

АЛЕКСАНДР АНАТОЛЬЕВИЧ ГОЛУБЕВ

кандидат исторических наук, доцент, директор Петрозаводского филиала, Петербургский государственный университет путей сообщения
pfp@pups@onego.ru

МУРМАНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА НА ПЕРЕЛОМНОМ ЭТАПЕ ИСТОРИИ (1917–1918)

Статья посвящена завершению строительства и началу эксплуатации Мурманской железной дороги; выкупу частной Олонецкой железной дороги и объединению ее с Мурманской в единую государственную магистраль. Показано решение организационно-управленческих проблем.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, дистанция пути, эксплуатация дороги, инфраструктура, циркуляр управления, акционерное общество, Народный комиссариат путей сообщения

Официальной датой открытия сквозного движения на Мурманской магистрали считается 3 ноября 1916 года. В этот день две группы рабочих, идя навстречу друг другу с севера и с юга, завершили укладку последнего, центрального, участка дороги протяженностью в 371 версту от Сороки (Беломорск) до Кандалакши. Соединение произошло на 637-й версте от Петрозаводска и 440-й версте от Романова на Мурмане (с 1917 года – Мурманск). Присутствовали рабочие, служащие, инженеры, руководители строительства, представители министерств путей сообщения и финансов. Среди официальных лиц на церемонии находился представитель императорского двора князь А. И. Багратион-Мухранский, который ранее неоднократно посещал район строительства и оказывал всемерную поддержку в реализации этого проекта. 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» [2; 71–77].

Большинство публикаций по истории железнодорожного транспорта носит общий характер. В них раскрывается динамика развития в стране этого вида транспорта, а также исследуются отдельные проблемы, обусловленные социально-экономическими и политическими переменами [14], [15], [16], [19], [20]. В контексте общих проблем управления железнодорожным транспортом в работе А. Е. Красковского и В. В. Фортунатова раскрываются значение и место Мурманской магистрали, построенной в условиях военного времени [16]. Непосредственно Мурманской железной дороге в переломный период российской истории посвящены работы по проблемам сооружения линии, представлена политическая борьба железнодорожников, показана реорганизация управления и начало эксплуатации дороги [13], [17], [18], [21].

Усилиями многих тысяч строителей, инженеров и техников завершился важный этап соору-

жения Мурманской магистрали. В ходе строительства было перемещено более 1,5 млн кубических саженей земли, уложено 1077 верст рельсового пути, прорыто около 200 тыс. погонных саженей мелиорационных каналов для осушки болот, построено 9913 квадратных саженей гражданских сооружений и более сотни станционных зданий. Основные задачи начального периода функционирования Мурманской железной дороги состояли в окончательном завершении строительных работ и подготовке магистрали к пуску в полную эксплуатацию, а также в формировании инфраструктуры. Предстояло произвести выкуп Олонецкой частной железной дороги в казну, объединить ее с Мурманской в единую магистраль и решить организационные вопросы по передаче управления дорогой центральным органам государственной власти.

Открытие временного движения позволило перебросить все силы строителей на завершение работ на отдельных участках линии и на дооборудование станций. С открытием временного рабочего движения на отдельных участках, а затем и на всей магистрали первоначально был создан отдел временной эксплуатации дороги, который обеспечивал управление перевозкой грузов и пассажиров. В южном направлении следовали военные грузы, поступавшие в порты Мурман и Белого моря. В северном направлении перевозились материалы для достройки железнодорожной линии, а также грузы местного значения. В отделе временной эксплуатации Мурманской железной дороги функционировали службы пути, тяги, движения и телеграфа. К началу 1917 года штат всех служб был полностью укомплектован и составил 16,5 тыс. рабочих и служащих [5; 102].

К началу временной эксплуатации на железной дороге оставалось множество дефектов, которые предстояло устранить в кратчайшие сроки. В конце 1916 года для ликвидации недоделок и подготовки всей линии к постоянному движению было создано Управление по достройке Мурманской железной дороги. На строительных

участках были организованы специальные подкомиссии по выявлению размеров недоделок.

