

УДК 94(571.17)"1918"

Михеев Михаил Викторович

к.и.н., старший научный сотрудник Центра экономической истории, Институт истории и археологии Уральского отделения РАН (Россия, Екатеринбург)

ORCID: 0000-0001-8097-4953

E-mail: mikheeviiiauroran@yandex.ru

Баев Олег Валериевич

к.и.н., доцент Кафедры истории России Института истории и международных отношений Кемеровского государственного университета (Кемерово, Россия)

ORCID: 0000-0001-6280-5873

E-mail: baev-ov@rambler.ru

К истории Урало-Кузбасса: записка Кузнецкого каменноугольного и металлургического акционерного общества Высшему совету народного хозяйства РСФСР от 18 мая 1918 г.

АННОТАЦИЯ. Публикация вводит в научный оборот записку Кузнецкого каменноугольного и металлургического акционерного общества, направленную в Высший совет народного хозяйства РСФСР 18 мая 1918 г., а также приложенную к ней справку о деятельности Общества на территории Кузнецкого каменноугольного бассейна в 1912–1917 гг. Накануне Первой мировой войны Общество приступило к разработке каменного угля в Алтайском горном округе. К началу революционных событий Обществу удалось наметить перспективы создания в Западной Сибири комплексного угольно-металлургического производства, предусматривавшего плавку железных руд Тельбесского рудника на коксующихся углях Кольчугинских и Кемеровских копей. Обществом активно велось строительство железнодорожной инфраструктуры для решения этих задач. Правление Общества не прекратило свою работу даже после Октябрьской революции. Весной 1918 г., после оккупации Германией доминировавшего в России Донецко-Криворожского угольно-металлургического района, деятельность Общества оказалась востребована государством. Оно не было национализировано и даже получало в 1918 г. правительственные ссуды для продолжения своей деятельности. В условиях возникшего кризиса промышленности, советское правительство рассматривало схожие с планами Общества проекты по реорганизации территориального размещения производительных сил в азиатской части России. К концу 1920-х гг. они эволюционировали в проект Урало-Кузбасса. Публикуемый документ может представлять интерес для специалистов по истории предпринимательства, советской и позднеимперской экономики, а также Гражданской войны.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Западная Сибирь, Кузнецкий угольный бассейн, горнозаводской Урал, Копикуз, ВСНХ, Урало-Кузбасс, Транссибирская магистраль.

UDC 94(571.17)"1918"

Mikhail V. Mikheev

candidate of historical sciences, senior researcher, Institute of History and Archaeology, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (Ekaterinburg, Russia)

ORCID: 0000-0001-8097-4953

E-mail: mikheeviiiiauroran@yandex.ru

Oleg V. Baev

candidate of historical sciences, associate professor, Department of Russian History, Institute of History and International Relations, Kemerovo State University (Kemerovo, Russia)

ORCID: 0000-0001-6280-5873

Email: baev-ov@rambler.ru

**On the history of the ural-kuzbass:
A report from the kuznetsk coal and metallurgical joint-stock company
to the supreme council of the national economy of the RSFSR**

ABSTRACT. The publication introduces into scientific circulation the report of the Kuznetsk Coal and Metallurgical Joint-Stock Company, sent to the Supreme Council of the National Economy of the RSFSR on May 18, 1918, as well as the note attached to it on the activities of the Company on the territory of the Kuznetsk coal basin in 1912–1917. On the eve of the First World War, the company began to develop coal in the Altai mining district. By the beginning of the revolutionary events, the Society managed to outline the prospects for creating a huge complex of coal and metallurgical production, which included smelting of the iron ores of the Telbes mine on the coking coals of the Kolchuginsky and Kemerovo mines. The Company actively carried out the construction of railways to solve these problems. The Board of the Company did not stop its work even after the October Revolution. In the spring of 1918, after the German occupation of the Donetsk-Krivoy Rog coal and metallurgical region, which dominated Russia, the activities of the Company turned out to be in demand by the state. It was not nationalized and even received government loans in 1918 to continue its activities. In the conditions of the industrial crisis, the Soviet government considered projects for the reorganization of the territorial distribution of productive forces in the Asian part of Russia similar to the plans of the Society. By the end of the 1920s, these projects evolved into the Ural-Kuzbass project. Publishing document is of interest to specialists in the history of business, the Soviet and late imperial economy, and the civil war as well.

KEYWORDS: Western Siberia, Kuznetsk coal basin, mining Urals, Kopikuz, Supreme Council of the National Economy, Ural-Kuzbass, Trans-Siberian Railway.

Первые попытки промышленного освоения открытых в 1721 г. ископаемых углей Кузнецкого бассейна относятся к 1720-м — 1790-м гг. Вплоть до конца XIX в. они носили эпизодический характер. Ситуация изменилась с началом ввода в эксплуатацию Среднесибирского участка Транссибирской магистрали (1899 г.)¹. Железная дорога стала главным потребителем западносибирского угля, добывавшегося в основном на Анжерских казенных коях и Судженских коях Л. А. Михельсона (61 % и 37 % от общей добычи в Кузнецком бассейне в 1911 г. соответственно)². При этом оставались не востребованы угольные месторождения Кузбасса, не попавшие в зону влияния Транссиба и находившиеся в собственности Кабинета его императорского величества Министерства императорского двора Российской Империи.

Кузнецкое каменноугольное и металлургическое акционерное общество (Копикуз) было основано в 1912 г. с целью поиска и разработки каменного угля на землях Кабинета, расположенных в Алтайском горном округе и ограниченных с запада и севера течением реки Оби, с востока границами округа и с юга широтой села Ильинское на реке Томь, а также на отдельных территориях к югу, вплоть до течения реки Бия. Уставной капитал Общества составил шесть миллионов рублей, до 1 января 1917 г. Обществу предоставлялось исключительное право на добычу угля, а до 1 января 1925 г. преимущественное³.

Правление Общества размещалось в Санкт-Петербурге, главная контора в Томске. Во время Первой мировой войны в собственности Общества находились Кемеровский, Кольчугинский, Богатско-Шестаковский, Прокопьевский, Осиновский и Тельбесский рудники, Абашевские, Крапивинские копи, а также Гурьевский металлургический завод⁴. Наряду с этим Обществом проводились работы по строительству Кемеровского коксохимического завода. Первый опыт эксплуатации угольных месторождений (преимущественно Кемеровского и Кольчугинского рудников) Кузбасса показал большие перспективы. По данным геологоразведки, запасы каменного угля в этой местности достигали 24,5 млн тонн, что гарантировало деятельность копей на пятьдесят лет вперед минимум. На 74 % это был коксующийся уголь высочайшего качества, с успехом находивший сбыт на рынке⁵. К 1916 г. его добывалось до 213 тыс. тонн в год (рис. 1).

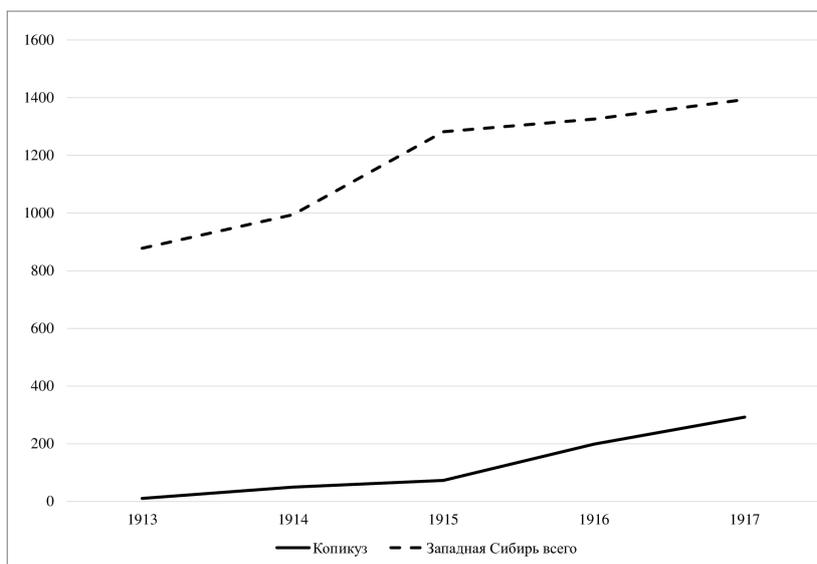


Рис. 1. Добыча угля в Западной Сибири в 1913–1917 гг. (тыс. тонн). Составлено по: РГАЭ. Ф. 3429. Оп. 1. Д. 484. Л. 11; Джаксон М. Н., Флёров А. Н. Сборник статистических сведений по горной и горнозаводской промышленности СССР за 1911–1924/25 гг. Л., 1928. С. 138–140; Кафенгауз Л. Б. Эволюция промышленного производства России. М., 1994. С. 176

¹ См.: Угольная промышленность Кузбасса. 1721–1996 / под. ред. К. А. Заболотской. Кемерово, 1997. С. 30–45.

