей сообщения инструкций.

Во время эксплуатации дороги надзор сей осуществляется общим порядком, установленным для частных железных дорог.

Работы по сооружению дороги подчиняются, сверх сего, фактическому контролю Государственного контроля, на обязанности которого лежит наблюдение, чтобы железнодорожная администрация, местная и центральная, принимала все меры к выгодному и хозяйственному выполнению работ и заготовлений и чтобы платежи производились только за работы и поставки, выполненные, согласно расценочным ведомостям, по действительной их стоимости. Чины Государственного контроля действуют на основании правил, подлежащих утверждению государственного контролера, по соглашению с министрами путей сообщения и финансов.

## Прекращение существования Общества в случаях несоблюдения устава

§ 45. Общество прекращает существование и ликвидирует дела (§ 49):  
а) если оно в течение шести месяцев со дня утверждения министром путей сообщения представленной Обществом расценочной ведомости или в случае утверждения министром представленной учредителями Общества расценочной ведомости (§ 7), – в течение шести месяцев со дня признания



Общества состоявшимся, не представит министру финансов удостоверения о внесении в подлежащие кредитные установления трех четвертей основного капитала (в том числе всего акционерного капитала) и о том, что реализация всей остальной части основного капитала обеспечена, и б) если Общество в течение трех месяцев по внесении трех четвертей основного капитала не приступит к сооружению железной дороги. <...>

### Право правительства на выкуп предприятия Общества

§ 48. По прошествии двадцати пяти лет со дня открытия правильного движения на железной дороге правительство имеет право во всякое время выкупить Олонецкую железную дорогу и вступить во владение всем предприятием Общества, принимая на себя все его права и обязанности. Этот выкуп производится с Высочайшего разрешения, испрашиваемого по совместному представлению министров путей сообщения и финансов в установленном порядке.

## Приложение 6

**Список акционеров  
Акционерного общества Олонецкой железной дороги\***

Таблица 1

№ п/п	Акционеры	Количество акций
<i>Юридические лица</i>		
1	Французские вкладчики	9469
2	Азовско-Донской коммерческий банк	3005
3	Виленский частный коммерческий банк	2433
<i>Физические лица</i>		
1	Понтиен К., член правления, представитель французских вкладчиков	100
2	Бояр К., член правления, представитель французских вкладчиков	100
3	Нагородский В. А., инженер путей сообщения, директор Общества Олонецкой железной дороги	100
4	Савельев В. В., действительный статский советник, член правления, председатель Олонецкой земской управы	100
5	Хвощинский В. В., действительный статский советник, член правления, член Олонецкого земского собрания	100
6	Каминка А. И., член правления, представитель Азовско-Донского коммерческого банка	100
7	Каминка В. И., член правления, представитель Азовско-Донского коммерческого банка	100
8	Вольтман В. И., член правления, директор Богословского горно-заводского общества	100
9	Дармолатов Д. Н.	100
10	Рауперт Г. Г.	100
11	Эпштейн Э. М.	100
12	Мазель Д. А.	50
		<b>Всего 16 057</b>

\* НАРК, ф. 772, оп. 1, д. 21, л. 22.

## Приложение 7

## Руководящий состав строителей Мурманской железной дороги

Таблица 1

Фамилия, имя, отчество	Должность
<b><i>Управление работ</i></b>	
Горячковский Владимир Васильевич	Начальник работ
Крутиков Борис Александрович	Заместитель начальника работ, начальник технического отдела
Клягин Александр Павлович	Заведующий заготовками
Нечаев Анатолий Иванович	Главный бухгалтер
Лавров Николай Николаевич	Заведующий материальной частью
Серебренников Сергей Павлович	Главный врач
Попов Алексей Дмитриевич	Заведующий механической частью
Горский Даниил Федорович	Заведующий постройкой телеграфа
Панаев Кронид Кронидович	Главный агент по отчуждению имуществ
Сатовский Григорий Григорьевич	Правитель дел
<b><i>Линия Петрозаводск – Сорока</i></b>	
Дмитриев Владимир Николаевич	Помощник начальника работ
Журавлев Владимир Григорьевич	Инженер для поручений
<b><i>По первому участку</i></b>	
Важеевский Владимир Александрович	Начальник участка
Князь Пузына Станислав Станиславович	Начальник участка
Вильчинский Иосиф Константинович	Начальник дистанции
Гейбович Болеслав Константинович	Начальник дистанции
<b><i>По второму участку</i></b>	
Домянский Владимир Станиславович	Исполняющий обязанности начальника участка, начальник дистанции
Петровский Александр Иванович	Начальник дистанции
Войцеховский Владимир Иеронимович	Начальник дистанции
<b><i>По третьему участку</i></b>	
Карышев Всеволод Иванович	Начальник участка
Сеен Артур Густавович	Начальник дистанции
Коллар Георгий Жерардович	Начальник дистанции
Линевский Михаил Адамович	Начальник дистанции

<i>По четвертому участку</i>	
Рощенский Николай Константинович	Начальник участка
Шульгин Петр Филиппович	Начальник дистанции
Гейбович Габриель Константинович	Начальник дистанции
Поляев Александр Иванович	Начальник дистанции
Аксенов Федор Потапович	Начальник дистанции
<i>Линия Сорока – Кандалакиа</i>	
Захаров Евгений Александрович	Помощник начальника работ
Аккеман Федор Викторович	Инженер для поручений
<i>По первому участку</i>	
Хомайко Прокопий Николаевич	Начальник участка
Бойков Николай Леонтьевич	Начальник дистанции
Строков Михаил Наумович	Начальник дистанции
<i>По второму участку</i>	
Гейбович Габриель Константинович	Исполняющий обязанности начальника участка
Алексеев Илья Иванович	Начальник дистанции
<i>По третьему участку</i>	
Владимеров Леонтий Маркович	Исполняющий обязанности начальника участка, начальник дистанции
Моргенштерн Евгений Семенович	Начальник дистанции
Серебряков Алексей Алексеевич	Начальник дистанции
Сулин Александр Константинович	Начальник дистанции
Стребейко Эдмунд Петрович	Начальник дистанции
<i>По четвертому участку</i>	
Бутаревич Леон Иванович	Начальник участка
Вакансия	Начальник дистанции
<i>По пятому участку</i>	
Панов Алексей Иванович	Начальник участка
Бурлаков Иннокентий Александрович	Начальник дистанции
<i>По шестому участку</i>	
Ивашев Василий Петрович	Начальник участка
Маслов Павел Ильич	Начальник дистанции
<i>Линия Кандалакиа – Мурман</i>	
Соловьев Петр Евграфович	Помощник начальника работ
Сабанин Борис Владимирович	Инженер для поручений
Штольцман Гендрих Степанович	Инженер для поручений
<i>По седьмому участку</i>	
Реентович Валерьян Викенътьевич	Начальник участка
Соловьев Константин Афанасьевич	Начальник дистанции
Никитин Дмитрий Герасимович	Начальник дистанции

Окончание табл. 1

<i>По восьмому участку</i>	
Варичев Андрей Иванович	Начальник участка
Рудницкий Павел Викторович	Начальник дистанции
Мансфельд Георгий Дмитриевич	Начальник дистанции
Андронов Евгений Иванович	Начальник дистанции
<i>По девятому участку</i>	
Кожевников Дмитрий Дмитриевич	Начальник участка
Прокопович Георгий Федорович	Начальник дистанции
Назаров Михаил Андреевич	Начальник дистанции
Рендель Николай Ефимович	Начальник дистанции
<i>По десятому участку</i>	
Сахаров Владимир Викторович	Начальник участка
Куницкий Анатолий Чеславович	Начальник дистанции
Градов Борис Владимирович	Начальник дистанции
Куликов Александр Дмитриевич	Начальник дистанции

\* Мурманская железная дорога : краткий очерк. С. 37, 199–204.

Главным контролером Государственного контроля по постройке Мурманской железной дороги состоит Дроздов Иван Алексеевич.

Жандармская полиция района постройки подчинена начальнику Петроградского жандармского полицейского Управления железных дорог Фурса Петру Ильичу. Общее число служащих: в Управлении работ – 524 чел., на линии – 1869 чел.

### Сроки строительства железной дороги Петрозаводск – Мурман

Таблица 2

Линии	Протяженность (в верстах)	Начало строительства	Продолжительность работ
Петрозаводск – Сорокская бухта	356	1 января 1915 г.	17 декабря 1915 г.
Сорокская бухта – Кандалакша	371	23 сентября 1915 г.	3 ноября 1916 г.
Кандалакша – Мурманское побережье	260	3 июня 1915 г.	23 апреля 1916 г.
Вся Мурманская железная дорога	987	1 января 1915 г.	Ноябрь 1916 г.

## Приложение 8

### Данные по медицинскому обслуживанию строителей Мурманской железной дороги\*

Мурманская дорога разделена на 14 врачебных участков. Протяженность каждого врачебного участка в среднем составляла около 71,5 версты (на постройке предыдущих двадцати казенных железных дорог врачебный участок составлял в среднем 106,2 версты). Постоянный медицинский персонал каждого врачебного участка состоял из одного врача, пяти фельдшеров и одной акушерки (на 1, 2 и 3-м участках линии Петрозаводск – Сорока, на 5, 6, 7, 8 и 9-м участках линии Сорока – Романов-на-Мурмане было по два врача). На каждом участке был постоянный врачебный пункт в составе: три фельдшера и акушерка. Два фельдшера работали при фельдшерских покоех, находившихся на каждом участке.

На линии работали четыре зубных врача. При Петрозаводской глазной больнице рабочих железной дороги обслуживал консультант-хирург.

В лечебных пунктах стационарного типа строящейся железнодорожной линии было около 1200 кроватей, кроме того, площади позволяли установить еще до 400 кроватей (по данным «Ежегодника России на 1914 год» на территории всей Архангельской губернии в лечебных пунктах было 553 кровати, а в Олонецкой – 882).

Общее руководство врачебно-санитарной частью дороги возлагалось на старшего врача. Его штат составляли помощник старшего врача, санитарный врач, два врача-консультанта, зубной врач и два фельдшера. Всего на Мурманской железной дороге на 1 сентября 1916 г. работали: 41 врач, 85 фельдшеров и 34 акушерки (в Архангельской губернии один врач приходился на 14,841 кв. версту с населением в 9670 чел., тогда как, по данным врачебной службы на 1 августа 1916 г., на Мурманской железной дороге один врач приходился в среднем на 24 версты линии при 1400 рабочих и служащих).

На всех участках были оборудованы дезинфекционные стационарные и подвижные камеры, кроме этого, была изготовлена подвижная дезинфекционная вагон-камера. В Петрозаводске располагалась санитарно-бактериологическая лаборатория по выявлению инфекционных заболеваний. Ее возглавлял санитарный врач, являвшийся помощником главного врача. На участках строительства работало по одному врачу-эпидемиологу и по два-три фельдшера.

---

\* НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 41, л. 109–110.