Основным недостатком линии железной дороги была некачественная укладка пути. На отдельных участках возведенные насыпи позволяли уложить рельсы только с нарушениями установленных требований. При пуске в полную эксплуатацию такие дефекты могли привести к авариям и катастрофам.

В целях обеспечения безопасности движения проводились работы по совершенствованию главного пути и строительству запасных путей, а также по замене деревянных мостов на железобетонные и металлические. На станциях оборудовались приспособления для приема и отправления грузов и пассажиров. В этот же период были достроены депо в Петрозаводске, Медвежьей Горе, Надвоицах, Кемь и Мурманске. Завершилось возведение системы водоснабжения станций: были построены водонапорные башни, проложены десятки километров труб.

Работы по достройке в основном велись на участке Кемь – Мурманск, так как именно на этом объекте было выявлено наибольшее количество недоделок. Для ликвидации недоделок пришлось даже временно останавливать движение на данном участке. Так, 17 мая 1917 года было полностью закрыто грузовое сообщение для проведения первой очереди работ по достройке. К осени 1917 года на Мурманской магистрали был проведен огромный объем работ, что позволило с 15 ноября перевести ее в ведение эксплуатационного управления. Однако из-за имевшихся дефектов магистраль еще не обеспечивала проектной мощности. Под особый контроль эксплуатационного отдела были взяты проводимые в ноябре – декабре работы по приведению в безопасное состояние всей линии железной дороги.

Временная эксплуатация железнодорожной линии Петрозаводск – Мурманск положила начало прямым перевозкам воинских и других грузов из портов Мурманского побережья Баренцева моря и западного побережья Белого моря. В организации перевозок возникали определенные сложности, так как единый железнодорожный путь находился в разном подчинении. В государственном подчинении была линия Петроград – Званка (Волховстрой), а также вступившая в эксплуатацию линия Петрозаводск – Мурманск. Одновременно Акционерному обществу принадлежала Олонецкая железная дорога (Званка – Петрозаводск). Это усложняло организацию движения на всем протяжении дороги, удорожало перевозки и увеличивало сроки доставки грузов. При переходе с одной линии на другую из-за несогласованности между отделом временной эксплуатации Мурманской железной дороги и Акционерным обществом Олонецкой железной дороги возникали проблемы передачи грузов, вагонов и др.

Правительство было заинтересовано в более эффективной работе магистрали, в увеличении грузовых потоков, а Акционерное общество не имело на это технических возможностей. Стала очевидной неспособность Общества обеспечить бесперебойность движения грузов. Все это обусловило необходимость объединения линий магистрали от Званки до Мурманска под общим управлением. Способно на эту организаторскую работу было только государство в лице Министерства путей сообщения.

Первым шагом к объединению был досрочный выкуп в казну Олонецкой железной дороги. Вопрос о досрочном выкупе был поставлен еще 27 августа 1916 года в письме за номером 116508/14029 начальника штаба Верховного главнокомандующего генерала М. В. Алексеева председателю Совета министров В. В. Штюрмеру. В сентябре 1916 года этот вопрос был рассмотрен Особым совещанием по мероприятиям для снабжения армии, флота и организации работы тыла. На нем была обоснована необходимость выкупа Олонецкой дороги в казну [4; 36].

После согласования данного вопроса с министрами финансов и путей сообщения Департамент железнодорожных дел предложил Обществу Олонецкой железной дороги созвать общее собрание акционеров для решения вопроса о полномочиях Правления на переговоры с правительством об условиях выкупа. Совет министров провел переговоры с представителями Акционерного общества. Министерство путей сообщения высказалось за выкуп Олонецкой железной дороги с уплатой выкупного вознаграждения в размере 165 руб. за акцию 100-рублевого достоинства. Министерство финансов предложило Обществу 100 руб. за акцию [4; 36–37]. Эти переговоры закончились безрезультатно.

