Река Тулома. Порожистая, некогда бурная и быстрая река. Был известен на ней водопад Падун, ближе к истоку реки. За ним следовала гряда порогов, протяженностью в 3 километра. Коварный и опасный порог Кривец, в 20 км выше села Тулома. Много унес он жизней. На нем известный путешественник Немирович-Данченко едва не утонул. Были водоскаты и на месте нынешней ГЭС. Несмотря на эти преграды, на реке было несколько рыбацких тоней. Известные места лова у Падуна и Кривца. Старожилы рассказывали, что в прилив вода доходила до Кривца, чем облегчалось плавание рыбакам, отправлявшимся на промысел в море. Берега Туломы и ее притоков были живописны. Были песчаные плесы, красивые рощи с вековыми березами и соснами. Река изобиловала «царской» рыбой семгой, кумжей форелью, хариусом и сигом. С началом колонизации Мурмана в средине 19-го века, на берегах Туломы возникли хутора переселенцев из Финляндии. В Тулому иногда заплывали обитатели Баренцева моря тюлени. Я сам был очевидцем, когда по весне 1967 года неподалеку от Кольского моста на отмели грелись на солнышке тюлени. Теперь Тулома стала многоводной. Уровень реки поднялся на 29 метров. Под воду ушли красочные берега и строения на них.

Ученые изыскатели обратили внимание на большие гидроресурсы Туломы. В марте 1920 года Совет Народных комиссаров утверждает решение о создании Государственной комиссии по электрификации России (ГОЭЛРО). По плану ГОЭЛРО предусматривалось строительство 30 электростанций в нашей стране в течение 10-15 лет. Вся страна была поделена на районы. Мурманский край вошел в Северный район. В плане намечено строительство каскада на реке Нива, гидроэлектростанций на реке Тулома. Первенцем строительства в заполярье была Нивская ГЭС, построенная в 1934 году. В первую пятилетку строительство на Туломе не предусматривалось. В стране не хватало средств охватить всю страну строительством.

Изыскатели появились на берегах Туломы еще в годы первой пятилетки. В декабре 1933 года комиссия под председательством академика Александра Васильевича Винтера утвердила проект строительства Туломской гидроэлектростанции. XVII съезд партии, состоявшийся в январе-феврале 1934 года, поставил задачу завершить техническую реконструкцию народного хозяйства страны и тем самым приблизил день наступления на Тулому. Государство выделило тогда 120 миллионов рублей. Немалые деньги по тем временам. В проекте оговаривалось использование местного сырья, древесины.

Стройка разворачивалась по многим участкам одновременно. В 1933 году строительство Беломорско-Балтийского канала (ББК) было завершено. Строили его заключенные. Высвободившаяся рабочая сила перебрасывалась на открывающуюся стройку. Первые партии заключенных высадились в Коле. Первый лагерь заключенных Туломстроя

расположился на южной окраине Колы. Зэки, специализировавшиеся на сооружении лагерей, в течение нескольких дней выровняли площадку, сделали заборы, соорудили бараки, поставили сторожевые вышки. Строились также складские помещения и жилье для гидростроителей. На Кольский полуостров перевели седьмое отделение Белбалтлага.

Обустраивались еще три лагеря: один в Мурмашах, второй - на острове, третий - на левом берегу Туломы. Один из участников событий той поры позже вспоминал: «Первые дни рабочие-заключенные жили в палатках, быстро заготовили лес и торф и построили более сотни землянок и бараков - надо было выдерживать сорокаградусные морозы»...

В первую очередь развернулось строительство автогужевой дороги от Колы до Мурмашей. Параллельно строили железнодорожную ветку. Строилась ЛЭП от Мурманской ТЭЦ к Мурмашам. Без электроэнергии не обойтись. К осени она была готова. Грузопотоки шли как по железной дороге, так и водным - окружным путем.

На недавно тихой железнодорожной станции Кола в иные дни разгружалось от 70 до 100 вагонов с грузами для Туломстроя.

Отводящий канал в Вересовой губе рыли землеройные снаряды, перемещалось огромное количество грунта. Гидростроители вынули около двух миллионов кубометров скалы и морены, насыпали более миллиона, уложили 138 тысяч тонн бетона и 3600 тонн металлических конструкций. Были построены два бетонных завода, механические мастерские, гараж.

