

ВСЕСОЮЗНАЯ КОММУНИСТИЧЕСКАЯ ПАРТИЯ (большевиков)  
МУРМАНСКИЙ ОБЛАСТНОЙ КОМИТЕТ

№ 283/с

Мурманск 21. сентября 1945 г.  
ТЕХНИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
34594 9109  
X 22 СЕН 1945 245  
ГУДЖИГ ВОЛЫНСКИЙ  
КОНТРОЛЬНО-ВОССТАНОВЛЕНИЯ  
СИНЕГОДА

Секретарю ЦК ВКП(б)

т. МАЛЕНКОВУ

ДОПЛАДНАЯ ЗАПИСКА

По Вопросу: пятилетнего плана (1946-1950 г.)  
восстановления и развития железнодорожного транспорта в Мурманской области.

для освоения скрытых богатств Мурманской области 5-ти летним планом, внесенным в областной бюджет в Госплан СССР, предусматривается строительство 800 км. новых однопутных железнодорожных линий, и 420 км. электрификации и автоблокировки на участке Мурманск - Лоухи - (Петроморск) под руководством строительных и ремонтно-грузовых работ по открытию разъездов П. очереди и развитию станционных путей, а также производству строительных работ по восстановлению и реконструкции мурманского железнодорожного узла, восстановление жилых, культурно-бытовых и пр. зданий.

Кроме того, намечается восстановление: железнодорожного участка Пирозеро-Ковдор протяжением 112 км., на котором в период Отечественной войны было снято верхнее ограждение и частично разрушены производственные и гражданские сооружения.

Общий объем капиталовложений на восстановление и развитие железнодорожного транспорта намечается в размере 860,2 млн. руб., которые распределяются по объектам согласно приложению № 1.

Восстановление железнодорожного участка Пирозеро - Ковдор необходимо для вывоза извесянки, погребенного в количестве до 500 тысяч тонн в год Кендалакшскому глиноземному заводу и до 100 тыс. тонн в год на строительные цели и производство стройматериалов, для вывозки железной руды Енисейского месторождения, а также для вывозки леса и освоения Енисейских озерянских разработок.

Строительство железной дороги на Печенги обеспечит связь комбината "Печенигникель" с сетью железных дорог, откроет возможность более широкого освоения и использования Печенгского порта, где на-

мечается частичное размещение предприятий рыбной промышленности и береговых баз Северного Военного Морского Флота. Кроме того, строительство указанный железной дороги позволит приступить к строительству кратчайшей необходимой для народного хозяйства Колского полуострова В. Туломской ГРС, част возможность освоить лесные ресурсы северо-западной части области и использовать минеральные богатства Гремяхи-Тунцы. Геологические изыскания предопределяют вероятность открытия новых месторождений никелевых руд и цр. полезных ископаемых по этой трассе.

Знечрение автоблокировки на участке Мурманск-Лоухи-Еломорск и электрификация Кандалакши-Еломорск, вызывает необходимостью увеличения пропускной способности до 32 пар поездов. Развитие рыбной промышленности, возрастание грузооборота торговых портов в Мурманске и Кандалакше, ожидаемое крупное развитие предприятия горно-химической, цветной металлургии и другой промышленности, а также в связи с этим общий рост городов и населенных пунктов области, - являются предпосылками к дальнейшему увеличению грузооборота и пассажиро-перевозок.

Ориентировочные расчеты показывают, что в 1949-1950 г.г. количество товарных, маршрутных грузов будет достигать 8,0 млн. тонн с севера на юг и 6,6 млн. тонн с юга на север. При норме веса поездов в 1500 тонн потребуется ежедневно для перевозки такого количества грузов соответственно 21 и 15 поездов. С учетом 4-х пар пассажирских поездов целинного следования, 4-х пар сборных и балластных поездов, а также поездов пригородного и местного сообщения, - потребуется, из расчета максимального по грузопотоку направления, около 32 пар поездов. Обеспечение пропуска такого количества грузов и поездов при однопутной колее возможно только при автоблокировке, введении пакетного графика движения поездов и увеличении провозной способности за счет повышения веса поездов до 1500 тонн.

Зажнейшим мероприятием по повышению провозной и пропускной способности является пропускная планом на 1946 год электрификация железной дороги на участке Кандалакша - Лоухи, с последующим ее продолжением в 1948-1949 году до ст. Еломорск, так как только при наличии электрифицированного гравенпорта окажется возможным обеспечить перевозку грузов в указанных выше количествах.

Для возможности организации пакетного графика движения и увеличения веса поездов является необходимым построить и открыть разъезды II очереди, а также осуществить необходимую реконструкцию уловов и станций, с доведением полезной длины станционных путей до 720 м. На эти работы планом также предусматриваются соответствующие капитальныеложения.

Электрификация участка железной дороги на Печенгу обосновывается отсутствием местного гоплива и нерентабельностью его транспор-

тировки из отдаленных районов Союза - с одной стороны, и богаты-  
ми возможностями получения для электротяги чешевой электроэнер-  
гии на базе гидро-электрических станций - с другой.

