

История постройки железной дороги к ковдорскому железорудному месторождению



Бурное развитие горнорудной промышленности в XX в. на Кольском п-ове тесно связано с историей Октябрьской ж.д. В 1933 г. на юго-западе Кольского п-ова в 40 км от деревни Ена в районе оз. Ковдор К.М. Кошицем было найдено богатое месторождение высококачественных железных руд, общие запасы которого были оценены как «практически неисчерпаемые». К моменту находки на всем Севере Европейской части России Ковдорское железорудное месторождение было единственным разведанным месторождением высококачественной железной руды с запасами промышленного значения, что означало перспективы его промышленного использования. К тому же оно позволяло вести добычу открытым способом.

Это определило перспективы дальнейшего изучения района: Ковдорский массив и его месторождения планомерно изучались геологами Мурашовым, Стукановым, Бахиревым, Ивенсеном, Покровской, Шифриным, Намоюшко, а также Златкиндром и Шалимовым в 1946 г., Соболевым в 1947 г., Волотовской в 1958 г. С 60-х гг. здесь работали Токмаков (1961), Эпштейн (1962, 1970), Римская-Корсакова (1963), Бородин (1963), Каледонский и др. (1965), Афанасьев (1966, 1977, 1983), Терновой и др. (1967-1971), Капустин (1971), Быкова (1975), Афанасьев и др. (1977), Галахов и др. (1978), Лапин (1980), Харламов (1980), Субботин и др. (1981), Дунаев (1982), Краснова (1988), Дудкин и Кирнарский (1994), Балаганская (1994), Иванюк и Яковенчук (1997).

Проведению исследовательских работ в районе и его промышленному освоению во многом способствовало успешное решение транспортной проблемы, прежде всего – постройки железнодорожной ветки Пинозеро-Ковдор Октябрьской ж.д., осуществленной в 30-х гг. В Научном архиве КНЦ РАН сохранился исторический документ – научное обоснование Экономического отдела Кольской базы АН СССР «Постройка железной дороги от Енского железорудного месторождения до Кировской ж.д.» (так именовалась Октябрьская ж.д.). Он освещает частицу богатейшей истории Октябрьской ж.д. В обосновании, разработанном Экономическим отделом Кольской базы АН СССР в 1937 г., дана следующая оценка: «Ковдорское железорудное месторождение может служить не

только важным источником для нашего экспорта, но также и основной базой для создания металлургии на Севере: быстрого роста промышленности в этих районах, создания новых промышленных центров в Кировске, Мончегорске, Кандалакше. Становится ясным, какое огромное народнохозяйственное значение будет иметь создание на Севере собственной металлургической базы. Этим объясняется то исключительное внимание, которое уделяли партия и правительство, особенно С.М. Киров, разведкам железных руд на Севере. Однако, до открытия Ковдорского железорудного месторождения и до широкого развертывания работ по добыче Печерского каменного угля, не было реальной базы для создания металлургии на Севере».

Кроме того, в непосредственной близости от железорудного месторождения были найдены высококачественные известняки, имевшие большое хозяйственное значение. Мурманский округ (в него входила территория Кольского п-ова) тогда не имел собственной извести и завозил ее из удаленных на полторы тысячи км известковых заводов Ленинградской обл. – Волосовского и Угловского. Только в 1936 г. для строительных работ Мурманского округа было получено 15 тыс. т. извести, на 1937 г. план увеличивался до 20 тыс. т. В связи со строительством Кандалакшского химкомбината предполагалось расходовать свыше 300 тыс. т. извести, а в дальнейшем, в связи с планируемым строительством цементного завода, план увеличивался до 500 тыс. т. Ковдорское месторождение известняков удешевляло снабжение Мурманского округа и Карелии. Для промышленного использования месторождений предстояло решить транспортную проблему. Ковдорские месторождения железной руды и известняков были обнаружены вблизи границы с Финляндией на расстоянии в 93 км по прямой линии от ближайшей железнодорожной станции Пинозеро Кировской ж.д. Никаких путей сообщения, которые связывали бы их с железной дорогой, не было. Геологические партии пробирались к ним по пешеходным тропам и через многочисленные озера и реки, затрачивая не один день на преодоление расстояния по прямой в 93 км. Значение железнодорожной линии не ограничивалась решением проблем промышленной эксплуатации месторождений. Она позволяла сделать доступными богатые лесом районы Мурманского округа, в первую очередь обеспечивая нужды Кировска. На тот момент заготовка древесины в районе осуществлялась путем сплава. Экономисты подсчитали, что «большое расстояние сплава и многократная повторность сплавных операций чрезвычайно задерживают сплав от устья р. Ены до станции Зашеек Кировской ж.д. В этих условиях стоимость сплава древесины значительно превышает возможную стоимость перевозки древесины по железной дороге». Необходимо упомянуть, что в 13 км от Ковдорского месторождения располагались разработки слюды – пегматиты промышленного характера были выявлены в конце 1920-х – начале 1930-х гг. и постройка железной дороги открывала новые перспективы для добычи этого дефицитного сырья.