² Рассчитано по: Джаксон М. Н., Флёров А. Н. Сборник статистических сведений по горной и горнозаводской промышленности СССР за 1911–1924/25 гг. Л., 1928. С. 138–140.

³ См.: Баев О. В. Иностраный капитал в промышленности Кузнецкого бассейна (конец XIX — начало XX в.). Кемерово, 2004. С. 140–171.

⁴ Там же.

⁵ РГИА. Ф. 1276. Оп. 12. Д. 682. Л. 13.

В число первоочередных задач Общества входило строительство транспортной инфраструктуры региона, соединение его с Транссибирской железнодорожной магистралью. С этой целью учредителями Общества было организовано Акционерное общество Кольчугинской железной дороги (фактически подчиненное Копикузу), которое в 1916 г. завершило строительство и ввод в эксплуатацию железнодорожных путей по направлению Кольчугино — Юрга (Кольчугинская железная дорога) протяженностью в 200 км (см. цв. вклейку, рис. 11).

В ходе сооружения линии Кольчугино — Юрга правление Акционерного общества Кольчугинской железной дороги признало перспективным расширение своей деятельности путем постройки и эксплуатации трех новых линий: Кольчугино — Кузнецк, Кузнецк — Барнаул и Кузнецк — Тельбесс общей протяженностью 612 км (см. цв. вклейку, рис. 11). Особое значение придавалось линии в сторону Тельбесса, около которого были расположены богатейшие месторождения железной руды. Процент содержания металлического железа в местных залежах магнитного железняка колебался от 56 % до 64 %. Одновременно была достигнута договоренность с правлением Алтайской железной дороги о предоставлении через нее доступа строящейся железнодорожной сети к пристаням реки Обь⁶.

Соединение железной дорогой месторождений коксующегося угля с месторождениями железной руды создавало возможность строительства в Западной Сибири собственной металлургии, подразумевавшей плавку тельбесских руд на кузнецких углях. Одновременно выход Кольчугинской железной дороги на линию Транссиба создавал перспективы для развития металлургических заводов Урала. К началу XX в. этот промышленный район испытал упадок. Центр металлургического производства сместился на Юг России. С вводом в эксплуатацию Екатеринбургской железной дороги (1886 г.), здесь оказались соединены залежи железной руды Кривого Рога с коксующимся углем Донбасса. Организация плавки с опорой на минеральное топливо демонстрировала внушительные результаты (табл. 1).

Таблица 1

**Производство основных видов продукции черной металлургии
на Урале и Юге России в 1887–1913 гг.***

| | Чугун | | | | Железо и сталь | | | |
|--------------|-----------|-------|-----------|-------|----------------|-------|-----------|-------|
| | 1887 год | | 1913 год | | 1887 год | | 1913 год | |
| | тыс. тонн | %% | тыс. тонн | %% | тыс. тонн | %% | тыс. тонн | %% |
| Урал | 389,9 | 65,9 | 914,0 | 19,7 | 257,1 | 44,1 | 668,3 | 16,5 |
| Юг | 68,8 | 11,6 | 3107,2 | 67,0 | 54,1 | 9,3 | 2309,6 | 57,2 |
| Россия всего | 591,3 | 100,0 | 4635,5 | 100,0 | 583,1 | 100,0 | 4039,4 | 100,0 |

* Составлено по: Народное хозяйство в 1913 году. Пг., 1914. С. 372, 380–381.

Если в 1887 г. доля Юга в общероссийском металлургическом производстве находилась на уровне 10 %, то к 1913 г. она достигала 57–67 %. В то же время доля Урала упала с 44–65 % до 10 %. Это было связано с двумя лимитирующими факторами уральской промышленности, первым из которых была ее ориентация на древесноугольное топливо, что означало полную зависимость от количества лесных ресурсов в регионе. Попытки замены древесного топлива минеральным натыкались на другую проблему, а именно неразвитость железнодорожной инфраструктуры, невозможность обеспечить регулярные поставки каменного угля в большом количестве⁷. В этой связи желание Копикуза ориентировать собственное металлическое производство на тельбесские западносибирские руды выглядело обоснованным. Тем не менее вплоть до революции

⁶ РГИА. Ф. 1276. Оп. 12. Д. 682. Л. 4–21.

⁷ Народное хозяйство в 1913 году. Пг., 1914. С. 373–374.

промышленные разработки Тельбесса так и не были начаты, в то время как угледобыча на копях Общества достигла 665 тыс. тонн. Отметим, что планируемое Обществом развитие транспортной инфраструктуры предусматривало комплексную эксплуатацию и снабжение региона. От 36 % до 26 % вывозимых и ввозимых по новым линиям грузов должны были составлять хлеб, масло, мясо, скот, колониальные товары, сельскохозяйственные машины, мануфактура, галантерея и бакалея⁸.

Ситуация изменилась в 1918 г. После заключения Брестского мира южные губернии оказались оккупированы австро-германскими войсками, а их производительные силы потеряны для страны. В этой связи перспективы развития металлургии на востоке приобретали существенное значение уже для советского правительства. 28 апреля газета «Правда» опубликовала статью В. И. Ленина «Очередные задачи советской власти», в которой председатель Совнаркома среди прочего отмечал: «Российская Советская республика находится постольку в выгодных условиях, что она располагает — даже после Брестского мира — гигантскими запасами руды (на Урале), топлива в Западной Сибири (каменный уголь), на Кавказе и на юго-востоке (нефть), в центре (торф), гигантскими богатствами леса, водных сил, сырья для химической промышленности (Карабугаз) и т. д. Разработка этих естественных богатств приемами новейшей техники даст основу невиданного прогресса производительных сил»⁹. По воспоминаниям Л. Д. Троцкого, в личных беседах В. И. Ленин выражался более откровенно: «Отступим дальше, на восток, на Урал... Кузнецкий бассейн богат углем. Создадим Урало-Кузнецкую республику, опираясь на уральскую промышленность и на кузнецкий уголь... Международная обстановка будет меняться десятки раз, и мы из пределов Урало-Кузнецкой республики снова расширимся и вернемся в Москву и Петербург»¹⁰. Аналогичные соображения В. И. Ленина отразились в «Наброске плана научно-технических работ», подразумевавшем «рациональное размещение промышленности в России с точки зрения близости сырья и возможности наименьшей потери труда при переходе от обработки сырья ко всем последовательным стадиям обработки полуфабрикатов вплоть до получения готового продукта», что, по мнению главы советского правительства, гарантировало «наибольшее обеспечение теперешней Российской советской республике (без Украины и без занятых немцами областей) возможности самостоятельно снабдить себя всеми главнейшими видами сырья и промышленности»¹¹.

В это время правление Кузнецкого каменноугольного и металлургического акционерного общества продолжало находиться в Петрограде. Начавшаяся кампания по национализации промышленности пока что его не коснулась. Весной 1918 г. национализация, как правило, носила вынужденный характер, она затрагивала преимущественно те предприятия, чьи владельцы либо покинули страну, либо откровенно поддерживали противников советской власти, отказываясь вступать в какие-либо контакты с ней. О Копикузе этого сказать было нельзя. Даже после Октябрьской революции правление Общества не только продолжило перечислять деньги для поддержания работы своих рудников, но даже получало ссуды от советского правительства в размере 5 млн рублей в апреле — мае 1918 г.¹²

18 мая 1918 г. представители правления Общества направили в Высший совет народного хозяйства РСФСР публикуемую записку с приложением программы дальнейшего развития своих предприятий. Последняя предполагала в последующие девять лет не только увеличить добычу угля до 3,6 млн тонн в год, но также организовать ежегодную добычу 982 тыс. тонн железной руды, выплавку 491 тыс. тонн чугуна и выжег 1,2 млн тонн кокса. Условиями для выполнения этой программы были названы гарантии советского правительства о ненационализации Общества, введение Обществом на своих предприятиях трудовой дисциплины, разрешение привлекать к деятельности Общества иностранные инвестиции (в первую очередь из США) с реализацией выпусков акционерного капитала. Наряду с этим Общество весьма недвусмысленно намекало ВСНХ о желании получить в свое распоряжение уже национализированные Судженские копи,

⁸ РГИА. Ф. 1276. Оп. 12. Д. 682. Л. 21.

