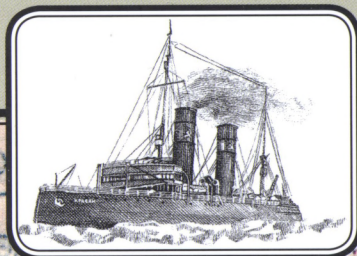


КАРСКИЕ ОПЕРАЦИИ

1920–1930-х годов



КАРСКОЕ

в 19



1/ Для участия в Карской Экспедиции Аркосом назначаются следующие 4 парохода:

Грузопод"омн. 3035 вместимость 1109.0 Нетто

49.0

191.3

150.7

700.0 тонн

Р. С. Ф. С. Р.

Комиссионер Внешней Торговли
КАРКОВНЕШТОРГ.

Просьба в своих отношениях указывать № №, Управление, Отдел
и Под'отдел.

На Ваш № от го 192 г.

(Вход. №)

ОБЩЕЕ УПРАВЛЕНИЕ

Общий

Отдел

М. А. Я. 192. 2.

№ 62606

А, Ильинка, д. № 14.

№
№
№

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО НЕКР

Лон



Препровождаем при сем план Кар-
ской Экспедиции текущего года состав-
ленный представителем ЦУ
ВАСИЛЬЕВЫМ. Предлагаем
к руководству. Менения

В/о "Совфрахт."

Иннонический

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АРХИВ
Министерства Вн. Торговли
Фонд В/о "Совфрахт"
Опись № 11528

ВСЕСОЮЗНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ПО ФРАХТОВАНИЮ ИНОСТРАННЫХ СУДОВ
„СОВФРАХТ“

Адрес: Москва, 12, ул. 25 Октября, д. 5. Телеф.: правления К 3-55-98, для справок и телефонограмм К 3-55-98
Для телеграмм: Москва—СОВФРАХТ

Ваш индекс

Дата

Наш индекс

Дата

ВОПРОС

Карские операции 1920–1930-х годов

СБОРНИК ДОКУМЕНТОВ
ИЗ АРХИВА КОМПАНИИ «СОВФРАХТ»

Авторы-составители
М. Емелина, М. Савинов, П. Филин



Paulsen
Москва 2019

УДК 930.253
ББК 63.3(2)611

*Спасибо коллективу и ветеранам ПАО «Совфрахт»
за предоставленные материалы
и помощь при издании книги*



СОВФРАХТ

Карские операции 1920–1930-х годов. Сборник документов из архива компании «Совфрахт». Авторы-составители М. Емелина, М. Савинов, П. Филин. – М.: Паулсен, 2019. – 296 с.

ISBN 978-5-98797-219-9

Карские экспедиции – интересная и малоизученная часть истории освоения Северного морского пути и Арктики в целом. Начавшиеся как сугубо торговые, эти экспедиции внесли огромный вклад в изучение Карского моря, формирование квалифицированных кадров, работающих в арктических морях, в строительство новых портов и поселков в Заполярье.

Они положили начало лидерству России в освоении Арктики: уникальные люди, которые самоотверженно трудились в годы, когда не было ни современных материалов, ни интернет-технологий, ни своего флота, благодаря самоорганизации и профессионализму смогли наладить арктическую логику так, что могут позавидовать многие современные компании. Редкие документы из архива «Совфрахта» рассказывают о том, что послужило основой современных арктических компетенций российских компаний при использовании последних достижений науки.

Scan dy Greego

Благодарим за предоставленные фотографии

Арктический и антарктический научно-исследовательский институт
(Отдел фонда данных и научно-технической информации и лично В. Ю. Замятина),
Филиал Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге – «Ледокол „Красин“»
(Отдел фондов и лично Н. В. Федотову), А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)

ISBN 978-5-98797-219-9

© М. Емелина, М. Савинов, П. Филин, 2019

© Издательство «Паулсен», 2019

Сегодня Арктика – это уже не только и не столько место подвигов первопроходцев, но и индустриальный, важнейший в сфере транспорта, добычи углеводородов, в стратегическом и экологическом плане регион.

Развитие науки дало возможность лучше изучить природу и географию Севера, уточнить карты, прогнозы погоды, информацию о ледовой обстановке и в конечном итоге способствовало развитию торгового судоходства.

С древнейших времен Северный морской путь – самая короткая морская дорога между Европой и торговыми портами Тихого океана – был необычайно востребован. Уникальный ресурсный и транзитный потенциал Арктики и сибирских рек привлекал деловых людей, инвестировавших средства в новые научные экспедиции, постройку современных судов, оборудование портов и т. п.

В результате арктические проекты, реализация которых еще в начале XX века казалась фантастикой, стали воплощаться в жизнь. «Совфрахт» был одной из компаний, стоявших у истоков хозяйственного освоения Арктики. С 1930-х годов он фрахтовал и агентировал иностранные суда (советского тоннажа не хватало) для экспедиций по западной части Северного морского пути, чтобы обеспечить товарообмен между Сибирью и Европейской Россией. Маршрут проходил через Карское море, вследствие чего экспедиции остались в истории под названием Карских операций. Разумеется, «совфрахтовцев», которые в те годы обеспечивали проход судов через Карские Ворота, уже не осталось в живых. Но связь «Совфрахта» с Арктикой прошла сквозь десятилетия, пережив даже те годы, когда интерес к Севморпути был практически утрачен.

До сих пор не написана полномасштабная история Карских операций, эта работа еще ждет своего часа. Именно потому всяческой поддержки достоин труд «Совфрахта», бережно и с ува-

жением сохраняющего информацию о торговом мореплавании по Севморпути. В этой книге представлены архивные материалы «Совфрахта» – документы, письма, отчеты, связанные с Карскими операциями 1920–1930-х годов. Они впервые вводятся в научный оборот. Книга снабжена историческим очерком и большим иллюстративным материалом, в т. ч. ранее не публиковавшимися фотографиями.

Надеюсь, что книга будет интересна широкому кругу читателей не только как одна из страниц истории торгового судоходства, но и как яркая ретроспектива эпохи и важная страница в освоении Российской Арктики.

