



---

### ***III Международная научно-практическая конференция «Информационные ресурсы архива в изучении региональной истории»***

А.С. Соколов,  
г. Петрозаводск, Республика Карелия

#### **История строительства Мурманской железной дороги в проектах, планах и чертежах (по фондам Национального архива Республики Карелия)**

3 ноября 1916 года была завершена укладка сквозного рельсового пути от Петрозаводска до Мурманска и начала действовать Мурманская железная дорога<sup>1</sup>.

Масштаб строительства дороги, охватывающий значительные материальные ресурсы, можно представить, в том числе, на примере объемов документов фондов Национального архива Республики Карелия, касающихся строительства и первых лет эксплуатации железной дороги за 1915-1918 годы. Так в фонде 320 «Управление по строительству Мурманской железной дороги», документы которого непосредственно касаются проектирования и строительства дороги, содержится более 7 тысяч единиц хранения (управленческой, научно-технической документации и личных дел работников).

Кроме того, документы, отражающие непосредственно строительство и эксплуатацию в режиме достройки Мурманской железной дороги есть в фондах контор контрагентов по постройке Мурманской железной дороги Доримедонта Яковлевича Алейникова, Николая Дмитриевича Аверина, Федора Федоровича Макшеева, Николая Ивановича Нехорошева, Владимира Петровича Сигова, Станислава Францевича Островского, Лорда-Френча а также Петрозаводского

---

<sup>1</sup> Мурманская железная дорога : краткий очерк постройки железной дороги на Мурмане с описанием её района / Управление по постройке Мурманской железной дороги - Петроград : Типография Товарищества А.Ф. Маркс, 1916. - с.23.

отделения Октябрьской железной дороги» и Управления работ по постройке Мурманской железной дороги и ряда других.

Среди них можно выделить документы, касающиеся непосредственно технической стороны вопроса, строительства зданий и сооружений дороги, закупки подвижного состава, развития рельсового пути, в том числе научно-техническую документацию.

Интерес представляют документы, отражающие предварительные стадии проектирования Мурманской железной дороги: представление Управления по сооружению железных дорог в Совет Министров об ассигновании денежных средств на работы по постройке железнодорожной линии от Петрозаводска до Сорокской бухты и расценочные ведомости на работы по сооружению железной дороги нормальной колеи от 29 ноября 1914 года<sup>2</sup>; технические условия проектирования и сооружения железнодорожной линии Петрозаводск-Сорокская бухта за 1915 год<sup>3</sup> и другие.

Вопросы трассировки новой железнодорожной линии содержатся в плане направления железнодорожных линий Петрозаводск-Сорокская бухта и Мурманской с указанием месторасположения станций и разъездов за 1915 год<sup>4</sup>, схематичном плане железнодорожной линии Кандалакша — Сорокская бухта за 1915 год<sup>5</sup>.

Сжатые профили железнодорожной линии Петрозаводск — Сорокская бухта и Кандалакша-Кола за 1915 год<sup>6</sup> содержат сведения о высоте насыпей и глубине выемок земли, размещение станций и переездов.

В фондах содержатся и многие планы железнодорожных станций дороги, в том числе станции Петрозаводск<sup>7</sup>, которая строилась, как конечный пункт

---

<sup>2</sup> НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 1/5. Л. 1-32.

<sup>3</sup> НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 2/15. Л. 1-17.

<sup>4</sup> НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 16/129. Л. 13.

<sup>5</sup> НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 16/129. Л. 8.

<sup>6</sup> НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 16/129. Л. 1; Ф. 781. Оп. 1. Д. 1/1. Л. 72.

<sup>7</sup> Выкопировка из плана станции Петрозаводск. 1915 г. НА РК. Ф.320. Оп.3. Д.25/193. Л.90; Проект главных мастерских Мурманской ж.д. Общий план расположения мастерских на станции Петрозаводск (план Петрозаводска с указанием улиц и кварталов, вокзала и паровозных мастерских). 1917-1918 гг. НА РК. Ф.Р-1576. Оп.1. Д.26/162. Л.8-10.

частной Олонецкой железной дороги, связывающей административный центр Олонецкой губернии с Петроградом, а с 16 марта 1917 год перешла в ведение Мурманской железной дороги<sup>8</sup>. Сама же Олонецкая дорога была выкуплена государством и присоединена к Мурманской в апреле 1917 года<sup>9</sup>.

