

# Бензин из угля. Как Иркутск не стал топливным центром страны

В начале 30-х годов в СССР наблюдалась крайне кризисная ситуация с жидким топливом.

В условиях стремительного роста промышленности, нефть не успевали добывать, перерабатывать, а главное - доставлять до потребителя. Гигантские российские расстояния в очередной раз сыграли злую шутку, встав непреодолимой стеной в деле социалистического развития.

Напомним, на тот момент в СССР были развиты лишь промыслы в Азербайджане и Чечне, незначительная добыча нефти велась в Поволжье. Нефть перерабатывалась в нефтепродукты, как правило, неподалеку от мест производства, и доставка ее, к примеру, в Сибирь, была сопряжена с серьезными трудностями. Единственным реальным способом транспортировки бензина и керосина на тот момент была железная дорога. Но при мизерных объемах железнодорожных цистерн того времени, нехватке подвижного состава и малой мощности паровозов («лидер» того периода паровоз ФД имел мощность около 3000 лошадиных сил; для сравнения, не самый мощный советский электровоз ВЛ80 имеет мощность около 8000 лошадиных сил), доставка топлива в Сибирь была сопряжена с огромными трудностями.

Ситуация усугублялась тем, что уже в эти годы планировалось будущее массовое освоение Сибири, что требовало радикально решать вопрос с горючим. Поэтому в начале 30-х годов начались массовые научно-исследовательские работы по созданию искусственного жидкого топлива из твердых горючих ископаемых: сланцев и углей.

В результате проведенных исследований к концу 30-х годов была разработана технология процесса и сооружена укрупненная установка по гидрогенизации углей в Харькове.

Химия процесса на тот момент была достаточно хорошо исследована в мировой практике. К 1938 г. на жидкие заменители приходилось 25% европейского рынка бензина. Только в Германии перед началом II Мировой войны производилось свыше четырех миллионов тонн искусственного бензина в год (напомним, практически ни в одной европейской стране нет крупных месторождений нефти и газа). Самыми дешевыми и простыми методиками создания искусственного жидкого топлива были полукоксование угля и сланцев и швелование угля.

Отметим, что попытки экономии природного бензина не заканчивались созданием искусственного горючего. Еще в конце 30-х годов активно использовался природный газ в качестве топлива для автомобилей; его поставляли в стальных баллонах под давлением 12-15 атмосфер. К началу II Мировой войны в Германии более 50 тысяч автомобилей работало на таком топливе.

Кроме того, и в Европе, и в СССР активно использовались газогенераторы - преобразователи дешевого топлива в форме древесных чурок, торфа, соломы, угля в горючий газ. Еще в 1936 году в СССР на газогенераторных двигателях выпускались автомобили ЗиС, тракторы ЧТЗ и ХТЗ.

В 1939 году был пущен опытно-промышленный завод по гидрированию углей в г. Кемерово, на котором в 1940 году впервые в СССР была осуществлена гидрогенизация углей и смол в большом масштабе. Процесс осуществляли при температуре 430-450 градусов и давлении водорода 18-22 Мпа.

В 1940 году в районе Гдова началось строительство сланцеперегонного завода, который намечалось пустить в эксплуатацию в конце 1941 года. Как известно, 19 июля 1941 года город был взят немецкими войсками.

Идея строительства заводов искусственного топлива витала в воздухе еще и потому, что руководство СССР прекрасно понимало уязвимость Бакинского и Грозненского нефтяных районов в военное время. Как показало время, опасения были не напрасны: 1 октября 1942 года, после неудачной попытки взять Грозный, немецкая авиация разбомбила грозненские нефтепромыслы, нефтехранилища и нефтеперерабатывающие заводы.

Баку взят не был, однако линия фронта подошла вплотную к бакинским промыслам.

Начало войны резко активизировало поиски альтернативных источников топлива. Весь бензин и керосин отправлялись на фронт, весь тыл работал на суррогатах из газогенераторов. Тем не менее, бензина катастрофически не хватало. В начале 1942 года была рождена идея построить около десяти крупных заводов по изготовлению искусственного горючего из угля, сланцев, сапропелитов, различных газов. Однако, если бы эти предложения были приняты, то затраты составили бы не менее 1,1 миллиарда рублей, в то время как на всю нефтяную промышленность в 1942 году намечалось выделить примерно 1 миллиард рублей.

