

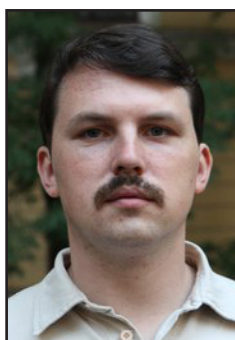


Узел преткновения



Сергей КРИТСКИЙ
Sergey V. KRITSKY

Иван ЛЕТЮХИН
Ivan D. LETYUKHIN



Критский Сергей Валерьевич — аспирант кафедры «История» Петербургского государственного университета путей сообщения, Санкт-Петербург, Россия.

Летюхин Иван Дмитриевич — кандидат экономических наук, старший преподаватель департамента финансов Санкт-Петербургского филиала Национального исследовательского университета — Высшей школы экономики (НИУ-ВШЭ), Санкт-Петербург, Россия.

Obstacle Junction

(текст статьи на англ. яз. — English text of the article — p. 255)

Малоизвестная страница истории Мурманской железной дороги. К 100-летию начала строительства северной магистрали. Попытка мурманчан в 1920-1930 годы создать свой независимый железнодорожный выход в Петроградский (Ленинградский) узел и организовать в городской черте собственные головные пассажирскую (с вокзалом) и товарную станции, чтобы наилучшим образом перерабатывать свои грузо- и пассажиропотоки независимо от инфраструктуры других железных дорог, вынужденное взаимодействие с которыми не всегда положительно сказывалось на организации перевозочного процесса.

Ключевые слова: железная дорога, история, инфраструктура, станция, векторы развития, Мурманск, Петрозаводск, Северо-Запад.

История Мурманской железной дороги достаточно известна и сравнительно неплохо описана в отечественной литературе [1, 2, 4, 6, 14, 15]. Она ведёт свой отсчёт со времени Первой мировой войны, когда в условиях блокады Балтийского и Чёрного морей в спешном порядке был основан Мурманский морской порт на берегу Кольского залива Баренцева моря и возникла необходимость соединить его надёжными транспортными коммуникациями с центральными регионами страны.

Основной участок Мурманской железной дороги от Петрозаводска до Мурманска, протяжённостью более тысячи километров, пролежавший по суровому, малонаселённому краю, строился в 1915-1916 годы. Сквозное рабочее движение на всём протяжении дороги было открыто в ноябре 1916 года, а с 1921-го она уже числилась в постоянной эксплуатации, находясь в системе Народного комиссариата путей сообщения (НКПС). В качестве дороги «пионерного типа», магистраль и организованный ею «Мурманский транспортно-промышленный и колонизационный комбинат» в 1920-х годах оказали и боль-

шое влияние на развитие жизни всего Карело-Мурманского края.

Сегодня эта дорога входит в состав Октябрьской железной дороги, но так было не всегда. Малоизвестной страницей истории Мурманской железной дороги (с 1935 года она была переименована в Кировскую) остаётся проблема получения ею собственного независимого железнодорожного выхода в Петроград (с 1924 года — Ленинград). Авторам не удалось найти какие-либо работы, посвящённые непосредственно этой теме.

НА ПОДХОДЕ К ПЕТРОГРАДУ

После революционных потрясений 1917 года, смены власти в стране и произошедшей вслед за этим национализации промышленности и транспорта в структуре отечественной железнодорожной сети стали происходить значительные изменения. Менялись границы многих железных дорог, а некоторые из них (в основном маломощные и небольшие по протяжённости) вовсе потеряли самостоятельность, войдя в состав более крупных магистралей, обслуживавших те или иные районы и области.

Перемены не обошли стороной и Петроградский железнодорожный узел — старейший и один из крупнейших в стране. В дореволюционный период входившие в его состав линии и ветви общего пользования находились в ведении семи различных железных дорог, однако теперь (после упразднения одной из крупнейших частных дорог Российской империи — Московско-Виндаво-Рыбинской, а также обществ Приморской, Ириновской железных дорог и т.д.) их число значительно сократилось. К началу 1920-х Петроградский железнодорожный узел включал в себя линии всего трёх дорог — Николаевской (с 1923 года — Октябрьской), Северо-Западных и Мурманской. В ведении последней был, кроме всего прочего, участок Рыбацкое—Тихвин.

О нём нужно рассказать особо. Он являлся частью магистрали Петербург—Вологда—Вятка, построенной в 1901–1905 годах и представлявшей собой кратчайшее соединение Северо-Запада России с Великим Сибирским путём, по которому осуществлялись транзитные перевозки к бал-

тийским портам экспортного хлеба, сибирского масла и т.д. В прошлом эта линия находилась в составе Северных железных дорог, до января 1919 года [10]. Таким образом, если ранее Мурманская железная дорога начиналась со ст. Дубовики (ныне Волховстрой-2, в 125 км от Петербурга), то с того момента она подошла практически вплотную к Петрограду (ст. Рыбацкое находится в его юго-восточном пригороде). Кстати говоря, и Управление дороги, размещавшееся в Петрозаводске, переместилось в Петроград (в «Дом Перцова» на Лиговской улице, а позднее на набережную р. Фонтанки, д. 117).

Впрочем, подойти вплотную к городу не значило проникнуть внутрь него. Дело в том, что ещё при сооружении железной дороги Петербург—Вологда первоначально предполагалось устройство для неё, по примеру всех других подходивших к городу магистралей, собственных станций: пассажирской (на Семёновском плацу, восточнее Витебского вокзала), товарной и сортировочной (южнее Волкова поля). Однако в итоге магистраль была тогда подведена к главной линии Петербург—Москва Николаевской железной дороги в районе Обухово и самостоятельного отдельного ввода в город так и не получила. Судя по всему, это было сделано в целях экономии средств (Россия в тот момент вела войну с Японией) и для скорейшего открытия движения по магистрали. Вологодское направление оказалось «завязанным» на инфраструктуру главной линии: грузовые поезда перерабатывались её сортировочной и товарной станциями, а пассажирские поезда обслуживал Николаевский вокзал (ныне Московский). Порядок пользования «чужой» инфраструктурой регулировался специальными узловыми соглашениями между дорогами.