Строительство железной дороги на Моканьгу откроет доступ в  
грядущим мировым запасам кианита, расположенного в недрах  
горного пласта Кейв. Высокие качества кейвского кианита (62 %  
глиноzemа) предопределяют, в перспективе ближайших лет, Кейвский  
район, как сырьевую базу союзного значения по поставке кианито-  
вых концентратов для производства силумина, для керамической,  
огнеупорной, абразивной и химической промышленности.

Кроме создания условий для освоения минеральных и лесных  
 богатств центральной и восточной части области - железная дорога  
 в районе Моканьги позволит приступить к созданию новой портовой  
 базы для рыбной промышленности и военных объектов. В транспорт-  
 ном освоении района Поканьги крайне заинтересован Северный Воен-  
 ный флот.

Значительный объем капиталовложений на реконструкцию желез-  
 нодорожного узла ст. Мурманск вынуждается тем, что состояние техни-  
 ческих средств ст. Мурманск не отвечает имеющемуся в настоящее  
 время грузопотоку. Кроме того, в результате военных действий, Мур-  
 манскому узлу были нанесены вражеской авиацией значительные раз-  
рушения. Свыше 75% жилого и служебного фонда, принадлежащего различным железнодорожным службам, сгорело. Поэтому намечается программа жилостроительства в сумме 20 млн. руб., что является минимально-необходимо и должно быть осуществлено в течение ближайших 2-3 лет.

При определении грузопотоков к концу первого пятилетия не учтены перевозки железных руд Енских и Оленегорских месторождений, так как нет достаточной ясности в строительстве Череповецкого металлургического комбината. При положительном разрешении вопроса со строительством Череповецкого комбината на базе железных руд Кольского полуострова возникает необходимость строительства вторых путей на Кировской дороге или постройки рокадной железной дороги вдоль границы с Финляндией.

Обком ВКП(б) сообщает, что изложенные предложения внесены в Госплан СССР, просит ЦК ВКП(б) принять эти предложения, поручив Госплану СССР включить в пятилетний план проектируемые областью объекты строительства и требующиеся капиталовложения.

В случае необходимости более детальных обоснований каждого об'екта Обком ВКП(б) вышлет их по В/указанию.

ПРИЛОЖЕНИЕ: упомянутое.

Секретарь Обкома ВКП(б)

М.Ильин

(КУТЫРЕВ)

ПЯТИЛЕТНИЙ ПЛАН

Строительства и развития железнодорожного транспорта  
в Турунском области на период 1946-50 г.г.

Название работ.	Проектно-изыскательские работы	Стоимость общего объема однократных изыскательских работ, тыс. руб.	Начало ввода в эксплуатацию.	Примечание.
1	2	3	4	5

1. ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ.

1. Восстановление железнодорожные дороги на участке Пинзиро-Контор... .

II. НОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО.

2. Строительство железной дороги от Огень-Печенье, о ветвями на Печевянникель, В. Туломскую и П. Туломскую ГЭС.....

3. Электрификация основного участка Огень-Печенье.....

4. Радиотрансляция участка Канта-Люкш-Лоухи.....

5. Автоблокировка на участке Мурманск-Лоухи.....

Звод в эксплуатацию в 1946 году, окончание всех работ в 1947 году.

1 2 3 4 5 6 7 8

6. Реконструкция железнодорожного узла от Мурманска, вылечь отрицательного вакуума, нового поглощения гравитационных сооружений и капитально-капитальных строений.....
- В том числе:
7. Строительство об'емом 200 тыс. м<sup>3</sup> капитального железнодорожного узла на Чокангу, с ветвями на Ловозерские тундры.....
8. Строительство бомжила на ст. Следнево об'емом 15.000 м<sup>3</sup>.....
9. Строительство и открытие раз'ездов II очереди.
10. Развитие узлов и станций с доведением полезной ёмкости стационарных путей до 720 м.....

ВСТО капитализации по железно-

дорожным об'ектам Мурманской области - 860,2

Секретарь Особома ВКП(б)

*М.И.Горюхин*  
(ГУТИРБ)

21/13-45 Г.

## Приложение № 1.

ПЯТИЛЕТНИЙ ПЛАН

строительства и развития железнодорожного транспорта  
в Мурманской области на период 1946-50 г.г.

