

Особое внимание необходимо уделять информационному обеспечению таких работ. Широкое использование информационных технологий, в том числе GPS аудиогидов, на которые ориентированы сегодня зарубежные страны, позволит получать эффективные и, в тоже время, вандалоустойчивые продукты. Максимальное распространение информации о том, какие возможности для туристов существуют в республике поможет привлечь дополнительное внимание к этим объектам не столько организованных туристских групп, сколько сектор «неорганизованных» туристов.

Литература

Геологические памятники Республики Карелия. Авторы-составители: Макарихин В. В., Медведев П. В., Рычанчик Д. В. Петрозаводск: ИГ КарНЦ. 2006. 192 с. + карта.

Алиева Г. В. Генеральная схема размещения объектов инфраструктуры туризма в Республике Карелии – инвесторам. Реализация решений / Г. В. Алиева, Е. С. Миролюбов // Управление развитием территорий. 2007. № 4. С. 17–22.

История науки и техники. Курс лекций. / Под ред. проф. В. В. Запария. Изд. 2-е. Екатеринбург. 2007.

УДК 93/94

ПОСЛЕДНЯЯ НАДЕЖДА ТУЛМОЗЕРСКОГО ЧУГУНОЛИТЕЙНОГО ЗАВОДА: ПОПЫТКИ ВОЗРОЖДЕНИЯ ЧЁРНОЙ МЕТАЛЛУРГИИ В КАРЕЛИИ В 1929–1932 гг.

К. В. Шеков
Институт геологии Карельского
научного центра Российской
академии наук
Петрозаводск
E-mail: shake-off@yandex.ru

K. V. Shekov
Institute of Geology of Karelian
Research Center of Russian
Academy of Sciences
Petrozavodsk
E-mail: shake-off@yandex.ru

рикам, и экскурсоводам, которые водят на Тулмозерский завод туристов, и тем жителям Карелии, которые хотят больше знать о своём родном крае.

После окончания гражданской войны, в Карелии провели ревизию разведанных природных ресурсов и начались поиски других потенциальных источников экономического роста края. Вопрос о восстановлении металлургического производства в Карелии в 1927–1928 гг. рассматривался, как второстепенный. Это было задачей отдалённого будущего. Когда рассматривались планы первой пятилетки, то задувка домны Тулмозерского завода намечалась на 1933–1934 гг., мероприятия по восстановлению завода сознательно не были включены в первую пятилетку [1]. Председатель СНК КАССР Э. А. Гюллинг держал эту идею в уме и «про запас». На активные действия его подтолкнули другие люди.

Одним из механизмов форсированного освоения природных запасов карельской территории стало создание Промышленного Комбината Мурманской железной дороги, функционирование которого сопровождалось непрекращающимися конфликтами Правления железной дороги с руководством Карельской АССР. Они воспринимали друг друга как конкуренты. В 1927 г. целью строительства железнодорожной ветки в Тулмозеро было задействовать крупный, но недоступный для рубки (так наз. «мёртвый») массив леса в Пряжинском районе, а месторождение железной руды и постройки бывшего завода служили не более, чем просто дополнительным аргументом в оправдание всего замысла. Все эти предварительные работы осуществлялись без привлечения Мурманской железной дороги. И, более того, – все переговоры по этому вопросу велись в секретном режиме [12]. В Карелии хорошо понимали, что ввиду большого числа ходатайств о выделении ассигнований на постройку железнодорожных веток, получить от Москвы деньги для этих целей будет проблематично. И поиск финансирования решили вести самостоятельно. Рассматривался и вариант о возможном подводе ветки к советско-финляндской границе и её присоединении к железнодорожной сети соседнего государства, но эта идея не получила своего развития.