*А. Н. Чилингаров,
представитель Президента РФ
по вопросам Арктики и Антарктики,
член-корреспондент РАН,
Герой Советского Союза, Герой России*

Книга «Карские операции» рассказывает об освоении Арктики, о людях, которые выполняли эту сложнейшую задачу, и о системе, которая таких людей объединяла. Составной частью этой системы, успешно работающей и спустя 90 лет, является ПАО «Совфрахт».

Формирование «Совфрахта» совпало со временем становления СССР и с теми амбициозными задачами, которые его руководство ставило. Так, ввиду роста объемов советской внешней торговли необходимо было решить задачу вывоза грузов морским транспортом. За годы Гражданской войны наша страна лишилась почти всего торгового флота. Для оптимизации затрат, в связи с увеличением потребности во фрахтовании иностранного тоннажа, молодому коллективу, объединившемуся 8 марта 1929 года под руководством акционерного общества «Совфрахт», было поручено осуществлять координацию всех фрахтовых операций в стране, фрахтовать иностранный и отечественный тоннаж, а также агентировать суда в портах СССР и за границей.

Разрозненные фрахтовые ячейки были объединены в единый центр, максимально снизились фрахтовые ставки, экспортно-импортные операции страны получили надежного оператора. Более того, регламенты и финансовые отчеты, подготовленные сотрудниками «Совфрахта» в 1930–1940-х годах, в силу своей лаконичности и точности до сих пор не потеряли актуальности и могут служить основой при подготовке документов, регламентирующих проведение логистических операций. При этом примечателен тот факт, что критика действий специалистов «Совфрахта» работниками пароходств (приведена и в архивных материалах книги) сопровождала всю историю компании и особенно ярко проявилась в годы приватизации – в начале 1990-х. Отказ от политики координации действий на внешнем рынке привел к гибели Черноморского и Балтийского морских пароходств. Но эта тема – для другой книги.

Практически сразу после основания в 1929 году «Совфрахту» было поручено решение сложнейшей исторической задачи – проложить транспортную артерию на крайний европейский север России.

Во время координации Карских операций именно «Совфрахт» впервые применил новую, групповую схему движения судов; были уточнены методы работы ледоколов при проводке судов; получен ценный опыт работы с иностранными капитанами в северных морях.

Результатом самоотверженной работы коллектива «Совфрахта» стало резкое увеличение объема перевозок на север страны (при этом более 80 % составили экспортные грузы). В начале 1930-х годов была создана сеть фрахтовых организаций «Совфрахта», появилась первая регулярная линия для перевозки массовых грузов из черноморских портов в порты Адриатического и Тирренского морей.

Сотрудникам «Совфрахта» всегда приходилось принимать решения в условиях информационного и временного дефицита, не говоря уже о противодействии со стороны иностранных компаний и государств. Фактически «Совфрахт» всегда находился в состоянии повышенной готовности, но именно такие обстоятельства, во многом созвучные с сегодняшними реалиями, позволили коллективу накопить исключительный опыт и знания, которые применимы и сейчас.

Современному «Совфрахту» присущи новаторство, умение активно внедрять в свою деятельность передовые технологии организации грузоперевозок, принципиальное стремление вести свою коммерческую работу с учетом национальных интересов России. Так, например, в условиях санкций 1920–1930-х годов «Совфрахт» смог приобрести необходимые для нужд страны ледоколы у Адмиралтейства Великобритании, для решения текущих задач арендовал иностранный флот, а в составе команд работали иностранные граждане. Аналогичную задачу «Совфрахт» решил в период 2014–2018 годов, когда необходимо было наладить транспортное обеспечение Крыма.

Арктика – регион, в котором позиции России и ее компетенции неизмеримо выше, чем у иностранных государств и компаний. Издание подобных книг может стать одним из мотивирующих факторов для молодых людей, выбирающих профессию, связанную с Арктикой и Севером.

*Д. Ю. Пурим,
председатель Правления ПАО «Совфрахт»*

Карские операции

ИСТОРИЧЕСКИЙ ОЧЕРК

В наши дни колоссальное значение Северного морского пути (как экономическое, так и геополитическое) не вызывает сомнений. История изучения арктических морей и их освоения как трассы для перевозок грузов (в том числе экспортно-импортных) неотделима от истории страны. Развитие морского судоходства в данном регионе – это и поиски оптимальных управленческих решений, и становление науки об Арктике, развитие ледоколостроения и создание необходимой инфраструктуры, дипломатическая борьба и военно-морские операции...

В истории Северного морского пути особое место занимает эпоха Карских экспедиций (1920–1930-е гг.). Именно в ходе операций по вывозу сибирской продукции на запад складывались те практики арктического судоходства, которые позднее получили развитие уже в системе Главсевморпути, – работа ледокола с караванами грузовых судов, ледовая авиаразведка, работа научных групп и Бюро погоды. В Карских экспедициях приняли участие многие выдающиеся полярные капитаны, чьи имена в наши дни носят мощные ледоколы (например, «Капитан Николаев» и «Капитан Сорокин»).

В 1931 г. выдающийся исследователь Арктики В. Ю. Визе писал об итогах Карских экспедиций: *«Западная часть Северо-Восточного прохода – путь из Европы к устьям западносибирских рек – уже завоевана. Она завоевана советским ледоколом, советской авиацией и советской наукой...»*¹

В то же время надо отметить, что полная история Карских экспедиций еще не написана: не введены в научный оборот многие документы, ряд оценок не пересматривался с советского времени и несет на себе неизбежный отпечаток идеологии тех лет. Не до конца освещены роль Карских экспедиций как международного проекта, их место в структуре международных отношений раннего СССР.

¹ Визе В. Ю. Международный полярный год. Л., 1932 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.polarpost.ru/forum/viewtopic.php?f=52&t=1605&p=12678#p12678> (дата обращения: 24.11.2018).

Предыстория

В середине – второй половине XIX в., с расширением производства и индустриальным развитием Сибири, остро встал вопрос о вывозе продукции, в т. ч. Северным морским путем. Когда представители деловых кругов Российской империи в последней четверти XIX в. использовали термин «Северный морской путь», они подразумевали в первую очередь морскую трассу, соединявшую европейские порты с устьями сибирских рек, впадающих в Карское море.