Грузы и материал на стройплощадку доставляли по автогужевой дороге. Она была сдана в эксплуатацию 27 января 1934 года. Рядом с ней протянулись рельсы железнодо рожной ветки. При сооружении этой ветки было вынуто и
насыпано 270 тысяч кубометров грунта. Когда вступила в строй железнодорожная ветка, сведений разыскать не удалось. Грузы доставлялись и баржами по заливу, затем по Вересовой губе. На первых порах баржи садились на мели во время отлива. Доставка грузов ускорилась, когда прорыли канал в Вересовой губе.

Как писал один из строителей ТуломГЭС: «Первые взрывы прогремели в феврале 1934

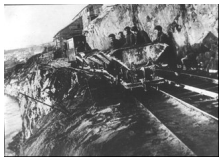
года». Взрывали скальные породы, взрывали мерзлый грунт.



Бурильщик

«На водосбросе, плотине, здании станции работы велись одновременно и быстро, хотя техники и не хватало. Использовались тачки, телеги, вагонетки, которые толкались вручную, в лучшем случае конной тягой..." Об этом писал начальник Туломстроя В. А. Сутырин: "Туломстрой не может похвастать высоким уровнем механизации. Удельный вес ручного труда у нас весьма значителен..."

Возглавлял строительство ГЭС и поселка энергетиков Владимир Андреевич Сутырин с 1934 по 1937 год. «Он овладел строительной техникой, и в короткий срок успел так много, что завоевал уважение крупнейших гидротехников Советского Союза. Строительство ТуломГЭС шло небывалыми темпами, прославившими Беломорстрой» (это из журнальной статьи). «Начальник лагерей Сутырин. Он хорошо разбирается в деле и в людях, и с ним хорошо работать. И помощников он набирает подстать себе»... Так отзывались о нем подчиненные. Кстати говоря, это не единственная положительная характеристика начальника Туломстроя, комбрига внутренних войск В. А. Сутырина. «Это был умный руководитель, учитывавший требования сверху (Руководство ГУЛАГа), просьбы и нужды низу (заключенные) и реальную обстановку внутри (лагерное и техническое руководство). Он понимал, что от производственных успехов зэков зависели должности, звания, награды разным чинам внутренней службы НКВД».



рабочий момент строительства

Егор Васильевич Новосельцев, осужденный по 136 статье УК РСФСР на шесть лет, в 1933 году был отправлен из Карелии на Тулому. Он вспоминал: «Я сперва работал на общих работах, т. е. бурил скалу, на тачках возил грунт... Потом меня назначили монтером. Начальником связи лагерей был подполковник Мыльников Николай Филиппович, а заместителем - из заключенных Верещагин Николай Петрович... Мы восстанавливали связь между лагерями первым, вторым, третьим и четвертым, а также с Рестикентом... Мурманском и Колой...». После завершения строительства ТуломГЭС Е . В. Новосельцев остался жить и работать в Мурмашах.

Бывший заключенный Туломстроя Передерский, выступая по телевидению в январе 1989 года, свидетельствовал: «Кто не выполнял норму, получал 400 граммов плохо пропеченного хлеба; кто выполнял на 100% — 800 граммов и горячее питание. Если норма перевыполнялась, зэк мог рассчитывать и на килограмм хлеба, и на махорку, и на льготы в переписке, свиданиях и т. д».

Инженер Д. П. Витковский вспоминал: "Кормили и одевали заключенных не в пример лучше, чем на Беломорканале. Голодающих и замерзающих не было... К заключенным иногда приезжали жены. Им отводили отдельные комнаты". (Возможно, так было только для ИТР?)

Работы велись в две смены, начиная с восьми часов утра. Рабочий день длился 10 часов (без дороги). Каждая колонна зэков была самостоятельным участком: земельно-скаль-ная колонна, колонна бетонного хозяйства, дорожного и жилого строительства, силового здания и т. д.