Все это «по наследству» досталось и Мурманской железной дороге. Даже ст. Рыбацкое некоторое время продолжала находиться в ведении Николаевской железной дороги и была передана Мурманской только с февраля 1921 года [16], в дальнейшем находясь фактически в совместном пользовании двух дорог. Руководство мурманское в общем-то обоснованно считало ненормальным «положение, при котором дорога, в сущности связывавшая



Мурманск с Петроградом, не доходила до последнего всего 15 вёрст» и должна была «все свои хозяйственные и экономические операции по петроградским перевозкам развивать на станциях чужих дорог, преимущественно на ст. Петроград Октябрьской, бывшей Николаевской ж.д.» [7]. Сложившаяся ситуация действительно нередко создавала трудности, причём скорее организационного, чем технического порядка: так, бывали случаи, когда вагоны с рыбой, следовавшие в адрес Петрограда, преодолев путь с берегов Белого моря за двое суток, из-за перегруженности ст. Петроград-Сортировочный простаивали на ст. Рыбацкое по 4-5 суток, ожидая передачи на Николаевскую железную дорогу (грузополучатели нередко сами разгружали вагоны на ст. Рыбацкое, отправляя груз дальше по назначению в пределах города гужевым транспортом).

Правление Мурманской железной дороги в естественном стремлении занять «вполне обеспеченные базы, как на севере — в Мурманске, так и на юге — в Ленинграде» [11], придерживалось в данном вопросе мнения, что «не предоставить собственного вокзала Мурманской дороге в Петрограде равносильно тому, что создать без головы большой и могучий живой организм» [21], и с началом оживления промышленной жизни и постепенным ростом грузоперевозок в начале 1920-х попыталось решить проблему, рассматривая различные варианты обретения собственного независимого выхода в Петроград.

Вариант устройства совершенно новой головной станции вполне закономерно наталкивался на огромные трудности, связанные с её размещением в черте плотной городской застройки (особенно в основной, левобережной ее части). Другим вариантом виделась передача в ведение Мурманской железной дороги какой-либо из уже существовавших станций Петроградского узла. Так, предполагалось передать, к примеру, территорию недалеко от Волковского поста, со складами и частью простаивавших тогда путей Николаевской железной дороги [20]. Одновременно Мурманская дорога проявила интерес к заполучению либо Варшавского вокзала, который в начале 1920-х планировалось закрыть из-за значительного уменьшения

размеров пассажирского движения, либо Финляндского, который в дореволюционный период относился к сети железных дорог Великого княжества Финляндского, а потом отошел Николаевской дороге, «будучи случайным для неё наследием революции, никакими корнями с ней не связанным» [13].

Указанные варианты по разным причинам не были реализованы. Но в какой-то момент появился ещё один, который, на первый взгляд, выглядел весьма перспективно: взять в своё ведение недостроенный головной участок железнодорожной магистрали Петроград—Рыбинск.

РЫБИНСКАЯ ЛИНИЯ

Краткая история железной дороги Петроград—Рыбинск такова. Строительство её началось также в ходе Первой мировой войны. Новая дорога, как тогда планировалось, должна была кратчайшим путём связать Петроград с районами Верхнего и Среднего Поволжья (Рыбинск, Самара и т.д.), значительно облегчая подвоз к столице продовольствия и топлива из регионов и разгружая главную линию Николаевской железной дороги (весьма актуальная задача того времени), а в будущем могла стать частью двух больших транзитных магистралей, будучи продлённой до Самары (ст. Кинель) и Красноуфимска.

Учитывая загруженность головного участка Николаевской железной дороги и её сортировочной станции, проектом ветки Петроград—Рыбинск предполагалось встроиться в Петроградский узел — от ст. Мга в правобережную его часть, с сооружением нового моста через р. Неву. Причем с целью ускорения работ и снижения их стоимости было решено собственную головную станцию для Рыбинской линии не строить, а подвести дорогу к уже существовавшей ст. Охта.

Последняя представляла собой головную станцию железнодорожной линии Петроград—Рассули—Хийтола, которая начала сооружаться ещё до войны и к 1917 году была почти построена. На станции Петроград-Охта предполагалось сооружение нового вокзала специально для этой линии, его собирались строить в две очереди: согласно конкурсному заданию, первая очередь должна была иметь

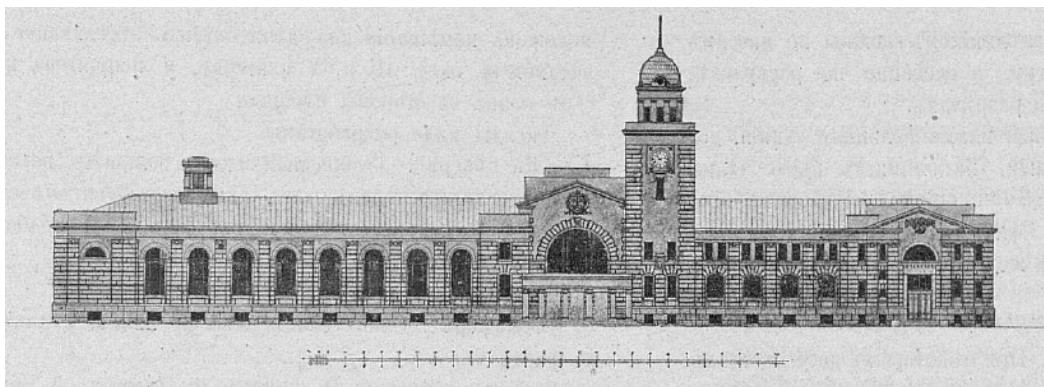


Рис. 1. Проект вокзала станции Петроград-Охта «*Suum cuique*» [9].

площадь около 350 квадратных саженей, основное же здание — 900 квадратных саженей. Итоги конкурса опубликовались 14 августа 1916 года в журнале «Зодчий», к приобретению рекомендовались проекты под заглавиями «Счастливого пути» и «*Suum cuique*» (см. рис. 1) [9]. Реализации планов помешала революция.

Поскольку с началом строительства линии Петроград—Рыбинск Охта становилась объединённым головным пунктом сразу для двух магистралей, проект станции и подходов к ней потребовал существенной переработки. Предполагалось, что с продолжением линии её размеры будут уже недостаточны. Поэтому одновременно намечалось приступить к устройству отдельной конечной станции и отдельной сортировочной, при этом во избежание спекуляций с землёй следовало сразу же обеспечить отчуждение необходимых территорий для комплекса сооружений локомотивного и вагонного хозяйств.

Интенсивное строительство головного участка магистрали Петроград—Рыбинск велось в течение 1916 года. В скором времени едва ли не на всём его протяжении (около 40 км), между Петроградом и развязкой с Северными железными дорогами (на левом берегу Невы, около ст. Мга), было отсыпано земляное полотно и уложено верхнее строение пути.