⁹ Ленин В. И. Полн. соб. соч. Т. 27. М., 1952. С. 228.

¹⁰ Цит. по: Зубков К. И. Геополитическая мотивация разработки и реализации Урало-Кузбасского проекта // Уральский исторический вестник. 2011. № 1 (30). С. 25.

¹¹ Ленин В. И. Указ. соч. С. 288.

¹² Баев О. В. Указ. соч. С. 152.

угольные месторождения Экибастуза и правого берега реки Томь. Интересны осторожные предостережения Общества о необходимости сохранения в Советской России «частной инициативы и предприимчивости», способных помешать вырождению государственной промышленности в «паразитическое предприятие, не интересующееся результатами работ»¹³.

«Предприимчивость» руководителей Копикуза давала определенные плоды. Общество не было упомянуто в декрете Совнаркома от 28 июня 1918 г. «О национализации крупнейших предприятий». Тем временем предприятия Копикуза оказались на территории, подвластной белым правительствам. В 1919–1920 гг. Общество получало недостаточные во время войны ссуды от белого правительства на сумму около 33 млн рублей¹⁴. Обстоятельства Гражданской войны способствовали упадку производства. В 1918 и 1919 гг. добыча угля на предприятиях Копикуза составила 131 и 191 тыс. тонн соответственно (рис. 2). К зиме 1920 г. в Западной Сибири вновь была установлена советская власть. 19 февраля 1920 г. постановлением Урало-Сибирской комиссии ВСНХ рудники Копикуза, как и все угольные предприятия Западной Сибири, были объявлены собственностью государства¹⁵.

В конце 1919 — начале 1920 гг., с разгромом армии А. И. Деникина, на Украине и Юге была восстановлена советская власть. Таким образом, Россия вернула под свой контроль Донецко-Криворожский район. После Гражданской войны большая часть производительных мощностей советской черной металлургии продолжала концентрироваться на Юге (табл. 2).

Таблица 2

Производство основных видов продукции черной металлургии по экономическим районам СССР в 1923/24 г.*

| Вид продукции | Единица измерения | Экономический район | | СССР всего |
|---------------|-------------------|---------------------|--------|------------|
| | | Юг | Урал | |
| Чугун | тыс. тонн | 3459,6 | 70,65 | 4860,6 |
| | %% | 71 | 24 | 100 |
| Сталь | тыс. тонн | 3112,2 | 1218,4 | 5226,9 |
| | %% | 60 | 23 | 100 |
| Прокат | тыс. тонн | 2599,6 | 870,1 | 4193,3 |
| | %% | 62 | 21 | 100 |

* Составлено по: Народное хозяйство СССР за 1923–24 год (IV Статистико-экономический ежегодник). М., 1924. С. 334.

Из приведенных данных видно, что к 1925 г. от 60 % до 70 % произведенной продукции черной металлургии выпускалось в районе Юга; там же добывалось до 72 % угля¹⁶. Для советского правительства такое положение вещей выглядело недопустимым как по экономическим, так и по геостратегическим соображениям. С одной стороны, концентрация металлургических производств на Юге препятствовала сбалансированному развитию его экономики, делала невозможным ширококомасштабную эксплуатацию гигантских природных ресурсов азиатской части России, с другой,

¹³ РГАЭ. Ф. 3429. Оп. 1. Д. 484. Л. 1 об.

¹⁴ Баев О. В. Указ. соч. С. 163.

¹⁵ Там же. С. 168.

¹⁶ Народное хозяйство СССР за 1923–24 год (IV Статистико-экономический ежегодник). М., 1924. С. 306.

расположение большей части производительных сил вблизи западных советских границ делало СССР уязвимым перед внешней агрессией. Таким образом, вопрос о реконструкции металлургии Урала сохранил свою актуальность, при этом основным источником минерального топлива для нее продолжал оставаться Кузнецкий каменноугольный бассейн.

На протяжении 1920-х гг. советская власть последовательно наращивала добычу угля в Кузнецком бассейне (рис. 2).

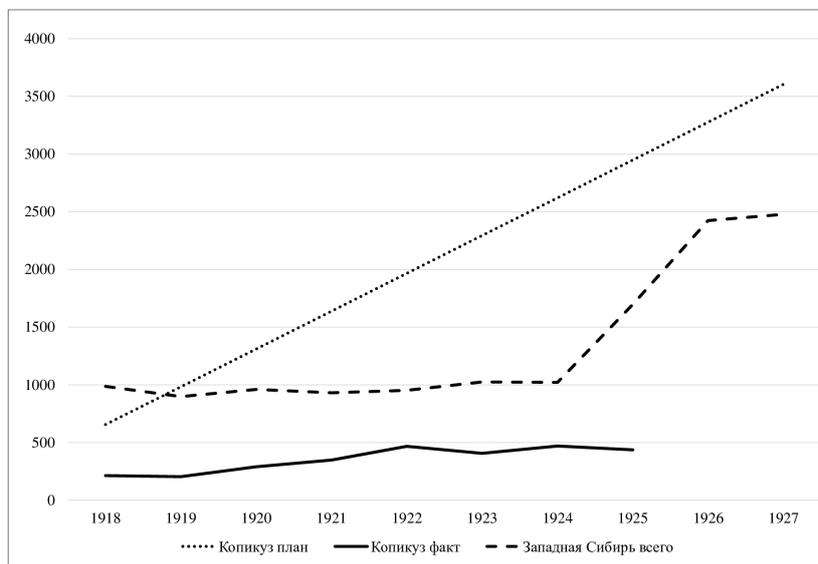


Рис. 2. Добыча угля в Западной Сибири в 1918–1927 гг. (тыс. тонн). Составлено по: РГАЭ. Ф. 3429. Оп. 1. Д. 484. Л. 11; Джаксон М. Н., Флёров А. Н. Сборник статистических сведений по горной и горнозаводской промышленности СССР за 1911–1924/25 гг. Л., 1928. С. 138–140; Кафенгауз Л. Б. Эволюция промышленного производства России. М., 1994. С. 242

К 1925 г. количество угля, добытого на бывших шахтах Копикуза, достигло 435,5 тыс. тонн, увеличившись в полтора раза в сравнении с показателями 1917 г., пиковыми за все время существования компании (рис. 1, 3). При этом темпы восстановления дореволюционного уровня добычи на копикузовских шахтах опережали западносибирские, что может свидетельствовать об успешной работе руководства компании в деле минимизации ущерба производству от Гражданской войны. Многократное отставание этого производства от запланированного (рис. 2), на наш взгляд, объясняется простым желанием компании в 1917 г. впечатлить имперское, а позже и советское правительство большими цифрами для получения финансирования. В 1924 г. 124 тыс. тонн западносибирского каменного угля было вывезено на Урал. Продолжали складываться предпосылки для экономической интеграции двух регионов в рамках единого Урало-Кузнецкого комбината.

В 1930 г. правительство приняло окончательное решение в пользу строительства Урало-Кузнецкого комбината. Принятое ЦК ВКП(б) постановление «О работе Уралмета» гласило: «Индустриализация страны не может опираться в дальнейшем только на одну южную угольно-металлургическую базу. Жизненно необходимым условием быстрой индустриализации является создание на Востоке второго основного угольно-металлургического центра СССР путем использования богатейших угольных и рудных месторождений Урала и Сибири... Запасы уральских железных руд, превышающие 1 млрд т, сочетание их с сибирскими и кизеловскими углями и лесными массивами, благоприятное географическое положение создают все необходимые предпосылки для развития на Урале технически передового, крупного комбинированного хозяйства для превращения Урала в новый крупный металлургический центр»¹⁷. Летом 1930 г. это решение было одобрено XVI съездом ВКП(б), подтвердившим необходимость «создания в ближайший период новой мощной угольно-

¹⁷ Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917–1967 гг.). М., 1967. Т. 2. С. 202.