К тому же периоду времени относится и оценка, сделанная известным учёным-металлургом, членом-корреспондентом Академии Наук СССР М. А. Павловым по вопросу организации в Карелии чугунно-плавильного производства. Суть его предложения сводилась к тому, чтобы включать добычу руды и изготовление железного полуфабриката в единый производственный комплекс с лесохозяйственными и деревообрабатывающими предприятиями. «Если иметь лишь ту цель, которой задавали прежде, – получить несколько лишних миллионов пудов чугуна, – то, разумеется, проще, дешевле и скорее эта цель может быть осуществлена постройкой коксовых доменных печей на Юге России» [14]. По мнению уважаемого учёного, на Севере металлургические предприятия должны были выступать в роли побочных производств, которые потребляют отходы лесоразделочных заводов, и, тем самым, экономят на покупке топлива.

Разговоры о возрождении чёрной металлургии в Карелии так и остались бы разговорами, если бы на месте Тулмозерского завода не сохранились остатки важнейших производственных строений и современного оборудования, что, вероятно, создавало устойчивое впечатление об относительной дешевизне будущих восстановленных работ. В конце концов, частично завод уже был построен. Именно эти соображения и легли в основу постановления ЦСНХ КАССР, принятого 14 октября 1929 г., когда было объявлено о возобновлении доменного производства в крае [7].

Немаловажно отметить, что доклад по этому вопросу делал инженер Главинский, специально направленный в Карелию из Москвы – ВСНХ РСФСР – с поручением обследования состояния Туломозерского и Сеговецкого заводов. На заседании он ручался за успех этого начинания и гарантировал поддержку Центра (позднее выяснилось, что говоря о значительных запасах железной руды, Главинский оперировал «литературными данными»).

Просчёты в докладе Главинского стали темой обсуждения на заседании комиссии 18 ноября – в текст решения была включена специальная формулировка, о которой впоследствии будет забыто: «Констатировать, что восстановление производства чугуна на Туломозерских рудах возможно только при условии сооружения ветки Петрозав-

водск – Туломозеро» [8]. Общая стоимость строительства 124-километровой железнодорожной ветки к Тулмозерскому заводу составила бы почти 10 миллионов руб. (9 939 058 руб., т. е. 79 006 руб. на километр) [9]. Для сравнения, в середине 1931 г. стоимость всего производственного комплекса будущего металлургического завода, целиком, оценивалась в 2 180 000 руб. [5] – в пять раз дешевле стоимости одной дороги!

22 ноября 1929 г. инициатива восстановления Тулмозерского завода получила горячее одобрение на заседании Металлодиректората ВСНХ РСФСР (там тоже выступал инженер Главинский). Поддержка Центра, пусть даже на словах, позволяла взяться за дело, несмотря на риски потерпеть неудачу. Для начала, на восстановление инфраструктуры Тулмозерского завода из республиканского бюджета были выделены 300 тыс. руб. Решения в поддержку развития чёрной металлургии в КАССР принимались на заседаниях Президиума ВЦИКа и СНК РСФСР 30 июля 1930 г. и 3 января 1931 г., и на 3 сессии ВЦИКа XIV созыва 1 января 1931 г., но поддержка эта была исключительно морально-психологическая. Основная финансовая нагрузка легла на плечи Карелии и республиканского бюджета. В Центре к проблеме добычи железной руды в Карелии относились сдержанно и не торопились вкладывать денежные средства до того, как будет подготовлено подробное научное технико-экономическое обоснование.

При планировании пуска Тулмозерского завода на октябрь 1930 г., в Совнаркоме КАССР исходили из того, что к началу мая данные разведки и алмазного бурения будут уже утверждены. Оптимистичные планы по форсированному (за один год) восстановлению металлургического завода были перечёркнуты затяжкой с проведением подсчёта запасов руды. Темпы геологического изучения Тулмозера неоднократно становились предметом рассмотрения карельского Правительства. Сложность состояла в том, что Ленинградское геологическое управление не подчинялось карельским органам. В ноябре 1930 г. Комиссией по восстановлению завода заслушивались доклады Начальника Тулмозерской геолого-разведочной партии Ю. С. Желубовского и Начальника Буровой партии Зеликсон. Геологи с гордостью отрапортовали, что собранные в экспедиции материалы уже переданы на обработку, а проштрафившиеся бурильщики торжественно взяли на

себя невероятные обязательства – задействовать ещё 5 буровых станков и проходить ежемесячно не менее 90 метров на станок. Срок пуска завода был перенесён на 1 октября 1931 г. В будущем он ещё несколько раз будет переноситься. Следующий срыв сроков со стороны буровой партии обернулся тем, что в марте 1931 г. её руководители были отданы под суд, а оставшиеся работы – поручены Ленинградскому геолого-разведочному тресту.