Тем не менее, в 1942 году были построены заводы по переработке сланцев в Кашпире около Сызрани, и по переработке сапропеллитов в Усолье-Сибирском около Иркутска. Усольский завод давал 5 тонн моторного топлива в сутки.

В сентябре 1942 года Совнарком СССР обязал Наркомуголь в кратчайшие сроки построить пять заводов по переработке угля в жидкое топливо в Ленинск-Кузнецке и Черемхово. Эти заводы были в экстренном порядке построены в конце 1944 года. Однако оказалось, что себестоимость бензина на этих заводах вдвое выше отпускной цены.

Тем временем в Германии были созданы крупные по тому времени заводы по производству бензина и дизельного топлива из угля методом его гидрогенизации под высоким давлением, достигающим 350-700 атмосфер. Одной из поставленных задач перед наступающими советскими войсками был демонтаж и вывоз в СССР этих заводов. Оборудование заводов должно было размещаться в Ангарске, Салавате и Новочеркасске. Контроль за строительством Сталин возложил лично на Лаврентия Берия.

Оборудование из города Блехгаммер было вывезено на место строительства будущего города Ангарск в 50 километрах от Иркутска, под кодовым названием «Комбинат N 16». Комбинат N 16 должен был производить из черемховского угля 550 тысяч тонн автомобильного бензина в год, а также синтетические масла, изооктан, пропан-бутан, фенолы, серу. Предполагалось, что общая численность его персонала - 11 538 человек, стоимость строительства оценивалась в 1 950 миллионов рублей. Сооружением предприятия ведал Главпромстрой МВД СССР. Для строительства ангарского комбината МВД получили выделить 20 тысяч заключенных.

Строительство комбината N 16 началось зимой 1947 года в условиях невероятного бардака. Заключенных поселили в брезентовых палатках, что в условиях сорокаградусных морозов фактически блокировало всю работу. Озверевшие от холода заключенные сожгли в печах все привезенные для строительства доски, брусья и даже разобрали нары в своих палатках. Работа по 12 часов в сутки привела к страшной смертности среди заключенных, которых к концу 1947 году пригнали уже 80 тысяч человек.

В 1949 году ангарский комбинат N 16 был пущен в строй невероятным напряжением сил строивших его заключенных. Комбинат был ориентирован именно на производство искусственного моторного топлива из черемховских углей. Однако недалёковидность советского руководства сыграла злую шутку.

Еще в 1932 году в Башкирии было открыто Ишимбайское нефтяное месторождение, которое положило начало разработке крупнейших месторождений между Волгой и Уралом, получивших название «Второе Баку». К концу 40-х годов месторождение было практически освоено, включая всю инфраструктуру: железные и шоссейные дороги, нефтеналивные баржи, нефтепроводы. В короткий срок башкирские месторождения превысили по объему производства бакинские промыслы. Также были освоены крупные месторождения в Узбекистане, Казахстане, Туркмении. Геологи рапортовали о вероятных масштабных месторождениях в Восточной и Западной Сибири.

Страна была голова буквально захлебнута от нефтяного потока. На фоне этой эйфории дорогая искусственная нефть из угля стремительно теряла свою привлекательность. Уже в 1951 году ангарский комбинат N 16 начал переводиться на переработку нефти. Хотя переработка угля шла все 50-е годы, она все более вытеснялась нефтью. А с началом освоения тюменской нефти тема «бензина из угля» и вовсе отошла на задний план: российской экономикой начали рулить «нефтяные генералы».

Автор: Лера Крышкина © Babr24.com НАУКА И ТЕХНИКА, ИРКУТСК 👁 6545 25.04.2014, 11:17 📄 687

URL: <https://babr24.com/?ADE=125313> Bytes: 7741 / 7741 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:  
[irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)



Автор текста: **Лера Крышкина**, журналист.

На сайте опубликовано **2251**  
текстов этого автора.

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)  
Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

#### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь  
Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова  
Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская  
Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [krasyar.babr@gmail.com](mailto:krasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская  
Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин  
Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

[Прислать свою новость](#)

#### ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"  
Телеграм: @babrobot\_bot  
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

#### **СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:**

---

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)