

ИЗ ИСТОРИИ КОВДОРА

Начиная с 1949 года, стройуправление № 75 "Севзаптрансстрой" начало восстановление железной дороги от станции Пинозеро до Уполокши. Рельсовый путь до Ковдора был уложен к 1951 году и начались технологические и товарные перевозки, а 30 марта 1953 года на станцию "Ковдор" прибыл первый товарно-пассажирский поезд. И дата 1 июня 1953 года, когда прибыли на эту станцию первые бригады строителей треста "Кольстрой" установлена в истории, как День рождения города Ковдора.

Конечно же, никакого города, и даже посёлка, там ещё не было. Станция на 117-м километре тоже была понятием условным - стояли бараки вдоль полотна железной дороги (остатки лагеря и новые постройки), сараи, хозслужбы и склады строительных материалов. Железнодорожная ветка была длиннее тогда почти на 4 км в сторону горы Воцу-Ваара до площадки лесозаготовок и пилорамы на берегу речки Верхняя Ковдора. Оттуда отгружали лес в течении 10 лет, до 1964 года, когда эта дорога уже стала мешать разработке карьера рудника "Железный" и лесное хозяйство переместили в Куропту на построенную там ещё в 1953 году площадку леспромхоза.

Параллельно железной дороге в 1953 году начали прокладку линии электропередач (ЛЭП-110) от каскада Нивских ГЭС до Ковдорского рудоуправления, с ответвлением на Слюдю. Завершили строительство ЛЭП-110 и подали первое электричество на промплощадку строящейся обогатительной фабрики и в посёлок Ковдор только осенью 1957 года. А до этого все потребности в электричестве решались с помощью разномастных дизелей, которые на ночь в жилой зоне отключались, а первые бараки, первая школа, больница и магазинчики освещались керосиновыми лампами и свечками.

Во главе отряда строителей СУ "Спецстрой" (подчинённому тогда территориальному тресту "Кольстрой") был начальник этого СУ Голубев П.В. С мая 1953 года на промплощадке в Куропте, где стройку объектов для леспромхоза вело Африкандское стройуправление, сформировался штаб будущего Ковдорского СУ, накапливались кадры строителей и переправлялись к Ковдору необходимые стройматериалы.

Прибыв в Ковдор 01.06.1953 года первые строители посёлка расселились в довоенных полуразрушенных домиках на Старом Ковдоре, в брошенных зековских бараках и даже в землянках, которые временно пришлось соорудить, пока не началось строительство первых бараков на будущих улицах будущего посёлка. Имена этим улицам они давали в соответствии с главными профессиями будущих ковдорчан и полученным заданием руководства: улица Строителей и улица Горняков. Потому, что им было поручено построить посёлок на 5 000 жителей и начать строительство горно-обогатительной фабрики.

В октябре 1953 года Министерством чёрной металлургии СССР был утверждён проект постройки рудника и обогатительной фабрики на основе Ковдорского месторождения мощностью 2,8 млн. тонн руды и 1,146 млн. тонн железного концентрата в год.



Из воспоминаний Кнырь Натальи Владимировны *("Ковдор. Большая история маленького города").*

1 августа 1953 г. в трест «Кольстрой» прибыли по направлению шесть выпускников Ленинградского архитектурно-строительного техникума. Преимущественное право выбрать молодых специалистов для ковдорской стройки было дано начальнику СУ «Спецстрой» Голубеву Петру Васильевичу. В системе треста «Кольстрой» эта стройка была новой и значимой. В Ковдор направили Кнырь Наталью, Лопатину Валерию, Орлова Толю и Алёшина Сашу.

«Первая поездка в Ковдор – почти романтическое путешествие. Мыплыли из Мончегорска по озеру Монча на мотоботе (что-то похожее на баржу), который был нагружен досками, мешками с цементом. Вокруг было очень красиво. Потом ехали в грузовике по ухабистой дороге. По кузову прыгали наши вещи, а когда проезжали мимо железной горы в Ковдоре, стрелки наших часов, побежали в обратном направлении. Это все вызывало у нас какое-то веселье, и мы с напряжением ждали, когда увидим наш конечный пункт.

Поселок строителей состоял из больших бревенчатых бараков, дома-конторы, маленького домика, домика-бани. Вне зоны бараков стояли дом для руководителей стройки, домик для семейных сотрудников и магазин.

Нас с Лерой поселили в маленьком домике для молодых специалистов со сквозными щелями в стенах, маленькой печуркой. В августе жить в нем можно было, но зимой у нас чай замерзал в желудках. Нас никто не опекал, было ясно, что это не главное, условия были плохие у всех. Питались мы грибами, которых вокруг было много. В магазине ассортимент невелик: полусырой хлеб, конфеты «Южная ночь», консервы – печень трески, водка.

Стройка уже работала, в бараках жили первые рабочие – вербованные из Ярославской области, выпускники ФЗУ из Мончегорска, Белоруссии, позднее приехали вербованные из Ростовской области. С кадрами было сложно.

Нас, молодых специалистов, разделили так: я стала работать в ПТО с Ефимом Яковлевичем Глобусом. Леру Лопатину отправили на разбивку новых домов, Сашу Алёшина – мастером на прорубку трассы для ЛЭП-117. Толя Орлов уехал в Апатиты. Вскоре не выдержала и уехала в трест Лера Лопатина, остались я и Саша Алёшин. Но весной 1954 года он уехал домой в Зашеек.