В деле освоения этой трассы большую роль сыграли начинания русского предпринимателя Михаила Константиновича Сидорова (1823–1887), автора целого ряда проектов организации сообщения между Сибирью и Европейской Россией. Разрабатывая сибирские полезные ископаемые (графит, каменный уголь) и лесные ресурсы, М. К. Сидоров ясно сознавал роль серьезных географических исследований (в первую очередь в устьях Оби и Енисея) для эффективного вывоза продукции. Проекты Сидорова не ограничивались вопросами транспортировки, они предусматривали комплексное развитие Севера и Сибири – прокладку железных и шоссейных дорог, обеспечение привилегий русским торговым морякам, премии и налоговые льготы для вновь создаваемых предприятий, поддержку переселенцев и многое другое².

М. К. Сидоров выступил организатором и спонсором целого ряда плаваний через Карское море – как из Европы в Сибирь, так и в обратном направлении. Для походов использовали парусные и паровые суда. Большинство попыток оказалось неудачными. Наиболее ярким успехом стало плавание шхуны «Утренняя заря» под командованием Д. А. Шваненберга из устья Енисея в Санкт-Петербург. Небольшому парусному судну в августе 1877 г. удалось пересечь Карское море, а потом и обойти Скандинавию.

М. К. Сидоров широко пропагандировал идею Северного морского пути не только в Российской империи, но и за ее пределами. Инициативы предпринимателя вызвали интерес как в промышленных, так и в научных кругах Европы. В Великобритании организацией плаваний в Карском море деятельно занялся Дж. Уиггинс, а в Швеции – А. Э. Норденшёльд, которому удалось успешно достичь устья Енисея в 1875 г. на пароходе «Прёвен», а в 1876 г. – на пароходе «Имер»³.

Другим предпринимателем, немало сделавшим для организации морского сообщения с Сибирью, стал золотопромышленник А. М. Си-

² Жилинский А. А. Россия на Севере (к описанию жизни и деятельности М. К. Сидорова). Архангельск, 1918. С. 10–12.

³ Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма // История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1962. Т. 2. С. 78–81.

бияков (1849–1933). Он частично финансировал две экспедиции А. Э. Норденшёльда – на «Имере» в 1876 г. и на «Веге» в 1878–1880 гг. Как известно, в ходе второй экспедиции Северный морской путь был впервые пройден полностью с запада на восток с одной зимовкой за две навигации. В рамках поддержки этой экспедиции А. М. Сибиряков заказал в Швеции пароход «А. Е. Норденшёльд», приспособленный для плавания в Арктике (обшивка судна была набрана из трех слоев дерева, набор корпуса – стальной)⁴. Предполагалось, что экипажу «Веги» может понадобиться помощь (зимой 1878–1879 гг. от экспедиции долгое время не было известий). Пароход в 1879 г. направился к Берингову проливу, имея на борту научную группу, включавшую члена Императорского Русского географического общества А. В. Григорьева и представителя Берлинского географического общества А. фон Данкельмана, но по пути потерпел аварию у берегов Японии. К этому времени уже было известно о вполне благополучном ходе экспедиции Норденшёльда. Позднее, в 1882–1886 гг., именно этот пароход А. М. Сибирякова несколько раз пытался пройти из Баренцева моря через новоземельские проливы к устью Енисея, но осуществить это так и не удалось⁵.

Арктические плавания, организованные М. К. Сидоровым и А. М. Сибиряковым, действительно дали ряд новых сведений о ледовом режиме Карского моря, но преследовали в первую очередь практическую цель – освоение морской трассы между Сибирью и Европой, что вызывало наибольший интерес в Великобритании. Капитан Джозеф Уиггинс, работая в «Английской морской экспедиции Ф. Л. Попхэма», а затем в так называемом Англо-Сибирском синдикате, организовал плавания на торговых судах к устьям Оби и Енисея в 1876, 1878, 1888, 1889, 1890, 1893 и 1894 гг.⁶, последнее из которых завершилось катастрофой. Пароход Уиггинса *Sternen* потерпел крушение в Карском море, в 6 милях восточнее входа в пролив Югорский Шар, и был оставлен экипажем. Для спасения британских моряков организовали две поисковые партии: одна начала движение из Норвегии, другая – от устья Енисея. По подписке для потерпевших собрали 5000 руб. (впоследствии эта сумма была передана англичанам на путевые расходы).

Однако гораздо раньше партий группу моряков на льду обнаружил пустозерский предприниматель Иван Александрович Кожевин, который сумел быстро организовать эвакуацию экипажа Уиггинса (в составе 49 человек на оленьих упряжках в Пустозерск). Позднее И. А. Кожевин

⁴ Андриенко В. Г. Арктические пароходы А. М. Сибирякова // Эра пароходов. История парового судоходства и судостроения. К 200-летию первого русского парохода и столетию ледокола «Красин». СПб., 2017. С. 91.

⁵ Пинхенсон Д. М. Указ. соч. С. 97.

⁶ Виггинс И. Морской путь в Сибирь Карским морем. СПб., 1895.

получил за эту операцию наградную медаль от правительства Великобритании⁷.

К началу XX в. число успешных коммерческих рейсов через Карское море исчислялось уже многими десятками. В 1904 г. исследователь Севера Л. Л. Брейтфус собрал статистику по плаваниям к устьям Оби и Енисея за период 1874–1904 гг. По его данным, из 129 (вместе с обратными рейсами) плаваний, предпринятых между Европой и Сибирью, без серьезных происшествий окончились 96 (74 %), количество же погибших судов составило 11 единиц, т. е. около 8 %⁸. В то же время неудачная навигация 1899 г. (из пяти судов, направленных в Карское море, ни одно не достигло цели) вызвала довольно длительный перерыв в коммерческих рейсах.