металлургической базы в виде Урало-Кузнецкого комбината»¹⁸. Началась активная работа по сдвигу индустрии страны на восток.

К 1940 г. удельный вес Урала и Западной Сибири по добыче угля вырос до 36 %, выплавки стали — до 32 %, чугуна — до 29 % и проката — до 32 % (табл. 3).

Таблица 3

Производство основных видов продукции черной металлургии по экономическим районам СССР в 1940 г.*

| Вид продукции | Единица измерения | Экономический район | | | Всего |
|---------------|-------------------|---------------------|--------|-------------|----------|
| | | Юг | Урал | Зап. Сибирь | |
| Чугун | тыс. тонн | 9642,0 | 2714,3 | 1535,9 | 14 902 |
| | %% | 64,7 | 18,2 | 10,3 | 100,0 |
| Сталь | тыс. тонн | 8938,2 | 3924,4 | 1869,5 | 18 317,2 |
| | %% | 48,8 | 21,4 | 10,2 | 100,0 |
| Прокат | тыс. тонн | 6519,5 | 2815,5 | 1369,0 | 13 113,1 |
| | %% | 49,7 | 21,4 | 10,4 | 100,0 |

* Составлено по: РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 33. Д. 1222. Л. 40, 49, 51, 53, 54.

Следует отметить, что схема размещения производства Уралокузбасса отличалась от проектировок директоров Копикуза и строилась на «маятниковых перевозках» угля из Сибири на Урал и железной руды из Урала в Сибирь, составивших в 1940 г. 7,5 млн тонн и 2,3 млн тонн соответственно (табл. 4). В то время как правление Копикуза планировало организовать западносибирскую металлургию за счет внутрирегиональной разработки тельбесских руд.

Таблица 4

Обмен между Уралом и Западной Сибирью каменным углем и железной рудой в 1924–1940 гг. (тысяч тонн, в числителе — отправлено с Урала в Западную Сибирь, в знаменателе — поступило из Западной Сибири на Урал)*

| | каменный уголь | железная руда |
|--------------------------------|-----------------------|----------------------|
| 1923/24 операционный год | $\frac{1,7}{124,0}$ | $\frac{0,0}{0,0}$ |
| 1940 год | $\frac{27,0}{7428,0}$ | $\frac{2265,6}{0,1}$ |

* Составлено по: Материалы по статистике путей сообщения. М., 1926. Вып. 48. Ч. 2. С. 2–3, 71, 192; РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 11. Д. 2128. Л. 2, 17.

¹⁸ КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. 8-е изд. Т. 4. 1927–1931 гг. М., 1970. С. 398.

Советский вариант реконструкции металлургии азиатской части России, безусловно, был гораздо масштабней описанных в публикуемых материалах идей. Консолидация в руках государства всех ресурсов промышленности позволила добиться впечатляющих результатов, заметно превзойти самые смелые проектировки предпринимателей дореволюционного времени. Но тем не менее перевозки угля и руды позже, за время Великой Отечественной войны, станут слабым местом проекта. Эвакуация и вынужденное наращивание производств на востоке (на Урале располагались от 85 % до 100 % всех металлургических агрегатов, введенных в строй за время войны на востоке СССР), по сути, приведя к безусловному доминированию производств УКК в регионе, ставило под угрозу перспективу сохранения территориально-экономического единства государства. По данным статистики МПС, в 1940 г. 39,2 % грузов, отправленных и принятых железными дорогами Урала и Сибири, составлял каменный уголь, а в 1945 г. его доля возросла до 51,8 %. Темпы увеличения количества перевезенного угля опережали общее увеличение грузоперевозок в регионе вплоть до второй половины 1950-х гг.¹⁹ Высокая доля перевозимого угля означала лимитирование для перевозок других грузов через географический центр страны. Перемещение каждого нового тонно-километра каменного угля означало невозможность отправки или получения восточными регионами любой иной промышленной либо сельскохозяйственной продукции из Европейской части СССР в аналогичном размере.

Публикуемый документ, таким образом, представляет научный интерес как источник по одному из ярчайших периодов отечественной истории. Они зафиксировали то, как в 1918 г. осколок старого мира в лице Кузнецкого каменноугольного и металлургического акционерного общества пытался сохранить себя в мире новом, возникавшем в результате побед социалистической революции. Эти попытки, предпринятые в разгар интервенции, на фоне мировой войны и за несколько дней до начала войны гражданской, говорят о преданности их авторов своему делу, страсть к которому двигала ими сильнее заурядной тяги капиталиста к сверхприбыли.

Документ находится на хранении в Объединенном фонде высших советов народного хозяйства СССР и РСФСР Российского государственного архива экономики. Текст документа передается в соответствии с современными правилами орфографии. Сокращенно написанные слова воспроизведены полностью, восстановленная часть слов заключена в квадратные скобки.

Подчеркивание элементов текста документа передано полужирным шрифтом. При археографической обработке текста документа допускалась коррекция, связанная с устранением опечаток автора, опечаток, орфографических ошибок. Пропущенные в документе и восстановленные по смыслу слова воспроизводятся в квадратных скобках. Документ публикуется полностью и снабжен нашими комментариями.

**ЗАПИСКА КУЗНЕЦКОГО КАМЕННОУГОЛЬНОГО И МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА
ВЫСШЕМУ СОВЕТУ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА РСФСР ОТ 18 МАЯ 1918 Г.**

Кузнецкое Каменноугольное и металлургическое о[бществ]во,
[город] Петроград, [улица]Троицкая, [дом] 1.
Москва, Фроловский пер[еулок], [дом] 4. кв[артира] 18¹⁾.

Мая 18-го 1918 года²⁾

Высшему совету народного хозяйства

Представляемая при сем «Справка о кузнецком бассейне и действующем при нем Кузнецком каменноугольном и металлургическом обществе» является программой развития Кузнецкого о[бществ]ва, намеченной в апреле 1917 года, когда правление О[бществ]ва, располагая для осуществления строительства необходимой финансовой организацией, заключало с Временным

¹⁹ Подробнее об этом см.: Бедель А. Э., Михеев М. В. Генеральные хозяйственные планы СССР 1930-х — 1940-х гг. (проблема Урало-Кузбасса) // Вопросы истории. 2019. № 12-2. С. 119–122.

правительством договор о постройке рельсoproкатного завода^I. Из этой программы видно, что, опережая нормально развивающийся спрос на уголь, О[бщест]во считало возможным к 1927 году поднять добычу до 220 миллионов пудов^{II} в год, оборудовав для этого 10–12 рудников с производительностью от 20 до 25 миллионов пудов каждый.

Ныне, когда вследствие изменившейся промышленной конъюнктуры к Кузнецкому бассейну предъявляются требования снабжения коксом и коксовыми углями всей Уральской металлургической промышленности, для чего потребуется до 400 миллионов пудов угля в год, программа развития должна быть удвоена. Это несколько не страшит Кузнецкое общество, даже более того, Общество рассчитывало на такую возможность и, планомерно покрывая территорию бассейна рудниками, намечало их первоначальную производительность лишь в 20 миллионов пудов каждый, имея в виду в случае надобности поднимать годовую производительность любого из них до 40 миллионов пудов.

Таким образом, Обществу придется оборудование всех намеченных своих рудников довести до сорокаmillionной производительности, являющейся вполне нормальной мощностью хорошо оборудованного рудника. В первую очередь необходимо будет развить добычу на действующих уже рудниках, Кольчугинском^{III} и Кемеровском^{IV}, а затем оборудуемые рудники: Богатско-Шестаковский^V, Прокопьевский^{VI}, Осиновский^{VII}, Абашевский^{VIII}, Крапивинский^{IX}, а также и намеченные рудники: Плотниковский^X, Киселевский^{XI}, Афонинский^{XII}, Бунгурский^{XIII} и Ерунаковский^{XIV} сразу необходимо проектировать и строить каждый для годовой производительности от 30 до 50 миллионов пудов.