Пока рассматривались различные варианты подхода линии к ст. Охта, трассу около Петрограда (как тогда считалось — временно) подвели к посту Заневскому Обуховской ветви. Барьерным объектом здесь являлся сложный и дорогостоящий мост через Неву в районе деревень Островки и Кузьминки.

Тем не менее, к 1917 году в этом месте уже были установлены кессоны и выведена каменная кладка опор выше горизонта высоких вод, действовала паромная переправа. На участке от поста Заневского до берега р. Невы открыли рабочее движение поездов. Увы, в связи с последующими революционными событиями в стране все строительные работы на головном участке Рыбинской линии прекратились, а в 1919 году рельсы с большей его части были вовсе сняты и использованы в других местах.

Намеченные проектом подходы к ст. Охта (как Рассульской, так и Рыбинской линий), с устройством многочисленных и сложных разноуровневых развязок, также не удалось осуществить. Тупиковая станция Охта осталась связанной с остальной железнодорожной сетью сооружённой в 1914 году «временной» (опять же, как считалось тогда) веткой от ст. Дача Долгорукова.

В 1920-е острой надобности в сооружении ещё одного железнодорожного выхода в правобережную часть Ленинградского узла попросту не было, да и сама Рыбинская линия в новых условиях по ряду причин уже не имела того магистрального транзитного значения, которое предполагалось для неё до революции (отдельные «куски» этой дороги постепенно вводились в эксплуатацию вплоть до 1930-х годов, но участок Овинище—Рыбинск так никогда и не был построен). В октябре 1920-го декретом СНК участок Петроград (пост Заневский)—Мга включили в число линий, строительные работы на которых предписывалось окончательно прекратить [3], что вскоре и было сделано.



ОХТА-МУРМАНСКАЯ: «ПОЛУВЫХОД» В ЛЕНИНГРАД

И всё же именно на недостроенную Рыбинскую линию обратила своё внимание в начале 1920-х годов Мурманская железная дорога, рассматривая её как один из вариантов получения собственного независимого выхода в Ленинград. После длительных переговоров, ходатайств и согласований в НКПС дорога добилась передачи ей ст. Охта. С марта 1923-го эта станция олицетворяла собой для мурманчан «базу для хозяйственной деятельности» [8] — стала служить основой развития перевозок, ускорив доставку отправок (прямыми поездами, с отказом от обменно-передаточных операций с Октябрьской железной дорогой), создав более удобные условия отправителям и получателям, усилив безопасность хранения грузов и т.д. Этому способствовали, надо заметить, и специальные льготные (пониженные) тарифы [12].

В то же время столь важную станцию Мурманская железная дорога получила, можно сказать, на перспективу. А пока сложилась весьма интересная, если даже не уникальная, ситуация: ст. Охта (она стала называться Охта-Мурманская, а позднее Ленинград-Товарный-Мурманский) превратилась в «островную», поскольку сообщение её с остальной сетью Мурманской железной дороги было возможно только транзитом, через пути Октябрьской дороги. Получив такой «полувыход» в Ленинград, в дальнейшем мурманское руководство в течение почти 20 лет постоянно и неуклонно добивалось в НКПС достройки участка Мга—Охта, чтобы дорога «представляла бы из себя законченную в эксплуатационном отношении единицу» [7]. И хотя недостроенная линия пост. Заневский—Мга была вскоре зарезервирована за Мурманской железной дорогой на положении «технической охраны» (консервации), все просьбы о достройке участка (на котором, как уже говорилось, требовалось сооружение сложного и дорогостоящего разводного моста через Неву) НКПС неизменно отклонялись.

Дело в том, что из-за географического положения Ленинграда и исторически

сложившего размещения его промышленности структура вагонопотоков, поступавших в Ленинградский узел, тогда была такова, что в них, как правило, назначение на различные предприятия и склады правобережной части города имела только относительно небольшая часть вагонов (в разные годы — примерно 10-30% от общего количества); основная же часть грузопотока тяготела к левобережным станциям [17]. Кроме того, город весьма медленно развивался в северном направлении. В связи с этим направлять весь грузопоток со стороны Мурманска, Вологды и Хвойной в правобережную часть узла для последующей сортировки (как планировала сделать Мурманская железная дорога), при которой большинство вагонов потребуются затем отправлять в левобережную часть, представлялось неправильным — такие вагоны должны были дважды пересекать Неву, загружая собой мостовые переходы с весьма ограниченной пропускной способностью. В подобных условиях строительство новой линии Мга—Охта экономически не оправдывало себя — обслуживаемый ею грузопоток был бы минимален.

И хотя Мурманская железная дорога, не успокаиваясь, находила всё новые доводы в пользу достройки этой линии (как то: сокращение пробега растущих перевозок торфа, шедшего из района Синявино на 5-ю ГЭС в Утку Завод; улучшение обслуживания развивавшейся силикатной промышленности на правом берегу Невы, использовавшей для перевозок водный транспорт в период навигации и нуждавшейся в остальное время в транспорте железнодорожном; обслуживание промышленного строительства, предусмотренного пятилетними планами, и т.д.) [19], тем не менее ни в 1920-е, ни в 1930-е годы намечавшийся выход в правобережную часть Ленинградского узла так и не был завершён.

В результате в то время ст. Охта (Ленинград-Товарный-Мурманский) всё чаще рассматривалась уже не в качестве будущей крупной головной станции, а скорее как всего лишь одна из товарных станций Ленинградского узла, удобная для некоторой небольшой части клиен-

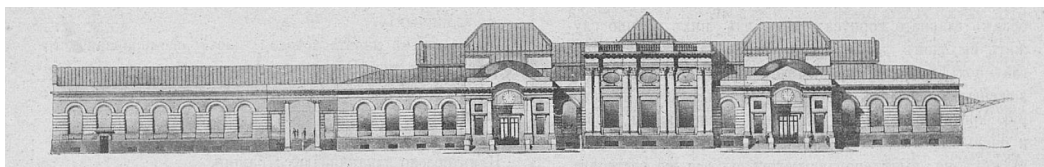


Рис. 2. Проект под девизом «Гармония» (пятая премия) [9].

тов. Большинство грузов, поступавших с Мурманской железной дороги (через ст. Рыбацкое), имело назначение на ст. Ленинград-Товарный Октябрьской ветки; нагрузка на ст. Охта оставалась весьма незначительной. При этом вся складская инфраструктура и пакгаузы здесь продолжали быть деревянными и временного характера, а перерабатывающая способность станции ограничивалась весьма скромными 120 вагонами в сутки. Процесс опять остановился: в 1932 году она была возвращена Октябрьской дороге [18].