В 1900–10-х гг. сибирские деловые круги не раз обращались в правительство с различными проектами вывоза экспортных грузов карским путем. Проявляли интерес к освоению сибирских рынков и западные предприниматели, пытавшиеся добиться различных льгот и привилегий. Наиболее активным сторонником использования карского пути на Западе стал норвежский предприниматель Йонас Лид, основавший в 1912 г. «Сибирскую компанию», которая занималась доставкой в Сибирь европейских грузов, а также лесопильными работами. В 1913 г. Лид организовал успешно завершившееся плавание в устье Енисея на пароходе «Коррект». Эта экспедиция стала широко известна благодаря участию в ней легендарного полярного путешественника Фритьофа Нансена⁹.

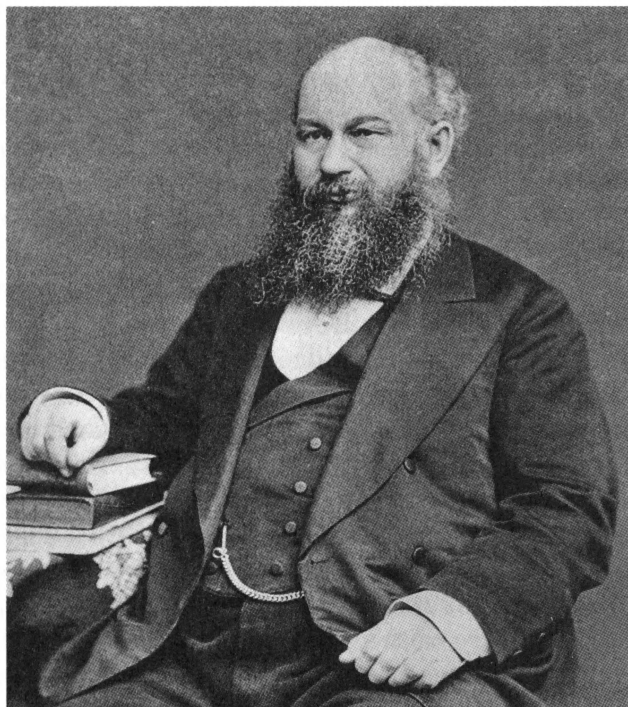
Всего в период 1901–1919 гг. было осуществлено 42 плавания к устьям Оби и Енисея, из которых успешными оказались 37¹⁰. Использование трассы сдерживалось отрывочными и неполными сведениями о ледовом режиме Карского моря. Среди ученых и моряков-практиков не было единства даже по вопросу о том, каждый ли год можно пройти к устьям сибирских рек. Необходимая инфраструктура – речные пристани, метео- и радиостанции – только начинала появляться. Тем не менее, все осознавали важность морской трассы, активно делали шаги в ее освоении. Можно уверенно говорить о том, что советские Карские экспедиции начали работу на достаточно серьезном фундаменте.

⁷ Пинхенсон Д. М. Указ. соч. С. 308 (в труде Д. М. Пинхенсона И. А. Кожевин ошибочно назван «Кочериным»); Воробей П. А. Кожевин Иван Александрович – пустозерец и герой своего времени [Электронный ресурс]. URL: <http://pustozersk-nao.ru/index.php/ru/konkursi/20-pyterkovskie-cheniya> (дата обращения: 25.10.2018).

⁸ Брейтфус Л. Л. Морской сибирский путь на Дальний Восток. Краткая история плаваний Карским морем и Сибирским Ледовитым океаном. СПб., 1904. С. 17–18.

⁹ Пинхенсон Д. М. Указ. соч. С. 411.

¹⁰ Там же. С. 420.



Михаил Константинович Сидоров
(1823–1887)



Александр Михайлович Сибиряков
(1849–1933)

В годы Гражданской войны

В тяжелые послереволюционные годы к идее доставки сибирских грузов Карским путем на запад – в европейскую часть страны или сразу за границу – обращались как Советская Россия, так и Белое движение. К этому же времени относятся первые опыты создания специализированных организаций, которые занимались бы перевозками и развитием инфраструктуры морского пути.

Весной 1918 г., в условиях продовольственного кризиса, Архангельский губернский продовольственный комитет молодой Советской республики развернул подготовку хлебной экспедиции в Сибирь. Предполагалось задействовать все имевшиеся на тот момент в Архангельске ледокольные пароходы: «Дежнёв», «В. Русанов», «А. Сибиряков», «Соловей Будимирович» и «Г. Седов». Начальником экспедиции назначили полярного капитана Н. К. Мукалова. В свою очередь, в Сибири советские организации начали заготовку хлеба. Однако летом 1918 г. и в Архангельске, и в Сибири произошла смена власти. После антибольшевистского переворота в Архангельске (2 августа 1918 г.) выход судов в море был отменен.

В сентябре 1918 г. часть подготовленного сибирского продовольствия (7000 пудов) все же доставили в Архангельск. Пароход «Соломбала» под командованием А. А. Ларионова был направлен на Обь для доставки французской радиостанции в Обдорск (начальником этой экспедиции был полковник Корпуса гидрографов Д. Ф. Котельников). Судно выполнило задачу и благополучно вернулось обратно¹¹.

После прихода к власти в Сибири 18 ноября 1918 г. адмирала А. В. Колчака – участника дореволюционных полярных экспедиций – деятельность по освоению Карского пути получила новый импульс. В январе 1919 г. была создана Дирекция маяков и лоций Северного морского пути, район действия которой охватывал Карское море от ново-земельских проливов до Диксона¹². А 23 апреля 1919 г. постановлением Совета министров Временного Сибирского правительства был образован Комитет Северного морского пути (КСМП). Его председателем стал генерал-майор А. В. Попов, а затем – сибирский золотопромышленник и полярный исследователь С. В. Востротин. Главной задачей Комитета являлось создание устойчивой морской связи Сибири с портами стран Западной Европы по Северному Ледовитому океану для развития внешней торговли. Началась подготовка Карской экспедиции 1919 г. – первой в полном смысле крупной товарообменной экспедиции на Карском

¹¹ Кузнецов Н. А. Белые в Арктике. Год 1918-й // Звезда. 2018. № 7. С. 181–183.

¹² Там же. С. 187.