Расходы на лечение одного больного на железной дороге составляли 2 руб. 77 коп. (в Архангельской губернии – 16,6 коп., в Олонецкой – 34 коп.).

Данные по заболеваниям среди рабочих Мурманской железной дороги на 1916 г. показывают, что в Коле, Кеми, Кандалакше и Княжьей губе было зафиксировано до 40 случаев заболеваний оспой, занесенной из Финляндии. Было зафиксировано несколько случаев заболевания брюшным тифом. Сыпной тиф среди рабочих из местного населения был выявлен в Кеми, где в марте 1916 г. из девяти заболевших умерло двое, затем эта болезнь появилась и в Коле. В июле 1916 г. на восьмом участке северной линии было зафиксировано 15 случаев дизентерии, на втором участке южной линии – 30 и в Коле – до 150. Цингой переболело 13 тысяч человек, из них умерли 422 и 9123 были эвакуированы с объектов стройки.

Всего за время строительства было зарегистрировано 133614 амбулаторных и 7850 стационарных больных. Зафиксировано 617 смертельных случаев по причине болезней.

Таблица 1

**Сравнительные данные по обеспеченности врачебной,  
фельдшерской и стационарной помощью\***

Районы	1 врач		1 больница		1 кровать	
	на местность (кв. верст)	на кол-во человек	на местность (кв. верст)	на кол-во человек	на местность (кв. верст)	на кол-во человек
По 50 губерниям европейской России	248	7517	650	19 713	23	698
Архангельская губерния	14 841	9670	11 075	7217	1342	874
Олонецкая губерния	2292	9502	2390	9906	127	528
Мурманская железная дорога	24	1400	71	4099	0,9	52

\* По материалам Ежегодника России на 1914 г. – Пг., 1915; Мурманская железная дорога : краткий очерк. С. 81.

Сравнительные данные таблицы показывают, что в Архангельской губернии один врач приходился на 14 841 квадратных верст с населением 9670 человек, в Олонецкой губернии один врач на 2292 квадратных версты с населением 9502 человека, тогда как на Мурманской железной дороге один врач приходился в среднем на 24 версты линии при 1400 рабочих и служащих.

## Приложение 9

### Данные по цинготным больным на строительстве Мурманской железной дороги

Таблица 1

#### Показатели заболеваемости цингой населения прилегающих губерний\*

Губернии	1 больной цингой на количество населения
Олонецкая губерния	2723
Архангельская губерния	367
Вологодская губерния	3214
Петроградская губерния	1451

\* По данным Ежегодника России на 1913 г. – СПб., 1914.

Таблица 2

#### Движение цинготных больных на строительстве Мурманской железной дороги, 1916 г.\*\*

Линии	Состояло на первое число															
	января		февраля		марта		апреля		мая		июня		июля		августа	
	в/пл.	рос.	в/пл.	рос.	в/пл.	рос.	в/пл.	рос.	в/пл.	рос.	в/пл.	рос.	в/пл.	рос.	в/пл.	рос.
Петрозаводск – Сорока	198	10	1333	28	2461	109	2517	164	2713	139	1500	182	754	302	982	203
Сорока – Кандалакша	3	1	46	6	248	42	137	44	236	183	32	161	26	23	43	51
Кандалакша – Кола	–	7	146	36	403	41	857	145	953	304	264	57	182	82	7	138
Итого	201	18	1525	70	3112	192	3511	353	3902	626	1796	400	962	407	1032	392
Линии	Прибыло в течение месяца															
	января		февраля		марта		апреля		мая		июня		июля		августа	
	в/пл.	рос.	в/пл.	рос.	в/пл.	рос.	в/пл.	рос.	в/пл.	рос.	в/пл.	рос.	в/пл.	рос.	в/пл.	рос.
Петрозаводск – Сорока	1198	44	1291	94	1694	121	363	61	476	84	925	199	624	85	6571	688
Сорока – Кандалакша	44	5	243	43	126	42	127	148	33	103	158	102	158	99	889	542
Кандалакша – Кола	153	34	309	104	528	151	349	257	289	152	189	177	37	200	1854	1075
Итого	1395	83	1843	41	2348	314	839	466	798	339	1272	478	819	384	9314	2305



Окончание табл. 2

Выздоровело (по данным на 01.08.1916 г.)															Итого:	
Петрозаводск – Сорока	46	25	114	12	50	46	125	85	347	40	179	76	182	111	1043	395
Сорока – Кандалакша	–	–	40	7	53	24	28	6	–	116	10	66	18	2	149	221
Кандалакша – Кола	6	2	46	98	60	37	23	96	128	46	81	61	6	5	558	345
Итого	52	27	200	117	163	107	384	187	475	202	270	203	196	118	1750	961
Умерло (по данным на 01.08.1916 г.)															Итого:	
Петрозаводск – Сорока	17	1	49	1	93	20	42	1	46	1	28	3	13	1	286	28
Сорока – Кандалакша	1	–	1	–	3	–	–	1	–	3	3	3	6	3	14	10
Кандалакша – Кола	1	–	6	1	14	5	22	2	7	3	14	3	1	5	65	19
Итого	19	1	56	2	108	25	64	4	53	7	45	9	20	9	365	57
Эвакуировано (по данным на 01.08.1916 г.)															Итого:	
Петрозаводск – Сорока	–	–	–	–	1497	–	–	–	1296	–	4464	–	–	–	7257	–
Сорока – Кандалакша	–	–	–	–	181	16	–	2	215	5	129	115	117	66	642	204
Кандалакша – Кола	–	3	–	–	–	5	–	–	843	207	176	88	205	138	1224	341
Итого	–	3	–	–	1678	21	–	2	2354	212	4769	203	322	204	9123	545

\*\* Мурманская железная дорога : краткий очерк. С. 86

## Приложение 10

### Сравнительные данные по медицинскому обслуживанию на казенных железных дорогах России

Таблица 1

**Врачебные участки, медицинский персонал, больницы  
и приемные покои на строительстве казенных железных дорог\***

Дороги	Протяжен- ность лечеб- ного участка (верст)	1 врач на местность (верст)	1 больни- ца на ме- стность (верст)	1 фельд- шер на местность (верст)	Приемный покой на местность (верст)
В среднем по стране	106,2	87,8	100,9	25,4	120,1
<b>Мурманская**</b>	<b>71,5</b>	<b>24</b>	<b>71</b>	<b>8</b>	<b>29</b>
Уссурийская, северная часть	244	244	91,5	–	172
Уссурийская, южная часть				35,3	194
Китайский район Маньчжурии	107,1	107,1	107,1	–	214,2
Амурская западная часть	73,2	59,9	73,2	12,7	25,3
Забайкальская	94	94	94	–	93,9
Крутобайкальская	62,5	22,4	27,3	22,4	49,2
Иркутск – Красноярск	111,6	111,6	77,3	–	38,6
Красноярск – Обь	101,6	50,8	79	–	37,4
Западно-Сибирская	147,5	73,8	189,7	–	332
Челябинск – Златоуст	75,2	75,2	150,3	–	150,3
Златоуст – Уфа	59,8	49,8	74,8	–	150
Челябинск – Екатеринбург	112,9	56,5	112,9	–	113
Вятка – Вологда	101,1	101,1	101,1	–	–
Вологда – Петроград	93,8	93,8	93,8	31,3	–
Оренбург – Ташкент	231,8	95,3	–	–	65,8
Екатерининская	84,5	74	–	–	84,8
Киев – Ковель	105,1	84,1	140,2	–	70,1

\* Составлена на основании данных отчетов о постройке каждой дороги. См. : Мурманская железная дорога : краткий очерк. С. 82.

\*\* По данным на 01.08.1916 г., считая эпидемиологический персонал.

Таблица 2

**Процент стационарных и амбулаторных больных,  
показатель смертности\***

Дороги	Из 100 больных пользовались		Процент смертности среди зарегистриро- ванных больных
	стационарной помощью	амбулаторной помощью	
В среднем по стране	8,18	91,82	0,32
<b>Мурманская**</b>	<b>6,34</b>	<b>93,66</b>	<b>0,23</b>
Уссурийская, северная часть	8,76	91,24	0,75
Уссурийская, южная часть	10,41	89,59	0,75
Амурская западная часть	8,74	91,26	0,39
Забайкальская	9,16	90,84	0,67
Кругобайкальская	8,99	91,01	0,52
Иркутск – Красноярск	9,93	90,07	0,33
Красноярск – Обь	8,49	91,51	0,25
Западно-Сибирская	7,11	92,89	0,54
Челябинск – Екатеринбург	14,04	85,96	0,25
Вятка – Вологда	6,18	93,82	0,09
Вологда – Петроград	6,87	93,13	0,09
Оренбург – Ташкент, северная часть	7,62	92,38	0,27
Оренбург – Ташкент, южная часть	7,79	92,21	0,36
II Екатерининская	4,42	95,58	0,09
Киев – Ковель	4,25	95,75	0,09

\* Составлена на основании данных отчетов о постройке каждой дороги. См. : Мурманская железная дорога : краткий очерк. С. 83.

\*\* По данным на 01.08.1916 г.

Таблица 3

**Количество стационарных и амбулаторных больных  
с начала строительства Мурманской железной дороги  
по июль 1916 г.\***

Линии	Стационарных больных					Амбулаторных больных	
	Поступило больных	Выздоровело	Умерло	По состоянию на 01.07.1916 г.	Больничных дней	Больных	Посещений
Петрозаводск – Сорока	3528	2825	187	516	80 395	58 379	82 969
Сорока – Кандалакша	1897	1524	101	272	30 628	27 868	46 205
Кандалакша – Мурман	2425	1982	197	228	55 680	47 367	55 054
Итого	7850	6331	485	1016	163 702	133 614	173 328

\* Мурманская железная дорога : краткий очерк. С. 84.