15 марта того же года в Госплане СССР обсуждался план малой металлургии, и Тулмозерский завод не был включён в связи с отсутствием данных по месторождению. Чуть-чуть опоздало письмо из геологического управления о том, что запасы Тулмозерского месторождения утверждены в объёме 595 тыс. т. (А2 + В, действительные и возможные запасы). Письмо было получено, вероятно, 13 апреля 1931 г. Предполагалось, что эти данные будут уточняться. Но и здесь делалась осторожная оговорка, что в связи с незначительными размерами месторождений, необходимости предварительного обогащения руды, необходимости постоянного водоотлива и бездорожья – «вряд ли будет возможно иметь на месторождении дешёвую шахтовую руду» [6].

Формирование при Президиуме ЦСНХ КАССР «особой комиссии», конечно, имело значение, но принятые ею решения нужно было кому-то исполнять. Поэтому в составе заводоуправления Онежского металлургического и механического завода («Онегтреста») «на правах отдела» был выделен технический аппарат, в обязанности которого вменялось руководство работами на Тулмозерском заводе. Все материальные фонды бывших Тулмозерского, Сеговецкого и Видлицкого заводов были переданы в уставный капитал «Онегтреста».

В начале ноября 1930 г. «Онегтрест» был выведен из-под подчинения Карельского правительства и включён в состав Треста по изготовлению машин дорожного строительства «Дормаштрест» с руководящим центром в Москве (а «Дормаштрест», в свою очередь, входил в состав ещё более крупного объединения – Государственного всесоюзного объединения среднего машиностроения «Союзсредмашина» ВСНХ СССР). Новым руководством с апреля 1931 г. Тулмозерский завод был поставлен на консервацию.

Отметим, что с передачей предприятий в ведение союзных органов, в Карелии интерес к ним не утратили. В начале февраля 1931 г. о судьбе Тулмозерского завода справлялся Директор Онежского завода О. Г. Саар [11]. Ситуация с консервацией завода настолько возмутила карельское руководство, что уже 13 апреля 1931 г. было согласовано специальное обращение в адрес Совета Народных Комиссаров РСФСР с тем, чтобы Тулмозерский завод был передан под управление Правительства КАССР. Постигшее Э.А. Гюллинга разочарование заставило его пересмотреть список партнёров по восстановлению завода. Отдельной строкой в постановлении Совета Народных Комиссаров было указано – поручить ЦСНХ Карелии вступить в переговоры с коллегами из соседнего Ленинграда. Все расходы по восстановлению Туломозерского завода предлагалось нести в равных долях – «с тем, чтобы по такому же принципу распределяется и продукция завода» [2]. Не желая отказываться от идеи местного чугунолитейного завода, Петрозаводск сменил ориентацию с Москвы на Ленинград. Но в Ленинграде тоже хотели слышать, прежде всего, экономические доводы.

Воспользовавшись случаем, 21 июля 1931 г. СНК Карелии принял новое оптимистическое воззвание «О перспективах лесного хозяйства в Туломозерском районе, в связи с восстановлением чугунно-плавильной домны». За два с половиной месяца до того, 5 мая 1931 г., в одном из правительственных кабинетов состоялось закрытое совещание под председательством Э. А. Гюллинга. В принципе, никто не сомневался, что завод нужно восстановить. На всякий случай, аргументы в пользу этого решения были зафиксированы на бумаге: отсутствие у Онегзавода металлургической базы, значительные запасы руды и обнаруженный в составе этой руды ванадий. Обращает на себя внимание то, в каких формулировках участникам этого совещания давались поручения. Так, Председатель Кареллеса обязывался Гюллингом «гарантировать снижение себестоимости дров» [3]. Одновременно отдельные распоряжения давал и Карельский областной комитет партии, который требовал сокращения сроков камеральной обработки геолого-разведочных материалов.