пути¹³. Для правительства Колчака организация Карской экспедиции была делом военно-стратегической важности, связанной с ресурсным обеспечением установленного режима.

Замысел похода предусматривал завоз в Сибирь экспортных грузов из-за границы (на двух пароходах – английском «Байминго» и шведском «Холвар») и вывоз сибирской продукции (главным образом хлеба, а также уральской меди), сосредоточенной в устье Оби. Кроме того, правительство генерала Е. К. Миллера направило в Сибирь оружие и военное обмундирование. Начальником экспедиции, выдвинувшейся из Архангельска, стал полярный исследователь, первооткрыватель Северной Земли Б. А. Вилькицкий. Вместе с грузовыми пароходами на восток шел отряд гидрографических судов, на которых предполагалось продолжить исследования северных морей. Прибытие судов экспедиции на Обь в сентябре 1919 г. совпало с началом поражения армии А. В. Колчака. Суда пришлось срочно перебрасывать на Енисей, а вскоре после их возвращения в Архангельск началось наступление Красной армии на Севере, закончившееся падением режима генерала Миллера¹⁴.

Сразу же после разгрома Белого движения в Сибири и на Севере в начале 1920 г. правительство РСФСР, в свою очередь, обратилось к идее очередной Карской экспедиции.

Если неудавшаяся советская экспедиция 1918 г. была направлена только для снабжения хлебом севера Европейской России, то проект 1920 г. сразу же был ориентирован на внешний (конкретно – на английский) рынок. В Лондоне советская делегация пыталась установить отношения с английскими предпринимателями, а на страницах правительственной газеты «Известия» обсуждалась важность Карского пути для экспорта в Англию (с примерами удачных плаваний XIX в.)¹⁵. 2 апреля 1920 г. был сделан важный шаг для централизации управления морскими перевозками на Севере – при Сибирском революционном комитете был основан Комитет Северного морского пути (Комсеверпуть), в сущности, опиравшийся на опыт своего «колчаковского» предшественника. На комитет возложили задачи по всестороннему оборудованию, усовершенствованию и изучению СМП для превращения его в постоянную транспортную артерию, технической организации и товарообмена с границей через устья р. Оби, Енисея, Лены и Колымы, а также транспортировке этим путем

¹³ Подробнее о Карской экспедиции 1919 г. см., напр.: Николаев А. Из Ливерпульской гавани в Обскую губу // Родина. 2015. С. 63–65; Гончаров А. Е., Карелин Н. М., Медников Д. М. Карская экспедиция 1919 г.: к вопросу об экспорте и импорте // Гражданская война на востоке России: взгляд сквозь документальное наследие. Материалы II Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. Омск, 2017. С. 71–78.

¹⁴ Вилькицкий Б. А. Когда, как и кому я служил под большевиками. Архангельск, 2001. С. 20.

¹⁵ Фронт труда. О Северном морском пути // Известия ВЦИК. 1920. 3 апреля. С. 1.

грузов из Европейской России. Именно Комсеве́рпу́ть будет непосредственно заниматься Карскими экспедициями до 1932 г.

Тем не менее английские деловые круги в 1919 г., в условиях продолжавшейся в России Гражданской войны, не были готовы к сотрудничеству с «большевистским» правительством. Переговоры в Великобритании зашли в тупик. Карская экспедиция 1920 г. из международной товарообменной превратилась в Сибирскую хлебную, целью которой стала доставка сибирского продовольствия в Архангельск. Для этого сформировали два отряда судов, каждый из которых включал по два ледокольных парохода (первый – «Г. Седов» и «В. Русанов», второй – «Малыгин» и «А. Сиби́ряков»), несколько обычных пароходов (первый отряд – четыре, второй – три) и по два лихтера. Начальником экспедиции назначили капитана М. В. Николаева.

Несмотря на опоздание речных судов Обь-Иртышского каравана (что привело к простоям морских пароходов) и сложную метеорологическую обстановку на обратном пути, экспедиция в целом оказалась успешной. Общий объем вывезенных продуктов и товаров составил 628 961 пуд¹⁶ (около 10 000 т).

В то же время в своем отчете М. В. Николаев отмечал целый ряд проблем, которые необходимо было учитывать при дальнейшей организации подобных экспедиций, и прежде всего – разнотипность судов, вынуждавшую «в плавании равнять по худшему из них», что привело к неоправданным задержкам при грузовых операциях. Кроме того, очень большой проблемой было отсутствие радиосвязи в бухте Находка¹⁷.

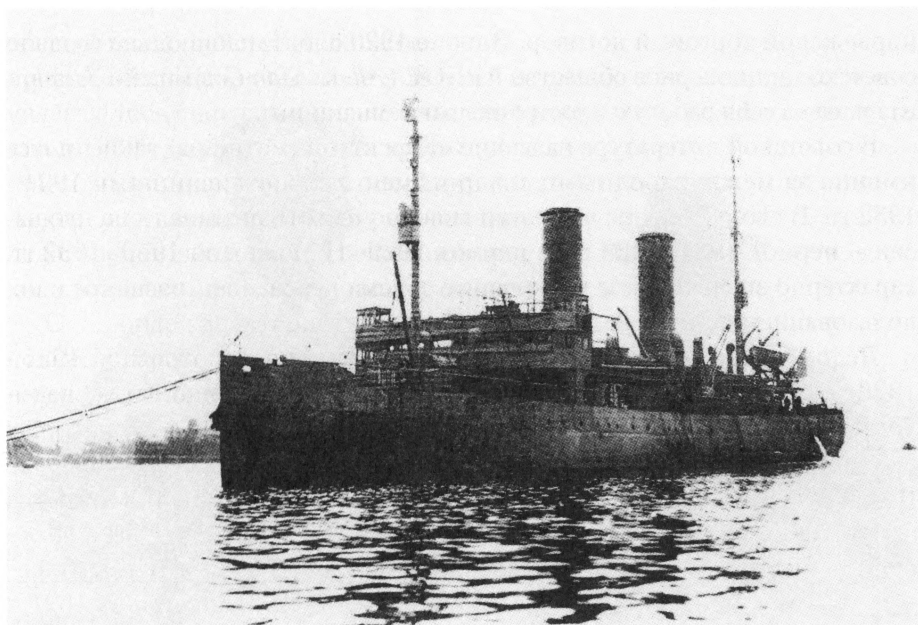
Тяжелые годы Гражданской войны, когда грузовые рейсы через Карское море из экзотического коммерческого проекта стали насущной необходимостью, инициировали организационные решения, развитие которых продолжилось уже в советское время. Многие полярные специалисты старой школы (в том числе служившие при Колчаке) – ученые, капитаны, военные гидрографы – поставили свои знания и умения на службу новой стране.