В НОВЫХ ГРАНИЦАХ

По странной иронии судьбы после того, как линия пост Заневский–Горы, сооружения которой Мурманская (с 1935 года – Кировская) железная дорога так настойчиво, но безуспешно добивалась в течение многих лет, была в срочном порядке (по военно-стратегическим причинам) построена в 1940–1941 годы, пользоваться ею эта дорога уже не смогла.

В ходе советско-финской войны (1939–1940 гг.) отчётливо проявилась неподготовленность Ленинградского железнодорожного узла и его подходов к выполнению тех задач, которые ставились военным командованием [5]. В связи с этим в короткие сроки был осуществлён целый ряд различных мероприятий по реконструкции, усилению узла и подходов к нему (что позволило частично преодолеть возникшие трудности), для чего НКПС были организованы специальные «номерные» объекты строительства.

Естественно, в первую очередь реконструкция коснулась тех линий, которые обеспечивали пропуск поездов через Ленинградский узел в направлении Карельского перешейка (основного театра военных действий в «зимней» войне)

и Финляндии. В 1940 году железная дорога Заневский Пост–Горы («Строительство № 103») протяжённостью 37,5 км в спешном порядке была построена и введена в эксплуатацию. Наконец-то появились второй железнодорожный мостовой переход через Неву и прямой выход со стороны Мги в правобережную часть Ленинградского узла. Трасса дороги почти на всём протяжении совпала с трассой головного участка недостроенной магистрали Петроград–Рыбинск 1916 года, однако соединение новой линии с существовавшей сетью было выполнено по «временным схемам», без сооружения путепроводных развязок, которые предусматривались прежними проектами (впрочем, многие из тех «временных схем» действуют до настоящего времени).

Одним из последствий советско-финской войны стало изменение государственной границы, с отторжением от Финляндии и включением в состав СССР значительных территорий. На Карельском перешейке находилось тогда несколько железнодорожных линий общей протяжённостью 390 км, которые сначала вошли в состав Октябрьской железной дороги, а весной 1940 года после ее разукрупнения выделились в самостоятельную Ленинградскую железную дорогу. При этом изменились и границы Кировской дороги. Несколько линий, ранее находившихся в составе последней, в том числе и участок Рыбацкое–Мга–Волховстрой, были переданы Октябрьской железной дороге, которая стала граничить с Кировской по Волховстрою и Сортавале. Кстати говоря, с того времени управление Кировской дороги вновь вернулось в Петрозаводск.

Таким образом, проблема собственного выхода Мурманской (Кировской) железной дороги в Ленинград фактически оказалась устранена волевым решением «сверху». В качестве самостоятельной



Кировская просуществовала до 1959 года, когда была упразднена и полностью вошла в состав укрупнённой Октябрьской железной дороги.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В целом можно отметить, что почти двадцатилетний период борьбы Мурманской железной дороги за обретение собственного независимого выхода в Ленинград во многом стал отражением нового этапа развития отечественных железнодорожных узлов.

В дореволюционной России существование отдельных независимых друг от друга железных дорог приводило к тому, что каждая из них хотела иметь именно «свои» собственные станции, вокзалы, «свои» мастерские, депо и т.д. В крупных городах, в том числе и Петербурге, это приводило к появлению нескольких отдельных, принадлежавших каждая своей дороге и конкурировавших между собой станций (такое положение вещей предполагало как положительные, так и отрицательные последствия для практики).

При социалистической (плановой) системе хозяйствования в СССР вопросы строительства новых железнодорожных линий, особенно магистрального значения, решались уже не столько с учетом интересов отдельных дорог, сколько с точки зрения общехозяйственных потребностей железнодорожного транспорта. К тому же тогда имел место хронический недостаток финансирования многих перспективных проектов, в результате чего воплощались в жизнь в основном лишь самые важные и неотложные из них. Иллюстрацией этого момента является постройка линии Заневский Пост—Горы (1940 год), которая стала возможной исключительно в силу возникших перед страной военно-стратегических задач.

Тем не менее, если оценивать весь период 1919–1940 годов, когда Мурманская (Кировская) железная дорога так или иначе доходила до Петрограда (Ленинграда), то он, несомненно, олицетворяет собой определённую эпоху развития железнодо-

рожной сети — неординарную, динамичную, но сегодня незаслуженно забытую.

ЛИТЕРАТУРА

1. Белявский Ф. Краткий путеводитель по Мурманской железной дороге. — Пг., 1923. — 117 с.
2. Голубев А. А. Мурманская железная дорога. История строительства. — СПб.: ПГУПС, 2011. — 205 с.
3. Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства (1917–1957 гг.). — М.: Трансжелдор-издат, 1957. — С. 67, 118–122.
4. Зайцев А. А. Магистраль к Ледовитому океану // Железнодорожный транспорт. — 1987. — № 4. — С. 47–49.
5. Критский С. В. Развитие Ленинградского железнодорожного узла и подходов к нему в период Советско-финской войны и после её окончания (1939–1941) // Известия ПГУПС. — 2013. — № 3. — С. 147–151.
6. Мурманская железная дорога. Краткий очерк постройки железной дороги на Мурмане с описанием её района. — Пг., 1916. — 204 с.
7. Мурманская железная дорога (Постоянное совещание при НКПС по надзору и оценке работы железных дорог, водного и местного транспорта. Вып. 11). — Харьков: Транспечать НКПС, 1924. — С. 29.
8. О переходе станции Охта в распоряжение Мурманской железной дороги // Вестник Мурманска — 1923. — № 10. — С. 4–5.
9. Отзыв комиссии судей по конкурсу проектов пассажирского здания Петроград-Охта // Зодчий — 1916. — № 33. — С. 297–300.
10. Передача железнодорожного участка Северному Округу путей сообщения // Бюллетень Комиссариата Петроградского Округа путей сообщения. — 1919. — № 16. — С. 3.
11. Передача участка Мга—Охта // Вестник путей сообщения. — 1924. — № 9. — С. 14.
12. Пресс М. Станция Охта Мурманской железной дороги // Вестник Мурманска. — 1923. — № 18. — С. 7–8.
13. Фролов А. Насущная нужда Мурманской железной дороги // Вестник путей сообщения. — 1922. — № 13. — С. 18–19.
14. Харитонов С. Ф., Звягин Ю. И. Мурманская, Кировская, Октябрьская. — Петрозаводск: Карелия, 1996. — 158 с.
15. Харитонов С. Ф. Рассказ о великом Северном пути. — Петрозаводск: Карелия, 1984. — 144 с.
16. Центральный государственный архив г. Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. 2275. Оп. 9. Д. 431. Л. 431.
17. ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 812. Л. 22.
18. ЦГА СПб. Ф. 2275. Оп. 9. Д. 1487. Л. 64.
19. Центральный государственный архив историко-политических документов г. Санкт-Петербурга (ЦГА ИПО). Ф. 24. Оп. 2в. Д. 1484. Л. 267–268.
20. Чернышов В. О Мурманской железной дороге // Вестник путей сообщения. — 1922. — № 6. — С. 28–29.
21. Чиркин Г. Мурманская железная дорога как пионерное предприятие // Вестник путей сообщения. — 1922. — № 12. — С. 8–10.

