

## ИСТОРИЯ

Наследие

# Сакен Сейфуллин: «Авиация – это крылья грядущих поколений!»

## Председатель Совнаркома был активным инициатором организации в Казахстане воздушного сообщения

Марат Абсеметов,  
доктор исторических наук

Начало XX века ознаменовалось не только крушением мировых империй, но и началом крупнейших преобразований в мире. После революционных событий 1917 года Казахстан оказался в водовороте глобальных событий. Наряду с развитием промышленности на просторах бескрайней казахской степи начали прокладывать железные и автомобильные дороги.

Днем рождения советской авиации считается 9 февраля 1923 года, когда было принято постановление Совета труда и обороны СССР об организации Совета по гражданской авиации. По инициативе наркома по военным и морским делам Льва Троцкого 17 марта 1923 года было учреждено акционерное общество «Добролет» (Российское общество добровольного воздушного флота), выполнявшее задачи создания в стране гражданской авиации для нужд народного хозяйства. Также было организовано Общество друзей воздушного флота, которое занималось не только популяризацией гражданской авиации, но и сбором средств для развития отрасли. Автором многих лозунгов кампании («Дашь крылья!», «Пролетарий – на самолет!») был сам Троцкий.

Первые шаги по созданию авиации Казахстана предпринимал председатель Совета народных комиссаров республики Сакен Сейфуллин (1922–1924).

С 1920 по 1925 годы столицей Казахстана был Оренбург. На заседании Совнаркома КАССР от 4 апреля 1923 года (протокол № 16/8, г. Оренбург) Сакен Сейфуллин постановляет создать Комиссию по проведению кампании помощи воздушному флоту, утверждает ее состав, а также поручает членам комиссии встретиться в Москве с председателем «Добролета» Алексеем Рыковым по вопросам развития авиации в республике.

4 апреля 1923 года по праву можно считать днем рождения авиации Казахстана, который исполнился 101 год.

28 мая 1923 года на объединенном заседании Совнаркома и Совета труда и обороны республики Сакен Сейфуллин утвердил состав президиума Совета общества друзей воздушного флота, принял решение по организации краевой конторы «Добролета» в Оренбурге с отделениями в губернских городах, а также по сбору денег на приобретение самолета путем распространения акций «Добролета». Внеся добровольный взнос, Сакен Сейфуллин на правах председателя правительства Казахской Автономной Республики стал одним из первых акционеров общества «Добролет».

На данном объединенном заседании правительства говорилось, что в случае приобретения КАССР необходимого количества акций «Добролет» брал на себя организацию воздушного сообщения и закрывал дефицит денежных средств. Сакен Сейфуллин предложил открыть авиасообщение Оренбург – Уральск – Акмолинск – Семипалатинск, разработать схему авиалинии, следуя принципам воздухоплавания.

Первый вопрос, стоявший перед молодым казахским правительством, – это оплата «Добролету» 776 000 рублей золотом для организации сети авиационной инфраструктуры и воздушного сообщения в республике. Намечалось строительство аэропортов, взлетно-посадочных полос, приобретение самолетов. Собранные средства направлялись на покупку немецких пассажирских самолетов марки «Юнкерс Ю-13». На первых порах, по мнению Сейфуллина, самолеты должны доставлять почту, а позже осуществлять и перевозку пассажиров. Нужно было дать возможность летчикам привыкнуть к особенностям степных территорий, а населению – освоиться с новым видом транспорта.

Сакен Сейфуллин был активным инициатором организации в Казахстане воздушного сообщения. Он неоднократно обращался к московским чиновникам по поводу выделения воздушных судов республике, вел широкую пропаган-



ду среди населения по сбору средств на покупку авиационных машин. Он глубоко верил, что в условиях огромной территории Казахстана авиации принадлежит будущее.

Горячие выступления Сакена Сейфуллина по организации воздушного сообщения на заседаниях Совнаркома часто переходили на газетные полосы. Ему принадлежат первые статьи и стихи об авиации на казахском языке, которые были опубликованы на страницах главной республиканской газеты «Еңбекші қазақ» (современный «Egemen Qazaqstan»): «Воздушный флот Казахстана», 22 апреля 1923 года; «Поднимайся к небесам», 30 июня 1923 года; «Мы не должны остаться без аэроплана», 2 августа 1923 года; «Самрук» (сказочная птица), стихи, 31 октября 1923 года и другие.

Впервые в казахской степи зазвучал «Марш авиаторов» (1923):

*Мы рождены, чтоб сказку сделать  
былью,  
Преодолеть пространство и простор,  
Нам разум дал стальные руки-крылья,  
А вместо сердца – пламенный мотор.*

Сакен Сейфуллин обратился к гражданам республики: «Мы уже писали о необходимости воздушных судов для

степного Казахстана... Сейчас в Москве открываются различные общества для сбора средств в поддержку воздушного транспорта. Ежедневно в московских газетах сообщается о количестве собранных средств. В Оренбурге, где находятся все центральные учреждения Казахстана, создано общество по московскому образцу, его целью является создание и развитие в Казахстане воздушного транспорта...