Проект постройки железнодорожной линии от Ковдорского железорудного месторождения до Кировской ж.д. позволял решить целый ряд задач, главными из которых были: обеспечение северной металлургии высококачественной рудой и экспорт железной руды; снабжение строительства Мурманского округа и Сев. Карелии дешевой известью, в том числе снабжение известняками Кандалакшского химкомбината и цементного завода – вместо планировавшегося завоза более дорогих известняков с Сев. Двины; решение проблемы лесозаготовок в Мурманском округе, удешевление транспортировки добываемой в Ковдоре слюды. При этом железнодорожная линия от Ковдорского железорудного месторождения до Кировской ж.д. рассматривалась не как подъездной путь к железным рудникам, а как средство решения целого комплекса народнохозяйственных задач, что предполагало ее рассматривать как «пионерную линию общего пользования». Аналитический обзор трассы проектируемой железнодорожной линии показал, что «скудный картографический материал по району тяготения к проектируемой железнодорожной линии и отсутствие не только предварительных технических изысканий, но и рекогносцировочных изысканий, произведенных хотя бы по двум вариантам, не позволяли сразу выбрать окончательный вариант трассы». Поэтому

экономисты Кольской базы АН СССР предложили различные обоснования строительства железнодорожной линии, а также пункта примыкания к Кировской ж.д.

«1-й вариант: станция Пинозеро Кировской ж.д. – Ковдорские железорудные месторождения. Ближайшей к месторождениям железной руды и известняков является ст. Пинозеро в 17 км к северу от Кандалакши. Расстояние от ст. Пинозеро до месторождений по прямой линии – 93 км. Однако строительная длина линии, в случае примыкания её к ст. Пинозеро, будет много больше 93 км. Трасса линии, проходя по наиболее благоприятной для постройки железной дороги местности, в то же время обеспечивала бы перевалку на проектную дорогу древесины, со всех основных пунктов её приплава. Основные пункты приплава древесины в районе тяготения к проектируемой железной дороге – следующие (с запада на восток): I. Река Пасма. Эта река концентрирует сплав всей древесины с бассейна Вадозера и оз. Пасма. Количество древесины, которое может ежегодно поступать с р. Пасма на проектируемую дорогу, определяется цифрой порядка 40 тыс. т. II. Озеро Кандас. К этому озеру приплавается вся древесина, заготавливаемая в лесных массивах, расположенных по бассейну Верхнего и Нижнего Чалмозера. С оз. Кандас может ежегодно поступать на проектируемую железную дорогу около 48 тыс. т. древесины. III. Озеро Кох. К этому озеру приплавается вся древесина, заготавливаемая в лесных массивах, расположенных в бассейне р. Ены. С оз. Кох ежегодно может поступать на железную дорогу около 76 тыс. т. древесины. Если проектируемая железнодорожная линия пересечет р. Пасму и пройдет возле оз. Кандас и оз. Кох, тогда вся древесина района тяготения сможет поступать на железную дорогу с наименьшими издержками».