## Приложение 11

## Станции Мурманской железной дороги\*

Таблица 1

Название станций, разъездов в 1916 г.	Современное название станций, разъездов
<b>Романов**</b>	<b>Мурманск</b>
Кола	Кола
	Выходной
	Шонгуй
	Пост 1410 км
Лопарская (Красный Плес)***	Лопарская
	Кица
Тайбола (Пулозеро)***	Тайбола
	Пулозеро
	Лапландия
Оленья (Куренга)***	Оленегорск
Гольцево	Ягельный Бор
	Куна
	Рудный
Имандра	Имандра
	Нефелиновые Пески
Типозеро	Хибины
	Апатиты
	Питкуль
Нива (Хабозеро)***	Хабозеро
	Африканда
	Восточная губа
	Полярные Зори
	Пинозеро
	Плесозеро
Кандалакша	Пост 1178 км
Кандалакша-пристань	Кандалакша
	Проливы
Белое море	Белое море
	Ручьи Карельские
Княжая	Княжая
	Ковда
	Пост 1093 км
Сряк	Лесной
	Пояконда
Полярный круг	Полярный круг
	Катозеро

Чупа	Чупа
Средняя	Кереть
Кереть	Лоухи
	Боярская
	Амбарный
Алозеро	Энгозеро
	Сиг
Гридино	Воньга
Хлебная	Кузема
	Раз. 883 км
Поньга	Поньгома
	Ламбино
	Раз. 846 км
Кемь	Кемь
	Мягрека
	Б/п 813 км
Шуерцкая	Шуерцкая
	Заливы
Сорока	Беломорск
	Горелый Мост
	Уда
	Сосновец
	Кильбо
Олимпий	Летний
	Тунгуда
	Идель
Порандово	Кочкома
	Б/п 704 км
	Шавань
	Надвоицы
Сегежа	Май-губа
	Сегежа
	Шпаловой
	Раз. Ригозеро
	Раз. Суглица
Уросозеро	Уросозеро
	Сумеричи
	Раменцы
	Раз. Быстряги
Масельская	Масельская
	Раз. Ванозеро
	Малыга
	Лумбушозеро
	Вичка
Медвежья гора	Медвежья гора

Окончание табл. 1

Кяппесельга	Предмедгорский Пергуба Уница Кяппесельга Викжезеро Новый поселок
Лижма	Лижма Кедрозеро Илемсельга Мянсельга Нигозеро
Кивач	Кондопога Заделье Суна Лучевой
Шуйская	Пост 427 км Шуйская Пост 417 км Томицы
Петрозаводск	Петрозаводск-тов. <b>Петрозаводск-пас. 402 км</b>
Голиковка	Голиковка
Орзег	Орзег
Деревянка	Деревянка
Пьяжиева Сельга	Пьяжиева Сельга
Ладва	Ладва
Пай	Пай
Токари	Токари
Погра	Подпорожье груз.
Яндеба	Подпорожье
Янега	Яндеба
Лодейное поле	Янега
Оять	Лодейное поле
Паша	Оять-Волховстроевский
Раз. Сидорово	Паша
Раз. Телжево	Раз. Сидорово
Лунгачи	Раз. Телжево
Колчаново	Лунгачи
Михаила Архангела	Колчаново
Георгиевская	Мурманские ворота
Дубовики	Георгиевский
Званка	Волховстрой 2 Волховстрой 1

\* Составлено автором.

\*\* По документам в период строительства конечную точку линии железной дороги называли Мурман или Мурманское побережье.

\*\*\* В процессе ввода в эксплуатацию станция была переименована, первоначальное название указано в скобках.

## Приложение 12

### Удаленность головных участков Мурманской железной дороги от Петрограда и Москвы\*

Таблица 1

Отрезки линии железной дороги	Расстояния (в верстах)
Петроград – Мурман	1367
Петроград – Петрозаводск	380
Петроград – Сорока	736
Петроград – Кандалакша	1107
Москва – Мурман	1857
Москва – Петрозаводск	989
Москва – Сорока	1226
Москва – Кандалакша	1597
Петрозаводск – Сорока	356
Сорока – Кандалакша	371
Кандалакша – Мурман	260
Петрозаводск – Мурман	987

\* Составлено автором на основании фактических отчетов о выполнении работ и принятии к эксплуатации отдельных участков дороги.

## Приложение 13

### Выпуск паровозов предприятиями России с 1844 по 1917 г.\*

Таблица 1

Название завода (год основания)	Начало выпуска паровозов	Количество выпущенных паровозов
Александровский (1824)	1844	331
Воткинский (1759)	1869	565
Путиловский (1801)	1894	2347
Сормовский (1849)	1898	2164
Невский (1857)	1870	3512
Коломенский (1863)	1869	4619
Брянский (1873)	1892	2825
Харьковский (1897)	1897	2622
Луганский (1899)	1899	2116
<b>Всего за 1844–1917 гг.</b>		<b>21101</b>

\*\*История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 242.



## Приложение 14

# Расписание движения пассажирских поездов Петроград – Петрозаводск – Кемь – Мурманск\*

## ОБЪЯВЛЕНИЕ

Управление Мурманской ж. д. объявляет о том, что с 15 мая вводится новое расписание пассажирских поездов, по которому поезда будут следовать в сообщении Петроград – Петрозаводск – Кемь – Мурманск

П. № 4

Из Петрограда						
Станция	прибытие			отправление		
	Дни следования	ч	мин	ч	мин	Дни следования
Петрогр. Ник. (под № 38)	—	—	—	17	22	ежедневно
Званка сев.	ежедневно	20	55	22 под № 4	45	—
Мих. Архангел	—	23	07	23	22	—
Лод. Поле	—	4	00	4	55	—
Петрозаводск	—	14	20	17	00	Пн., чт., сб.
Кемь	Вт., пт., воскр.	14	48	17	00	Вт., пт., воскр.
Кандалакша	Чт., воскр., вт.	13	35	14	59	Чт., воскр., вт.
Мурманск	Сб., вт., чт.	2	39	—	—	—

П. № 3

Из Мурманска						
Станция	прибытие			отправление		
	Дни следования	ч	мин	ч	мин	Дни следования
Мурманск	—	—	—	14	18	Вт., чт., сб.
Кандалакша	Ср., пт., воскр.	22	46	23	40	Ср., пт., воскр.
Кемь	Пн., ср., сб.	15	22	18	51	Пн., ср., сб.
Петрозаводск	Вт., чт., воскр.	17	35	19	20	Ежедневно
Лод. Поле	Ежедневно	4	50	5	45	—
Мих. Архангел	—	10	23	10	33	—
Званка сев.	—	10	55	12	30	—
Петрогр. Ник.	—	16	00	под	№ 38	—

*Примечания.* В состав п. № 4 и п. № 3 входят вагоны II, III и IV классов, причем в п. № 4, проходящем Петрозаводск по четвергам и субботам, будут следовать ваг. II и III классов прямого сообщения Петроград – Мурманск, а в п. № 4, отправляющемся по понедельникам, – вагоны сообщения Петрозаводск – Мурманск. Проезд пассажиров на уч. Кемь – Мурманск разрешается только лицам, причастным к постройке и эксплуатации дороги, а прочим пассажирам по удостоверениям, выдаваемым министром путей сообщения.

\* Олонецкие губернские ведомости. – 1917. – 18 мая. – № 52. – С. 4

## Приложение 15

### Метрология, применяемая в России до 1917 г.

Таблица 1

#### Меры веса

Русские меры	Меры в единицах СИ
Фунт	2,20462 кг
Тройский фунт	2,67923 кг
Унция	35,27396 кг
Тройская унция	32,15075 кг
Пуд	16,38 кг

Таблица 2

#### Меры объема

Русские меры	Меры в единицах СИ
Бочка	839,69 л
Четверть	209,92 л
Корчага	136,45 л
Ведро	83,969 л
Четверик	26,24 л
Четверка	6,56 л
Гарнец	16,38 л
Берковец	1,64 л

Таблица 3

#### Меры длины

Русские меры	Меры в единицах СИ
Верста	2160 м
Сажень	2,16 м
Маховая сажень	1,76 м
Косая сажень	2,48 м
Аршин	136,45 м
Ярд	0,92 м
Локоть	0,72 м
Пядь	0,48 м
Фут	0,305 м
Вершок	0,045 м
Дюйм	0,026 м

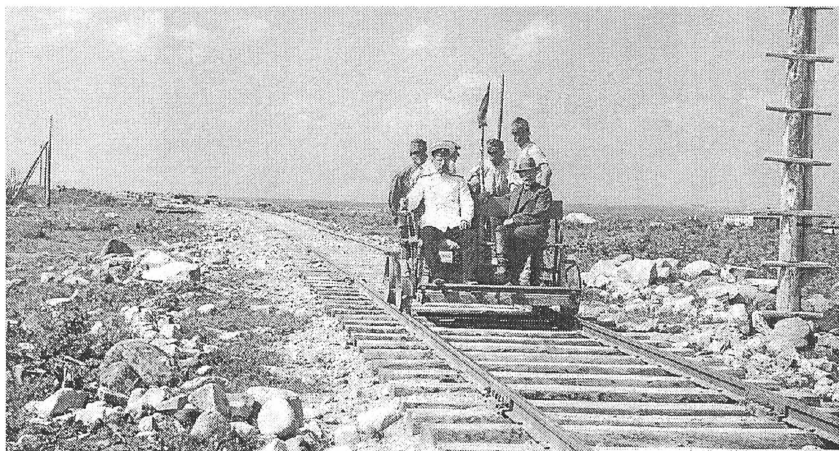
## Оглавление

Вместо предисловия .....	3
<b>Введение</b> .....	5
<b>Глава 1. Предпосылки строительства Мурманской железной дороги</b> .....	17
1.1. Историческая обусловленность и военно-стратегическая необходимость возведения Мурманской железнодорожной магистралей .....	–
1.2. Техничко-экономические возможности железнодорожного строительства к началу XX в. ....	30
1.3. Подготовительный период и проектирование железнодорожной магистралей от Петербурга до побережья Баренцева моря .....	47
<b>Глава 2. Строительство Олонецкой железной дороги – головного участка Мурманской железнодорожной магистралей</b> .....	65
2.1. Создание и организационно-правовые основы деятельности Акционерного общества Олонецкой железной дороги .....	–
2.2. Акционерное общество – основной строитель железнодорожной линии Званка – Петрозаводск .....	81
<b>Глава 3. Сооружение железнодорожной линии Петрозаводск – Мурманск</b> ...	100
3.1. Организация строительства железнодорожной магистралей Петрозаводск – Мурманск в изменившихся геополитических условиях .....	–
3.2. Кадровое обеспечение и решение социальных проблем строителей дороги .....	114
3.3. Завершение строительства единой Мурманской железнодорожной магистралей и ввод ее в эксплуатацию .....	129
<b>Заключение</b> .....	150
<b>Терминологический словарь</b> .....	153
<b>Архивные материалы</b> .....	159
<b>Периодическая печать</b> .....	160
<b>Законодательные акты, справочники, статистические сборники и отчетные материалы</b> .....	–
<b>Библиографический список</b> .....	–
<b>Дополнительная литература</b> .....	167