Координаты авторов: **Критский С. В.** — coleopterous@yandex.ru, **Летухин И. Д.** — iletukhin@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию 25.03.2014, актуализирована 8.08.2015, принята к публикации 11.06.2015 / 9.08.2015.

OBSTACLE JUNCTION

Kritsky, Sergey V., Petersburg State Transport University, St. Petersburg, Russia.

Letyukhin, Ivan D., St. Petersburg Branch of National Research University Higher School of Economics, St. Petersburg, Russia.

ABSTRACT

The article reveals a little-known chapter in the history of Murmansk railway. It is timed to the 100th anniversary of the construction of the Northern mainline. The article describes an attempt of Murmansk residents in the years 1920–1930 to establish their own independent rail access to Petrograd

(Leningrad) junction, and to organize in the city their own main passenger (with a terminal station) and freight stations in the best possible way to process their cargo and passenger traffic, regardless of other railway infrastructure, forced interaction with which did not always have a positive effect on the organization of transportation process.

Keywords: railway, history, infrastructure, station, development vectors, Murmansk, Petrozavodsk, North-west.

Background. History of Murmansk railway is known enough and relatively well described in domestic literature [1, 2, 4, 6, 14, 15]. It conducts its count from the time of World War I, when due to the blockade of the Baltic and Black seas Murmansk seaport on the coast of the Kola Bay of the Barents Sea was hastily founded, and it became necessary to connect it via reliable transport communications with the central regions of the country.

The main section of Murmansk railway from Petrozavodsk to Murmansk, length of more than a thousand kilometers, running through harsh, sparsely populated land, was built in 1915–1916 years. Through service movement all along the railway, it was opened in November 1916, and since 1921 it was in constant operation, being in the system of People's Commissariat for Lines of Communications (hereinafter – PCLC). Being a railway of «pioneer type», the main line itself and organized by it «Murmansk transport-industrial and colonial plant» in the 1920s had a great influence on the development of life of the entire Karelian-Murmansk region.

Today, this railway is part of October Railway, but it was not always the same. Unknown page of the history of Murmansk railway (in 1935 it was renamed Kirov) remains a problem of getting its own independent rail access to Petrograd (since 1924 – Leningrad). The authors were unable to find any works specifically devoted to this topic.

Objective. The objective of the authors is to present to readers a little-known chapter in the history of Murmansk railway.

Methods. The authors use general scientific methods, historical analysis and retrospective method.

Results.

On the approach to Petrograd

After revolutionary upheavals of 1917, the change of power in the country and occurred after this nationalization of industry and transport significant changes began to occur in the structure of the national railway network. There were changes in the borders of many railways, and some of them (mostly low-powered and small in extent) lost all independence, joining the larger arteries serving certain areas and regions.

The changes touched upon Petrograd railway junction – the oldest and one of the largest in the country. In the pre-revolutionary period lines and branches of public use as parts of this junction were under the jurisdiction of seven different railways, but now (after the abolition of one of the largest private roads of the Russian Empire – Moscow–Vindava–Rybinsk, as well as societies of Primorskaya, Irinovskaya railway), their number decreased significantly. By the beginning of 1920 Petrograd railway junction included a line of all three railroads – Nikolaevskaya (since 1923 – October), Northwest and Murmansk. Inter alia, section Rybatskoe–Tikhvin was in charge of the latter.

We need to talk about it specially. It was a part of the main line St. Petersburg–Vologda–Vyatka, built in 1901–1905, respectively, and was the shortest connection between the North-West Russia with the Great Siberian way, which was used for transit to the Baltic ports of export of grain, the Siberian oil, etc. In the past, this line was a part of the Northern Railway, before January 1919 [10]. Thus, if earlier Murmansk railway started at station Duboviki (now Volkhovstroy-2, 125 km from St. Petersburg), that from the moment it came almost close to Petrograd (station Rybatskoe is located in the south-eastern suburbs). Incidentally, the management of the road, which was located in Petrozavodsk, moved to Petrograd (to Pertsov House on Ligovsky street, and later to the banking of river Fontanka, house 117).

However, to get close to the city did not mean to get inside it. The fact is that even in the construction of the railway Petersburg–Vologda it was originally anticipated to arrange for it, following the example of other main lines approaching the city, its own stations: passenger (in Semenov parade ground to the east of Vitebsk Station), freight and shunting (to the south of Volkov field). However, as a result the main line was then routed to the main line St. Petersburg–Moscow of Nikolaevskaya railway near Obukhovo and it did not get an independent individual entry into the city. Apparently, this was done in order to save money (at that time Russia was engaged in war with Japan) and to accelerate the opening of traffic on the main line. Vologda was «focused on» the main line infrastructure: freight trains were handled by its marshalling and freight stations, and passenger trains arrived and departed from Nikolaevsky railway station (now Moskovsky railway station). The procedure for using «foreign» infrastructure was regulated by special node agreements between railways.

All of this was «inherited» by Murmansk railway. Even station Rybatskoe for some time continued to be administered by Nikolayevskaya Railway and was transferred to Murmansk railway only in February 1921 [16], in the future was actually in the joint use of two roads. Administration of Murmansk railway in general reasonably considered abnormal «situation in which the railway, essentially linking Murmansk to Petrograd, did not reach the latter only 15 versts» and had «all of its economic and business operations on Petrograd transportation to develop on stations of foreign roads mostly on station Petrograd October, former Nikolaevskaya railway» [7]. The situation created difficulties really quite often, with more organizational than technical nature: for example, there were situations when cars with fish, moving to Petrograd, overcoming the way from the shores of the White Sea for two days due to the congestion of station Petrograd-sorting were idle at the station Rybatskoe for 4–5 days, waiting for transfer to Nikolaevskaya railway (consignees themselves often unloaded cars at the station Rybatskoe, shipping the goods to the destination within the city by wheel transport).