В октябре 1931 г., по заданию треста «Росметизпром», Тулмозерский металлургический завод обследовал Заведующий энергетической секцией Плановой комиссии Ленинграда инженер Радус-Зенкевич. Тот подробно изучил имеющиеся на месте постройки и оборудование и снова повторил, что в отсутствие железнодорожной ветки восстановление завода не имеет смысла. **Несмотря на это, 27 декабря 1931 г. в Москву, Металлсектор Госплана РСФСР, была отправлена телеграмма Председателя ЦСНХ Карелии И. П. Бабкина** о том, что в Карелии «категорически настаивают» на восстановлении Тулмозерского завода, и что из бюджета выделены на эти цели денежные средства в размере 1 млн руб. (общий объём карельского бюджета на 1932 г. составил 63 260 тыс. руб.). При этом, треть из этой суммы было намечено вложить в жилищное строительство, и пятую часть – в «исследовательское проектирование». В телеграмме указывалось, что уточнённые запасы руды по группам «А» и «Б» составляют уже 900 тыс. т.; о стоимости добычи руды не упоминалось. Теперь задуть первую в Карелии домну намечалось 1 октября 1932 г.

В начале 1932 г. в журнале «Советская Карелия» была опубликована статья Г. С. Локотоша. Пункт за пунктом он доказывал, что проект Тулмозерского завода является убыточным только на первый взгляд. Так будет только первое время – успокаивал читателя он. Предлагал он учесть и стоимость простоев Онегзавода, вызванных нехваткой сырья – и включить эти убытки в состав себестоимости чугуна, доставляемого с Тулмозера [17].

Персональную ответственность за пуск Тулмозерского завода возложили на Председателя ЦСНХ КАССР И. П. Бабкина. Бабкин выступил в защиту Тулмозерского завода на XI областной партийной конференции в январе 1932 г. Обращаясь к присутствующим в зале он сказал: «Возьмём наш Тулмозерский завод... мы очень долго возимся с пуском этого завода. Пусть он не будет так рентабелен, как заводы Урала или на Юге, но для нас пуск завода имеет колоссальное политическое и стратегическое значение. Близ белой Финляндии мы создаём такую стратегию, как высококвалифицированный пролетариат, и для этого нам необходимо пустить Тулмозерский завод». И закончил своё выступление словами: «Для большевиков нет ничего невозмож-

ного» [1]. В марте того же года Бабкин возглавил Наркомат тяжёлой промышленности КАССР, в ведение которого был передан и Тулмозерский завод.

Сразу после того, как геологи в марте 1932 г. отчитались о результатах разведки тулмозерского месторождения, Всесоюзный государственный институт по проектированию предприятий железорудной и марганцевой промышленности «ГИПРОРУДА» приступил к разработке проекта строительства рудников. Специалистами «Гипроруда» целесообразность восстановления Тулмозерского завода ставилась под сомнение, но уточнялось – сооружение к заводу подъездной железнодорожной ветки может изменить эти неутешительные выводы.

Несмотря на подобные настроения среди экспертов, продолжала готовиться проектно-сметная документация на сооружение завода. Стоимость подготовки одного только проекта по рудникам обошлась бюджету КАССР в 40 000 руб.

21 января 1933 г. по докладу Председателя ЦСНХ Бабкина Карельский областной комитет Партии принял решение уже в третий раз законсервировать Тулмозерский завод (важнейшие политические решения сперва рассматривались партийными органами). В 1932 г. строительная отрасль Карелии не справилась с поставленными перед ней задачами – не в последнюю очередь, по причине катастрофической нехватки рабочих рук. Подавляющая часть трудоспособного населения Карелии в то время занималась рубкой леса и сплавом древесины по воде. Крестьяне, при этом, должны были работать ещё и в своих колхозах. Необоснованно большой план по промышленному строительству обернулся для экономики тем, что большая часть выделенных денежных средств оказалась не использована, а ряд строящихся объектов – в их числе и Тулмозерский завод – были заморожены. Прокуратуре поручили привлечь к ответственности виновных в бесхозяйственности.