Карские экспедиции 1921–1928 гг.

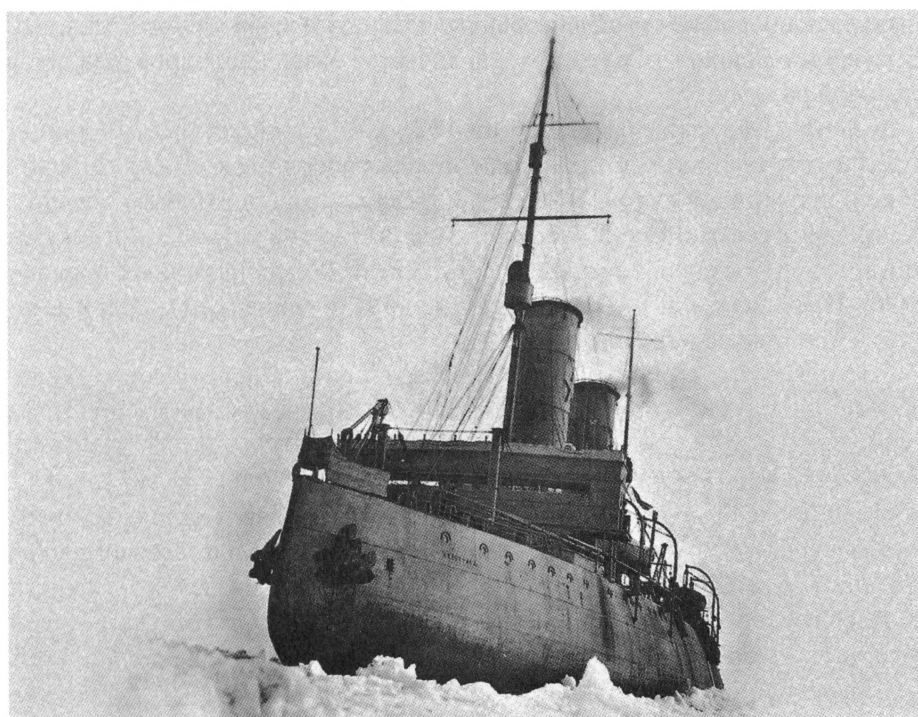
В 1921 г. политическая обстановка позволила наконец сделать советскую Карскую экспедицию международной. В марте было заключено торговое соглашение между СССР и Великобританией, а также подписан советско-

¹⁶ Белов М. И. Советское арктическое мореплавание. 1917–1932 гг. // История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1959. Т. 3. С. 77.

¹⁷ Фонды Арктического и антарктического научно-исследовательского института (далее – Фонды ААНИИ). Д. Р-1773. Л. 43–44.



Лидер Карских операций – ледокол «Ленин». 1922 г.
 Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)



Ледокол «Святогор» с почтовой карточки, выпущенной в 1920-е гг.

норвежский торговый договор. В июне 1920 г. в Лондоне было создано советское акционерное общество АРКОС (*All-Russian Cooperative Society*), взявшее на себя работу с иностранными компаниями.

В советской литературе название «Карские экспедиции» закрепилось именно за международными товарообменными экспедициями 1921–1932 гг. В свою очередь, этот этап можно условно разделить на две части – период 1921–1928 гг. и период 1929–1932 гг. Для 1929–1932 гг. характерно значительное увеличение объема перевозок, связанное с использованием линейных ледоколов.

Ледокольное обеспечение большинства Карских экспедиций 1921–1928 гг. осуществляли относительно маломощные ледокольные пароходы, приобретенные в годы Первой мировой войны, среди которых наиболее активно использовали «В. Русанов», «Г. Седов» и «Малыгин». В то же время уже при организации Карской экспедиции 1921 г. встал вопрос об использовании мощного линейного ледокола. Тогда по решению правительства задействовали «Ленин», только что выкупленный у Великобритании. Ледокол принял участие в экспедициях 1921 и 1922 гг., однако затем руководство Комсеверпути посчитало его использование нерентабельным¹⁸. Отметим, что уже в начале 1922 г. на межведомственном совещании по вопросам Северного морского пути высказывалось предложение задействовать в Карском море и самый мощный в то время ледокол «Святогор» – в качестве базы для гидроаэропланов ледовой разведки¹⁹.

Схема организации экспедиций 1920-х гг. уходила корнями в опыт предшествующих лет и предусматривала работу нескольких морских и речных отрядов судов. В задачи морских отрядов входили перевозка грузов из заграничных портов и Архангельска в устья Оби и Енисея и обратная доставка сибирской продукции. В задачи речных отрядов (Обь-Иртышского и Енисейского) – подвоз грузов вниз по Оби и Енисею к пунктам перегрузки.

В институциональном плане ключевую роль в организации экспедиций играли Наркомвнешторг (главным образом в лице АРКОС) и Комсеверпуть, который занимался разработкой планов экспедиций и графика движения судов.

