

// К 300-ЛЕТИЮ КУЗБАССА

Наша газета продолжает реализацию проекта «К 300-летию Кузбасса: взгляд в историю», в рамках которого мы вместе с известными учеными и краеведами рассказываем о самых значимых периодах развития нашего региона. Очередную лекцию в Кемеровском областном краеведческом музее прочитал доктор исторических наук, профессор Кемеровского госуниверситета Александр Борисович Коновалов. Ее тема –

«Урал-Кузнецкий комбинат: идеи и воплощение»

«Какой обильный запас!»

Еще в дореволюционное время высказывались идеи кооперации металлургической промышленности Урала и угольной промышленности Кузбасса. Хотя в советское время об этом говорили как о проекте сугубо советском. Но, по сути, всё, что касается идей Урало-Кузбасса, большевики заимствовали.

Еще в 1846 году ученый Григорий Ефимович Щуровский писал о нашем крае: «Это обширнейшая каменноугольная котловина из всех известных. Какой обильный запас горючего материала сокрыт в ней для будущей промышленности! Прибавьте к тому железные руды, обширные еще непочатые леса и эту величественную судходную Томь, столь удобный путь для сбыта произведений!» В этой цитате угадывается желание автора транспортировать кузнецкий уголь на Урал. Однако далее Щуровский сетовал, что «еще долго не дойдет очередь до каменного угля». Алтайские и уральские заводы в то время работали на угле древесном.

Если пытаться найти те отправные точки, которые говорят о возможном и реальном плане развития Урало-Кузнецкой идеи, то лучше обратить внимание на журнал «Уральское горное обозрение». Там с 1880 года говорится о необходимости скорейшего строительства Сибирской железной дороги (Сарапул – Екатеринбург – Тюмень), которая обеспечит постоянный сбыт металлов с заводов Среднего и Северного Урала в Центральной России и даст возможность многим заводам увеличить производительность за счет сырья и топлива Сибири. А в 1900 году на X съезде горнопромышленников Урала в докладе горного инженера Н.Ф. Мещерина «О снабжении Урала минеральным топливом с Алтая» (речь идет об Алтайском горном округе – ведомственном территориальном образовании, куда входила и территория Кузбасса) давался анализ Бердского, Богучанского и Кольчугинского месторождений, имевших огромные запасы антрацита и коксующихся углей, которые не уступали по своим качествам донецким и могли бы их заменить. Автор доклада обратил внимание на то, что Алтайский угольный бассейн, в отличие от Донецкого, еще только начинает свое развитие, и выход его на полную мощность можно ожидать только лет через пять. Руководитель съезда поддержал Мещерина и отметил, что в ближайшее время надо будет усилить эту кооперацию.

После этого в Кузбасс приезжает талантливый русский ученый, металлург-доменик Михаил Константинович Курако. Его приглашает общество «Копикуз», решившее построить в Кузбассе металлургический завод летом 1917 года. В течение двух лет Курако со своим «проектным бюро» напряженно работал в Томске, Гурьевске и Кузнецке и спроектировал строительство в Кузнецке крупного, полностью механизированного по американ-

скому типу металлургического завода, оснащенного новейшей техникой.

Для строительства завода-гиганта ни у «Копикуза», ни у его преемника – Кузнецкого каменноугольного и металлургического общества, ни у советского государства, которое национализировало предприятия акционерного общества, средств не было.

Тем не менее это первое продуманное обоснование металлургического завода, которое, конечно же, принадлежит Курако. Хотя можно было бы привести еще около 20 фактов того, что до 1917 года и отчасти в 1918-м, даже в условиях гражданской войны пытались реализовать идеи кооперации Урала и Кузнецкого угольного бассейна.

Советские предложения

С подписанием Брестского мира Ленин пытается обратить внимание на Сибирь и Урал. Это связано, прежде всего, с потерей металлургических заводов, которые находились вне влияния советского государства. В 1918 году Высшим советом народного хозяйства принимается ряд решений, связанных с кооперацией Урала и Кузбасса. Звучит идея создания комбината (не в смысле крупного предприятия, а системы экономических отношений). Эта идея упирается в концепцию Урало-Кузнецкого маятника, при котором за счет развития транспортных путей в кооперацию включаются две отрасли – горнодобывающая и металлургическая.

Всегда стояла задача: как транспортировать из Кузбасса уголь, а с Урала – руду. Строительство Транссиба не решило проблему, так как требовались дополнительные транспортные возможности. В 1918 году возникает идея строительства специальной железной дороги, которая соединила бы Урал с Кузбассом, и сети подъездных дорог к заводам.

Было несколько точек зрения на этот вопрос. Также предлагалось построить две железнодорожные магистрали: Южно-Сибирскую (Кузнецк – станция Алтайская – Барнаул – Павлодар – Кокчетав – Кустанай – гора Магнитная – Стерлитамак – ст. Абдулино) и Северо-Сибирскую (Кузнецкий бассейн – Томск – Нижний Тагил).