Пришедшее к власти в России в марте 1917 года Временное правительство, возглавляемое князем Г. Е. Львовым, предоставило министру финансов право приобретать акции Общества 100-рублевого достоинства по цене 160 руб. за акцию. Для выкупа акций министру финансов было выделено 3,7 млн руб. Правительство брало обязательства по погашению облигационного долга Общества в сумме 31,2 млн руб. Кроме того, служащим, которые в результате ликвидации Общества оказывались без работы, предусматривалась выплата вознаграждения из государственной казны в размере трехмесячного оклада. По постановлению Временного правительства, с 1 апреля 1917 года Олонецкая железная дорога передавалась государству [6; 31].

Правительственная межведомственная комиссия провела оформление документов, передачу имущества Общества Олонецкой железной дороге государству, реорганизацию управления Мурманской железной дорогой и подбор штата рабочих и служащих для обслуживания сквозного

движения. Общая стоимость имущества Олонецкой железной дороги, включенного в единую магистраль, составила 40 млн руб. Все организационные расходы по ликвидации Акционерного общества были оплачены правительством в сентябре – октябре 1917 года.

Управление эксплуатацией Олонецкой линии было подчинено Управлению Мурманской железной дороги и получило статус местного линейного управления во главе с В. А. Скрыбиным, который стал помощником начальника Мурманской железной дороги. Одновременно проводилась работа по кадровому обеспечению линии. Большинство рабочих и служащих Акционерного общества, около 4 тыс. человек, были оставлены на своих рабочих местах.

В результате реорганизации была сохранена структура Мурманской и Олонецкой железных дорог, сформировавшаяся в период строительства. 8 участков были разделены на 14 дистанций пути. Железная дорога от Званки до Кемь включала 12 станций, 12 разъездов и 21 пост. Первым начальником Мурманской железной дороги 15 апреля был назначен Г. С. Истомина. Для осуществления конкретного руководства отделами были созданы 5 служб. Службу пути возглавил М. Ф. Передольский, службу тяги – А. В. Головкин, работу службы по организации движения – М. И. Мануилов, службу материального обеспечения – А. Н. Гнуздев, работу службы телеграфа – Д. С. Пашенцев.

При Управлении Мурманской железной дороги в мае 1917 года был образован отдел освещения дороги. Одновременно началось объединение телеграфной линии. Единым органом организации связи стала служба телеграфа Управления дороги. Работа по объединению телеграфной линии продолжалась до апреля 1918 года. Такой длительный период реорганизации телеграфа был обусловлен не техническими проблемами, а политической ситуацией в стране. Линия вступила в полную эксплуатацию еще в 1916 году. В развернувшейся в 1917 году борьбе за власть все существовавшие тогда средства связи являлись важным оружием в руках противоборствующих сторон. Велась борьба за средства передачи информации для влияния на массы. Только с установлением на Северо-Западе России советской власти создались условия для объединения всех разрозненных телеграфных линий в одну.

Мощности дороги было недостаточно для обеспечения перевозки всего объема необходимых грузов. Пропускная способность открытого временного движения составляла всего 3 пары поездов в сутки при нормативе в 21 пару. Кроме того, из-за слабости полотна вагоны и платформы недогружались на 20 %. Это обстоятельство требовало ускорить введение железной дороги в полную эксплуатацию и завершить объединение всех составляющих магистрали.

Активная деятельность по объединению Мурманской железной дороги на всем протяжении сопровождалась развитием соответствующей инфраструктуры. Проводилась работа по обустройству участков дороги. Об этом свидетельствует распространенный 27 июня 1917 года на всей линии, от Званки до Мурманска, циркуляр Управления Мурманской железной дороги «Об организации работы по устройству поселков при станциях Мурманской железной дороги, в удобных местах» [1; 321–322]. 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 из-за финансовых проблем в условиях начавшейся Гражданской войны и иностранной интервенции не была завершена.

С присоединением к единой железнодорожной магистрали самого северного участка Кемь – Мурманск в сентябре – декабре 1917 года все отделы строительного и эксплуатационного участков включались в состав Управления эксплуатацией Мурманской железной дороги. В России вступила в эксплуатацию еще одна железнодорожная магистраль, сыгравшая важную роль в экономическом и социально-политическом развитии Карелии, Кольского полуострова, Северо-Запада и всей территории страны. Мурманская железнодорожная магистраль включала 5 линий: Олонецкую (Званка – Петрозаводск, 264 версты), Сорокскую (Петрозаводск – Сорока, 356 верст), Кемскую (Сорока – Кемь, 52 версты), Кандалакшскую (Кемь – Кандалакша, 319 верст), Мурманскую (Кандалакша – Мурманск, 260 верст).