Как рассказывал начальник механизации А. И. Водяницкий, тоже из осужденных: "…заключенные работали круглосуточно на двух бетонных заводах. Один из них находился у здания ГЭС. Там было две бетономешалки типа "Рамсон". Другой завод построили на левобережном уступе скалы, в 150 метрах от водосброса. Отсюда бетон возили лошадьми в саморазгружающихся вагонетках. Прогрев блоков перед бетонированием водосброса в зимнее время осуществлялся паром от паровоза типа «Кукушка».

Перечисление других объектов, обслуживаемых зэками. Это - землечерпательный караван, который рыл отводящий канал в Вересовой губе, три компрессорные станции (две - на головном сооружении, одна - на здании ГЭС) с полутора десятками компрессоров типа "Борец" и "МК-5".



На сооружении ГЭС использовалась неплохая водоотливная техника, правда, она часто выходила из строя, когда прекращалась подача электроэнергии. Тогда насосы останавливались, и их медленно, но верно заливала фильтрующая вода. Заключенным приходилось потом их доставать, сушить и вновь начинать откачку. На стройке было всего два экскаватора "Ковровец", один из них работал в песчаном карьере на левом берегу. Крановое хозяйство было представлено двумя отечественными кранами грузоподъемностью по 5 тонн и десятком импортных от 1 до 3-х тонн, прибывших в 1933—1934 годах с ББК. Горизонтальное перемещение скальной породы и песка производилось тремя способами: на тачках и носилках, на грабарках и ленточным транспортером. Была на стройке узкоколейка с 10 мотовозами и сотней вагонеток.

И вся эта техника, начиная от тачек и кончая экскаваторами и кранами, была в руках заключенных. Они обслуживали буксиры и баржи, доставлявшие "северным завозом" все необходимое - от муки до фуфаек, бушлатов и полушубков. Они же тянули ЛЭП, оборудовали стадион и клуб, "по-стахановски перевыполняли нормы, строили социалистическое общество".

Д. П. Витковский писал, что главной силой были все же рабочие руки. Использовался на стройке и такой прием. Если где-либо работа не ладилась, Начальство бросало туда женские ударные бригады. (Не удалось установить, где размещались заключенные женщины). Эта близость зэков - мужчин и женщин зэков - сказывалась тут же: особо ярилась шпана, работа приобретала другие темпы. Об этом тут же писалось в газете, ударников и мужских, и женских бригад всячески поощряли.

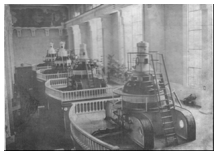
Но нигде никогда не сообщалось, сколько на Туломе погибло людей, особенно на

скальных работах. Основными причинами гибели заключенных были низкая техническая культура работающих, пренебрежение техникой безопасности и погоня за количественными результатами (от объема скальных работ зависели все блага, начиная от питания и кончая сокращением сроков отсидки). Еженедельно гибли от случайных взрывов. Нередко бывало, что новая партия рабочих начинала бурить там, где остались невзорвавшиеся запалы. Количество травм и учесть было трудно. Так как было всего лишь несколько станков вертикального ("Сандерсон") и наклонного ("Крелиус") бурения и не хватало перфораторов,- девяносто процентов буровых работ производилось вручную: с помощью бура и кувалды. В первую очередь травмировались руки.

Нижне-Туломская ГЭС являлась тогда самой северной в мире гидроэлектростанцией районного значения. Она была построена, как записано в акте Государственной комиссии, «…в небывало короткие сроки, не имеющие прецедентов в истории нашего гидростроительства».

31 декабря 1936 года первая турбина дала ток.18 января 1937 года ее поставили под промышленную нагрузку. 13 февраля 1937 года Государственная комиссия приняла станцию во временную эксплуатацию. Мощности ее быстро наращивались. Мощность, выдаваемая одним генератором 12500 киловатт.

11 июля 1938 года был введен в постоянную эксплуатацию второй энергоблок. Станция стала выдавать 25000 киловатт электроэнергии. Третий энергоблок станции был введен в эксплуатацию в 1939 году, четвертый в 1941 году, накануне Великой Отечественной войны.



машинный зал Туломской ГЭС



на строительстве плотины Туломской ГЭС



плотина Туломской ГЭС



вид Тулома-реки на плотину ГЭС



Туломской ГЭС *на плане*