Board of Murmansk railway in the natural desire to get hold of «fully secured bases, in the north – in Murmansk and in the south – in Leningrad» [11], took in this regard the view that «not to give its own station to Murmansk road in Petrograd is equivalent to that to create a headless great and mighty living organism» [21], and the beginning of the revival of industrial life and a gradual increase in freight traffic in early 1920 attempted to solve the problem by considering various options for finding their own independent access to Petrograd.

Option for arrangement of a completely new main station quite naturally encountered enormous difficulties related to its placement within the boundaries of dense urban areas (especially in the main, left-bank part of it). Another option was seen in the transfer to management of the Murmansk railway any of the already existing stations of Petrograd junction. So, it was supposed to transfer, for example, the area near Volkov post, with warehouses and then part of non-operating tracks of Nikolaevsky railway station [20]. Simultaneously Murmansk railway expressed interest in the hold of either Warsaw railway station, for which at the beginning of 1920 it was planned to be close due to a significant decrease in the size of passenger traffic, or Finland Station, which before the revolution belonged to the railway network of the Grand Duchy of Finland, and Nikolaevskaya railway «being random for it legacy of the revolution, it is not related to with any roots» [13]. However, the above embodiments for various reasons have not been implemented. But at some point, there was another, which, at first glance, looked very promising: to take under its supervision the unfinished section of the railway main line Petrograd–Rybinsk.

Rybinsk line

A brief history of the railway Petrograd–Rybinsk is as follows. Construction of it began in the First World War. The new road, as it was planned was the shortest way to connect Petrograd with districts of Upper and Middle Volga (Rybinsk, Samara, etc.), facilitating supply of food and fuel to the capital from the regions and unloading the main line railway of Nikolaevskaya railway (very urgent problem of that time), and in the future had to become a part of two major transit main lines being extended to Samara (Kinel) and Krasnoufimsk.

Given the workload of the head section of Nikolaevskaya railway and its marshalling yard, a project of the railway Petrograd–Rybinsk supposed to arrange a separate entry of this line into Petrograd junction from the station Mga on the right bank of the junction, with the construction of a new bridge over the river Neva. Moreover, in order to accelerate work and reduce the cost, it was decided not to build its own main station for Rybinsk line, and to bring the railway to the already existing station Okhta.

The latter, in turn, was a head station of the railway line Petrograd–Rassuli–Hiitola that began to be constructed before the war and in 1917 was almost built. At the station Petrograd-Okhta construction of a new station specifically for this line was anticipated, which was to be built in two stages: in accordance with tender instructions, the first stage was to have an area of about 350 square fathoms, and the main building of about 900 square fathoms. Results of the competition projects that were published on August 14, 1916 in the journal «Zodchiy», for acquisition projects were proposed under the heading «Have a safe journey» and «Suum cuique», shown in Pic. 1 [9]. The revolution prevented its implementation.

Due to the start of the construction of the line Petrograd–Rybinsk Okhta became united head point immediately for two main lines, a project of the station and approaches to it require significant processing. The station once had to be extended as far as possible, it was assumed

that with the continuation of the line to Rybinsk its size would not be enough. Therefore, it was recommended to start at the same time constructing a separate terminal station for the line to Petrograd–Rybinsk and a separate marshalling yard, in order to avoid speculation in land it was necessary to immediately alienate the necessary land area. At the same time it was planned to build a complex of buildings for locomotive and car facilities.

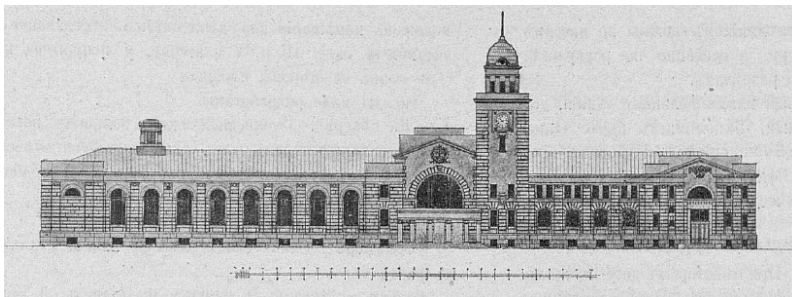
Intensive construction of the head section of the main line Petrograd–Rybinsk was carried out during 1916. Soon, almost on all its length (40 km) between Petrograd, and interchange with the Northern Railway (on the left bank of the Neva River, near station Mga) a sub-grade was filled and track superstructure was laid. While various options for the approach of the line to station Okhta were considered, track around Petrograd (as it was believed – temporarily) was brought to the post Zanevsky of Obukhovskaya branch. Barrier object on the line was a difficult and expensive bridge across the Neva River in the vicinity of villages Ostrovki and Kuzminki. However, by 1917 on this place the caissons had already been established, and derived masonry of supports above the skyline of high waters, ferry line was in operation. In the area from post Zanevsky to the bank of Neva opened the service movement of trains. Alas, due to subsequent revolutionary events in the country, all construction work on the main section of Rybinsk line stopped, and in 1919 rails from the greater part of it were completely removed and used elsewhere. Last but not least it was due to the fact that the bridge spans across the Neva River, the order for which was placed in the Kama-Votkinsk mining district, were scheduled to be delivered by the end of 1917, as a result of revolutionary events, they had not been made. The planned by the project approaches to station Okhta (both Rasulskaya and Rybinsk line), with numerous and complex multi-level interchanges, were not implemented. Dead end station Okhta remained connected with the rest of the railway network with constructed in 1914 «temporary» (again, as it was believed then) branch from the station Dacha Dolgorukova.

In 1920 there was no urgent need for the construction of another railway access to the right-bank part of Leningrad junction, and indeed Rybinsk line in the new conditions for a variety of reasons did not have that main transit value that was supposed to have before the revolution (individual «sections» of this road were gradually introduced into operation until 1930, but the site Ovinische–Rybinsk was never built). In October 1920 a decree of CPC included the section Petrograd (post Zanevsky)–Mga in a number of lines, construction on which were finally ordered to be stopped [3], which was done shortly.