Последними работниками так и не начавшего свою работу Тулмозерского металлургического завода были директор (впоследствии назначенный уполномоченным по его ликвидации) И. А. Клеков, комендант завода Н. Е. Фритуев, человек порядочный, но малограмотный, и пожилой сторож – из числа местных жителей. В апреле 1934 г.

СНК Карелии подтвердил своё прежнее решение о консервации предприятия и передал его имущество на баланс треста «Шунгит». На этом, собственно, история Тулмозерского завода, как предприятия, на котором плавил железную руду, и закончилась.

Вопрос о создании базы чёрной металлургии в Карельской АССР был чрезвычайно политизирован. Тулмозерский чугунолитейный был первым, но, отнюдь, не единственным, строительство и эксплуатация которого планировались в республике. В 1932 г. полным ходом шли разведки запасов месторождений в Пудожском районе, в Петровском районе и у Повенца. Неясными оставались перспективы использования шунгитов. Можно допустить, что и сам Гюллинг, и в его непосредственном окружении – искренне верили в то, что если плавка чугуна будет запущена, то это позволит сразу приступить к решению и остальных задач: по обеспечению завода дешёвым топливом, транспортом и рабочей силой, по поиску новых железорудных месторождений и строительству новых металлургических заводов.

И тогда, и сегодня – полуразрушенные стены Тулмозерского завода вдохновляли людей на большие дела, дарили им надежду о Великом будущем карельского края. И теперь, благодаря международному проекту «Дорога горных промыслов», на этом месте разбит популярный парк с живописными развалинами старинного завода.

Литература

- КУ НАРК. Ф. П-3. Оп. 2. Д. 650. Л. 50.
- КУ НАРК. Ф. Р-794. Оп. 2. Д. 14/118. Л. 10.
- КУ НАРК. Ф. Р-794. Оп. 2. Д. 14/118. Лл. 116–117.
- КУ НАРК. Ф. Р-794. Оп. 2. Д. 14/118. Л. 1.
- КУ НАРК. Ф. Р-794. Оп. 2. Д. 14/118. Л. 112.
- КУ НАРК. Ф. Р-794. Оп. 2. Д. 14/118. Л. 162.
- КУ НАРК. Ф. Р-794. Оп. 2. Д. 14/119. Л. 3.
- КУ НАРК. Ф. Р-794. Оп. 2. Д. 14/119. Л. 8-об.
- КУ НАРК. Ф. Р-794. Оп. 2. Д. 14/119. Л. 13.
- КУ НАРК. Ф. Р-794. Оп. 2. Д. 14/119. Л. 22.
- КУ НАРК. Ф. Р-794. Оп. 2. Д. 14/119. Л. 28.
- КУ НАРК. Ф. Р-794 Оп. 1 Д. 10/120. Л. 3.
- КУ НАРК. Ф. Р-794 Оп. 1 Д. 10/120. Л. 68-об.

Борисов И., Грибушин А. Железный блеск Колатсельги: [о истории добычи желез. руды] // Ладога. Сортавала. 2006. № 11. С. 9.

Потравнов А. Л. Хмельник Т. Ю., Грибушин А. И. Тулмозерский железоделательный завод // Дорога горных промыслов. Петрозаводск: Карельский научный центр РАН. 2014. С. 315–325.

Потравнов А. Хмельник Т. Тулмозерский завод // Путешествие вокруг Ладоги. Пространный и изрядно иллюстрированный путеводитель по берегам озера Ладога и его окрестностям... Научно-популярное издание. Книга для путешественников. СПб: ТО «Балтийская звезда», РИД «Алаборг». 2013. С. 119–128.

Локотош, Г. Ближайшие перспективы металлургии в Карелии // Советская Карелия: ежемесячный политико-экономический журнал. 1932. № 1–2. С. 68–72.