Недавно центральные учреждения республики собрали средства на покупку одного аэроплана... Также военный комиссариат Российской Советской Федерации выделяет один аэроплан военному комиссариату Казахстана. Таким образом, в скором времени у Казахстана будет два аэроплана. Но двух воздушных судов для нашей огромной территории недостаточно. Казахстану нужно как минимум один-два аэроплана на губернию – для Адайской, Семипалатинской, Акмолинской, Букейской...

Если государство и народ останутся без движения, на нынешнем уровне, то это создаст угрозу существования самой государственности.

Граждане, заботящиеся о будущем Казахстана, должны стараться приблизить условия жизни в своей стране до уровня развитых народов. Время верблюжьих караванов прошло и больше не вернется... Будущее за тем народом, который имеет в своем распоряжении авиацию, железные дороги, автомобили, электричество, машины, заводы и фабрики. Каждая губерния Казахстана должна собрать средства на аэроплан и подняться в воздух. Какая же из губерний начнет?!» («В Казахстане будет воздушные суда», 2 июня 1923 года. (Здесь и далее – сокращенный перевод с казахского автора статьи).

В статье «Нам необходимо летать: о приобретении аэроплана» (24 июля 1923 года) говорится: «В наше время, когда многие народы мира имеют в своей стране воздушное сообщение, Казахстан с территории в шесть месяцев пути на верблюдах от края до края до сих пор не имеет своих воздушных судов. Воздушный транспорт нужен в первую очередь странам, где мало железных дорог и морского сообщения, а только бескрайняя степь. Воздушное судно не выбирает ландшафта, за часы преодолевает расстояния, занимающие несколько дней на лошадях.

Страны Европы и Америки, имея развитую сеть железнодорожных, автомобильных и морских путей, все же предпочитают более быстрый вид транспорта – авиацию. В Казахстане почти отсутствуют железные и автомобильные дороги, речное пароходство. И поэтому одним из самых практичных видов транспорта может стать авиация.

Приобрести самолеты несложно. Население и государственные учреждения в силах собрать эти средства. Если у нас

не будет хорошего транспортного сообщения между городами и селами, между центром и регионами, страна будет отставать в экономике, образовании, искусстве, станет глухой и слепой. Гражданский долг каждого – не оставаться в стороне от участия в столь полезном деле. Авиация – это крылья растущей трудолюбивой и молодой страны». (Дается в сокращении, перевод с казахского автора статьи.)

Сакен не устает призывать граждан республики поддержать развитие авиации. Летом 1923-го он также пишет: «Российское предприятие «Добролет», занимающееся сборкой воздушных судов, отправит в Казахстан один из двенадцати самолетов, которые будут готовы уже 20 августа. Но не бесплатно, а за деньги... Мы должны собрать 16 тысяч рублей золотом... Самолет – транспорт, необходимый Казахстану. Кроме Семипалатинска, все остальные регионы молчат об этом... Есть, возможно, и такие губернии, где боятся, что не найдут нужных средств. Они ошибаются,

не зря говорят: «Глаза боятся, руки делают». Если всерьез приняться за дело, то оно не покажется столь сложным. Авиация – это крылья грядущих поколений. Товарищи, не жалейте своих сил для крыльев будущего Казахстана!»

Сакен Сейфуллин предполагал, что в перспективе Казахстан

станет центром трансевоазиатской системы воздушного сообщения. В своих стихах он воспел сказочную птицу Самрук, прообраз железной летающей птицы – самолета, который через семь уровней неба доставит человека к далеким звездам. Возможно, он предвидел, что спустя 30–40 лет с казахской земли отправятся в космос первые космические спутники и корабли.

Сакен Сейфуллин как глава правительства республики не только впервые принял решения по организации и развитию авиации, был ее популяризатором, но и стал первым казахом, который 8 октября 1923 года взобрался на борт самолета.

Свои яркие впечатления от полета поэт отразил в стихотворениях «Самрук» и «Аэроплан». Он, в частности, писал: «Утром вылетел из Оренбурга, / К полудню приземлился в Акмолинске. / К вечеру прибыл на съезд в Семипалатинск, / Назавтра отправился обратно в путь».

Мечта многих поколений казахов стала явью. После Сакена в воздушное пространство поднялись сотни казахских юношей и девушек, среди которых дважды Герой Советского Союза, летчик-штурмовик Талгат Бегельдинов, боевая летчица Хиуаз Доспанова, первый казахский космонавт, Герой Советского Союза Токтар Аубакиров и другие.



фото предоставлено автором