

В 1928 ГОДУ в связи с разработкой плана первой пятилетки на страницах газеты «Известия» и в других изданиях вновь вспыхнула дискуссия о направлении железнодорожного строительства в стране. Профессор В. М. Воблый и художник А. А. Борисов опубликовали целый ряд статей.

Первый отстаивал главным образом идею великого Северного пути — железной дороги, пересекающей всю Сибирь в северном направлении до Тихого океана. Второй сосредоточил внимание на западном участке этого великого пути — проекте Обь-Мурманской магистрали (общую характеристику ее «Двинская правда» дала 1.08.91 года). В 1929 году Северо-Двинский губплан издал эти статьи отдельной брошюрой под названием «Великий Северный путь» (В. Устюг, 1929 г.).

К обоснованию проекта железной дороги А. А. Борисов подходил комплексно, всегда учитывая, к каким последствиям в развитии края может привести постройка железной дороги.

Одна из его статей посвящена необходимости постройки целлюлозно-бумажного комбината в районе Котласа («Известия», 28.03.1928). В идее постройки комбината надо было еще убедить общественность, плановые органы. Художник вспоминал: «Когда я делал доклад о железнодорожном строительстве на севере Союза в 1921 году в Великом Устюге и между прочим говорил об этом, то надо мной смеялись. Тогда как это... дело большой важности и его сделать необходимо».

Конечно, для обоснования такого серьезного дела нужны были аргументы, и художник находит их.

Говоря о развитии целлюлозно-бумажной промышленности вообще на Севере, он приводит цифры: бассейн Северной Двины имеет свыше 20 млн. гектаров леса, это дает свыше 5 млн. кубометров одного только прироста ежегодно, и «менадутем эти сокровища горят и горят каждому лето, не принося никому совершенно никакой пользы». По мнению художника, на Севере можно построить семь-восемь целлюлозно-бумажных комбинатов. Скажем, что постройка комбината в рай-

он так как «они вечно потянут из кармана государства. Все машины этих предприятий надо перебросить в Северо-двинскую, систему рек».

Второе. Для целлюлозного комбината потребуются извести в огромных количествах, серный колчедан, топливо. Все это есть: известь — в Опоках на берегу Сухоны, серный колчедан — на реке Сыsole. «Топливо — уголь, дрова, торф — к вашим услугам. Одним словом, самые лучшие условия — все налицо...».

Третье. По подсчетам Бо-

рен табельность комбината очень удобен еще и потому, что в этом месте берега Вычегды, Большой и Малой Северной Двины сплошь усеяны деревьями. Следовательно, обеспечен рабочими.

Шестое. Художник агитировал и верил, что железная дорога из Котласа через В. Устюг на Кострому, как ответвление Обь-Мурманской магистрали, будет построена. «Тогда это направление... свяжет Москву с богатейшим Северо-Двинским бассейном и с низовьями Вычегды».

Седьмое. Экономическая рентабельность комбината

СЕМЬ АРГУМЕНТОВ В ПОЛЬЗУ КОМБИНАТА

оне Архангельска, Сыктывкар тогда уже обсуждалась.

Район Котласа художник считает лучшим из всех. «Это место по своим топографическим условиям, — пишет он, — самое лучшее не только в нашем Союзе ССР, но и в целом мире для указанных целей переработки древесины в целлюлозу, как равно и для сооружения других заводов...». Аргументы его такие.

Первое. В районе Котласа соединяется в Большую Северную Двину целый ряд огромных рек, текущих с разных сторон. В силу этого сырье станет поступать парами вниз по течению самым дешевым способом.

С. этих позиций художник считает ошибкой постройку бумажных комбинатов в Соколе, Кондопоге и Балахне. Он предлагает их закрыть,

рисова, для комбината понадобится не менее 5 км причальной линии. Пароходы, идущие с плотами леса, должны заранее знать готовое свободное место, чтобы не перетаскивать балансы с места на место. «Все это так просто, так нетрудно и так необходимо», — говорит он. Большая причальная, линия нужна, чтобы были между складами интервалы. «Комбинат не может остаться без сырья от пожара на 7—8 месяцев зимнего времени».

Четвертое. Бумажный комбинат — предприятие экологически вредное, для питания его надо иметь огромное количество воды, «надо иметь огромную реку для спуска в нее массы воды, пропитанной известью и серной кислотой...».

Пятое. Район Котласа

обосновывалась такими расчетами. Стоимость кубической сажени балансов в окоренном виде на месте стоит 18—20 рублей, в Архангельске — от 50 до 53, а проданная в Голландию сажень стоит 100 рублей. «И вот голландцы вырабатывают целлюлозу из наших сторублевых чурок плюс дорогое топливо — английский кардиф; мы же стали бы делать ее из двадцатирублевых чурок и на дешевом топливе. И благодаря этому огромному преимуществу мы хотя и новые люди в этом деле, и малоопытные, но все же смогли бы с ними конкурировать и повезли бы свою целлюлозу в Лондон и даже в Америку...».

Художник не указал конкретно место, где в районе Котласа должен быть построен комбинат. Выбрать

место — дело изыскательской экспедиции. Его задача была — убедить общественность и плановые органы в необходимости построить комбинат в районе Котласа.

Судя по всему, его голос и мнение других сторонников строительства комбината были услышаны. В 1929 году Северо-Двинский губплан издал книгу «Город Котлас и его роль в развитии народного хозяйства Северного края». В ней речь идет не об одном Котласе, а вообще о состоянии хозяйства всей Северо-Двинской губернии и планах ее развития.

Несколько отвлеченное название книги объясняется тем, что губплан выдвигал город Котлас на роль центра вновь образующейся административной единицы — Северного края. Обоснованию этого посвящено немало места. Вопрос решился не в пользу Котласа, но губплан не сдавался: «Хотя вопрос о центре Северного края в настоящее время решен, тем не менее гор. Котлас должен подготовиться к своей естественной задаче — возглавить в будущем Северный край...».

Что же дальше? Плановая комиссия сочла нужным включить строительство комбината в районе Котласа как первоочередную задачу. Пуск комбината намечался на 1932 год, первоначальная мощность — 50 тысяч тонн писчей и печатной бумаги, на 1935-36 годы его мощность должна была быть доведена до 100 тысяч тонн.

Мы знаем, что комбинат не был построен в указанные сроки, но вопрос о его строительстве был предрешен. И в этом деле голос художника А. Борисова сыграл положительную роль.

С. ТУПИЦЫН.
Краевед.

с. Красноборск.