

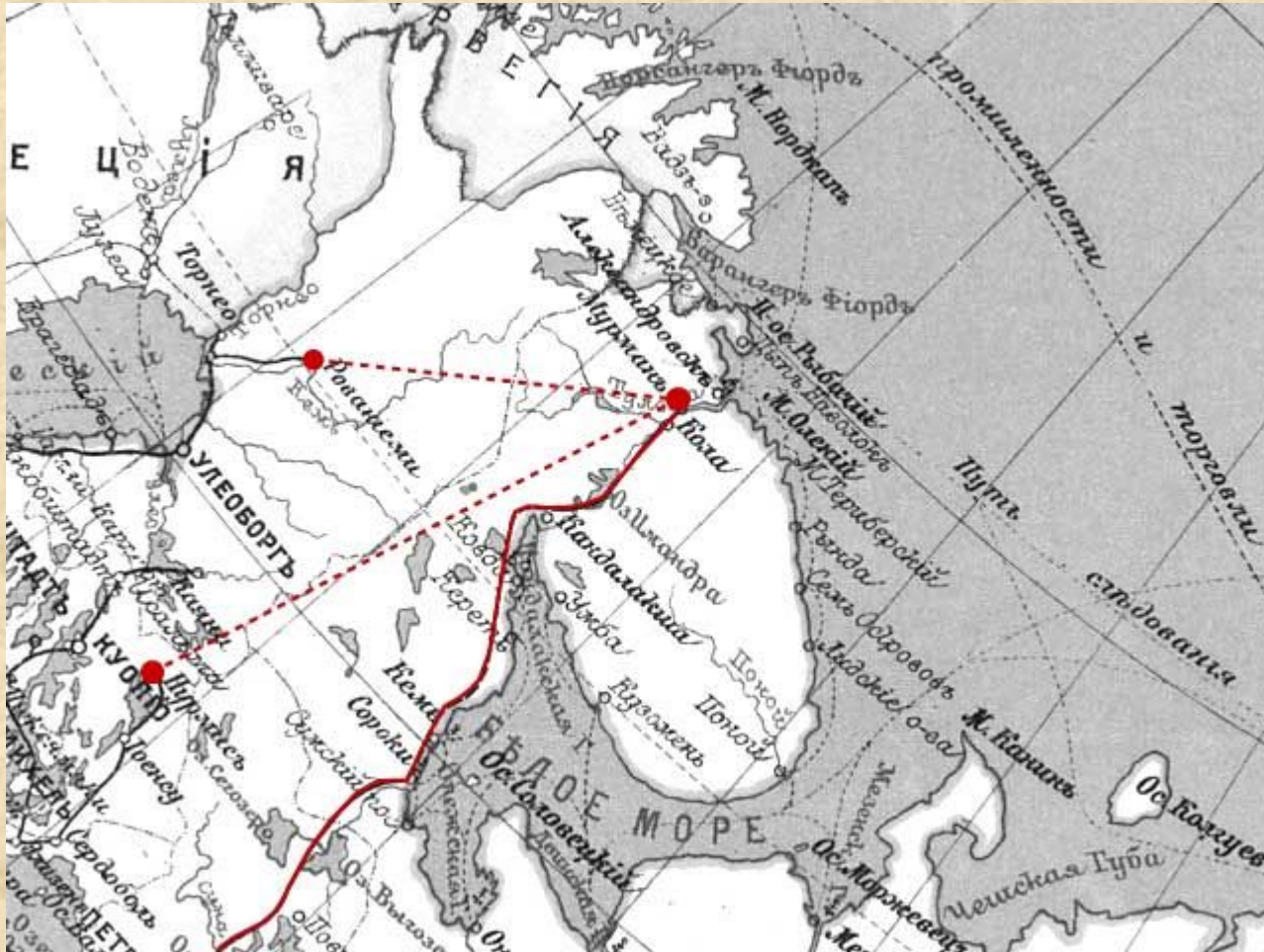
# **Строительство Мурманской ж/д**



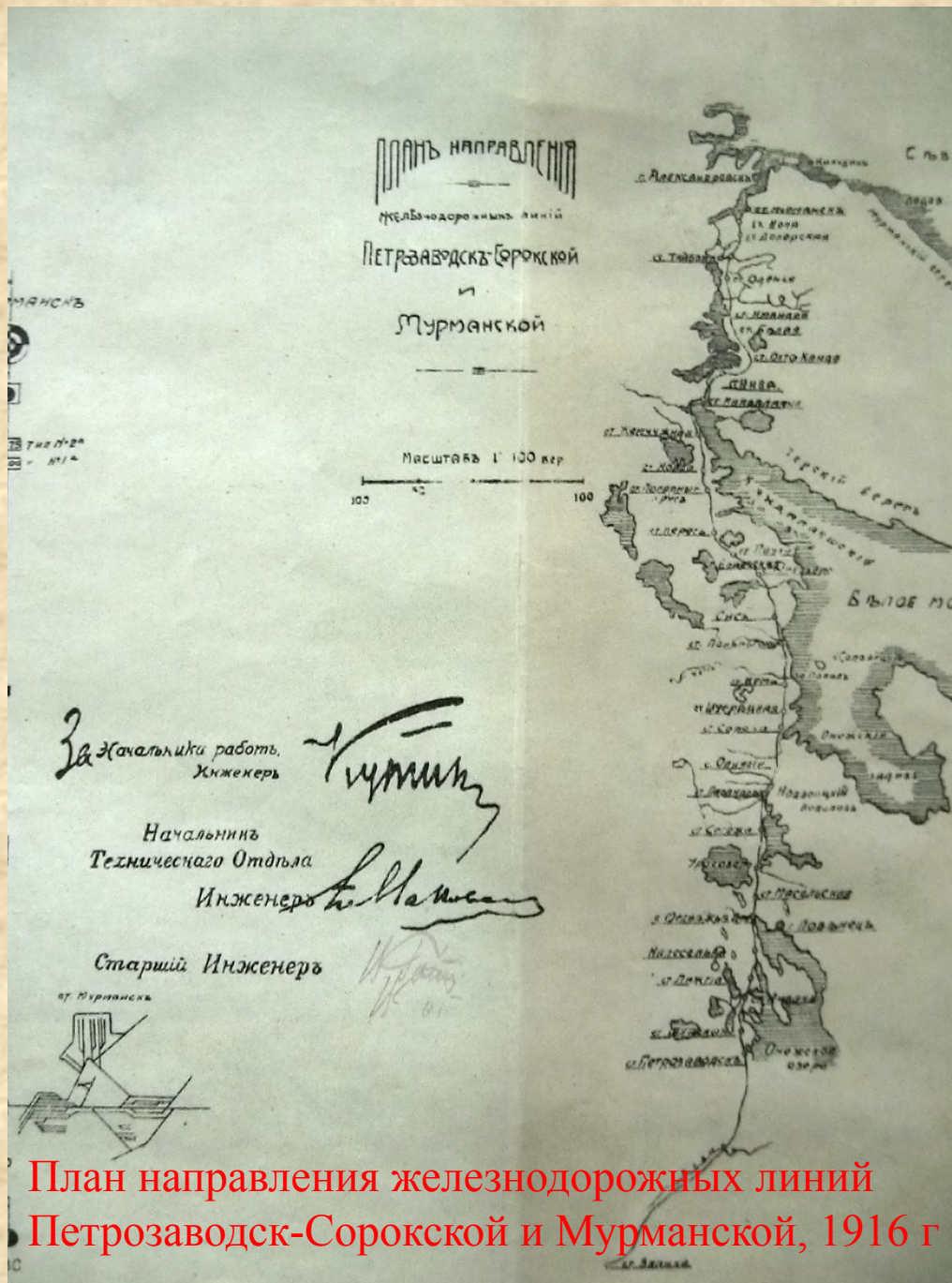
Его Императорское Величество Государь Императоръ  
НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧЪ  
съ Наслѣдникомъ Цесаревичемъ и Великимъ Княземъ  
АЛЕКСѢЕМЪ НИКОЛАЕВИЧЕМЪ.

