

# ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Делал: курсант гр. ЭМ-101

Крепеч Н.

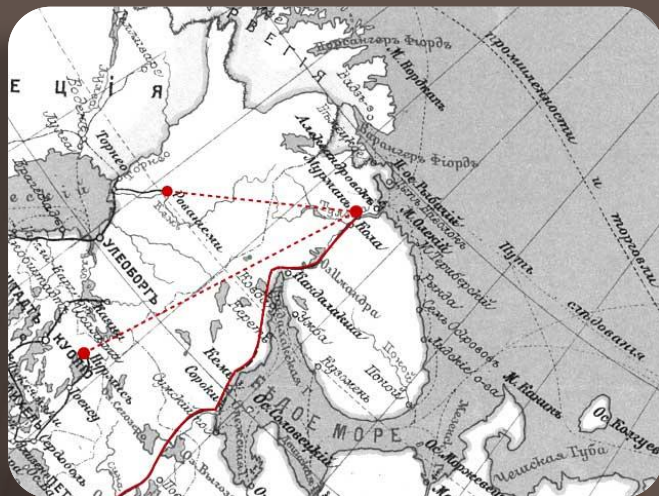
Преподаватель: Клепцова О. А.



# ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

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.





# ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

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.



# ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

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, разъезды, 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.





## ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Часть строительных материалов согласилась поставить на Мурман Англия. Кое-что было закуплено также во Франции и Норвегии. Предметы личного потребления (продовольствие, одежда, обувь, махорка и т. п.) заготавливались хозяйственным способом во внутренних районах России и перевозились в город Архангельск, на центральный склад "Мурманстройки". 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. 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.



# ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Используя озеро Имандра, протянувшееся вдоль трассы на 100 километров, можно было вести строительство сразу из нескольких пунктов. Но чтобы перевозить по воде партии рабочих и строительные грузы, требовалось доставить на озеро необходимые плавучие средства. Строители дороги блестяще решили эту задачу. В Кандалакшском порту по морскому дну на берег проложили рельсовый путь, на который во время отлива подогнали железнодорожные платформы. При морском приливе уровень воды в Кандалакшском заливе поднимается до 5,5 метра. В такое время над платформами установили буксирный пароход и несколько барж, которые, по мере спада воды, опускаясь, сели на платформы, были на них закреплены и без особых затруднений доставлены к пристани Зашеек. Здесь суда по стапелю спустили на воду.





# ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

На баржи погрузили паровоз и платформы, на которых суда только что были доставлены к озеру, а также рельсы и инструменты, и буксирный пароход потянул все это в северный конец озера. Благодаря такой комбинации строительство дороги значительно ускорилось.



# ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

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.





- На разных этапах в строительстве было задействовано более 170 тысяч человек:
- 100 тысяч рабочих из губерний Центральной России
- 5,5 тысяч рабочих из Финляндии.
- 40 тысяч пленных (преимущественно венгров, австрийцев и немцев)
- 10 тысяч завербованных китайцев.
- 500 рабочих из Канады
- Около 2 тысяч солдат железнодорожных батальонов

# ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

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. План застройки города Романова, составленный инженером Б. В. Сабаниным, предусматривал создание большого числа проспектов и улиц, площадей и скверов. Центральная магистраль на плане города была названа Николаевским проспектом; к югу от него — проспекты Александровский, Михайловский, Алексеевский, улицы Владимирская и Ольгинская — все в честь членов императорской фамилии. От главной площади веером расходились улицы Торговая, Архиерейская, Банковская, Инженерная, Думская, Морская и другие.

Официальное открытие города состоялось 21 сентября (4 октября) 1916 года.



## ЗАГАДКА СТАРОЙ АНГЛИЙСКОЙ КАРТЫ ИЛИ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА-ФАНТОМ

Несколько лет назад, рассматривая английскую карту, изданную в 1922 г., я обратил внимание на странное несоответствие. На ней (карте), железная дорога не оканчивается на восточном берегу Кольского залива в Мурманске, а тянется вдоль западного берега Кольского залива и упирается в город-порт Александровск (ныне г. Полярный). Однако, никакой железной дороги, вдоль западного берега Кольского залива, никогда не было и нет.

