



---

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

Е.С. Намятова,

г. Петрозаводск, Республика Карелия

#### **История развития железнодорожного транспорта в документах Национального архива Республики Карелия (тезисы выступления)**

Появление железных дорог в России в конце 30-х гг. XIX в. имело огромное значение для развития многонациональной и многоконфессиональной империи. Обширная сеть железных дорог уже в конце XIX в. связала большинство окраин с центром государства. Особенно значимую роль железные дороги призваны играть во время военных действий, обеспечивая перевозку вооружения, техники, материалов, продовольствия.

#### **Железная дорога Александровского завода**

Однако в Петрозаводске появление железной дороги связано с более ранним временем. В 1786 г. в Россию на Александровский завод был приглашен Чарльз Гаскойн, работавший в Карронской компании в Шотландии. Гаскойн провел реконструкцию Александровского завода. Были не только установлены новые доменные печи, машины для сверления и точки пушек, краны для поднимания тяжестей, но и «чугунные дороги для возки тяжестей и орудий с так называемыми медведком». Железная дорога на Александровском заводе в течение ее эксплуатации перестраивалась, совершенствовалась.

Документы по истории этой дороги хранятся в фондах Александровского завода, Олонецкого горного правления, Петрозаводской горной управы и

других. Это планы, чертежи, переписка, акты и другие документы.

### **Присоединение Олонецкой губернии к сети российских железных дорог**

В 1898 г. открылось регулярное движение поездов по узкоколейной линии Вологда-Архангельск, которая проходила через Каргопольский уезд Олонецкой губернии. Несмотря на ее расположение на окраине губернии, она играла важную роль. Например, при призыве на военную службу, в годы Первой мировой войны, призванные Повенецкого, Пудожского и Каргопольского уездов следовали к месту расположения полков через Каргополь на Няндому, а затем по железной дороге. В фондах архива имеются документы о строительстве этой дороги, а также фотографии станции Няндомы, сделанные фотографом И.А. Никольским в 1901 г.

### **Строительство Олонецкой железной дороги**

В 1913 г. для строительства железнодорожной линии от Званки до Петрозаводска было организовано «Акционерное общество Олонецкой железной дороги». В мае 1914 г. начались строительные работы. Регулярное движение товарно-пассажирских поездов на Петрозаводск по этому направлению началось с 20 января 1916 г. Фонд правления общества Олонецкой железной дороги (ф. 772) содержит 37 ед. хр. за 1913-1917 гг., в составе которых журналы заседания общества, приказы и циркуляры управления по постройке Олонецкой железной дороги, правила, инструкции, положения, чертежи, планы, сметы и другие документы.

### **Мурманская (Кировская, Октябрьская) железная дорога**

В начале Первой мировой войны Черное и Балтийское моря оказались заблокированы. Одной узкоколейной железной дороги от Вологды до Архангельска, через которую совершался весь внешний обмен Европейской России, было недостаточно. Для обеспечения военных нужд возникла острая

потребность в строительстве линии, дававшей возможность соединить железнодорожную сеть России с незамерзающим портом на берегу Северного Ледовитого океана. Строительство проходило в сжатые сроки, в условиях военного времени, в тяжелых природных, климатических условиях, с привлечением больших человеческих ресурсов. 3 (16) ноября 1916 г. состоялось открытие железнодорожной линии Петрозаводск-Романов-на-Мурмане.

С декабря 1916 г. одновременно с организацией Управления временной эксплуатации Мурманской железной дороги продолжало существовать и строительное управление, реорганизованное в Управление достройки линии Кемь-Мурманск. 15 ноября 1917 г. линия Кемь-Мурман была полностью сдана в эксплуатацию.

В составе документов Национального архива Республики Карелия по истории Мурманской железной дороги имеются организационно-распорядительная документация, переписка, отчеты, чертежи, приемные, послужные списки, сведения об участниках строительства и другие. В архиве также хранятся тысячи личных дел инженеров, служащих, рабочих, стражников. Фонд Управления по постройке Мурманской железной дороги (ф. 320) содержит 7238 ед.хр. (более 6 тысяч — личные дела). Для строительства Мурманской железной дороги были привлечены контрагенты. Фонды нескольких контор хранятся в архиве: лорда Френча, В.П. Сигова, Н.И. Нехорошева, С.Ф. Островского, Ф.Ф. Макшеева, Д.Я. Алейникова и Н.Д. Аверина (фф. 778, 779, 780, 781, 782, 783). Также имеется фонд конторы подрядчиков С.Г. Соколова и В.Н. Романова по постройке железнодорожной линии Петрозаводск-Сорокская бухта (ф. 101). Интерес представляют и документы Управления Мурманской железной дороги (ф. 771), Конторы представителя начальника Мурманской железной дороги (ф. 776), Особого комитета по охране Мурманской железной дороге (ф. 784), Кивачского отделения Петроградского жандармского полицейского управления железных дорог (ф. 777).

Временное движение на дороге открывалось отдельными участками в порядке укладки пути. В связи с тем, что при строительстве обнаружилось множество недоделок, работы по строительству были продолжены и после официального открытия дороги. Документы, образовавшиеся в ходе этих работ, отложились в фонде Управления по постройке Мурманской железной дороги (ф. Р-1576), а также в фондах Управления работ по достройке Мурманской железной дороги (ф. Р-1726) и Ликвидационной коллегии Управления по постройке Мурманской железной дороги (ф. Р-1727).