**Вопрос о  
проведении  
железной дороги на  
Мурман  
поднимался  
неоднократно, но не  
сдвинулся с места  
пока не грянула  
первая мировая  
война. Дорога к  
незамерзающему  
Баренцеву морю  
стала совершенно  
необходима.**

Предлагались три варианта трассы: от станции Рованиemi, от станции Нурмес и от Петрозаводска.



Общая стоимость строительства Мурманской железной дороги протяженностью 987 верст (1054 км) определялась в 180 миллионов рублей. По проектным наметкам, Мурманская железная дорога с окончанием строительства осенью 1916 г. должна была обеспечить ежесуточную доставку около 470 тыс. пудов боеприпасов, медикаментов и всякого другого снаряжения и добиться перелома в войне



План направления железнодорожных линий  
Петрозаводск-Сорокской и Мурманской, 1916 г

Местность, где предстояло построить железную дорогу, была пустынной. Только ниточка телеграфа, да почтовые станции, которые обслуживали обитатели здешних мест — саамы, напоминала о цивилизации. Теперь через скалистые горы, леса, тундры и болота предстояло проложить полотно железной дороги, построить станции, разьезды, мосты и другие сооружения. Все это надо было сделать быстро, но прежде чем приступить к устройству насыпи, нужно было доставить к месту строительства огромное количество грузов, обеспечить рабочих жильем и продовольствием.



По расчетам инженеров, только для линии Кандалакша-Кола требовалось 20000 рабочих. Весной 1915 года руководители Мурманстройки заказали в США подвижной состав и укладочный материал.



Первые партии строителей прибыли на Кольский полуостров в мае 1915 года. К началу июня в Коле и Семеновской бухте насчитывалось 1450 рабочих и в районе Кандалакши - немногим более 3 тысяч.

Австрийские военнопленные, привлеченные на строительство Мурманской железной дороги, у барака. 1915 г.



Ввиду острой нехватки рабочей силы, управление стройки потребовало присылки военнопленных, и во второй половине лета 1915 года на Кольский полуостров прибыло их 2100 человек.



Уже к 7 августа 1915 года удалось закончить укладку пути от Кандалакши до пристани Зашеек, что позволило развернуть работы во внутренней части Кольского полуострова.





По графику строительства укладку пути от Кандалакши до Мурмана следовало закончить к 31 декабря 1915 года, после чего предполагалось сразу начать перевозку военных грузов. Зимой они должны были доставляться из Кандалакши на лошадях к Финляндской железной дороге (через Куолаярви до станции Рованиеми), а с открытием навигации на Белом море — на судах до Сороки, и дальше — по вновь построенной железной дороге к Петрограду. Поэтому руководители строительства делали все, чтобы быстрее открыть движение по линии Мурман-Кандалакша.



Рельсы на пути укладывали прямо на грунт, мосты строили деревянные. Не соблюдались технические нормы при устройстве полотна - подъемы доходили до 15 метров на километр пути (вместо допустимых 6 метров). Дорогу строили, так сказать, начерно. И все же 15 ноября 1916 года Мурманская железная дорога была сдана во временную эксплуатацию.



**Еще летом 1916 г. министр путей сообщения А.Ф. Трепов подал царю доклад, в котором ходатайствовал о «преобразовании железнодорожного поселка у станции Мурман в городское поселение». Было предложено и название будущего города — Романов-на-Мурмане.**



Официальной датой основания города считается 4 октября (21 сентября по старому стилю) 1916 года. В этот день на невысоком холме, где сейчас располагается Дворец культуры и техники имени Кирова, состоялась торжественная церемония закладки храма в честь покровителя мореплавателей Николая Мирликийского. Город стал последним городом, основанным в Российской империи, его называли Романов-на-Мурмане. Через полгода, 3 апреля 1917 года, после Февральской революции, он принял своё нынешнее название —