Заинтересовавшись этим казусом, я стал просматривать имеющийся у меня материал, и обнаружил удивительное совпадение! На более ранней американской карте «Крупномасштабная карта России в Европе», выпущенной в 1918 г., был так же обозначен этот несуществующий отрезок (около 42 км). Получалось, что это не случайная ошибка.





## ЗАГАДКА СТАРОЙ АНГЛИЙСКОЙ КАРТЫ ИЛИ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА-ФАНТОМ

Сравнив обе карты, я пришел к выводу — несмотря на различие в масштабах, английская и американские карты сильно похожи. Они содержат одни и те же особенности. На обеих указана железнодорожная станция Масельская («Masselsk» на английской карте и «Masselskaia» на американской), на других картах того времени не отмеченная. Более того на обеих не отмечен Романов-на-Мурмане (Мурманск), хотя он был заложен еще в 1916 году, и армии союзников в нём уже побывали. Теоретически, английский атлас мог скопировать ошибки американской. Возможно, но откуда на американской карте появился этот отрезок железной дороги?

Тут необходимо вспомнить, что в первую мировую (1914-1918 гг.) войну, Россия была отрезана немцами от поставок из Европы на Черном море и Балтике, Архангельский порт замерзал на много месяцев, оставался Александровск (Полярный), действующий глубоководный незамерзающий порт. Порт Романов-на-Мурмане (Мурманск) ещё предстояло построить.



## ЗАГАДКА СТАРОЙ АНГЛИЙСКОЙ КАРТЫ ИЛИ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА-ФАНТОМ

Если предположить, что железную дорогу планировали протянуть вдоль левого берега Кольского залива до Александровска, то эти планы и могли стать причиной появления на картах союзников (американцев и англичан) несуществующего отрезка. Вроде бы всё сходится.

Однако, побывав в 2006 году на выставке посвященной 90-летию постройки Мурманской железной дороги, осмотрев документы и планы строительства, никаких упоминаний об этом участке я не нашел. Что странно, никаких упоминаний об этих планах нет и у историков-краеведов. В частности, у авторитетного историка И. Ф. Ушакова в его работе «Мурманка», об этом ни слова. Загадка оставалась.





## ЗАГАДКА СТАРОЙ АНГЛИЙСКОЙ КАРТЫ ИЛИ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА-ФАНТОМ

Спустя некоторое время, на американском сайте aEducational Technology Clearinghouse, наткнулся на карту-схему «The Murman Coast and Archangel, 1918», на которой ясно вычерчен этот отрезок. Там же, вижу еще одно подтверждение — карта 1920 г. «Russia in Europe and Caucasia». И тут же, нахожу этот отрезок уже на немецкой карте изданной в Лейпциге аж в 1924 г. Чудеса, да и только! Если предположить, что англичане и американцы копировали ошибки друг у друга (всё таки союзники), то уж о немецкой точности и аккуратности говорить не приходится.



# ЗАГАДКА СТАРОЙ АНГЛИЙСКОЙ КАРТЫ ИЛИ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА-ФАНТОМ

Идём дальше. Работая над оцифровкой книги В. Н. Семеновича “Север России в военно-морском и коммерческом отношениях”, 1894 г. издания, читаю: «..Такая дорога коснется Кандалакшского залива Белого моря и выйдет к Екатерининской гавани Кольского залива или к другому пункту, удобному для сооружения незамерзающего порта на Мурмане..» Эти строчки косвенно подтверждают, что первоначальный замысел подразумевал развитие порта Александровск, как конечного пункта Мурманской железной дороги, но впоследствии планы были изменены.

На вопрос: отчего в разные годы, американцы, англичане и немцы, вопреки реальному положению вещей, продолжали вычерчивать на своих картах, этот несуществующий участок дороги? Ответа пока нет. Можно предположить, что этот несуществующий отрезок есть результат некоей игры контрразведки союзников по дезинформации германского генштаба, но это пока лишь безосновательное представление.