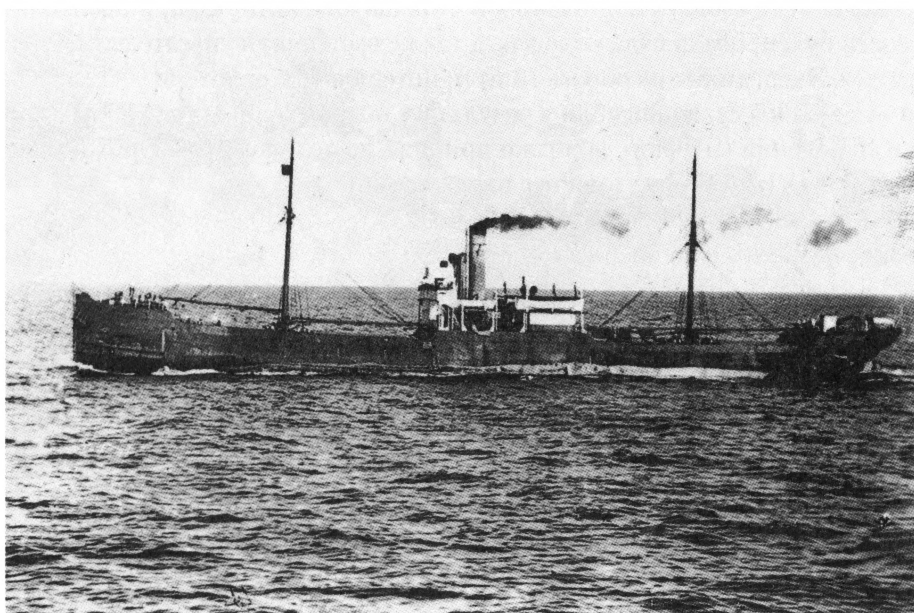
В 1921 г. планировали сформировать два морских отряда – Заграничный и Архангельский. Только что созданный АРКОС слишком поздно подключился к работе по Карской экспедиции, что вызвало трудности при формировании Заграничного отряда. Многие фирмы отказывали в поставках товаров, переговоры пришлось вести сразу в нескольких

¹⁸ Белов М. И. Советское арктическое мореплавание. 1917–1932 гг. С. 185.

¹⁹ Там же. С. 175.



Полярные капитаны И. Э. Рекстин (заместитель начальника Карской экспедиции 1922 г.) и Н. К. Мукалов. Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)



Пароход «Яков Свердлов». Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)

странах. За рубежом закупали и часть пароходов (хотя поначалу предполагалось обойтись только силами советского флота) – морские суда, намеченные для заграничного плавания, не могли выйти из Архангельска из-за обмеления бара Северной Двины. Приобретенные АРКОС транспорты получили советские названия: «Л. Красин», «Аркос», «Андре Марти», «Я. Свердлов» и «Внешторг» и позднее не раз участвовали в плаваниях Карским морем²⁰.

Начальником экспедиции назначили опытейшего полярного капитана норвежца Отто Свердруп, помощником которого стал советский капитан И. Э. Рекстин²¹.

Основу экспортных грузов Карской экспедиции 1921 г. составили различные сельскохозяйственные машины и инвентарь. Для вывоза за границу предназначалось также различное сырье – асбест, графит, шерсть, кожа. Вывоз хлеба на экспорт ввиду продовольственного кризиса не предполагался, но суда экспедиции взяли в Сибири значительный груз хлеба для Архангельска.

Архангельский отряд прошел пролив Югорский Шар 15–16 августа, Заграничный – 18 августа. Пунктами перегрузки стали бухта Новый Порт на Оби и Усть-Енисейский порт на Енисее. В обратный путь суда выходили в разное время, 14 сентября соединились в море и тремя группами под проводкой «Ленина» двинулись на запад.

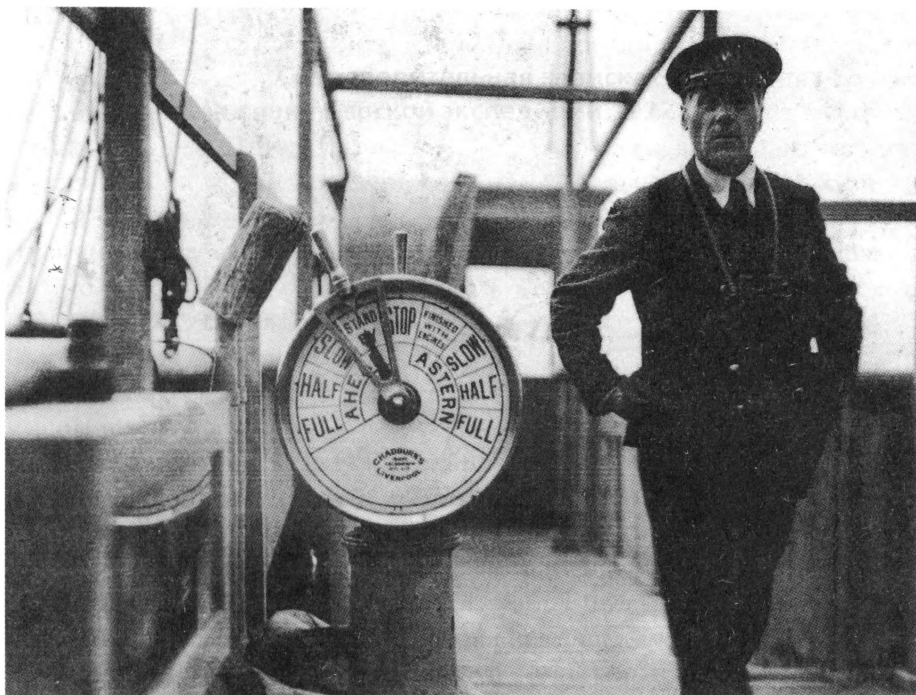
Кроме линейного ледокола, в экспедиции работали ледокольные пароходы «Г. Седов», «В. Русанов» и «Малыгин», которые при необходимости буксировали суда во льдах, а также выполняли спасательные операции. Экспедиция на обратном пути потеряла два парохода – «Енисей» и «Обь». Оба судна погибли в результате повреждений, полученных при столкновении со льдом, экипажи приняли на ледокольные пароходы, но почти весь груз утонул вместе с пароходами.

Суда, направлявшиеся в Архангельск, пришли в порт 25 сентября, суда Заграничного отряда 29 сентября достигли Мурманска. В целом экспедицию можно было признать успешной – стоимость экспортных грузов покрывала стоимость импорта. В то же время имелись организационные просчеты. Так, многие суда были не приспособлены для плавания во льдах, важная информация задерживалась из-за нечеткой работы радиосвязи, но самой крупной неудачей экспедиции 1921 г. стала гибель «Оби» и «Енисея».