^I Рельсoproкатный завод — запроектированный учрежденным при Копикузе Акционерным обществом Алтайского металлургического завода рельсoproкатный и металлургический завод в Кузнецком бассейне, близ станции Куштулень Кольчугинской железной дороги (в наст. время г. Калтан Кемеровской области). Инициатива о постройке завода была выдвинута в конце января 1916 г. Его производительность в 1920 г. ориентировочно должна была составить 139 тыс. тонн железнодорожных рельс, 25 тыс. тонн железнодорожных креплений, 49 тыс. тонн сортового и кровельного железа, 8 тыс. тонн чугуна литья.

^{II} 1 пуд равен 16,38 кг.

^{III} Кольчугинский рудник (после 1917 г. Ленинский) — принадлежавший Копикузу угольный рудник близ деревни Кольчугино Томской губернии (в наст. время г. Ленинск-Кузнецкий Кемеровской области). Объем добычи в 1913 г. — 7 тыс. тонн.

^{IV} Кемеровский рудник — принадлежавший Копикузу угольный рудник близ деревни Кемерово Томской губернии (в наст. время г. Кемерово). Объем добычи в 1913 г. — 10 тыс. тонн.

^V Богатско-Шестаковский рудник (после 1917 г. Суховерховский) — заложенный Копикузом угольный рудник, расположенный к югу от села Бачаты Томской губернии (в наст. время поселок городского типа Бачатский Кемеровской области). Пущен в эксплуатацию в 1918 г., объем добычи 1,5 тыс. тонн.

^{VI} Прокопьевский рудник — заложенный Копикузом угольный рудник, расположенный близ села Прокопьевское Томской губернии (в наст. время город Прокопьевск Кемеровской области). Пущен в эксплуатацию в 1917 г., объем добычи 5 тыс. тонн.

^{VII} Осиновский (Осинниковский) рудник — заложенный Копикузом угольный рудник, расположенный близ деревни Осинки Томской губернии (в наст. время город Осинники Кемеровской области). Пущен в эксплуатацию в 1917 г., объем добычи 472 тонны.

^{VIII} Абашевский рудник — принадлежавший Копикузу угольный рудник близ г. Кузнецка Томской губернии (в наст. время г. Новокузнецк Кемеровской области). Объем добычи в 1914 г. — 628 тонн.

^{IX} Крапивинский рудник — принадлежавший Копикузу угольный рудник, расположенный в районе села Крапивино Томской губернии (в наст. время поселок городского типа Крапивинский Кемеровской области). В 1914 г. объем добычи 609 тонн.

^X Плотниковский рудник — запроектированный Копикузом угольный рудник, расположенный в районе деревни Плотниково Томской губернии (в наст. время деревня Плотниково Кемеровской области). Пущен в эксплуатацию в 1919 г., объем добычи 131 тонна.

^{XI} Киселевский рудник — заложенный Копикузом угольный рудник, расположенный близ деревни Черкасово Томской губернии (в наст. время город Киселёвск Кемеровской области). Пущен в эксплуатацию в 1917 г., объем добычи 2,3 тыс. тонн.

^{XII} Афонинский рудник — заложенный Копикузом угольный рудник, расположенный близ деревни Афоново Томской губернии (в наст. время город Киселёвск Кемеровской области). При вводе в эксплуатацию объединен с Киселёвским рудником.

^{XIII} Бунгурский рудник — запроектированный Копикузом угольный рудник, расположенный в районе деревни Бунгур Томской губернии (в наст. время село Бунгур Кемеровской области).

^{XIV} Ерунаковский рудник — запроектированный Копикузом угольный рудник, расположенный в районе деревни Ерунаково Томской губернии (в наст. время поселок при станции Ерунаково в Кемеровской области). Пущен в эксплуатацию в 1919 г., объем добычи 115 тонн.

Для осуществления годовой добычи угля до 400 милл[ионов] пудов при выжиге до 200 милл[ионов] пудов кокса нужно будет затратить не менее 300 милл[ионов] рублей и на постройку завода не менее 290 милл[ионов] рублей.

Программу эту Кузнецкое общество полагает возможным выполнить за десять лет при наличии следующих условий:

- 1) Подтверждения центральной власти, что Кузнецкое о[бщест]во национализации не подлежит.
- 2) Разрешения реализовать выпуски акционерного капитала с привлечением иностранных финансовых групп, каковые уже дали нам согласие на участие.
- 3) Разрешения получения необходимого количества иностранной валюты для оплаты по заграничным заказам.
- 4) Установление благоприятных условий транспорта и в частности исполнение работ и условий по Кольчугинской жел[езной] дороге, указанных в докладной записке нашей отделу по топливу от 11-го апреля с[его] г[ода].
- 5) Незамедлительное введение рабочими организациями трудовой дисциплины при широком использовании сдельных оплат труда во всех отраслях производства и строительства. Наряду с этим организация управления делом по типу, указанному в декрете об управлении национализированными предприятиями, и наличие последующего контроля со стороны рабочих организаций.
- 6) Признание всех работ Кузнецкого общества работами первой государственной важности и оказание им как государственными, так и областными и местными органами власти полного содействия.

Позволяем себе указать, что если Высший совет народного хозяйства считает нужным ускорить усиление добычи сибирских углей и полагает, что это возможно выполнить при государственном ведении хозяйства, то в его распоряжении уже имеются:

- 1) Экибастузский район^{xv}, выгоднее расположенный в тарифном отношении, чем Кузнецкий.
- 2) Богатейший Анжеро-Судженский район^{xvi}, хорошо обслуживаемый железнодорожными путями.
- 3) Район правого берега [реки] Томи, где национализированное Богословское общество^{xvii} уже сделало все необходимые подготовительные работы для широкого развития угольной добычи.

Таким образом, не убивая частной инициативы и предприимчивости, В[ысший] [совет] народного хозяйства может развить по примеру Германии^{xviii} государственную промышленность, которая, регулируя рынок, устанавливая цены, сама должна будет следить за успехами техники и не выродится в паразитическое предприятие, не интересующееся результатами работ.

Представители Кузнецкого о[бщест]ва
А. [Е.] Калистратов^{xix}И. [И.] Федорович^{xx; 3}

При сем «Справка о Куз[нецком] Бассейне»⁴).

^{xv} Экибастузский угольный бассейн — крупное угольное месторождение, расположенное вблизи озера Экибастуз. С 1913 г. эксплуатировалось Киргизским акционерным горнопромышленным обществом. В 1917 г. добыта 81 тыс. тонн угля. Национализировано 11 мая 1918 г.

^{xvi} Анжерские казенные копи и Судженские угольные копи Л. А. Михельсона — до 1917 г. крупнейшие угольные копи Кузнецкого бассейна. Уровень добычи 1913 г. 340 тыс. тонн и 422 тыс. тонн соответственно. Судженские копи национализированы 11 мая 1918 г.

^{xvii} Богословское горнозаводское акционерное общество — общество, созданное в 1896 г. для эксплуатации Богословского горного округа Верхотурского уезда Пермской губернии. До 1917 г. активно приобретало в Сибири каменноугольные копи для производства кокса. Национализировано 10 февраля 1918 г.

^{xviii} Имеется в виду внедрение плановых начал в германскую военную экономику в 1914 г., предпринятое В. Ратенау и Ф. Габером в начале Первой мировой войны.

^{xix} Калистратов Александр Ефимович (?—?) — с 1912 г. заместитель председателя правления Копикуза, с 1917 г. директор правления Копикуза.

^{xx} Федорович Иосиф Иосифович (1875–1937) — горный инженер, с 1912 г. директор-распорядитель Копикуза, с 1918 г. — председатель временного правления Копикуза, в 1920 г. — заведующий Горно-техническим отделом треста «Сибуголь». В апреле 1928 г. арестован по «шахтинскому делу», в 1930 г. осужден на 10 лет лишения свободы на «Процессе Промпартии». Повторно арестован 20 января 1937 г. по обвинению в «контрреволюционной террористической диверсионной организации, проводившей вредительскую работу, направленную на сдерживание темпов развития Карагандинского угольного бассейна». Расстрелян.