Наименование работ	Протя- женность участка	Строи- тельство	Общий объем	Год ввода	Приме- чание	
	км.	км. тыс.	тис. руб.	нача- ло в экс- плуатацию	работ.	плоата- ция
2	3	4	5	6	7	8
<b>1. Восстановительные работы</b>						
Восстановление железной дороги на участке Пинозеро-Ковдор	112	400	44,8	1946	1947	ввод в экс- плуатацию в 1946г. окончание всех работ в 1947г.
<b>II. Новое строительство</b>						
Строительство железной дороги ст. Оленья-Печенга, с ветвями из Печенганикиль, В.Туломскую и Н.Туломскую ГЭС	300	750	225,0	1946	1947	
Электрификация основного участка Оленья-Печенга	250	150	37,5	1947	1948	
Электрификация участка Кандалакша-Лоухи	170	150	25,5	1946	1946	
Автоблокировка на участке Мурманск-Лоухи	445	75	33,4	1947	1949	
Реконструкция железнодорожного узла ст. Мурманск, включая строительство вокзала, нового подхода, гражданских сооружений и жилищно-коммунальных строений	-	-	55,0	1946	1950	
В том числе: жилстройство об'емом 200 тыс. м <sup>3</sup>	-	-	20,0	1946	1948	
Строительство железной дороги на южных тундрах	500	750	375,0	1948	1950	электрифи- кация доро- ги будет возможна после по- стройки гидростан- ции Иона- ни-Иональе-

- 2 -

1	2	3	4	5	6	7	8
8.	Строительство вокзала на ст. Оленья об'емом 15000 м <sup>3</sup>	-	-	2,0	1947	1948	
9.	Строительство и открытие разъездов II очереди.	-	-	20,0	1946	1949	
10.	Развитие узлов и станций с доведением полезной длины стационарных путей до 720 м.	-	-	42,0	1946	1950	
Всего капиталовложений по железнодорожным об'ектам Мурманской области							
		-	-	860,2	-	-	

Секретарь Мурманского обкома ВЛП(б) - Кутырев

1.11-45г.

Перно:

*Костомарова*



Записку Н.Ковалью  
Ч.р. ч.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР  
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

СССР

3. октября 1945 г.

№ 7004/зр

г. МОСКВА

37

ТЕХ. ОТД. ЦИКЛПС
СББ13
Секретно
X - ФЛТ ВЧ
ПОДЛЕЖИТ ВОЗВРАТУ В МОНТРЕЛЬЮ ПРИ ЧАСТИ

СЕКРЕТАРЮ ЦК ВКП(б)

товаришу МАЛЕНКОВУ Г.М.

Вариант  
В. Зинченко

По письму Секретаря Мурманского Обкома ВКП(б) т. Кутырева о пятилетнем плане восстановления и развития железнодорожного транспорта в Мурманской области докладываю, что проектом пятилетнего плана восстановления и развития железнодорожного транспорта, представленного НКПС на рассмотрение Госплана, предусматривается:

1. Строительство железной дороги Мурманск-Петсамо (Печенга) протяжением 175 км.
  2. Электрификация участка Кандалакша-Лоухи.
  3. Реконструкция железнодорожного узла Мурманск, включая строительство вокзала, гражданских сооружений и жилья.
- По остальным вопросам, поставленным в докладной записке тов. Кутырева, докладываю:

1. Восстановление и достройка железнодорожной линии Пинозеро-Ковдор протяжением 112 км может быть включена НКПС в план, в зависимости от решения Госплана о развитии добычи руды Енского железорудного месторождения.

2. По строительству железной дороги на Иоканьгу в ближайшие годы намечается провести только технико-экономические изыскания с отнесением строительства линии за пределы пятилетки.

Усиление хозяйства дороги по отдельным об'ектам (строительство автоблокировки на участке Мурманск-Лоухи, вокзала на ст. Оленья, строительство раз'ездов и др.) будут решены при окончательном по-об'ектном составлении плана.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ  
ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ

В НАЛИЧИИ

29.10.54.ин

(И.КОВАЛЕВ)

СЕКРЕТАРЮ ЦК ВКП(б) тов. МАЛЕНКОВУ Г.М.

По письму секретаря Мурманского обкома ВКП(б) т.Кутырева о пятилетнем плане восстановления и развития железнодорожно-го транспорта в Мурманской области, Нарком путей сообщения т.Ковалев сообщил, что в проекте плана, представленного НКПС на рассмотрение в Госплан, предусмотрено:

1. Строительство железной дороги Мурманск-Петсамо (Печен-га) протяжением 175 км.
2. Электрификация участка Кандалакша-Лоухи.
3. Реконструкция ж.д. узла Мурманск, включая строитель-ство вокзала, гражданских сооружений и жилья.

Восстановление и достройка железнодорожной линии Пинозе-ро-Ковдор протяжением 112 км., будет включено в план в зависимости от решения Госплана о развитии добычи руды Енского железорудного месторождения. Строительство желез-ной дороги на Иоканьгу НКПС в план не включено, а намечено провести только технико-экономические изыскания.

Усиление хозяйства Кировской ж.д. по отдельным об"ектам (строительство автоблокировки на участке Мурманск-Лоухи, вокзала на ст.Оленья, строительство раз"ездов и др.) будет решено при окончательном пооб"ектном составлении плана.

Тов.Кутырев об этом извещен.

За Зав.Транспортным отделом  
ЦК ВКП(б)

В.Зинченко

\* 18\* октября 1945 г.

д/д  
Д.И.  
Н.Н.