По завершении строительства управление и дальнейшее усовершенствование этой важнейшей магистрали Карелии перешло к Управлению Мурманской (с 1935 г. Кировской, с 1959 г. Октябрьской) железной дороги. В мае 1923 г. Мурманская железная дорога стала частью Мурманского транспортно-промышленного и колонизационного комбината, в который также вошли организации «Желлес», «Желрыба», Комитет по управлению Мурманским торговым портом, «Желстрой», транспортный отдел, «Желсиликат». В 1932 г. было принято решение об электрификации северного участка железной дороги, первый участок — Кандалакша-Кировск был электрифицирован в 1935 г.

В годы Великой Отечественной войны, несмотря на постоянные налеты вражеской авиации, нехватку квалифицированных кадров, оборудования и материалов, движение поездов на Кировской железной дороге не останавливалось. Большую роль в военные годы сыграл участок дороги Сорокская-Обозерская, сданный в эксплуатацию в сентябре 1941 г. За годы войны Кировская магистраль подверглась сильным разрушениям. После освобождения от оккупации начались работы по восстановлению дороги, и уже 16 июля 1944 г. было открыто сквозное движение от Ленинграда до Мурманска.

В послевоенный период продолжилось развитие, реконструкция, модернизация железной дороги. В 1959 г. из Лодейного Поля в Петрозаводск

переведен техникум железнодорожного транспорта (основан в 1930 г.). Продолжался ввод в эксплуатацию новых участков железной дороги, так, в 1956 г. принят участок Суоярви-Акконъярви, в 1957 г. — Акконъярви-Гимольская, в 1972 г. — Лодейное Поле-Олонец, в 1981 г. — Ледозеро-Костомукша. С 1959 г. началось использование тепловозной тяги. В 2005 г. полностью завершена электрификация линии Санкт-Петербург-Мурманск.

Основным фондом по истории дороги в советский период является фонд Р-528 «Управление Мурманской (Кировской) железной дороги», содержащий более 16 тысяч дел за период с 1915 до 1962 г. (документы Петрозаводского отделения Октябрьской ордена Ленина железной дороги за 1976-1977 гг. находятся в фонде Р-94). В НА РК хранится фонд Колонизационного отдела правления Мурманской железной дороги (ф. Р-1465), включающий в себя документы, в основном, за 1923-1930 гг.: приказы, планы, отчеты, переписка, материалы экспедиции, личные дела, должностные карточки работников, заявления граждан на переселение, списки переселенцев, акты ревизий, договоры, соглашения, доклады, чертежи, сметы. В архиве также имеются фонды железнодорожного лесопромышленного комитета Желлес (ф. Р-546), Управления рыбо-звериных промыслов Желрыба (ф. Р-2448), комитета по заготовке топлива и лесных материалов (желмском) (ф. Р-49) и других комитетов и отделов правления Мурманской железной дороги.

В советский период большое значение имели партийные и профсоюзные организации. Фонды партийных организаций железнодорожного транспорта, хранящиеся в НА РК, насчитывают около 5 тысяч дел. Это фонды партийных организаций Управления Кировской железной дороги за 1932-1959 гг. (571 ед. хр.), Петрозаводского отделения Октябрьской железной дороги за 1936-1941, 1944-1988 гг. (72 ед. хр.), Сортавальского отделения Кировской и Петрозаводского отделения Октябрьской железной дороги, Кемского подотдела Петрозаводского отделения Октябрьской железной дороги,

Проектно-изыскательской группы службы пути Октябрьской железной дороги Дорпроект, Первой железнодорожной бригады ст. Петрозаводск Мурманской железной дороги; фонды дистанций пути, служб движения, дистанций сигнализации и связи, дистанций зданий и сооружений, депо, локомотивных и вагонных депо, кондукторского резерва, железнодорожных узлов, железнодорожных станций, строительно-монтажных поездов, восстановительных поездов. Фонд комитета ВЛКСМ Петрозаводского отделения Октябрьской железной дороги включает 200 ед. хр. за 1954-1956, 1959, 1961-1990 гг. (ф. П-5561).

15 октября 1920 г. на делегатском съезде работников Мурманской железной дороги был образован Дорожный комитет Мурманской железной дороги (Дорпрофсож) (ф. П-6087). В составе фонда 3379 ед. хр. за 1920-1959 гг. Фонд включает протоколы конференций, съездов, заседаний президиума, оргбюро Дорпрофсожа, отделов, списки, мандаты, удостоверения, анкеты делегатов дороги, планы, докладные записки и др. Фонд Комитета профсоюза работников 3-го участка Мурманской железной дороги (Петрозаводск) (ф. П-6192) включает 387 ед. хр. за 1919-1930 гг. Также имеются фонды местных комитетов Кировской (Мурманской) железной дороги — 23 фонда, содержащие 1073 ед. хр. за 1917-1955 гг. В состав фондов входят протоколы профсоюзных конференций, делегатских съездов, съездов районных правлений, заседаний местных комитетов профсоюза, анкеты делегатов конференций, финансовые отчеты, доклады, акты ревизионных комиссий и др.

В архиве имеется комплекс фото- и кинодокументов по истории железной дороги. На фотографиях можно увидеть различные вехи столетней истории Мурманской железной дороги: строительство, эксплуатацию, модернизацию дороги, людей, работавших на ней. Самым ранним фильмом, хранящимся в Национальном архиве Республики Карелия является фильм «Мурманская железная дорога» [1926-1927] гг. В сюжетах киножурнала «Советская Карелия»

можно увидеть открытие железнодорожного вокзала в Петрозаводске в 1955 г., новой станции железной дороги в Суоярви в 1956 г., строительство Западно-Карельской железной дороги в 1957 г., пуск в эксплуатацию линии Олонец-Лодейное Поле в 1972 г., первый рейс фирменного поезда Петрозаводск-Москва в 1985 г. и многое другое.