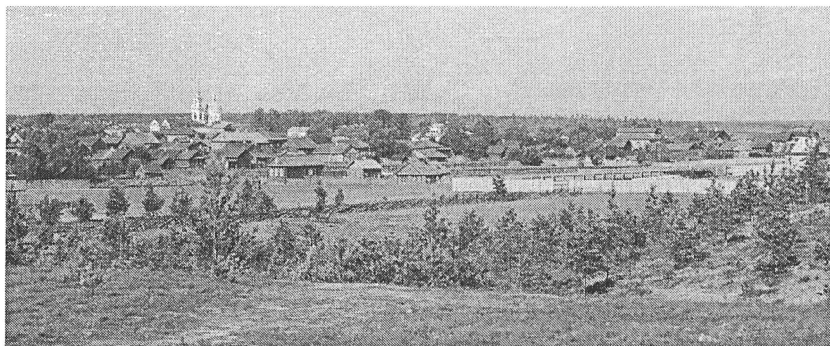
<i>Приложение 1.</i> Экономико-географический обзор Олонецкой губернии и Кольского полуострова .....	172
<i>Приложение 2.</i> Территория и население района строительства Мурманской железной дороги .....	177
<i>Приложение 3.</i> Результаты изысканий линии Олонецкой железной дороги в 1904 г. ....	178
<i>Приложение 4.</i> Отчет Особой комиссии Олонецкого губернского земства по проведению в край железнодорожной линии (извлечение) ..	180
<i>Приложение 5.</i> Устав Общества Олонецкой железной дороги (извлечение) ...	182
<i>Приложение 6.</i> Список акционеров Акционерного общества Олонецкой железной дороги .....	186
<i>Приложение 7.</i> Руководящий состав строителей Мурманской железной дороги .....	187
<i>Приложение 8.</i> Данные по медицинскому обслуживанию строителей Мурманской железной дороги .....	190
<i>Приложение 9.</i> Данные по цинготным больным на строительстве Мурманской железной дороги .....	192
<i>Приложение 10.</i> Сравнительные данные по медицинскому обслуживанию на казенных железных дорогах России .....	194
<i>Приложение 11.</i> Станции Мурманской железной дороги .....	197
<i>Приложение 12.</i> Удаленность головных участков Мурманской железной дороги от Петрограда и Москвы .....	200
<i>Приложение 13.</i> Выпуск паровозов предприятиями России с 1844 по 1917 г. ....	–
<i>Приложение 14.</i> Расписание движения пассажирских поездов Петроград – Петрозаводск – Кемь – Мурманск .....	201
<i>Приложение 15.</i> Метрология, применяемая в России до 1917 г. ....	202



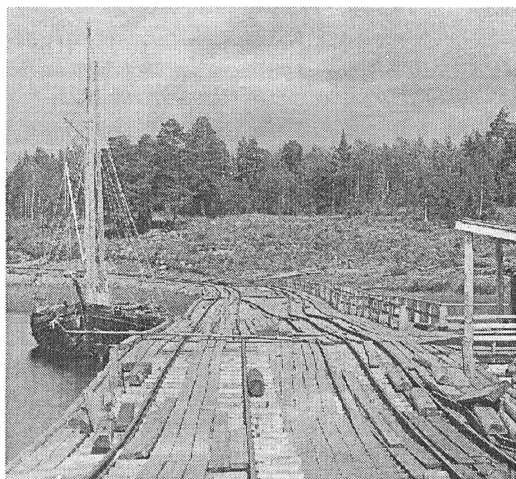
Вид на Петрозаводск



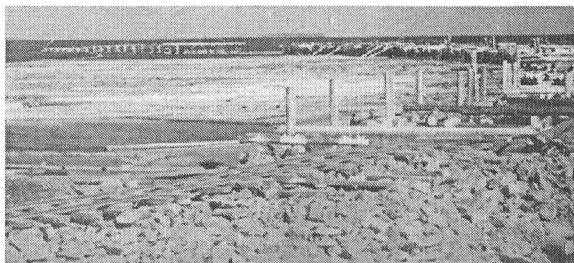
Прокудин-Горский на дрезине в Петрозаводске



Общий вид на Лодейное Поле, 1915 г.



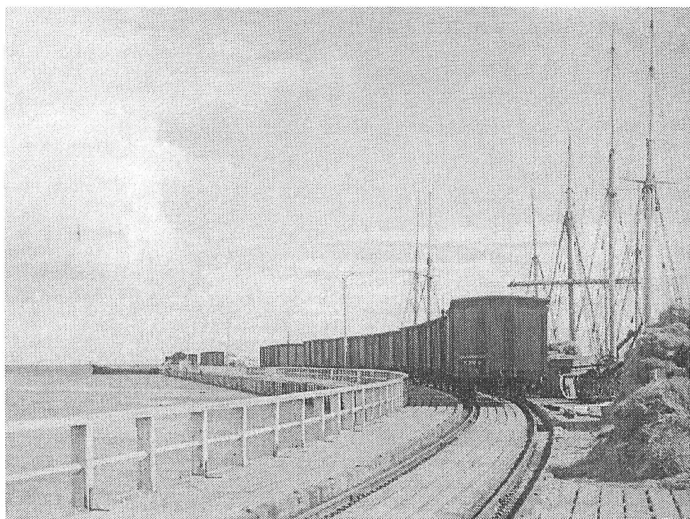
Железнодорожная дамба у станции Лижма



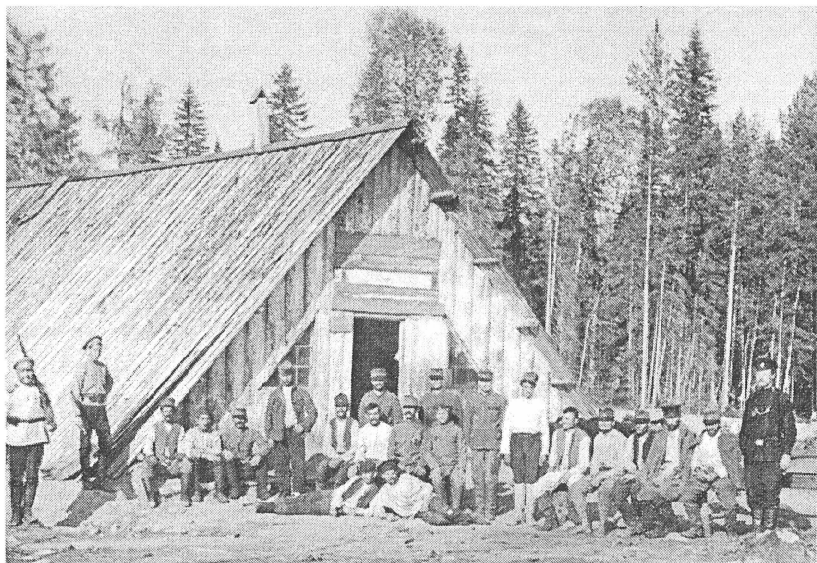
Насыпь для дамбы железной дороги в Сорочьей Губе, 1915 г.



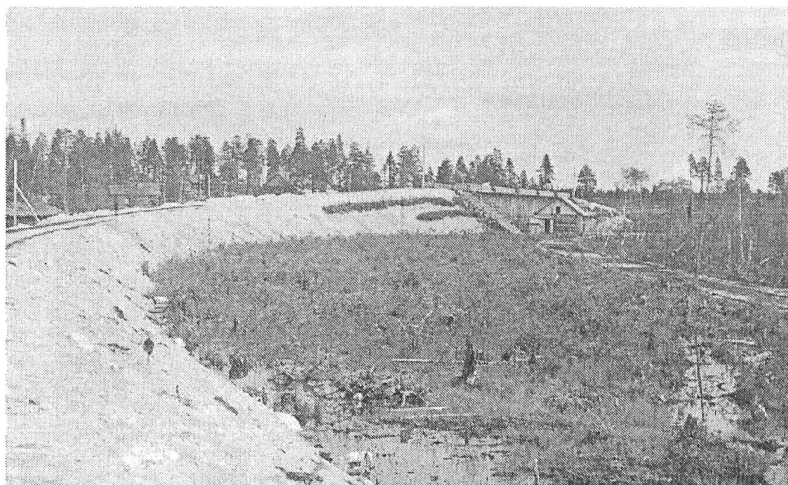
Группа инженеров – участников строительства  
Мурманской железной дороги, 1916 г.



Железнодорожная дамба в Сорочьей Губе, 1916 г.



Военнопленные – участники строительства железной дороги у жилого барака



Насыпь у железнодорожного моста через р. Сегежа

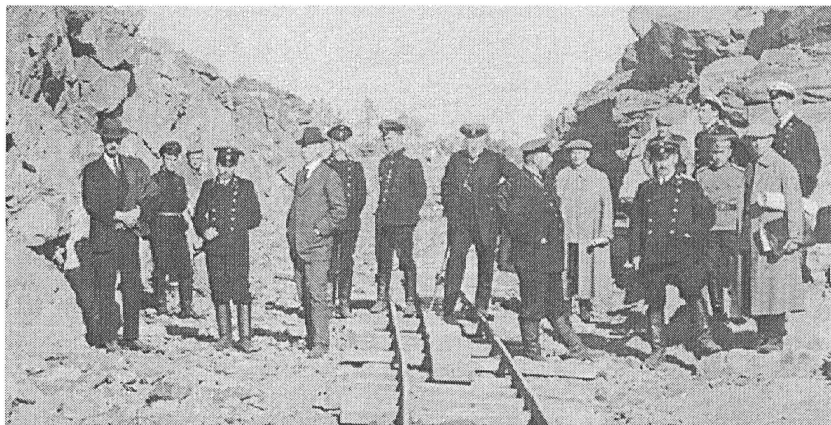




Типовой дом для проживания работников Мурманской магистрали



Неровности пути на станции Ладва



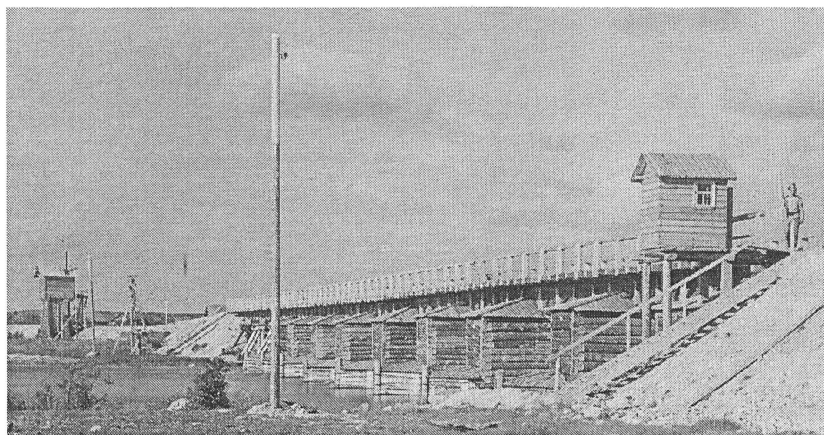
Руководители и инженеры Мурманской железной дороги  
на участке строительства у станции Масельская