**СПРАВКА О КУЗНЕЦКОМ БАССЕЙНЕ И ДЕЙСТВУЮЩЕМ В НЕМ
КУЗНЕЦКОМ КАМЕННОУГОЛЬНОМ И МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОМ ОБЩЕСТВЕ**

Акционерное общество кузнецких каменноугольных копей, ныне переименованное в Кузнецкое каменноугольное и металлургическое акционерное общество, возникло в 1912 году и действует на основании двух договоров:

- 1) заключенного 19 Октября 1913 года учредителями Общества с бывшим Кабинетом и дополнительной надписи на договоре, сделанной на основании особого постановления Временного правительства Министерством торговли и промышленности 29 апреля 1917 года и
- 2) заключенного Обществом с Министерством торговли и промышленности 29 апреля 1917 года.

На основании этих договоров Обществу предоставляется право разведывать каменноугольные и железнорудные месторождения в пределах Кузнецкого уезда Томской губернии. Разведанные и отведенные площади передаются Обществу в пользование впредь до выработки месторождений, при условии оплаты по два рубля в год с десятины^{xxi} отведенных земельных площадей и по 0,5 коп[еек] с пуда добытого угля и от 0,5 коп[еек] — до 2 коп[еек] с пуда выплавленного чугуна.

Получив в свое распоряжение обширный, но неисследованный и необслуживаемый путями сообщения каменноугольный и железнорудный бассейн, Кузнецкое общество, прежде всего, озаботилось созданием на свои средства независимого Общества Кольчугинской железной дороги, которая, являясь дорогой общего пользования, имеет главным своим назначением обслуживание промышленных предприятий Кузнецкого бассейна.

В 1916 году закончена постройка железной дороги от ст[анции] Юрга Томской дороги до ст[анции] Кольчугино (187 верст^{xxii}), с кемеровской ветвью в 36 верстах.

Второй задачей Общества была организация широких, планомерных исследований каменноугольных и рудных месторождений района. Для изучения каменноугольных месторождений была приглашена группа геологов под руководством Л. И. Лутугина^{xxiii}, а руководство разведками железных руд было поручено проф[ессору] П. П. Гудкову^{xxiv}. Произведенными геологическими изысканиями, целью которых является создание геологической пластовой карты бассейна, установлено, что Кузнецкий бассейн располагает запасами коксовых углей в значительно большем количестве, чем Донецкий; суммарная мощность Кузнецких угольных пластов, залегающих в шести свитах, составляет 90 метров, против 18 метров общей мощности пластов Донецкого бассейна.

Первоначальный план Общества состоял в организации добычи до 40 миллионов пудов угля в год, из которых 15 миллионов предполагалось перерабатывать на кокс, для снабжения им Урала, а 25 миллионов пудов угля представлялось возможным разместить на местном рынке.

После предварительной разведки Общество в 1913 году приступило к оборудованию двух основных рудников: Кольчугинского и Кемеровского, каждый для добычи 20 миллионов пудов угля в год. Вывоз угля водою производился уже в 1913 году, а транспорт по Кольчугинской железной дороге начался с сентября 1915 года:

| Год | Добыто в пудах | Отправлено | | |
|-------|----------------|------------|--------------------|------------|
| | | Водой | По железной дороге | Всего |
| 1913 | 618 000 | 300 000 | — | 300 000 |
| 1914 | 3 019 000 | 1 683 000 | — | 1 683 000 |
| 1915 | 4 420 000 | 1 600 000 | 1 683 000 | 3 283 000 |
| 1916 | 12 123 000 | 821 000 | 11 574 000 | 12 395 000 |
| 1917* | 12 928 000 | 664 000 | 11 136 000 | 11 800 000 |

* За первые 9 месяцев.

^{xxi} 1 десятина равна 1,0975 га.

^{xxii} 1 верста равна 1,07 км.

^{xxiii} Лутугин Леонид Иванович (1864–1915) — геолог, профессор, с 1913 г. по поручению Копикуза занимался составлением геологической карты Кузнецкого бассейна.

^{xxiv} Гудков Павел Павлович (1881–1955) — геолог, профессор Томского технологического института, в 1913–1916 гг. вел разведки Тельбесского месторождения, в 1918 г. министр торговли и промышленности Сибирского правительства.

На Кольчугинском руднике разрабатываются четыре пологопадающие пласта в 1, 2 и 4 метра, мощностью пламенного угля, а на Кемеровском руднике разрабатываются пласты коксового угля, из них: один в 10 мет[ров], один в 4 метра и два в 2 метра мощности, с углом падения в 45°. В настоящее время добыча на Кольчугинском руднике доведена до 40–45 тысяч пудов, а на Кемеровском — до 30–35 тысяч пудов за сутки.

При Кемеровском руднике заканчивается постройка коксовых печей для выжигания 10 миллионов пудов кокса в год, с улавливанием побочных продуктов перегонки и получением каменноугольной смолы, масел, сернокислого аммония, бензола и толуола. Последние два, по договору, запроданы Главному артиллерийскому управлению.

Кроме главных рудников, Общество ведет добычу на вспомогательных коях в Абашево, Крапивино и Горлово.

В 1913 году, когда возникло Акционерное общество кузнецких каменноугольных копей, потребность в угле в Западной Сибири можно было исчислять в 100 миллионов пудов в год, из которых 75 миллионов потребляли железные дороги, а 25 миллионов пудов — города и промышленные предприятия.

Эта потребность удовлетворялась в количестве 50 миллионов пудов углем, добываемым на казенной Анжерской копи и на [Судженских] коях Л. А. Михельсона, остальные 50 миллионов получались с Урала и из Черемховского района. На долю нового предприятия выпадала необходимость лишь вытеснить из местного рынка привозные из краевых бассейнов угли худшего, чем Кузнецкие угли, качества и вести все свои расчеты, базируясь на коксе.

Война и вызванный ею острый недостаток в топливе показали, что Кузнецкие угли с успехом могут обслуживать Уральские металлургические заводы, но количество доставляемого сюда топлива нормируется загруженностью Сибирских железных дорог.

Последний вопрос, под влиянием американской миссии^{xxv}, находит разрешение в изменении порядка снабжения Сибирских дорог топливом. До сего времени дороги пользовались в значительном количестве Черемховским углем, добыча которого за время войны поднялась до 75–80 миллионов пудов. Передвигая с востока на запад громадные количества топлива для своей потребности, на расстояние 1500–3000 верст, дороги в значительной степени заполняют свою провозоспособность хозяйственными перевозками.

Принятое решение снабжать дороги углями, передвигающимися с запада на восток, предъявляет к Кузнецкому бассейну требование увеличения добычи. Необходимость развития добычи подсказывается также и желанием, помимо удовлетворения возрастающей местной потребности в топливе, создать экспорт его на Урале, при посредстве запроектированных железных дорог.

Особым совещанием, под председательством товарища министра путей сообщения г[осподина] [И. Н.] Борисова^{xxvi}, намечено к осуществлению в Сибири 9100 верст железнодорожных путей, из которых 5800 верст отнесены к первой очереди, т[о] е[сть] к постройке в пятилетие 1917–1921 г[одов], 1400 верст отнесены во вторую очередь, т[о] е[сть] к постройке в пятилетие 1922–1926 г[одов], и 1900 верст к одной из последующих очередей.

Если прибавить к этому 1600 верст Северо-Сибирской линии, намеченной Сибирским бюро к осуществлению в первую очередь, 750 верст линии, соединяющей горнопромышленный и скотоводческий районы Сибири со Средним Уралом и Россией и 400 вер[ст] линии, соединяющей Кузнецкий район с Минусинским краем, то получим, что местные копи должны будут снабжать углем железные дороги следующего протяжения:

в первое пятилетие (1917–1922 г[одов]) — 14 100 вер[ст]

во второе пятилетие (1923–1927 г[одов]) — 15 900 вер[ст]

в третье пятилетие (1928–1932 г[одов]) — 17 800 вер[ст].

^{xxv} Имеется в виду американская чрезвычайная миссия во главе с бывшим государственным секретарем сенатором Э. Руттом в ранге чрезвычайного посла в мае — июне 1917 г. Одной из задач миссии было всемерное содействие Временному правительству в реорганизации железнодорожного транспорта и специально Транссибирской магистрали.

^{xxvi} Борисов Иван Николаевич (1858–1928) — инженер путей сообщения. В 1911–1917 гг. управляющий эксплуатационным отделом, начальник управления железных дорог, товарищ министра путей сообщения. С 1916 г. председатель междуведомственной комиссии по выработке плана железнодорожного строительства.