Строительство дороги и ввод во временную эксплуатацию осуществляло Министерство путей сообщения Российской империи. В этот период министерство возглавляли: с 1915 по 1916 год – Александр Федорович Трепов (1862–1928); с 28 декабря 1916 по 28 февраля 1917 года – Эдуард Брониславович Кригер-Войновский (1864–1933). С 1 марта по 25 октября 1917 года руководство эксплуатацией железной дороги осуществляло Министерство путей сообщения под контролем Временного правительства. Возглавляли министерство: со 2 марта по 2 июля 1917 года – Николай Виссарионович Некрасов (1879–1940); с 11 по 24 июля 1917 года – Георгий Степанович Тахтамышев (1874–1930); с 24 июля по 31 августа 1917 года – Петр Петрович Юренев (1874–1943); с 31 августа по 25 октября 1917 года – Александр Васильевич Ливеровский (1867–1951). Реальная же власть на железных дорогах после Февральской революции была у рабочих организаций.

На Втором Всероссийском съезде Советов рабочих и солдатских депутатов было принято обращение «Ко всем железнодорожникам», в котором съезд призывал к порядку на железных до-

рогах страны. Однако при формировании первого Советского правительства (Совнаркома) о назначении главы Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) было сказано: «...пост народного комиссара по делам железнодорожным временно остается незамещенным» [12; 10–11].

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 руководил транспортным ведомством с 8 (21) ноября 1917 года по февраль 1918-го в должности исполняющего обязанности заместителя Народного комиссара путей сообщения Марк Тимофеевич Елизаров (1863–1919). Практическое руководство железными дорогами России в период с ноября 1917 по февраль 1918 года 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 года в Москве Всероссийском учредительном съезде железнодорожников.

Викжель не был естественным преемником Министерства путей сообщения России, поэтому он не имел достаточной базы для эффективного руководства всей сетью железных дорог страны. Это был профсоюзный орган, который опирался в большей степени на местные органы власти в лице губернских Советов и на Временные исполнительные комитеты 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 года было принято положение об управлении железнодорожным транспортом и избран центральный орган железнодорожного союза – Всероссийский исполнительный комитет железнодорожных депутатов (Викжедор). В его составе была создана 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 года. Далее НКПС возглавляли: с мая по июль 1918 года – Петр Алексеевич Кобозев (1878–1941), с июля 1918 по март 1919 года – Владимир Иванович Невский (1876–1937).

Ситуация в отрасли отразилась и на управлении Мурманской железной дорогой. На общем собрании железнодорожников, состоявшемся в Петрозаводске 24 марта 1917 года, был образован Временный центральный комитет рабочих и служащих строительства и эксплуатации Мурманской железной дороги (Совжелдор). В состав

исполнительного комитета вошли 30 человек. Председателем исполкома Совжелдора был избран инженер Л. В. Никольский [7; 2, 5].

Совжелдор с 22 июня по 10 июля 1917 года проводил в Петрозаводске Первый делегатский съезд рабочих и служащих Мурманской железной дороги, который оказал доверие Временному правительству. 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 [9; 87].