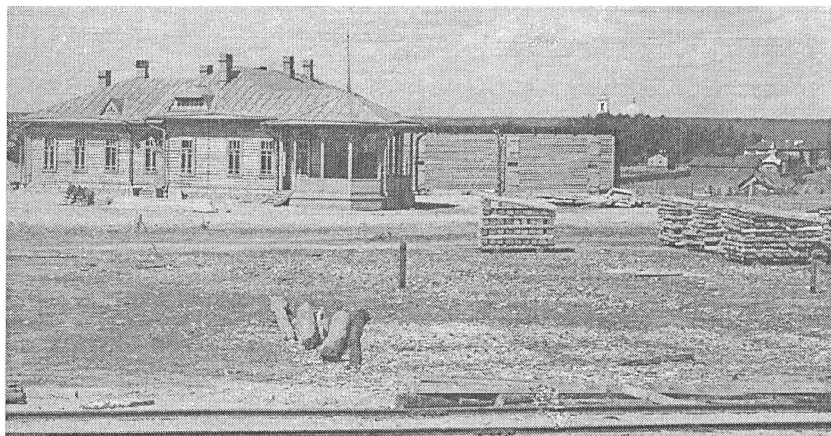
Речные пороги у деревни Пергуба



Скальная выемка около деревни Лосось-Губа



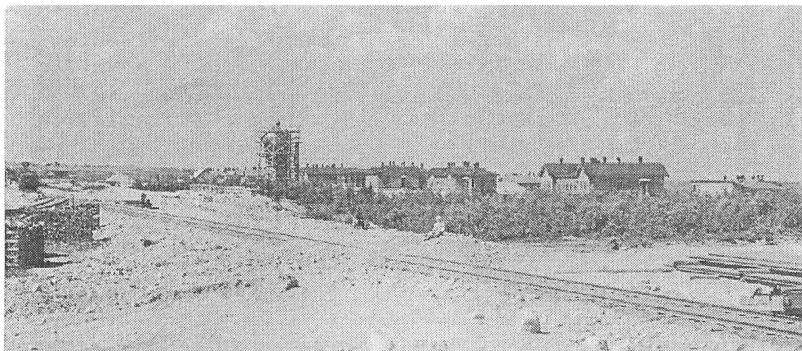
Мост в устье р. Суна



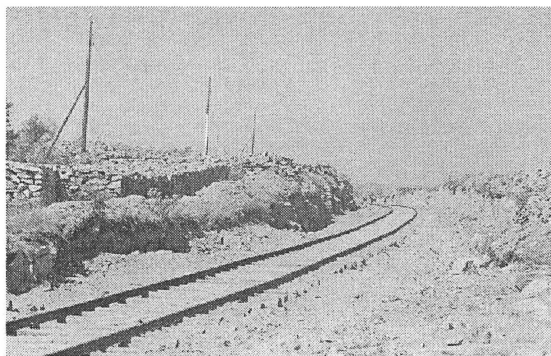
Пассажирский вокзал станции Петрозаводск



Мост через р. Лососинка в Петрозаводске



Станция Петрозаводск Мурманской железной дороги, 1916 г.



Закругление пути у станции Петрозаводск



Подъезд к железнодорожному мосту через р. Лососинка  
у станции Петрозаводск





Железнодорожный путь около станции Черная



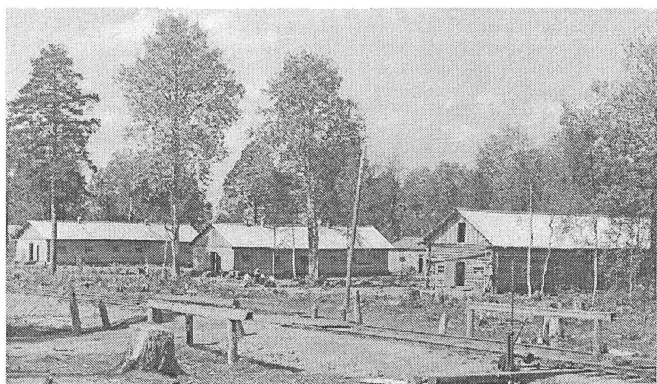
Общий вид станции Голиковка



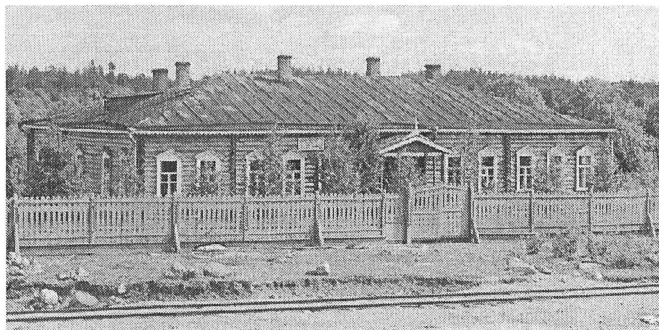
Общий вид железнодорожного пути у деревни Пергуба



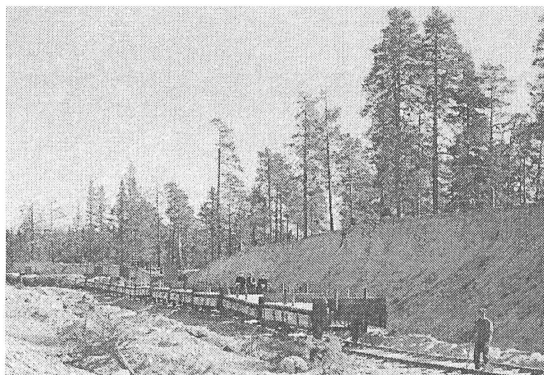
Мост через р. Лиозерку, 1916 г.



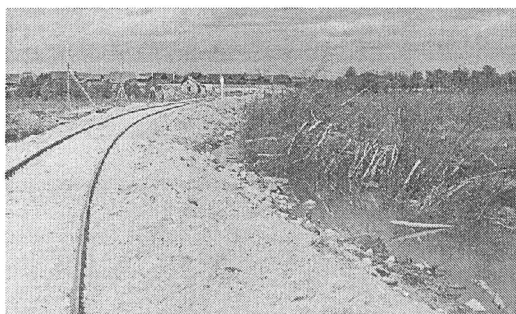
Баракы рабочих у станции Кяппельсельга



Железнодорожный путь у школы в деревне Пергуба



Песчаный карьер Кировский Мурманской железной дороги

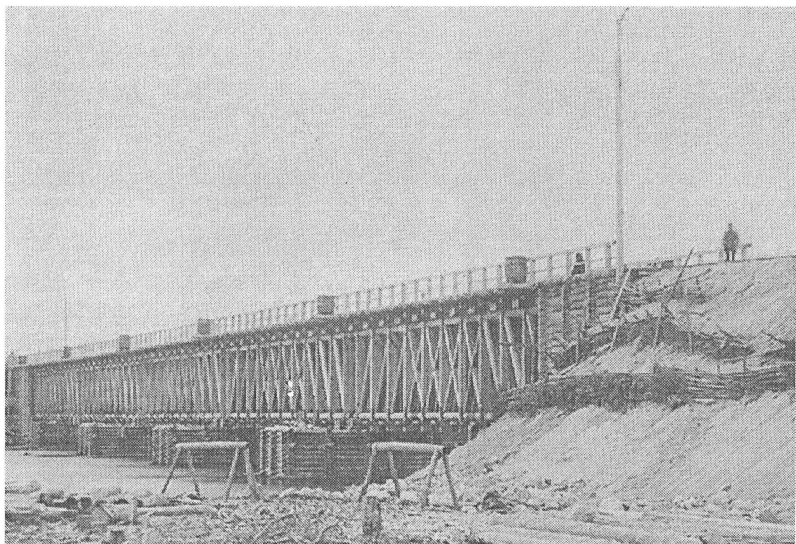


Железнодорожный путь у деревни Пергуба



Железнодорожный путь около станции Кяппесельга





Конструкция моста через р. Сегежа



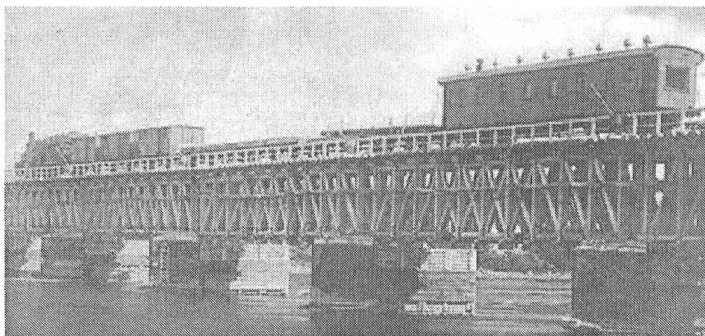
Железнодорожный поселок на станции Сегежа



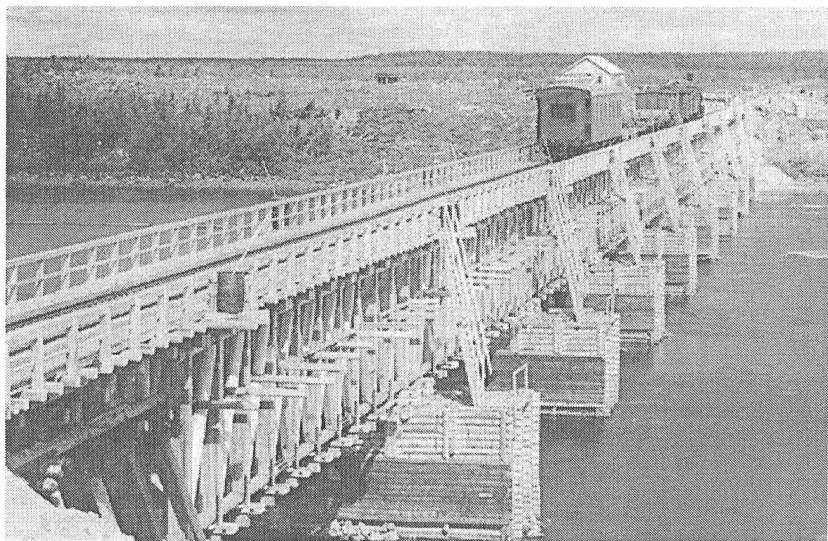
Станция Сегежа, 1916 г.



