

# ИЗ ИСТОРИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ "КОВДОР"



1 ноября 2023 года железнодорожной станции "Ковдор" исполнится 67 лет. Официально железнодорожная станция "Ковдор" открылась 1 ноября 1956 года. Именно тогда ввели в эксплуатацию участок железной дороги Пинозеро - Ковдор протяжённостью 118 км. В 1951 году по восстановленному между станциями Пинозеро и Ковдор железнодорожному пути прошёл первый рабочий поезд. Ветку приняли в постоянную эксплуатацию только 31 декабря 1955 года. С 1 февраля 1956 года по ветке открыто постоянное грузопассажирское движение.

Но жизнь железной дороги зародилась ещё 21 июня 1941 года, когда уложили рельсы до сотого километра (не доезжая 17 километров до Ковдора). А уже 23 июня путь стали разбирать на оборонные объекты. В годы Великой Отечественной войны железнодорожное полотно служило гужевой дорогой для тех воинских подразделений, которые стояли в районе Ковдора. От деревни Ёна, куда все доставлялось по рекам и озёрам из Зашейка, далее на территорию нынешнего города грузы возили по железнодорожному полотну на оленях.

Второй раз путь укладывался уже в послевоенное время. Эти работы и обустройство служебных помещений станции выполнял строительно-монтажный поезд № 821.

## **По воспоминаниям первостроителя Александра Васильевича Косарчука:**

«Поезд ходил тогда один раз в сутки и назывался он товарно-пассажирским. К паровозу цеплялись 3 деревянных пассажирских вагона со сплошными вторыми полками - как нары. Освещались они свечками. Кстати, состав по пути подбирали все товарные вагоны на станциях. Поэтому, видимо, и расписания как такового не было. В Куропте стояли, как правило, 2-3 часа, в Ёне 3-5 часов. И так далее. В общем, от Ковдора до Пинозера поезд шёл более полусуток».

По воспоминаниям одного из старейших работников станции Ковдор Натальи Анатольевны Быковой, агента фирменного транспортного обслуживания Мурманского агентства железной дороги, трудится здесь с 1985-го года, несомненно, следует вспомнить всех тех, кто многие годы работает или работал на железнодорожной станции Ковдор. Это дежурные по станции Валентина Братищева, Александра Гусева, Светлана Тузина; составители поездов Владимир Трепов, Александр Асов, Сергей Макаренко, Александр Рыпаков; приёмосдатчики груза Елена Малыгина, Ольга Ланшина, Лариса Дранчак, Светлана Кутичева, Галина Овсянникова, операторы Антонина Елаш, Наталья Розенберг, Елена Баранова, Юлия Вечерова, Светлана Трощенкова.

Станции Ковдор повезло и с начальниками: в разное время ею руководили Юрий Иванович Бабошин, Ахмед Джафарович Алмакаев, Надежда Владимировна Бытова, Максим Лагов. Долгие годы её возглавлял Пётр Михайлович Яблоновский, участник Великой Отечественной войны: с 1942 по 1946 годы он трудился в паровозной колонне № 7 особого резерва НКПС. Сегодня в городе живут его сын и дочь.

Вспомним и машинистов тепловозов Силантьева, Грачёва, Аксёнова, Манохина, Савельева, Несмелова, Трапезникова, Рохлова.

### **Из воспоминаний Татьяны Петровны Яблоновской:**

- В Ковдор мы приехали в 1965-м году. Отца назначили сначала заместителем начальника станции, а года через два - руководителем. Работал он много, без выходных, по 12 часов. Помню, как гордился, что провёл на станцию центральное отопление, до этого там было печное. В 1983-м году папа ушёл на заслуженный отдых. Здесь же старшим билетным кассиром работала и мама – Эльвира Владимировна. Помню, каждый месяц она должна была сдавать отчёт по билетам, и дома у нас всё было в этих документах. Она их считала, подшивала. А когда кассу организовали в черте города, мама так и осталась работать на станции, считала, что касса непременно должна быть рядом с железной дорогой.

Последний раз пригородный поезд сделал рейс по маршруту Кандалакша – Ковдор в 2012 году...

В настоящее время на станции "Ковдор" идёт погрузка добытых ископаемых, отправка постоянным клиентам. Основная доля приходится на руду, её отправляют в Мурманский морской торговый порт и в адрес ООО «Мурманский балкерный терминал» (МБТ), откуда после перевалки груз отправляется по воде в Китай. Отметим, что в июле нынешнего года в

МБТ установлен производственный рекорд: на судно погружено 101,7 тыс. тонн железорудного концентрата. Также руду отправляют в Череповец, в адрес ПАО «Северсталь», в Челябинск на станцию Metallургическая, которая обслуживает Челябинский металлургический завод. Апатитовый концентрат отправляют в основном на экспорт – так же на МБТ (основную номенклатуру грузов Мурманского балкерного терминала составляет продукция основных российских производителей минеральных удобрений – компаний «Фосагро», «ЕвроХим» и «Акрон»), на станцию Белореченская Северо-Кавказской железной дороги.

Станция "Ковдор" по объему и сложности выполняемой работы относится к грузовой станции 1 класса. Ежедневно сюда прибывает 350 порожних вагонов, за это время они грузятся и отправляются. В общей сложности отсюда уходит 6 пар поездов. Все планы и задания выполняются благодаря слаженным действиям работников Мурманского центра организации железнодорожных станций, Кандалакшской дистанции пути, эксплуатационного вагонного депо Апатиты, Кандалакшской дистанции сигнализации, централизации и блокировки, Мурманского регионального центра связи, Кандалакшской дистанции электроснабжения, эксплуатационного локомотивного депо Кандалакша. Люди различных железнодорожных специальностей объединены в коллективе станции "Ковдор".

На станции "Ковдор" в прошлом году были проведены ремонтные работы, в порядок привели здание бывшего вокзала и поста электрической централизации. Были отремонтированы все внутренние помещения, установили новую кровлю, вентиляцию, систему отопления. Теперь станция обогревается собственным теплоузелом. Кроме того, в здании вокзала обустроили фитнес-центр для сотрудников и их семей. Три зала оборудовали различными тренажерами, теннисным столом.

Это значит, к сожалению, что РЖД не будет возобновлять пригородное пассажирское движение Пинозеро – Ковдор. На ветке сейчас курсирует поезд Кандалакша – Ковдор для ремонтных бригад.