Поскольку Совжелдор не имел полного представительства от всех участков, он не мог влиять на деятельность всей магистрали от Званки до Мурманска. В работе съезда не участвовали делегаты северных участков дороги от станции Сорока до Мурманска. Альтернативные съезды были проведены в Кеми и Кандалакше. В Кеми 7 мая состоялся свой съезд делегатов рабочих и служащих участка дороги от Сороки до Кандалакши. Решения этого съезда противоречили позиции Совжелдора, так как поддерживали лозунг «Вся власть Советам» [10; 45]. В Кандалакше с 23 по 28 июля проходил съезд железнодорожников северного участка дороги от Кандалакши до Мурманска, который оказал доверие Временному правительству, но не согласился подчиняться Совжелдору по территориальному принципу. Однако следует признать, что 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, Совжелдора и представителей воинских частей Петрозаводского гарнизона, на котором было принято решение о непризнании советской власти и поддерживался лозунг созыва Учредительного собрания [8; 112]. С этого момента Временный центральный комитет рабочих и служащих Мурманской железной дороги стал проводить политику Викжеля, беспрекословно подчинялся всем его директивам. В итоге завершающий этап сдачи в полную эксплуатацию объединенной Мурманской железной дороги в декабре 1917 года проходил под руководством Викжеля и Совжелдора. Они завершили организационную работу, проводимую еще с весны 1917 года, 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 года. Открывшийся 6 января Второй деле-

гатский 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 вновь избран Л. В. Никольский. Первым комиссаром Мурманской железной дороги в апреле 1918 года был назначен И. А. Житков. С этого времени Мурманская железнодорожная магистраль стала подчиняться коллегии НКПС.

В последующий период под руководством НКПС велись работы по совершенствованию деятельности Мурманской железной дороги. Однако начавшиеся Гражданская война и иностранная интервенция не позволили окончательно завершить работы на линии и пустить ее в полную эксплуатацию к концу 1918 года, как предполагалось советским правительством. С осени 1918 года работы были приостановлены и возобновились летом 1919 года. Полное завершение работ было проведено только в начале 1921 года. В мае этого же года Комиссия НКПС по осмотру железных дорог РСФСР признала, что Мурманская железная дорога готова к полной и безопасной эксплуатации на всем протяжении [11; 2–4].

В 1917–1918 годах Мурманская железная дорога была достроена и подготовлена к пуску в полную эксплуатацию. В процессе этой работы было произведено огосударствление частной Оло-

нецкой железной дороги, которая влилась в единую магистраль, и создан аппарат управления дорогой, подчиненный центральным органам государственной власти. В итоге были созданы 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, а новые органы управления только формировались. Всю практическую работу по вводу в эксплуатацию Мурманской железной дороги осуществил Всероссийский союз железнодорожных рабочих и служащих и завершил 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. 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.

ИСТОЧНИКИ

1. Национальный архив Республики Карелия (НА РК). Ф. 320. Оп. 3. Д. 1.
2. НА РК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 5.
3. НА РК. Ф. 722. Оп. 1. Д. 14.
4. НА РК. Ф. 722. Оп. 1. Д. 16.
5. НА РК. Ф. 722. Оп. 1. Д. 18.
6. НА РК. Ф. 722. Оп. 2. Д. 9.
7. НА РК. Ф. 1710. Оп. 1. Д. 12.
8. НА РК. Ф. 1710. Оп. 1. Д. 23.
9. НА РК. Ф. 1710. Оп. 1. Д. 34.
10. НА РК. Ф. 1722. Оп. 1. Д. 10.
11. НА РК. Ф. 1726. Оп. 1. Д. 14.
12. Декреты советской власти. М.: Госполитиздат, 1957.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

13. Жилин Г. М. На рельсах истории. Петрозаводск: Карелия, 1967.
14. Зензинов Н. А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. М.: Транспорт, 1986. 216 с.
15. История железнодорожного транспорта России: В 2 т. СПб.: АООТ «Иван Федоров», 1994–1997.
16. Красковский А. Е., Фортунатов В. В. Принятие управленческих решений на железнодорожном транспорте: история и современность. СПб.: ПГУПС, 2009.
17. Мурманская железная дорога: Краткий очерк постройки железной дороги на Мурмане с описанием ее района. Пг., 1916.
18. Оленев И. В. Карельский край и его будущее в связи с постройкой Мурманской железной дороги. Путевые очерки. Гельсингфорс, 1917.
19. Оппенгейм К. А. Общие сведения о железных дорогах. М., 1922.
20. Сотников Е. А. История и перспективы мирового и российского железнодорожного транспорта. 1800–2100 годы. М.: Транспорт, 2005. 348 с.
21. Чиркин Г. Ф. Колонизация севера и пути сообщения. Пг., 1920.