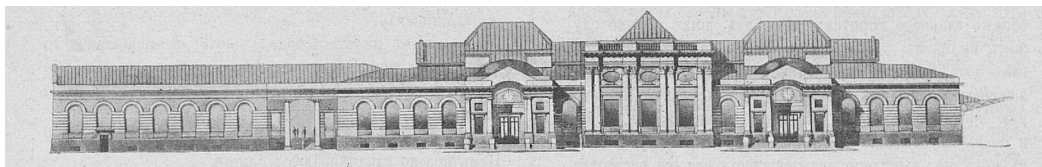
Okhta-Murmanskaya: «semi-access» to Leningrad

Nevertheless, Murmansk railway turn its attention to unfinished Rybinsk line in the early 1920s, considering it as an option to obtain its own independent access to Leningrad. After lengthy negotiations, requests and approvals in PCLC the railway managed to get station Okhta. Since March 1923 the station for Murmansk residents near Petrograd was synonymic to «the basis for economic activity» [8] – served as a basis for the development of transportation, accelerating the delivery of shipments (direct train, with abandonment of exchange-transfer operations with Oktyabrskaya railway), creating more convenient conditions for senders and recipients, increased security and storage of goods, etc. This was promoted by special preferential (reduced) rates [12].

At the same time such an important station was received by Murmansk Railway, we can say, for a long term. And while there was a very interesting, if not a unique situation: station Okhta (it was called Okhta-Murmanskaya,



Pic. 1. Project of the station Petrograd-Okhta «Suum cuique».



Pic. 2. Project of the station Okhta «Harmony» presented to the competition (5th place) [9].

Leningrad-Tovarniy-Murmanskiy) turned into «island» station as its connection with the rest of network of Murmansk railway was possible only via transit using tracks of October railway. Having such a «semi-access» to Leningrad, then Murmansk management for nearly 20 years continuously and steadily sought in the People's Commissariat for completion of the section Mga-Okhta for the road «to represent operationally complete unit» [7]. Although unfinished line post Zanevsky-Mga was soon reserved for Murmansk railway in the position of «technical protection» (conservation), all requests for the completion of the site (which, as already mentioned, required the construction of complex and expensive bascule bridge across the Neva) PCLC consistently rejected.

The fact is that because of the geographical location of Leningrad and historically formed location of its industry the structure of traffic volumes, entering Leningrad junction at the time was such that only a relatively small part of cars (in different years – about 10-30% of the total) were appointed to a variety of businesses and warehouses of the right-bank part of the city; the main part of traffic gravitated toward the left bank stations [17]. In addition, the city then very slowly and limitedly developed to the north (mostly on foreign policy grounds). In connection with this to route all cargo arriving from Murmansk, Vologda and Khvoynaya along the line Mga-Okhta to the right-bank part of the junction for further sorting (as Murmansk railway planned to do it) at which most cars need to be further sent to the destination in the left-bank part, seemed wrong – since these cars, it seems, would have twice en route to cross the Neva in the opposite direction, loading bridges with very limited bandwidth. In these circumstances, the construction of a new line of Mga-Okhta was not justified economically – freight traffic, served by it, would be minimal.

Although Murmansk railway, not calming down, was finding ever new arguments in favor of the completion of the line (such as: reduction of run of increased peat transportation that came from the area Sinyavino to the 5th HPP in Utkina Zavod, improvement in services to developing silicate industry on the right bank of the Neva, used water transport for transportation in navigation period and required for rest of the time railway transport, maintenance of industrial engineering under five-year plans, etc.) [19], though neither in 1920s, nor in 1930s, a new access to the right-bank part of Leningrad junction was completed.

As a result, while station Okhta (Leningrad-Tovarniy-Murmanskiy) was increasingly considered not as a future major main station, but rather as just one of freight stations

of Leningrad junction, convenient for a small proportion of customers. Most of the goods coming to Leningrad junction from Murmansk railway (via station Rybatskoe) had an appointment to the station Leningrad-Tovarniy of October branch; load of the station Okhta remained very small. The entire storage infrastructure and warehouses here continued to be wooden and of temporary nature, and estimated capacity of the station was limited to very modest 120 cars per day. As a result, station Okhta in 1932, was returned to October railway [18].

Within new borders

Ironically, after the line post Zanevsky-Gory, for construction of which Murmansk (since 1935 it was renamed to become Kirov railway) railway so persistently but unsuccessfully sought for many years, was urgently completed in 1940-1941 years, this railway was not able to use it.

During the Soviet-Finnish War (1939-1940) the unpreparedness of Leningrad railway junction and its approaches for the implementation of the tasks set by the military command was clearly revealed [5]. In this regard, in a short time a number of different activities for reconstruction, strengthening the junction and approaches (that partially helped to overcome the difficulties) was carried out, for which PCLC organized special «numbered» construction objects.

Naturally, at the first stage reconstruction touched those lines that provided passage of trains through Leningrad junction in the direction of Karelian Isthmus (the main theater of operations in the «winter» war), and Finland. In 1940, the railway Zanevsky Post-Gory («Construction № 103») with the length of 37,5 km was in a hurry completed and put into operation. Finally, appeared the second railway bridge across the Neva River and direct access from Mga to the right bank part of Leningrad junction. The route of the road almost along the entire length coincided with the track of the head portion of the unfinished main line Petrograd-Rybinsk 1916, but the connection of a new line with existing network was carried out by an «interim scheme» without the construction of flying junctions, which were provided by the same projects (however, many of those «temporary schemes» are still present).

One of the consequences of Soviet-Finnish War, was the change of the state border, with divestiture from Finland and inclusion of large areas into the territory of the Soviet Union. On the Karelian Isthmus there were at that time a few railway lines with a total length of 390 km, which first became part of October railway, and in spring 1940 after



its unbundling emerged as an independent Leningrad railway line and the boundaries of Kirov railway changed. Several lines that were previously a part of the latter, including the section Rybatskoe–Mga–Volkhovstroy were transferred to the October railway, which was the border with the Kirov railway at Volkhovstroy and Sortavala. By the way, since this time the management of Kirov railway again returned to Petrozavodsk.

Thus, the problem of its own access of Murmansk (Kirov) railway to Leningrad was effectively eliminated by the willful decision «from above». As an independent Kirov railway existed before 1959, when it was abolished and joined completely to the bigger October railway.

Conclusion. In general, it should be noted that almost twenty years of fight of Murmansk railway for getting their own independent access to Leningrad became largely a reflection of a new stage in the development of national railway junctions.