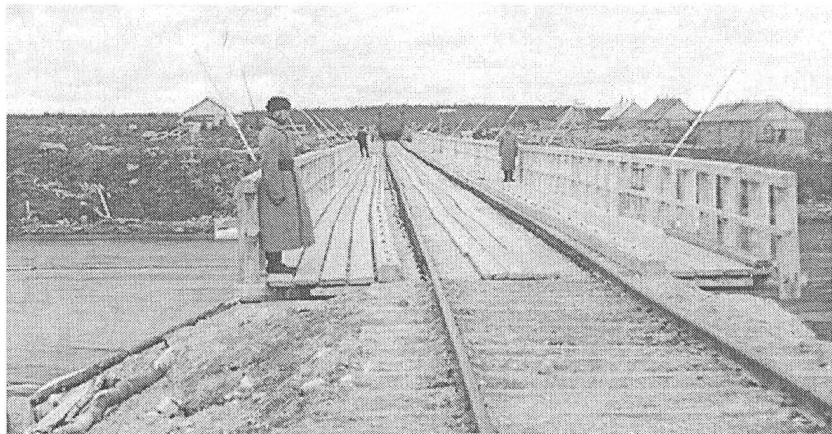
Усиленные ледорезы железнодорожного моста через р. Шуя



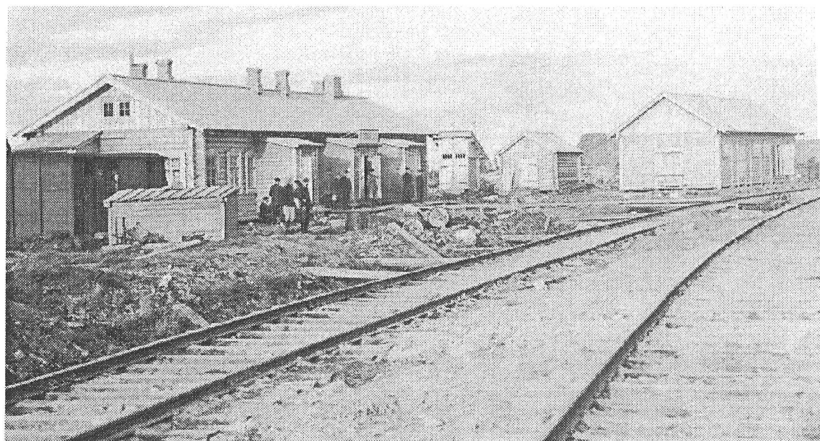
Испытание моста через р. Онда у станции Сорока



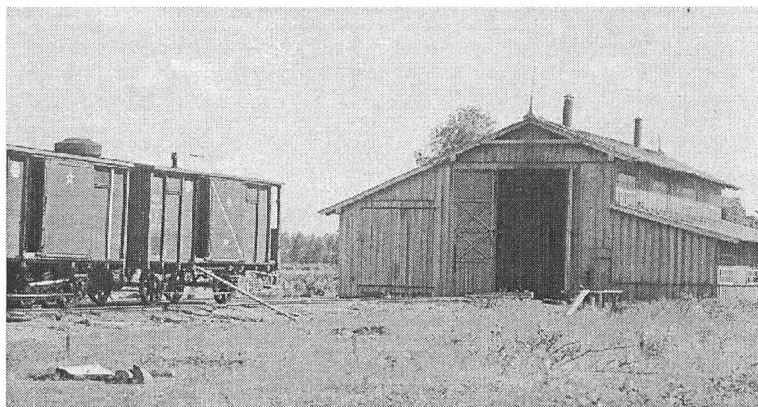
Конструкция моста через р. Онда у станции Сорока



Верхнее строение железнодорожного моста через р. Онда



Станция Сорока, 1916 г.



Сарай для текущего ремонта вагонов на станции Кяппесельга



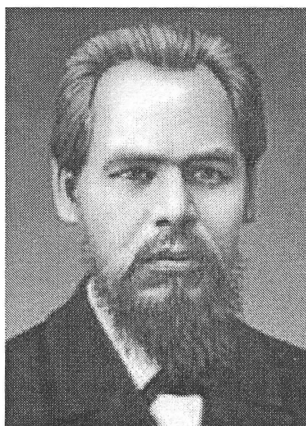
Сергей Васильевич Рухлов  
(1852–1918) – министр путей  
сообщения (1909–1915 гг.)



Александр Федорович Трепов  
(1862–1928) – министр путей  
сообщения (1915 –1916 гг.)



Николай Виссарионович Некрасов  
(1879–1940) – министр путей  
сообщения и министр финансов  
Временного правительства (1917 г.)



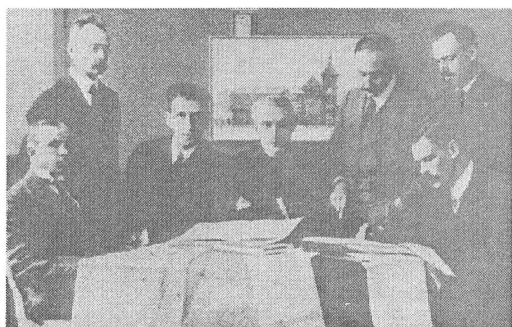
Марк Тимофеевич Елизаров  
(1863–1919). Возглавлял Народный  
комиссариат путей сообщения  
(8 ноября 1917 г. – февраль 1918 г.)



Город Кемь, 1915 г.

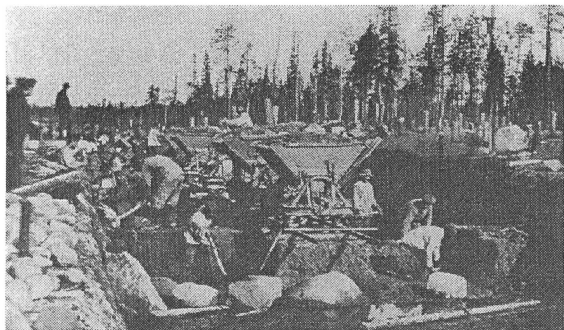


Город Сорока, 1915 г.



Группа специалистов – строителей  
Мурманской железной дороги, 1916 г.  
Слева направо: А. И. Нечаев, С. П. Серебренников,  
А. Ф. Аккерман, Б. А. Крутиков, С. Т. Чарницкий,  
П. А. Маковский, Б. В. Сабанин





На строительстве Мурманской железной дороги, 1915 г.



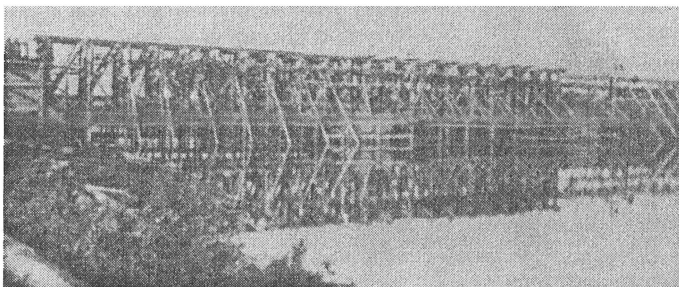
Б. А. Крутиков (1877–1968)



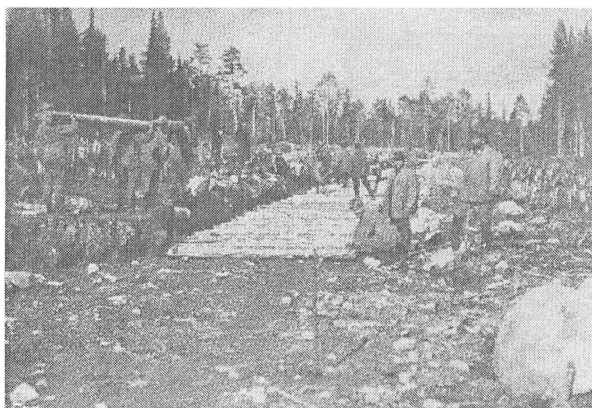
П. Е. Соловьев (1883–1969)



Выемка грунта на 729-м км Мурманской магистрали



Строительство деревянного моста через р. Кереть, 1916 г.



Укладка шпал вручную

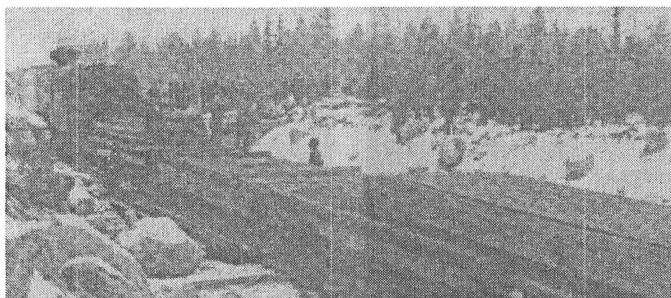


Солдаты железнодорожного батальона  
на укладке пути Мурманской магистрали

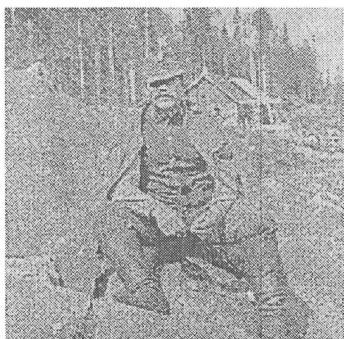




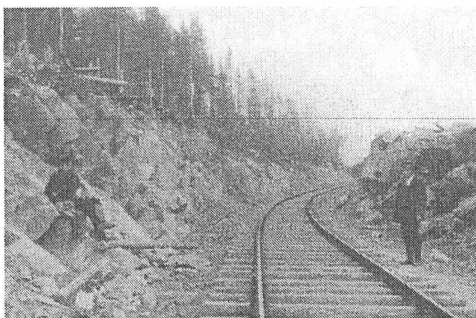
Артель плотников – строителей Мурманской железной дороги



Испытание готового участка пути



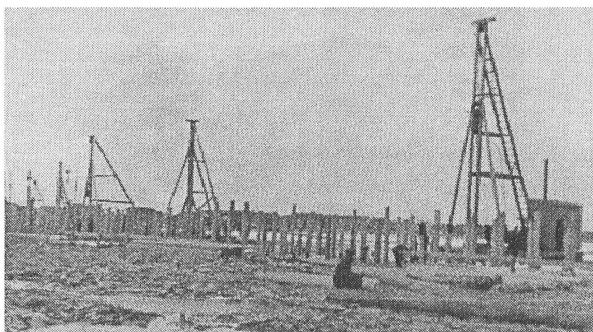
Военнопленный австриец  
на участке строительства  
у станции Медвежья Гора



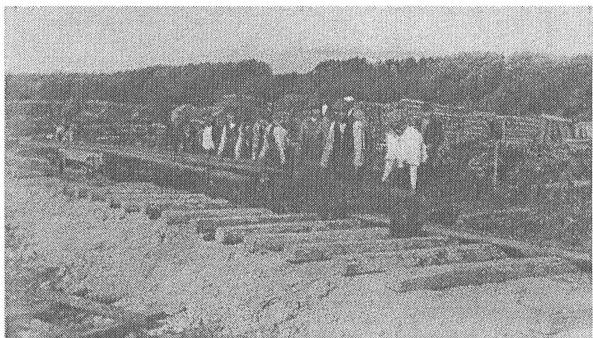
Скальная выемка у станции Масельская



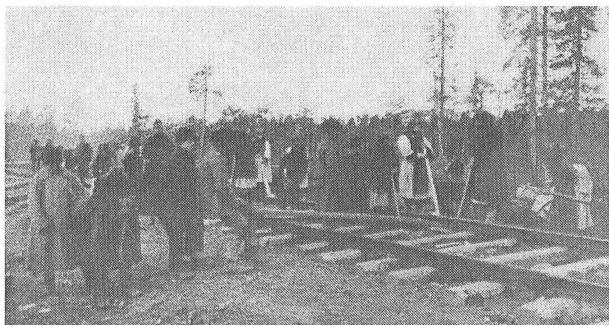
Прокладка железной дороги по болоту  
на участке Сорока – Кемь