А я с головой окунулась в новый для меня водоворот жизни. Первый год был тяжелым, особенно зимой. Непривычная полярная ночь, холод, неустроенность быта, тяжелейшее положение настройке. Рабочий день был ненормированным. Кроме работы в ПТО, в мои обязанности входило ведение протокола диспетчерских совещаний, графиков, а заседали долго. Местный источник электричества работал нерегулярно, поэтому часто сидела в полутьме – со свечами и лампой.

Начали стройку с прорубки трассы под ЛЭП-117, чтобы обеспечить Ковдор постоянной электроэнергией, со строительства нового поселка на берегу озера из домов типа «К-7» (сборные). Был участок в лесу для заготовки леса для обработки в лесопильном цехе. Через озеро к новой площадке построили подвесной мост. Когда шли по нему, он раскачивался, и вода захлестывала. В старом поселке построили дома «К-7» под молодежное общежитие и клуб. Уже весной начали отсыпать дорогу через озеро и прорубать главную магистраль города.

Когда мы приехали, молодежь на стройке уже была: каменщики, плотники, окончившие ФЗУ. Их вожаком стал Володя Жук. Как-то быстро и меня вовлекли в общественную работу, я стала секретарем комсомольской организации, а Васильева Е. Д. – секретарем партийной организации. Была уже и профсоюзная организация. Организовался и актив. В старом бараке разместился клуб. Стали организовывать развлечения. Вечерами – танцы под гармошку, зимой танцевали в фуфайках и сапогах. Но электричество рано гасило, и в темноте расходились по баракам.

Попытались организовать самодеятельность. Но, кроме актива, никто не шел в артисты. Грибов П. И. играл на аккордеоне. Мне пришлось запеть, хотя до этого я никогда не пела.

Стали приезжать к нам инспектировать работники Кировского райкома комсомола. Меня избрали в актив Кировского РК, потом и в областной комитет. А когда было очень холодно и ребята не работали, грелись в одежде на кроватях в общежитии, я приходила к ним, проводила беседы, политинформации. Мальчики из ФЗУ были еще дети, они нуждались и в теплых словах. Я старалась быть им старшим товарищем, и в какой-то мере это удавалось. Они верили в мою искренность и шли ко мне со своими проблемами.

Помню, Володя Маноров – совсем еще ребенок, совершенно не защищенный – пришел ко мне с жалобой. У него оторвалась подошва кирзового сапога. К сожалению, помню не всех – совсем юных мальчиков Гену Кривицкого, Феликса Томашевского. Хорошие были ребята. Помню первые выборы зимой 1953–1954 годов. Я состояла в комиссии избирательной. Меня с урной отправили на лесной участок. Ехали на санях ночью. В сопровождении дали пожилого рабочего Баранова Ивана (из вербованных). Мне приходилось ездить в командировки на поезде Пинозеро – Ковдор, от которого остались неприятные воспоминания. Это был грузопассажирский поезд из платформ, груженых стройматериалами, и пассажирских вагонов с двухъярусными полками. Еле освещенные вагоны, отапливаемые «буржуйками». Ходил поезд один раз в сутки. Отправляясь вечером из Пинозера, прибывал утром в Ковдор. 117 км он проезжал за десять часов. Пограничники с фонариками проверяли документы. А в Пинозере несколько часов приходилось ждать отправления в переполненной еле освещенной комнате ожидания.

Наше управление часто навещал командир пограничной заставы Максаков Виктор Иванович. Его интересовала обстановка в поселке. Были у нас с пограничниками совместные молодежные профилактические дежурства. Нашей стройке в Москве придавали большое значение. Мы знали, что строится Череповецкий металлургический завод, сырьем для которого будет ковдорская руда. Но дела шли не совсем так, как хотелось руководству. Поэтому из Москвы прислали нового начальника СУ – Капорского Бориса Лукича. А на должность главного инженера приехал уже немолодой Дубов Б. Его нарядный столичный вид не очень вписывался в нашу обстановку.

Немного романтичный, непроизводственного склада человек, он первым заинтересовался залежами вермикулита и организовал испытательную установку для получения теплоизоляционного материала. Начальником ПТО назначили тоже москвича – Герасимова Н. Н. Затем начальником стал Тимашов С. В. – крупный седой человек, похожий на Кутузова. Стали приезжать семьями специалисты из других мест Кольского полуострова – Амелин Клавдий Иванович с женой и сыном, Баранов Евгений Петрович с женой Натальей Николаевной, плановик Скворцов с многодетной семьей, экономист Танл, начальник ПТО Оганесов. Мельниченко А. А. стал секретарем партийной организации. Осенью 1953 года из Ростова приехали Клава Горьковцева, продавец, и Валя Хаджиева, нормировщица. Мы вместе жили в том домике в старом поселке. Галя Горшкова, Аля Гришукова, москвичи Толя и Юра, хороший паренек Леня Кравченко – каменщик и поэт.

В 1954-м прибыли молодые специалисты из Ленинграда, Горького, Москвы, Воронежа. Это Галя Горшкова, Аля Трунова, Юра Беляков, Толя Гришуков, Леня Медовский, Женя Травкин, Коля Волков и др. Мы радовались пополнению.