Это будет отвечать потреблению угля дорогами в 165 миллионов, 180 миллионов и 220 миллионов пудов ежегодно в последующие пятилетия.

Если предположить, что промышленность и население в пятилетие будут удваивать свою потребность, то необходимая производительность копей Западной Сибири определяется:

в 1917–1922 г[одах] в 215 000 000 пуд[ов]

[в] 1923–1927 г[одах] [в] 280 000 000 [пудов]

[в] 1928–1932 г[одах] [в] 420 000 000 [пудов].

На долю Кузнецкого Общества предназначается по тарифным соображениям удовлетворять $\frac{1}{4}$ этой потребности, т[о] е[сть] по 50 000 000, 60 000 000 и 100 000 000 [пудов] ежегодно.

Если предположить, что к 1921 году будет закончена строящаяся Южно-Сибирская магистраль и осуществится к 1925 году постройка запроектированной Северо-Сибирской магистрали, то Кузнецким коксовым углям и коксу облегчится возможность широко проникнуть на Урал, и к концу десятилетия, т. е. к 1928 году, производительность доменных заводов Урала может быть удвоена, т[о] е[сть] доведена до 100 миллионов пудов чугуна, из которых 30 миллионов будут выплавлены на древесном угле, 70 миллионов на Кузнецком топливе.

В настоящее время дороги Западной Сибири ([Алтайская, Кольчугинская и Южно-Сибирская]) объединены в одну мощную группу, которая вместе с тем финансирует и Кузнецкое каменноугольное и металлургическое акционерное общество. Протяжение построенных дорог: Алтайской — 750 в[ерст] и Кольчугинской — 225 в[ерст]. На осуществление их было затрачено:

первой — 70 миллионов рублей [,]

второй — 19 миллионов рублей. Длина разрешенных правительством и строящихся дорог этой группы: Кольчугинской — 550 верст и Южно-Сибирской — 2325 верст. Необходимые для их постройки капиталы: первый в 150 миллионов рублей и второй в 450 миллионов руб[лей], из которых уже реализовано внутри России: для первой 76 миллионов рублей и для второй 100 миллионов рублей. К этому необходимо добавить, что эта же группа имеет разработанный план осуществления развития дорог в Сибири, с выходами к южнорусским портам — около 1000 верст, к Среднему Уралу — 750 верст, на соединение Алтайского округа с Минусинским краем — 400 [верст], тоже на соединение с Семиречьем — 1100 верст, к границе Монголии — 500 вер[ст], с возможным продвижением последней линии через Китай до одного из портов Великого океана^{xxvii}. Из вышеизложенного ясно, что в руках этой группы сосредоточены все возможности использования мощного развития промышленности в Сибири. Пользуясь этим обстоятельством, в связи с повышенным спросом на топливо, недостатком в стране металла и наличия благоприятных естественных условий, значительно расширена программа развития Кузнецкого общества. Программа эта осуществляется в полном соответствии с развитием сети дорог.

Одновременно с постройкой Алтайских линий Кузнецкое общество ведет подготовку оборудования ряда рудников, с производительностью каждый от 20 до 25 миллионов пудов в год, предназначенных для снабжения отдельных районов.

По линии Кольчугино — Кузнецк разведаны и подготовлены два месторождения: Киселевское и Прокопьевское; по линии Кузнецк — Тельбесс разведано и начато эксплуатацией Осинское месторождение коксового угля; по линии Кузнецк — Барнаул разведываются два месторождения: Березовское и Бунгурское.

Для обслуживания Гурьевского завода организована добыча угля на Бочатском месторождении.

В отношении развития железно-рудной добычи и металлургического дела вопрос находится в следующем состоянии: произведенными разведками четырех главных месторождений магнитного железняка, находящихся в Тельбесском районе, установлено только до глубины 40 метров наличие 1 700 000 000 пудов руды. Кроме этих разведанных месторождений, имеется в районе еще целый ряд обследованных геологически, что указывает на значительное богатство района. Кроме того, обнаружено и разведано значительное количество месторождений бурого железняка и сферосодеритов, кварца, известняка и огнеупорных глин, что вполне обеспечивает существование крупного металлургического завода.

^{xxvii} Великий океан — устаревшее название Тихого океана.

Место для постройки завода избрано на берегу р[еки] Кондомы, у ст[анции] Туштулень Кольчугинской железной дороги. Необходимая для постройки земельная площадь, в количестве 1000 десятин, постановлением Временного правительства отчуждена для надобностей завода.

Приняв решение приступить к постройке металлургического завода для первоначальной выплавки 17–20 миллионов пудов чугуна и до 15 миллионов пудов прокатного металла, Кузнецкое общество при проектировании имеет в виду четырехкратное расширение завода. Для обеспечения деятельности столь крупного завода Общество считало необходимым и добилось получения правительственного заказа, обеспечивающего первые годы существования завода.

По договору от 21 июня 1917 года с Министерством путей сообщения, Общество обязано, начиная с 1921 года, в течение 10 лет поставлять по 7,5 миллиона пудов рельсов и 1,2 миллиона пудов скреплений ежегодно.

Цена на рельсы и скрепления по договору устанавливается периодически Правительством, на общем основании, как для других русских заводов.

За рельсы и скрепления, изготовленные на заводе до 31 декабря 1925 года, Министерство приплачивает Обществу премию в размере 10 коп[еек] с пуда, причем если определенная установленным порядком цена будет ниже средней цены для южнорусских заводов, то плата за рельсы и скрепления производится по средней цене для южнорусских заводов с приплатой о 10 коп[еек] за пуд.

В настоящее время приступлено уже к подготовительным работам по постройке завода, производится заготовка леса, строительных материалов, приглашен технический персонал, который занят разработкой проектов постройки.

Ввиду затруднительности получения в настоящее время металлов, Общество переустраивает имеющийся в его распоряжении старый Гурьевский завод, который должен служить для оборудования большого завода. Приступлено к ремонту доменной печи, прокатных устройств и постройке небольшой мартеновской печи. Выплавка чугуна начнется в январе 1918 года, но удовлетворить постоянную громадную потребность в разнообразном металле Гурьевский завод не сможет, поэтому приходится озаботиться приобретением его на Юге России и на Урале. Что касается механической стороны оборудования, то Общество полагает возможным получить все необходимое лишь из [Соединенных Штатов] Америки.

Как только у Кузнецкого общества появятся собственные чугун и железо, Общество считает необходимым приступить к постройке большого механического, паровозостроительного завода в ближайшем к городу Кузнецку районе, где для того уже избрана необходимая площадь.

До настоящего времени Кузнецкое общество на организацию концессии, разведки угольной и рудной, оборудование двух рудников для добычи 40–50 миллионов пудов угля и постройки коксовых печей с химическим заводом истратило около 24 миллионов рублей, по предварительным сметам, постройка металлургического завода в пределах первоначальной программы обойдется не менее 100 миллионов рублей. Расширение деятельности завода в ближайшее десятилетие и доведение выплавки чугуна до 30 миллионов пудов, а в связи с этим и поднятие добычи угля до 220 миллионов пудов, потребует затраты большого капитала, что находится в полном соответствии с мощностью концессии и благоприятнейшими условиями залегания минеральных богатств.