In pre-revolutionary Russia the existence of separate independent railways led to the fact that each of them wanted to have «their own» stations, railway stations, «their own» workshops, depots, etc. In large cities, including St. Petersburg, this led to the emergence of several individual stations belonging to each of its railways and competing with each other (this situation involved both positive and negative implications for practice). For socialist (planned) economic system in the USSR issues concerning the construction of new railway lines, especially of main line importance dealt not so much with regard to the interests of individual railways, but in terms of general economic needs of rail transport. By then, there was a chronic lack of funding for many promising projects, with the result that only the most important and urgent ones were mainly realized. An illustration of this point is the construction of the line Zanevsky Post–Gory (1940), which was made possible by virtue of military-strategic tasks, which the country was facing.

However, if we evaluate the entire period of 1919–1940 years, when Murmansk (Kirov) railway somehow reached Petrograd (Leningrad), it certainly represented a certain period of development of the rail network – an unusual, dynamic, but now undeservedly forgotten.

REFERENCES

1. Belyavsky, F. A short guide to Murmansk railway [*Kratkij putevoditel' po Murmanskoy zheleznoj doroge*]. Petrograd, 1923, 117 p.
2. Golubev, A. A. Murmansk railway. History of construction [*Murmanskaja zheleznaia doroga. Istorija stroitel'stva*]. St. Petersburg, PGUPS, 2011. 205 p.
3. Rail transport in the Soviet Union in the documents of the Communist Party and the Soviet government (1917 to 1957) [*Zheleznodorozhnyj transport SSSR v dokumentah Kommunisticheskoi partii i Sovetskogo pravitel'stva (1917–1957)*]. Moscow, Transzheldorizdat publ., 1957, pp. 67, 118–122.
4. Zaitsev, A. A. Highway to the Arctic Ocean [*Magistral' k Ledovitomu okeanu*]. *Zheleznodorozhnyj transport*, 1987, Iss. 4, pp. 47–49.
5. Kritsky, S. V. Development of Leningrad railway junction and approaches to it during the Soviet-Finnish War and after its end (1939–1941) [*Razvitie Leningradskogo zheleznodorozhnogo uzla i podhodov k nemu v period Sovetsko-finskoj vojny i posle ejo*

okonchanija (1939–1941)]. *Proceedings of PSTU*. 2013, Iss. 3, pp. 147–151.

6. Murmansk railway. A brief sketch of the construction of the railway in Murmansk with a description of its area [*Murmanskaja zheleznaia doroga. Kratkij ocherk postrojki zheleznoj dorogi na Murmane s opisaniem ejo rajona*]. Petrograd, 1916, 204 p.

7. Murmansk railway (Permanent Conference at the People's Commissariat for Lines of Communication for supervision and evaluation of railways, water and local transport. Iss. 11) [*Murmanskaja zheleznaia doroga (Postojannoe soveshhanie pri NKPS po nadzoru i ocenke raboty zheleznyh dorog, vodnogo i mestnogo transporta. Vyp. 11)*]. Kharkov, Transpechat NKPS, 1924, p. 29.

8. On the transition of station Okhta to the disposal of Murmansk railway [*O perehode stancii Ohta v rasporjazhenie Murmanskoy zheleznoj dorogi*]. *Vestnik Murmana*, 1923, Iss. 10, pp. 4–5.

9. Review of Commission of Judges in the competition of projects for the passenger building Petrograd-Okhta [*Otzyv komissii sudej po konkursu proektov passazhirskogo zdaniia Petrograd-Okhta*]. *Zodchij*, 1916, Iss. 33, pp. 297–300.

10. The transfer of the railway section to the Northern District of Railways [*Peredacha zheleznodorozhnogo uchastka Severnomu Okrugu putej soobshhenija*]. *Bulletin of Petrograd District Commissariat of Railways*, 1919, Iss. 16, p. 3.

11. Transfer of the section Mga–Okhta [*Peredacha uchastka Mga–Okhta*]. *Bulletin of Railways*, 1924, Iss. 9, p. 14.

12. Press, M. Station Okhta of Murmansk railway [*Stancija Ohta Murmanskoy zheleznoj dorogi*]. *Vestnik Murmana*, 1923, Iss. 18, pp. 7–8.

13. Frolov, A. Urgent needs of Murmansk railway [*Nasushhnaja nuzhda Murmanskoy zheleznoj dorogi*]. *Bulletin of Railways*, 1922, Iss. 13, pp. 18–19.

14. Kharitonov, S. F., Zvyagin, Yu. I. Murmansk, Kirov, October [*Murmanskaja, Kirovskaja, Oktjabr'skaja*]. Petrozavodsk, Karelia publ., 1996, 158 p.

15. Kharitonov, S. F. The story of the Great North Road [*Rasskaz o velikom Severnom puti*]. Petrozavodsk, Karelia publ., 1984, 144 p.

16. Central State Archive of St. Petersburg (SPb CSA). F. 2275. Op. 9. D. 431. L. 431 [*Central'nyj gosudarstvennyj arhiv g. Sankt-Peterburga (CGA SPb)*]. F. 2275. Op. 9. D. 431. L. 431].

17. Central State Archive of St. Petersburg. F. 2275. Op. 9. D. 812. L. 22 [*CGA SPb*]. F. 2275. Op. 9. D. 812. L. 22].

18. Central State Archive of St. Petersburg. F. 2275. Op. 9. D. 1487. L. 64 [*CGA SPb*]. F. 2275. Op. 9. D. 1487. L. 64].

19. Central State Archive of historical and political documents of St. Petersburg (CSA HPD). F. 24. Op. 2c. D. 1484. L. 267–268 [*Central'nyj gosudarstvennyj arhiv istoriko-politicheskikh dokumentov g. Sankt-Peterburga (CGA IPD)*]. F. 24. Op. 2v. D. 1484. L. 267–268].

20. Chernyshev, V. On Murmansk railway [*O Murmanskoy zheleznoj doroge*]. *Bulletin of Railways*. 1922, Iss. 6, pp. 28–29.

21. Chirkin, G. Murmansk railway as a pioneering enterprise [*Murmanskaja zheleznaia doroga kak pionernoe predpriyatie*]. *Bulletin of Railways*, 1922, Iss. 12, pp. 8–10. ●

Information about the authors:

Kritsky, Sergey V. – Ph.D. student at the department of History of Petersburg State Transport University, St. Petersburg, Russia, coleopterous@yandex.ru.

Letyukhin, Ivan D. – Ph.D. (Economics), senior lecturer at the department of Finance of St. Petersburg Branch of National Research University Higher School of Economics, St. Petersburg, Russia, iletukhin@yandex.ru.

Article received 25.03.2014, revised 08.08.2015, accepted 11.06.2015 / 09.08.2015.