Таким образом, в 1-м варианте постройки железнодорожной линии целесообразной была признана трасса от ст. Пинозеро на запад до пересечения с р. Пасмой, далее идущая на северо-запад вдоль Уполокшской губы оз. Имандра, между Нижним Чалмозером и озером. Кандас; затем огибающая с северо-запада оз. Кох и далее на юго-запад огибающая уже с юга оз. Икки с выходом к Ковдорским месторождениям железной руды и известняков. Такая трасса обещала быть наиболее экономичной, несмотря на строительство искусственных сооружений (мостов), поскольку она позволяла сэкономить средства на проведении дорогостоящих в этом регионе земляных работ. Строительная длина предполагавшейся в первом варианте линии равнялась 115 км, и до Кандалакши – 17 км, всего – 132 км. В то же время расстояние по прямой от Ковдорских месторождений железной руды и известняков до Кандалакши составляло лишь 98 км. Поэтому экономисты КБ АН СССР предлагали и **второй вариант** примыкания железнодорожной линии непосредственно к Кандалакше: ст. Кандалакша Кировской ж.д. – Ковдорские железорудные месторождения. Несмотря на то, что расстояние от месторождений до Кандалакши по прямой линии равнялось 98 км, постройка железной дороги такой протяженностью не была целесообразной из-за трудных топографических условий – в этом случае железная дорога должна была пройти через горную Кантинкульта-тундру, имеющую отметки над уровнем моря свыше 500 м. Обход Кантинкульта-тундры с юга предполагал протяженность трассы не менее чем 140 км. Вариант северного обхода Кантинкульта-тундры предполагал прохождение пути от Кандалакши к Вадозеру, затем вдоль Вадозера между Киме-тундрой, и обогнув Кантинкульта-тундру и оз. Икки с севера, можно было выйти к месторождениям. В этом случае длина железнодорожной линии составляла 126 км, то есть на 11 километров больше, чем в первом варианте. Сравнительный анализ эксплуатационных расходов по вывозу железной руды по двум вариантам давал следующую картину: вариант примыкания к станции Пинозеро позволял ежегодно экономить на перевозке 160 тыс. руб. в год. Кроме того, именно этот вариант обеспечивал вывоз практически всей заготовленной к вывозу древесины по железной дороге, что давало экономию в сравнении с дорогостоящим сплавом 1080 тыс. руб. При ежегодной заготовке древесины в размере 300 тыс. куб. м., запасов древесины хватало на 18 лет – достаточный срок, чтобы окупить затраты по организации лесозаготовок. Таким образом, постройка железной дороги была важнейшим условием для организации правильного и наиболее полного использования имеющихся запасов древесины, устраняя «разбросанность» и удорожание рубок на большой площади.

Таким образом, по мнению экономистов КБ АН СССР, строительство железной дороги от Ковдорского железорудного месторождения до Кировской ж.д. позволяло решить целый комплекс народнохозяйственных задач – создания на Кольском Севере собственной металлургической базы, обеспечения «своей» известью стройки Мурманского округа и Сев. Карелии и известняками – строившийся в этот период Кандалакшский химический комбинат, рационального использования лесозаготовок в бассейне оз. Имандра, удешевления разрабатываемых в тот период слюдяных месторождений Ковдора. Кроме того, постройка железнодорожного пути обеспечивала выход в западную часть Кольского п-ова. Проект новой железной дороги предлагалось «произвести» в 1937 г., а строительные работы должны были быть развернуты в 1938 г. «с тем, чтобы новая линия в 1939 г. была бы уже введена в эксплуатацию».

Дорога была построена «ударными» темпами социалистической стройки и сдана в эксплуатацию в 1941 г. – перед самой войной. Ковдорский рудный район является сегодня экономически освоенным районом Мурманской обл. Город Ковдор с населением 25 тыс. человек является конечным пунктом железнодорожной ветки Пинозеро – Ковдор Октябрьской ж.д. Основными предприятиями являются ОАО «Ковдорский ГОК» и ОАО «Ковдорслюда». Первое выпускает магнетитовый, апатитовый и бадделеитовый концентраты; второе – вермикулитовый концентрат, флогопит и оливинитовые продукты для производства магнезиальных огнеупоров. Продукция предприятий востребована в стране и за рубежом, внедрение новых технологий переработки используемого сырья открывает новые горизонты развития промышленности региона. В этой связи остается актуальным и значение железнодорожного транспорта для развития края – Октябрьская ж.д. является «осью», вокруг которой происходило и будет продолжаться освоение богатств и развитие новых производств на Кольском Севере.

Октябрь 2015 года.

Размещено на сайте:
<http://discoverkola.com>