Вся исполненная и намеченная программа развития Кузнецкого общества представлена в нижеследующей таблице:

| Год | Добыча угля фактическая и предполагаемая | Выжиг кокса | Добыча железной руды | Выплавка чугуна | Прокатка рельсов | Прокатка накладок сортового железа | Количество задолженных рабочих |
|------|--|-------------|----------------------|-----------------|------------------|------------------------------------|--------------------------------|
| 1913 | 618 000 | | | | | | 500 |
| 1914 | 3 019 000 | | | | | | 1000 |
| 1915 | 4 420 000 | | | | | | 3000 |
| 1916 | 12 123 000 | | | | | | 4000 |
| 1917 | 20 000 000 | | 1 000 000 | | | | 6000 |

Продолжение Таблицы

| | | | | | | | |
|------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------|
| 1918 | 40 000 000 | 10 000 000 | 2 000 000 | 200 000 | | 50 000 | 8000 |
| 1919 | 60 000 000 | 10 000 000 | 10 000 000 | 5 000 000 | | 100 000 | 12 000 |
| 1920 | 80 000 000 | 300 00 000 | 20 000 000 | 10 000 000 | 1 000 000 | 1 000 000 | 15 000 |
| 1921 | 100 000 000 | 40 000 000 | 30 000 000 | 15 000 000 | 7 500 000 | 4 000 000 | 18 000 |
| 1922 | 120 000 000 | 50 000 000 | 35 000 000 | 17 000 000 | 7 500 000 | 4 000 000 | 20 000 |
| 1923 | 140 000 000 | 60 000 000 | 40 000 000 | 20 000 000 | 10 000 000 | 5 000 000 | 24 000 |
| 1924 | 160 000 000 | 60 000 000 | 50 000 000 | 25 000 000 | 10 000 000 | 5 000 000 | 28 000 |
| 1925 | 180 000 000 | 70 000 000 | 60 000 000 | 30 000 000 | 10 000 000 | 5 000 000 | 32 000 |
| 1926 | 200 000 000 | 70 000 000 | 60 000 000 | 30 000 000 | 10 000 000 | 10 000 000 | 33 000 |
| 1927 | 220 000 000 | 70 000 000 | 60 000 000 | 30 000 000 | 10 000 000 | 10 000 000 | 35 000 |

С появлением на Сибирском рынке собственного черного металла и обильного количества минерального топлива, нет сомнения, возникнет в сфере влияния Кузнецкого общества целый ряд промышленных предприятий. В первую очередь должны появиться механические заводы и, прежде всего, заводы сельскохозяйственных машин. Можно уверенно сказать, что кто первый осуществит здесь постройку крупного завода сельскохозяйственных машин, тот будет иметь преобладающее экономическое влияние в Сибири, стране по преимуществу сельскохозяйственной, широко применяющей уже и в настоящее время машинную обработку земли.

Нарождается вопрос о создании текстильной промышленности и приступлении к организации свеклосахарного производства и заводов для обработки древесины. Цементное дело требует значительного расширения, т[ак] к[ак] имеющийся в районе единственный завод не удовлетворяет растущего спроса.

На основании всего изложенного видно, что Кузнецкое общество, планомерно развивая свои главные производства — добычу горючего и металла, дает основание и способствует развитию края и приготавливает его к широкому промышленному будущему, которое ясно рисуется как по соображениям общей политико-экономической ситуации, так и на основании громадных естественных богатств Алтая.

РГАЭ. Ф. 3429. Оп. 1. Д. 484. Л. 1–12. Машинопись. Подлинник.

- 1) Кузнецкое Каменноугольное и металлургическое о[бществ]о, [город] Петроград, [улица] Троицкая, [дом] 1. Москва, Фроловский пер[еулок], [дом] 4, кв[ртира] 18 — вписано от руки чернилами.
- 2) 1918 года — вписано от руки чернилами.
- 3) Представители Кузнецкого о[бществ]а А. [Е.] Калистратов И. [И.] Федорович — вписано от руки чернилами.
- 4) При сем «Справка о Куз[нецком] Бассейне» — вписано от руки чернилами.

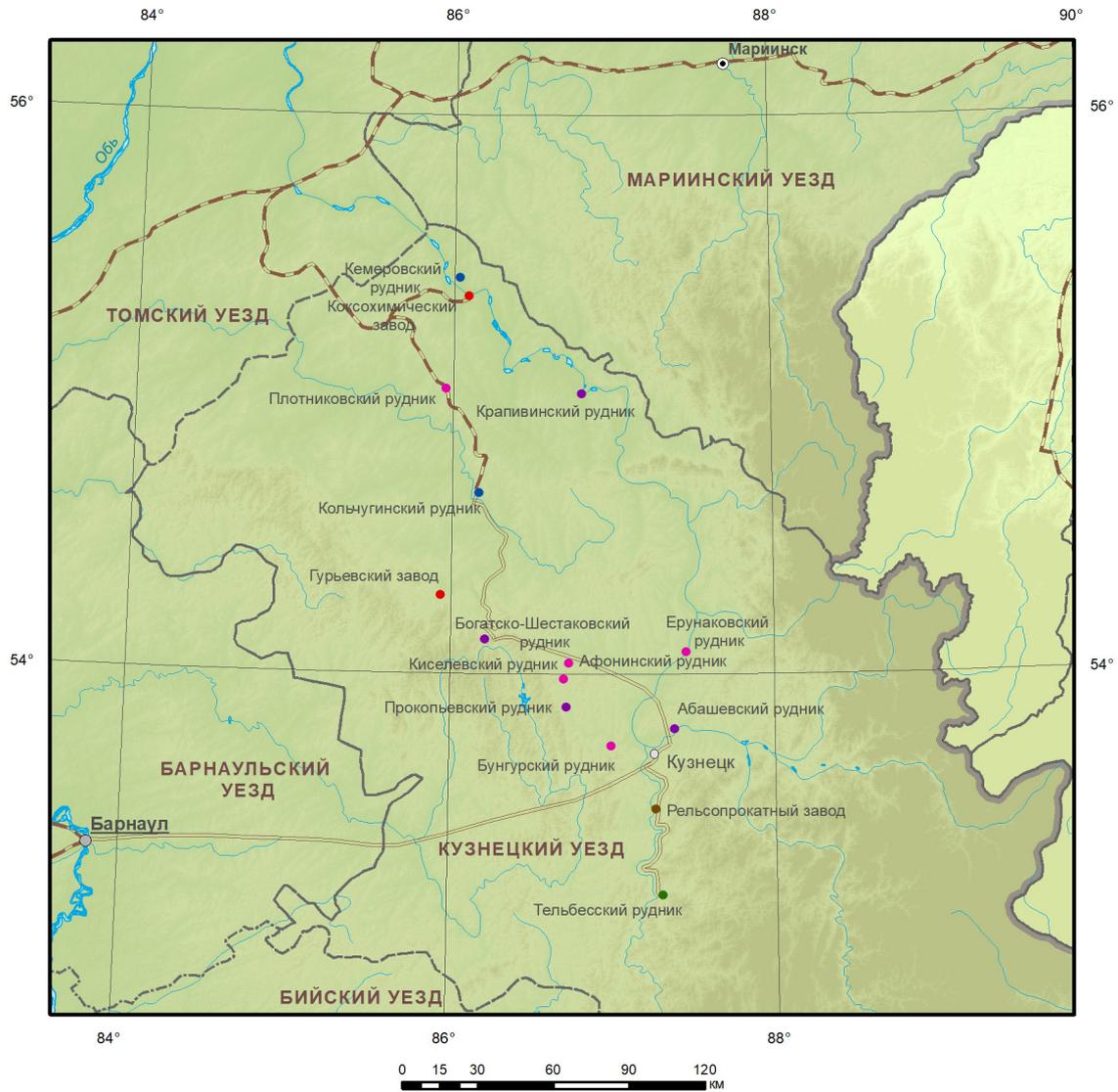
REFERENCES

Baev O. V. *Inostranny kapital v promyshlennosti Kuznetskogo basseyna (konets XIX — nachalo XX v.)* [Foreign capital in the industry of the Kuznetsk basin (late 19th — early 20th century)]. Kemerovo: Kuzbassvuzizdat Publ., 2004. (In Russian).

Bedel A. E., Mikheev M. V. [General economic plans of the USSR in the 1930s — 1940s (Ural-Kuzbas problem)]. *Voprosy istorii* [Issues of History], 2019, no. 12-2, pp. 115–124. DOI: 10.31166/VoprosyIstorii201912Statyi33. (In Russian).

Ugol'naya promyshlennost' Kuzbassa. 1721–1996 [Coal industry of Kuzbass. 1721–1996]. Kemerovo: AO "Kemerovskoye kn. izd-vo" Publ., 1997. (In Russian).

Zubkov K. I. [Geopolitical motivation and implementation of the Ural-Kuzbass project]. *Ural'skij istoriceskij vestnik* [Ural Historical Journal], 2011, no. 1 (30), pp. 22–27. (In Russian).



- Заводы существующие
 - Заводы запроектированные
 - Рудники железные запроектированные к 1917 г.
 - Рудники угольные построенные к 1917 г.
 - Рудники угольные заложенные к 1917 г.
 - Рудники угольные запроектированные к 1917 г.
- Действующие железные дороги
— Планируемые железные дороги

Рис. 11. Карта размещения производительных сил Кузнецкого каменноугольного и металлургического общества в 1917 г.