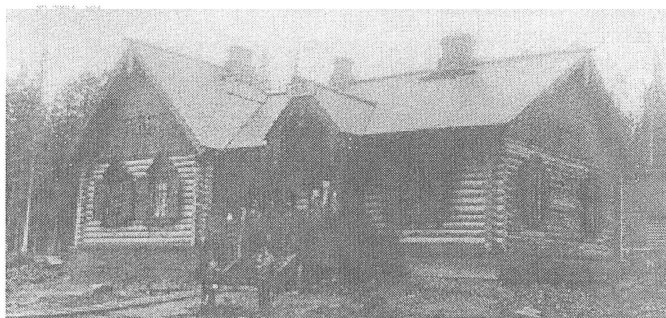
Забивание свай паровым копром  
в районе станции Сорока



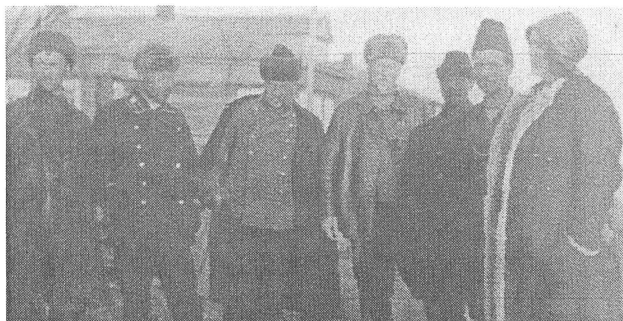
Укладка рельсового полотна вручную  
XXII



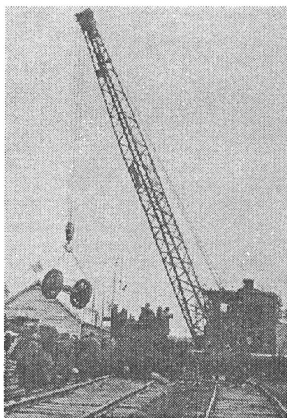
Беженцы из западных губерний  
на строительстве Мурманской магистрали



Здание вокзала на железнодорожной станции Кивач



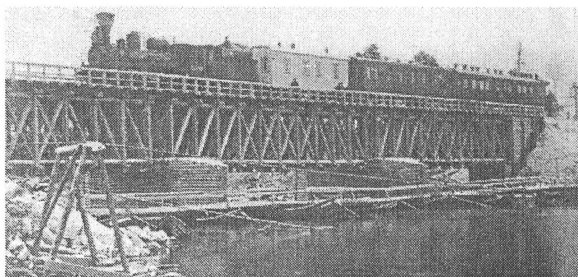
Инженеры путей сообщения –  
строители Мурманской магистрали



Выгрузка частей подвижного  
состава паровым краном  
на станции Чупа



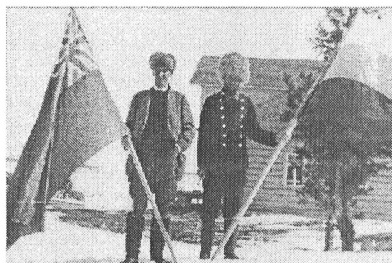
Жетон рабочего  
Мурманской железной дороги



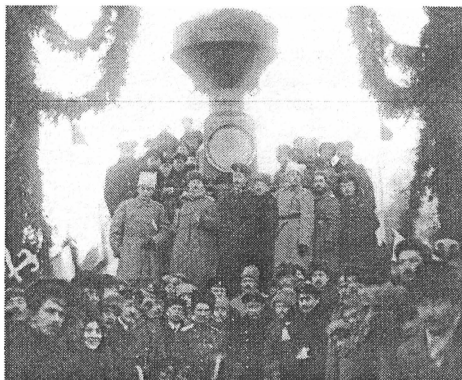
Испытание на прочность железнодорожного моста  
через р. Кола



Водолазные работы при возведении  
моста на Мурманской магистрали



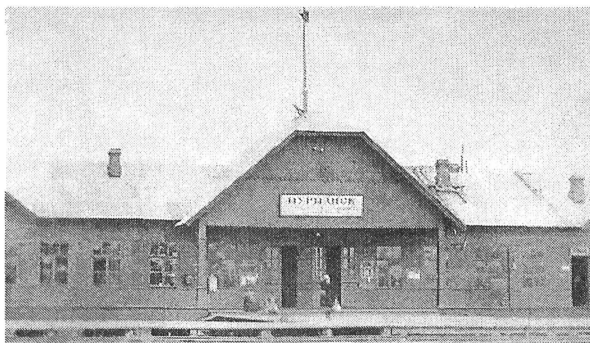
Инженер путей сообщения А. И. Панов  
и представитель Великобритании  
Дюкен на станции Кола



Участники торжеств по случаю открытия  
движения по Мурманской железной дороге



Обелиск, установленный на месте смычки  
Мурманской линии 3(16) ноября 1916 г.



Железнодорожный вокзал станции Мурманск, 1920-е гг.

Императору Государь

Горисъ Владимировичъ.

29 минушаго іюня я имѣлъ счастье воспомянувши-  
ше докладывать ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ сообра-  
женія свои объ образованіи, въ связи съ близкимъ  
открытіемъ сплошнаго рельсоваго пути, соединяющаго  
побережьи Ледовитаго океана съ Имперскою сѣтью ма-  
лѣнькихъ дорогъ, — маъ возникаюу у станціи "Мурманъ"  
железнодорожнаго поселка городского поселенія.

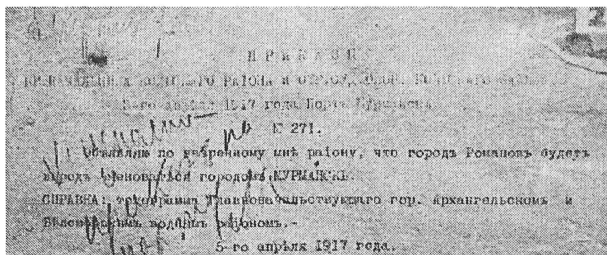
ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ благоутодно было ВЫСОЧАЙШЕ  
одобрить въ существѣ предположенія мои по указанно-  
му вопросу. Заслужь ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО, по  
воспомянутому докладу моему, въ 6-й день сего  
іюля, повелѣть соизволивъ попеченіе объ устройствѣ  
этого его въ городское поселеніе, возложить на  
Генерал-Губернатора ВЫСОЧАЙШАГО Двора графа Норода  
съ тѣмъ, чтобы предположенія о близинныхъ правахъ и  
обязанностяхъ его по сему дѣлу представлены были  
мною, по сорамленіи съ Вами въ Высочайшескохъ  
ствѣ, на ВЫСОЧАЙШЕ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА благоволеніе.

Во исполненіе сего я приняла вмѣстѣ съ тѣмъ во  
вниманіе, что при осуществленіи всѣхъ извѣстныхъ мѣръ  
предположенія, потребуется сомыслная работа занито-  
ресованныхъ вѣдомствъ, долготъ почтѣно препроводить  
при семъ на распоряженіе Вашего Высочайшескохъ  
ства копию упомянутыхъ воспомянутыхъ докладовъ.

Прому принять увѣреніе въ совершенномъ уваженіи  
и покорнейшей преданности

*В. Ф. Треповъ*

Письмо управляющаго Министерства путей сообщенія  
А. Ф. Трепова по поводу созданія города  
на конечной станціи Мурманской желѣзной дороги



Приказъ о переименованіи города Романовъ въ Мурманскъ



Россійскія 4½% желѣзнодорожныя облигаціи,  
гарантированныя ИМПЕРАТОРСКИМЪ Россійскимъ Правительствомъ.

къ 187 руб. 56 коп. (1 р. =  $\frac{1}{10}$  нем.) = 560 франк. = 19.15.6 фунт. стерл. = 404 герм. имп. марк. = 239 голл. гульд.

№1036858



НА ПРЕДЪЯВИТЕЛЯ

принесшая 8 рублей 43½ коп. — 22 фразамъ 50 сант. — 17 примечанъ 9½ коп. и 18 терм. ипс. маркамъ 18 еф. — 18 голл. сувереновъ 75½ сант. въ годъ и входящая въ составъ 1.330.019 облигаций вышедшихъ напускъ.

1. Рисунок является частью учебного пособия, напечатанного на территории Республики Беларусь, и не подлежит вывозу за пределы Республики Беларусь. Любое использование, распространение, копирование, воспроизведение или иное использование рисунка без разрешения издателя является нарушением законодательства Республики Беларусь. Любое использование, распространение, копирование, воспроизведение или иное использование рисунка без разрешения издателя является нарушением законодательства Республики Беларусь. Любое использование, распространение, копирование, воспроизведение или иное использование рисунка без разрешения издателя является нарушением законодательства Республики Беларусь.

Правление Общества Олонекской железной дороги:

[illegible]

Obligations réunies 4 1/2 % de chemins de fer russes garanties par le Gouvernement IMPÉRIAL de Russie.

Série 1914, composée de 1.330.000 obligations

da Rbls 187.50 (1 rbl.=Xs imp.)=Fr 500=£ 19.15.8=Mark 404=Fl. P. B. 339

**OBLIGATION**  
**DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'OLONETZ**  
de Rbls 187.50 (1 rbl.=1/5 imp.)=Fr<sup>s</sup> 500=£ 19.15.6=Rmk 404=Fl. P.-B. 239

AU FORTEUR.

rapportant 3 reubles 435<sup>e</sup> cap. = 23 francs 50 cent. = 17 shillings 9<sup>e</sup> p. = 18 reichsmark 18 pf. = 10 florins des Pays-Bas 75% r. par an  
 faisant partie des 1.330.000 obligations de la présente série.

Le produit de ces ventes abonnées par l'Institut des Sciences de l'Université de la Sorbonne, le 15 Mars 1914, a été versé à la caisse de la Bibliothèque de la Sorbonne, le 15 Mars 1914, par le 15 Mars 1914.

[illegible]

Le service d'assistance aux consommateurs parvient à élargir son champ d'action au-delà de son secteur et agit sur la qualité de la consommation en général. Il est ainsi intervenu, à l'initiative d'un particulier, pour la mise en place d'un dispositif de médiation entre un particulier et un commerçant. Il a également été sollicité par un particulier pour l'élaboration d'un guide de consommation. Il a enfin été sollicité par un particulier pour l'élaboration d'un guide de consommation.

*Atropis*, 1914

Облигация общества Олонецкой железной дороги (выпуск 1914 г.).

# Олонецкая жел. дорога.

Протяженіе линіи Дубовики — Петрозаводскъ 266 верстъ.

Начата постройкою въ маѣ 1914 г.

Съ момента объявленія войны по сентябрь производство работъ было прервано.

Открыта для движенія въ декабрѣ 1915 г.

Мостовъ — отверстіемъ отъ 50 саж. и выше — четыре, черезъ рѣки: Сясъ, Паша, Оять и Свирь.

Наибольшая высота опоръ мостовъ 11 саж.