Томский профессор Николай Владимирович Гутковский в лучшем варианте представил Урало-Кузнецкий проект. Предусматривалось строительство четырех новых крупных металлургических заводов: трех на Урале (у г. Магнитной, в районе Алапаевска, у ст. Бакал) и одного в Западной Сибири – в Кузнецком бассейне. Все три новых уральских завода должны были работать полностью на кузнецком коксе. На коксовую плавку предполагалось перевести ряд старых уральских заводов. Планировалось, что завод в Кузнецком бассейне, работающий на коксе, будет использовать привозные уральские руды, частично – местные тельбесские.

Выдвигались варианты строительства

новых железнодорожных линий и водных путей, соединяющих Урал с Кузбассом. Осуществление проекта было рассчитано на 11 лет. Фактически Гутковский абсолютно тизировал роль Кузбасса.

В противовес ему уральский металлург Владимир Ефимович Грум-Гржимайло считал, что необходимо полностью замкнуть Урал на своих ресурсах, продолжая работать на древесном угле. Он отмечал, что кузнецкий кокс, конечно, важен, но Урал должен соблюдать политику самодостаточности и ни при каких обстоятельствах не идти на масштабную кооперацию. Также им утверждалось, что сами заводы не должны быть крупными комбинатами. Должно быть очень много маленьких заводов, которые бы обеспечивали в том числе метизными изделиями самодостаточность экономики Урала. Он с математическими выкладками довольно убедительно обосновывал свою точку зрения.

Послушай тогда правительство Грум-Гржимайло и откажись от кооперации, мы бы получили колоссальные проблемы в начале Великой Отечественной войны. Потому что только развертывание огромных комбинатов дало возможность ликвидировать диспропорцию и устранить дефицит металла, который наблюдался в начале войны.

1926-й – год колебаний плановиков

Было огромное количество препятствий для реализации проекта, в том числе большие затраты на строительство металлургического гиганта, загрузка и без того перегруженной железной дороги и другие. К примеру, инженеры В.В. Лепешинский и А.А. Главацкий опубликовали расчеты затрат по производству металла на Урале и в Кузбассе. Они утверждали, что идея создания в Сибири крупной угольно-металлургической базы не продумана и разорительна для государства. Считалось, что наиболее рационально вкладывать государственные средства в развитие металлургических предприятий юга страны. Украинский профессор Я.Б. Диманштейн обосновывал идею целесообразности Керченского, Криворожского металлургических гигантов, а также еще одного завода в Донбассе с общей производительностью в 120 млн пудов. В Кузбассе, с его точки зрения, было достаточно наличия небольшого предприятия для снабжения металлом сибирских территорий. Он также выступал категоричным сторонником прекращения проектирования Магнитогорского комбината и машиностроительных заводов на Урале. Словом, говорить, что идеи Урало-Кузнецкого комбината поддерживали все, – значит грешить против истины.

В качестве важной государственной задачи идея Урало-Кузнецкого комбината обсуждалась в марте 1926 г. на Первом всесоюзном съезде президиумов Госплана СССР и госпланов союзных республик, представителей областных плано-



■ Фото Максима Киселева.

вых комиссий. В резолюции съезда по докладу Уральской плановой комиссии говорилось, что объединение уральских железных руд с углями Кузнецкого бассейна очень актуально, необходимо принять все меры для разработки и практической реализации Урало-Кузнецкой проблемы в качестве одной из крупнейших задач капитального строительства в СССР.

6 ноября 1926 года на Президиуме Госплана СССР рассматривалась очередность строительства самых крупных объектов, вошедших в Генеральный план развития страны. Урало-Кузнецкая проблема стала предметом оживленного обсуждения. С убедительными аргументами в пользу ее решения выступил председатель Госплана СССР Г.М. Кржижановский. Однако первоочередными были признаны два из семи предложенных строительных объектов – сооружение Днепровской гидроэлектростанции и Туркестано-Сибирской железной дороги. На решение других проблем государственных средств не хватало. Но было высказано мнение, что к проекту УКК следует вернуться в самое ближайшее время.

Параллельно с такой неуравновешенной политикой центра в 1926 году в Томске создается «Тельбесбюро» – специальная проектная организация как филиал организованного в Ленинграде Государственного института по проектированию металлургических заводов (Гипромез). Разрабатывался проект строительства завода на юге в районе Тельбеса (Таштагольский район). Ориентировались на цифры Копикуза, у которого геологоразведка показала 29 млн тонн запасов руды. А оказалось гораздо меньше – не более 10 млн тонн. Неожиданное снижение показателей разведанных запасов железной руды в Тельбесе остановило начавшуюся подготовку к строительству завода.

И все-таки в 1929 году начинается реализация проекта.

Подготовила
Оксана Сохарева.
(Продолжение в следующем
четверговом номере).