Станция Петрозаводск располагалась на удалении от центра города, на севере, как это можно видеть из схем самой станции и ее мастерских.

В фондах управления строительства Мурманской железной дороги и его контрагентов содержится много проектов зданий и сооружений. К примеру, проект здания для служебных и пассажирских помещений на разъездах железнодорожных линий Петрозаводск — Сорокская бухта и Мурманской за 1915 год<sup>10</sup>, чертежи жилых домов и барakov Мурманской железной дороги за 1916 год<sup>11</sup>.

Интересен и типовой проект больницы для служащих железнодорожной линии Петрозаводск-Сорокская бухта за 1915 год<sup>12</sup>, санитарного барака для рабочих за 1916 г.

К проектам сооружений службы пути относятся чертежи деревянного паровозного здания на каменном фундаменте на станциях Кемь и Надвоицы Мурманской железной дороги за 1917 год и проект железнодорожной будки стрелочника<sup>13</sup>.

Интересен проект пассажирского здания для станций III класса, разработанный гражданским инженером известным русским архитектором, графиком, исследователем русского народного зодчества Руфином Михайловичем Габе (1875-1939) за 1915 год<sup>14</sup>.

По данному проекту было построено деревянное здание вокзала на

---

8 Распоряжение временно исполняющего должность начальника Управления железных дорог о переходе станции Петрозаводск с 16 марта 1917 г. из ведения Олонецкой железной дороги в ведение Мурманской железной дороги. 15 марта 1917 г. // НА РК. Ф.772. Оп.2. Д.2/8. Л.1.

9 Доклад Управления железных дорог министру путей сообщения о присоединении Олонецкой железной дороги к Мурманской железной дороге. 9 апреля 1917 г. НА РК. Ф.Р-1576. Оп.1. Д.22/136. Л.4-5.

10 НА РК. Ф. 781. Оп. 1. Д. 1/1. Л. 260.

11 НА РК. Ф. Р-1576. Оп. 1. Д. 15/94. Л. 113, 120, 123об., 152, 177.

12 НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 74/602. Л. 11.

13 НА РК. Ф. Р-1576. Оп. 1. Д. 15/94. Л. 132.

14 НА РК. Ф. 781. Оп. 1. Д. 1/1. Л. 270.

станции Медвежья Гора, которое сохранилось до нашего времени.

Приказом министерства культуры Республики Карелия от 18 февраля 2000 г. здание вокзала станции Медвежья Гора было отнесено к числу объектов, представляющих историческую, научную и художественную ценность — объектов культурного наследия Республики Карелия<sup>15</sup>.

Особое место занимают чертежи деревянных железнодорожных мостов Мурманской железной дороги и пристани в Мурманске за 1914-1918 годы, в том числе проект железнодорожного моста с железобетонными фермами через р. Шую за 1918 год<sup>16</sup>.

К научно-технической документации фонда «Управления по строительству Мурманской железной дороги» за 1915 год относятся и чертежи средств сигнализации - семафоров железнодорожной линии Петрозаводск — Сорокская бухта<sup>17</sup> и снеговых щитов, устанавливавшихся вдоль железнодорожных путей для ограждения их от снежных заносов<sup>18</sup>.

К проектам сооружений службы пути относится и схема гидравлического крана за 1916 г.

В фондах Национального архива Республики Карелия отложились также чертежи и схемы, относившиеся к подвижному составу дороги (паровозам, вагонам, вагонеткам и дрезинам).

Паровозы и другой подвижной состав закупался как за рубежом, так и у российских промышленных предприятий, а также был взят в аренду у ряда российских железных дорог.

В 1916 год на линиях работали, как паровозы, закупленные в Америке, так и командированные с других железных дорог России.

Фото паровозов можно увидеть в рекламных проспектах американских фирм, например, АЛКО.

Существует и фото отечественных паровозов, работавших на Мурманской

---

15 НА РК. Ф.Р-3017, оп.1, д.354/2191а, л.35.

16 НА РК. Ф. Р-1576. Оп. 1. Д. 40/282. Л. 37-43.

17 НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 30/224. Л. 92.

18 НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 30/224. Л.2а.

железной дороги (в том числе ОВ, С), в чертежах, в-основном, отражены детали паровозов.

Есть также чертежи со схемами специального подвижного состава для перевозки работников железной дороги, в т.ч. дрезин.