Съ 1 января по 1 сентября 1916 г. совершено коммерческихъ перевозокъ, кругло, независимо отъ перевозокъ собственно для нуждъ Олонецкой дороги:

паесажировъ . . . . .	68.800 человекъ,
военнопленныхъ . . . . .	22.800 "
багажа . . . . .	18.600 пудовъ.

Грузовъ малой скорости  $4\frac{1}{2}$  милліона пудовъ.


Для нуждъ Мурманской жел. дор. перевезено 4.100 вагоновъ и 19.570 военнопленныхъ.

Состояніе работъ: искусственныя сооруженія закончены вполнѣ, главный путь забалластированъ на первый слой и будетъ переведенъ вездѣ на постоянное полотно къ 15 октября 1916 г. Линія вполнѣ обезпечена жилыми и служебн. помѣщеніями, постоянными устройствами по водоснабженію и ремонту подвижного состава и всѣми станціонными путями согласно проектовъ для пропуска 9 паръ поѣздовъ.

## *Управление Олонецкой желѣзной дороги:*

Главный инженеръ Г. К. Гонимъ, Помощники Главнаго Инженера А. Н. Викманъ и В. А. Скрыбинъ, Начальникъ Хозяйств. Счет. Отд. Е. В. Рязанинъ, Начальникъ Механическаго Отдѣла И. И. Гатилинъ, Завѣдующій Движеніемъ В. О. Висмонтъ, Правитель Дѣлъ С. И. Кучинскій.



Место выдачи: ст. станция от: район: <b>ТУДА.</b> <b>Ж020535</b>	 МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ Управление <i>Северной железной дороги</i> <b>1916 г.</b> Рижской билета 2 класса Ж020535		Выдана в количестве: <b>1</b>
	Для бесплатного проезда по <i>Северной железной дороге</i> , от ст. <i>Медвежьегорск</i> до ст. <i>Медвежьегорск</i> и обратно, с остановками в пути по ст. <i>Медвежьегорск</i>		Действителен до <b>1916 г.</b>
Место назначения: ст. станция от: район: <b>ОБРАТНО.</b> <b>Ж020535</b>	Цена билета: <i>1 руб. 50 коп.</i> Действителен до <b>1916 г.</b>		<b>1916 г.</b>

**Извлечение из правил бесплатного по железнодорожным дорогам проезда**

Продажа бесплатных билетов другим лицам воспрещается.

Проезд по бесплатным билетам совершается только по предъявлении их в пассажирскую кассу станции отправления для наложения ипотечной печати сбора в пользу Общества Красной Креста.

При разрывном по пути отправления разные билеты должны быть вновь предъявлены в кассу станции отправления для наложения ипотечной печати.

**Бесплатные разные** билеты не действ. при проезде по тем курсам, где выдают их, по которым выданы, не предъявляемым изв. не прошителем в кассе станции отправления или прошителем, подвергается ответственности по статьям 25 и 25 Общ. Устава.

**1916 г.**

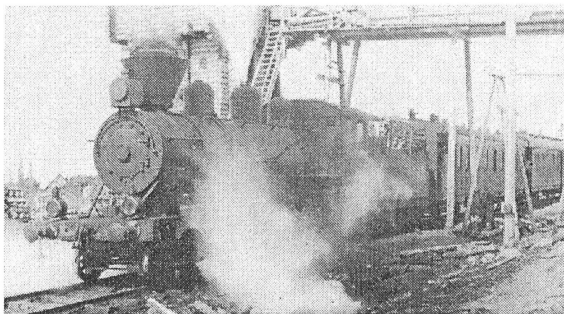
Личн. на которых распространяется положение об участии в личности, при сдании по бесплатным билетам обязаны предъявить при покупке билет. ст. билетами лицам, на установленном билете, удостоверение личности.

*Первый изданный билет*

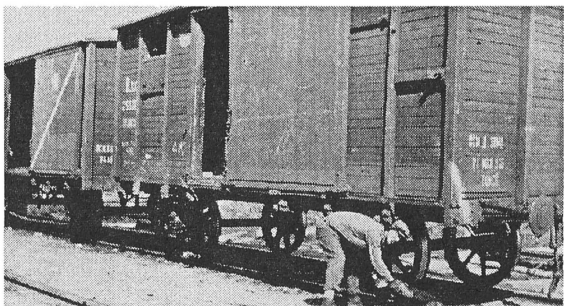
Проездной билет по Мурманской железной дороге в 1916 г.  
(аверс и реверс) (в связи с отсутствием собственных бланков билетов  
использовались бланки Северной железной дороги)



Железнодорожный вокзал станции Медвежьегорск,  
постройки 1916 г., современное фото  
XXIX



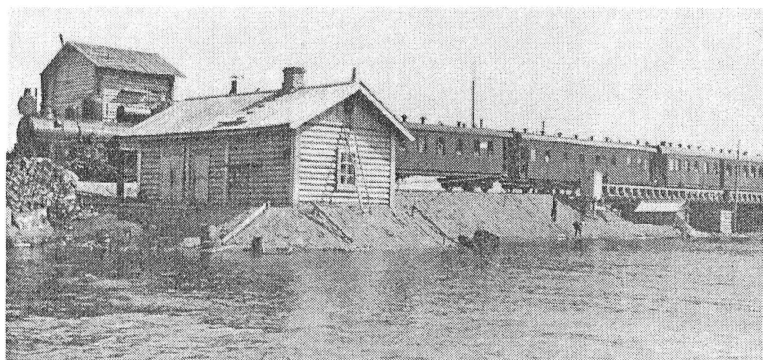
Заливка водой паровоза из водонапорной башни



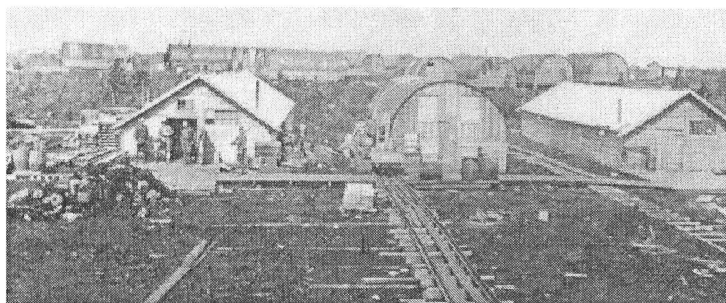
Закрепление вагонов посредством башмака



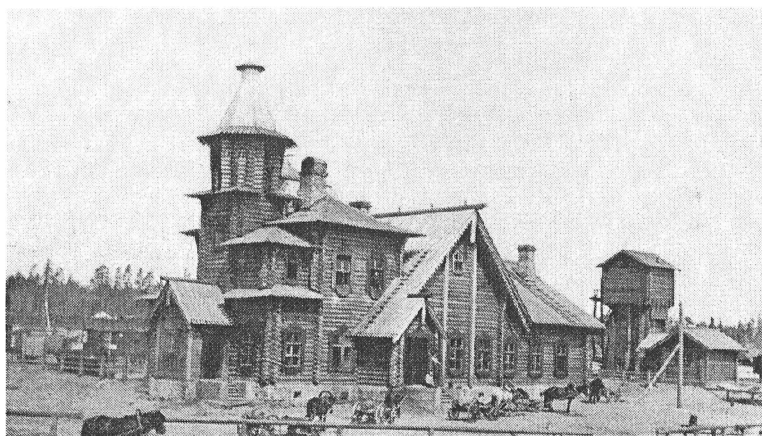
Кондуктор пассажирского поезда  
Мурманской магистрали



Остановочный пункт для заправки паровоза водой



Складские помещения на станции Сорока



Станция Медвежья Гора. Пассажирский вокзал и водоемная башня  
XXXI

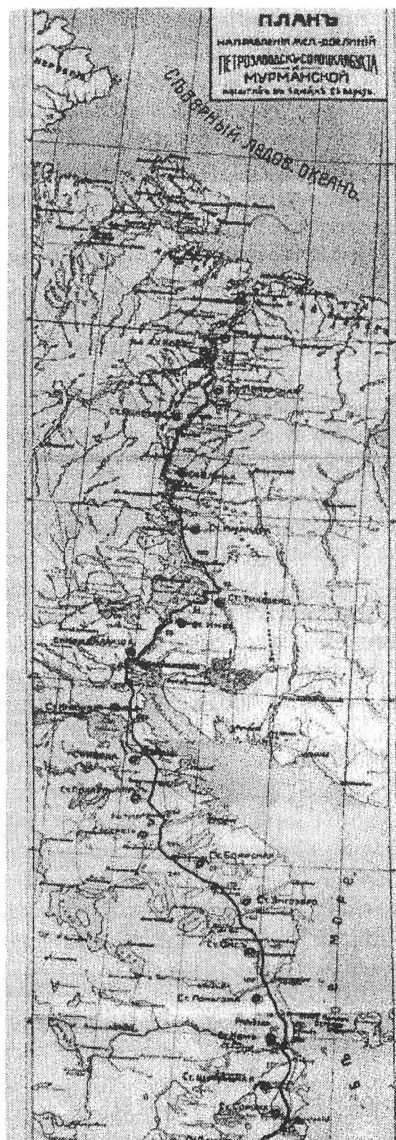


Схема Мурманской железной дороги  
(Петрозаводск – Сорочская бухта),  
1915-1916 гг. (фрагмент)

Научное издание

ГОЛУБЕВ Александр Анатольевич

**Мурманская железная дорога.  
История строительства  
(1894–1917 гг.)**

Монография

Редактор и корректор *И. А. Шабранская*

Компьютерная верстка *М. С. Савастеевой*

Дизайн обложки *С. В. Тюрин*

Подписано в печать с оригинал-макета 15.03.2011.

Формат 60×84<sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Бумага для множ. апп. Печать офсетная.

Усл. печ. л. 12,8. Уч.-изд. л. 12,8 + вкл. Тираж 800 экз.

Заказ 204.

Петербургский государственный университет путей сообщения.

190031, СПб., Московский пр., 9.

Типография ПГУПС. 190031, СПб., Московский пр., 9.



«Когда все будет закончено, когда на берегу Ледовитого океана засвистит наконец первый паровоз, Россия вправе будет заявить, на удивление всего мира, что ею еще раз выполнена титаническая работа; тогда в полной мере оценят железную волю, знания и неутомимую энергию строителей дороги».

*«Times», 30 октября 1915 г.*

«В числе наиболее существенных работ я должен отметить Великий путь к Ледовитому океану... Я имею твердую надежду, что... Россия соединится непрерывным рельсовым путем с незамерзающей Екатерининской гаванью на свободном океане».

*Министр путей сообщения  
А. Ф. Трепов*

«Работа выполнена гигантская, и Россия вправе перед всем миром гордиться своим трудом».

*Строитель Мурманской  
железной дороги,  
инженер Б. В. Сабанин*

«На берегу океана свистел паровоз, спешащий из Петрограда, ему отвечала сирена транспорта, бегущего от берегов Америки. И подумалось невольно: к чему думские разговоры о Дарданеллах, если мы уже имеем Мурманск?..»

*В. С. Пикуль*