Дрезины для строительства дороги закупались во Франции, в том числе при участии известного русского инженера и предпринимателя Александра Павловича Клягина (1884-1952)<sup>19</sup>. Назначенный в 1915 году начальником хозяйственного отдела Мурманской железной дороги<sup>20</sup>, А.П. Клягин в 1916 году был послан во Францию и Бельгию, одновременно был назначен представителем министра путей сообщения при военном атташе России в Париже. В дальнейшем А.П. Клягин жил во Франции, был известен своей предпринимательской деятельностью (в частности, ему принадлежал знаменитый отель «Наполеон» в Париже, а также дружбой с И.А Буниным, по совету которого А.П. Клягин написал ряд книг о дореволюционной Сибири<sup>21</sup>). В фонде содержатся чертежи дрезины широкой колеи разработки механического завода Оскара Эде и Ко за 1916 году<sup>22</sup>.

К чертежам подвижного состава относится и чертеж 20-тонного крана на железнодорожном ходу.

Интересен типографский альбом чертежей пассажирских вагонов - издание Петроградского вагоностроительного завода за 1916 год, детально представляющий типы вагонов, их внешнее и внутреннее устройство<sup>23</sup>.

К числу научно-технической документации также можно отнести определенный массив документов относящихся к закупке и эксплуатации паровых землеройных машин, в том числе экскаваторов.

---

<sup>19</sup> Отчет инженера для поручений А.П. Клягина начальнику работ по постройке Мурманской железной дороги о закупке во Франции узкоколейных рельс для нужд дороги. 19 сентября 1917 г. НА РК. Ф. Р-1576. Оп. 1. Д. 22/141. Л. 241.

<sup>20</sup> Приказ начальника управления по постройке железнодорожной линии Петрозаводск-Сорокская бухта и Мурманской В.В. Горячковского о назначении своим заместителем по хозяйственной и материальной части Архангельского района постройки инженера А.П. Клягина от 23 сентября 1915 г. // НА РК. Ф.320. Оп.3. Д.49/348. Л.51.

<sup>21</sup> Клягин А.П. Страна возможностей необычайных: Рассказы/Предисловие И.А. Бунина; подготовка текста, комментарии и предисловие А.В. Блюма. – Новосибирск: Свиньин и сыновья, 2010. – 376 с.

<sup>22</sup> НА РК. Ф. 320. Оп.3. Д. 43/433. Л. 143, 145.

<sup>23</sup> НА РК. Ф. Р-528. Оп. 19. Д. 292. Л. 1-138.

Так, согласно «Ведомости экскаваторов Мурманской железной дороги» 1917 г. на строительстве было задействовано 22 экскаватора трех марок «Марион», «Путиловец», «Бьюсайрус»<sup>24</sup>. Экскаваторов Путиловского завода на строительстве дороги было задействовано 5 штук, также землеройные работы выполняли 4 экскаватора фирмы «Бьюсайрус».

Поставкой экскаваторов, как и другого оборудования для нужд Мурманской железной дороги занимались контрагенты. Одним из таких контрагентов был Владимир Петрович Сигов. Он занимался оформлением документов на перевозку экскаваторов по железной дороге до места строительства. 15 декабря 1917 года им была дана расписка в получении пяти дубликатов железнодорожных накладных на перевозку экскаваторов типа «Марион»<sup>25</sup>.

Особенности эксплуатации экскаватора «Путиловец» отражены в его спецификации. Им управляли два высоко квалифицированных машиниста (старший и младший). Старший управлял рычагами подъемной, поворотной машин и ходом экскаватора, а младший обеспечивал ход черпака вперед и назад и открывал его дно<sup>26</sup>.

Научно-техническая документация и документы периода строительства и первых лет эксплуатации Мурманской железной дороги (планы, чертежи, проекты), хранящиеся в фондах Национального архива Республики Карелия — ценнейшие документальные источники, которые до настоящего времени еще не исследованы. Они дают представление о процессе строительства Мурманской железной дороги, условиях труда рабочих, а также объеме научно-технических знаний инженеров-строителей и железнодорожников.

---

24 НА РК. Ф. Р-1576. Оп. 1. Д. 25/155. Л. 62.

25 НА РК. Ф. Р-1576. Оп. 1. Д. 27/179. Л. 5.

26 НА РК. Ф. Р-1576. Оп. 1. Д. 25/155. Л. 31-31об.