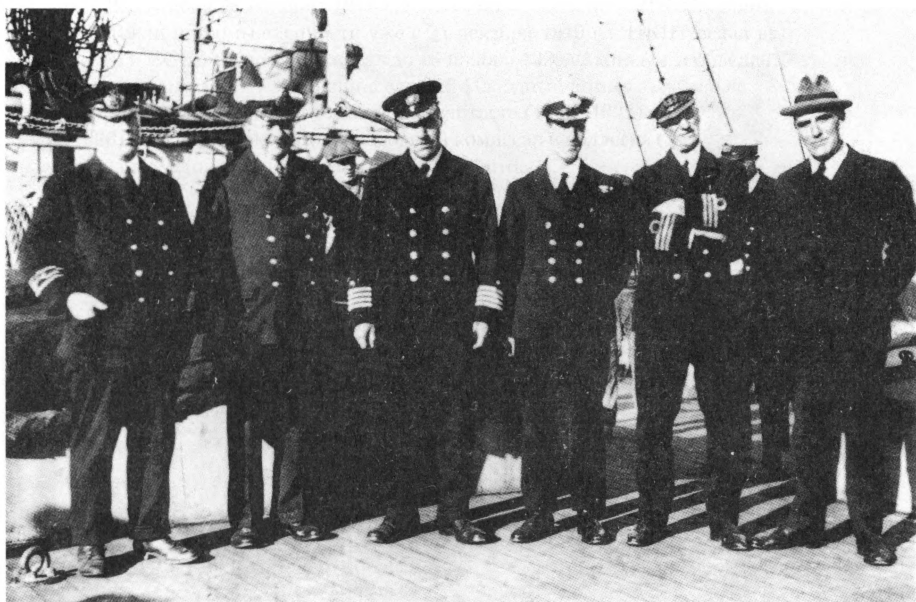
К организационным новшествам Карской экспедиции 1921 г. необходимо отнести создание в Мурманске службы погоды, подчинявшейся

²⁰ Итин В. А., Сибирцев Н. Н. Северный морской путь и Карские экспедиции. Новосибирск, 1936. С. 66.

²¹ Белов М. И. Советское арктическое мореплавание. 1917–1932 гг. С. 165.



Начальник экспедиции капитан М. В. Николаев на борту парохода «Аркас» к северу от о. Белый, 1922 г. Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)



Группа капитанов судов Карской экспедиции. Третий слева – М. В. Николаев. Борт парохода «Аркас». 12 августа 1922 г. Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)

руководству экспедиции, собиравшей данные со всех арктических метеостанций и передававшей их на суда каравана.

Перед следующей Карской экспедицией, организованной в 1922 г., стояла основная задача ввоза грузов из-за границы. Пять судов, снаряженных АРКОС, направлялись на Обь, тогда как операции на Енисее в этот раз не проводили вообще. Начальником экспедиции стал М. В. Николаев, его помощником – И. Э. Рекстин. Как и в предыдущем году, в экспедиции задействовали ледокол «Ленин».

Морские суда вышли из портов Великобритании в первые дни августа, затем соединились в один караван в Тромсё и 19 августа прибыли в Югорский Шар. Не встретив льдов ни в проливе, ни в Карском море, они 22 августа достигли Обской губы, а 24-го числа прибыли в Новый Порт. После окончания перегрузочных работ 20 сентября морской отряд под проводкой «Ленина» направился в обратный путь. Ледовая обстановка снова оказалась благоприятной, и суда уже 28 сентября прибыли в Тромсё, а между 4 и 9 октября достигли портов Великобритании²².

В условиях легкой по ледовым условиям навигации 1922 г. использование дорогого в эксплуатации линейного ледокола оказалось малоэффективным. Дополнительным аргументом против его участия в последующих проводках мощных ледоколов послужила катастрофа 1921 г. – участие в экспедиции «Ленина» не предотвратило гибель «Оби» и «Енисея». Поэтому в 1923–1928 гг. линейные ледоколы в Карские экспедиции не направляли.

Комсеверпуть в 1922 г. осуществлял лишь самое общее руководство экспедицией, а задачу организации речного отряда судов Сибревком делегировал Сибирскому округу путей сообщения. Это решение оказалось крайне неудачным. Именно в речной части сосредоточились основные просчеты и неудачи – плохое техническое состояние речных судов, отсутствие на них радиосвязи. В Новый Порт приехало недостаточное число грузчиков (среди которых к тому же было мало квалифицированных рабочих), что привело к задержке работ на семь дней против плана. Обратное продвижение каравана речных судов вверх по Оби было очень медленным (из-за недостатка топлива и отсутствия лоцманов), что привело к зимовке части барж в городе Тара и значительным убыткам²³.

Несмотря на неудачу экспедиции 1922 г. и разгоревшиеся в Сибревкоме серьезные дискуссии о целесообразности северных морских перевозок вообще, 6 марта 1923 г. вышло постановление СНК СССР о новой Карской экспедиции, общая ответственность за проведение которой возлагалась на Наркомвнешторг. Развернулись подготовительные

²² Белов М. И. Советское арктическое мореплавание. 1917–1932 гг. С. 180.

²³ Итин В. А., Сибирцев Н. Н. Указ. соч. С. 69.



Начальник Карской экспедиции 1923 г. Б. А. Вилькицкий.
Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)



Начальник экспедиции М. В. Николаев (крайний слева) на борту ледокола «Ленин». 1922 г.
Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)

работы, однако затем в дело вмешалась высокая политика. В мае 1923 г., после предъявления «ультиматума Керзона»²⁴, отношения между Великобританией и СССР резко ухудшились. Полноценная экспортно-импортная экспедиция стала невозможной, но кооперативным организациям разрешили организовать закупку и вывоз небольшой партии товаров.

Начальником Карской экспедиции 1923 г. стал Б. А. Вилькицкий, который до этого на протяжении двух лет не соглашался на сотрудничество с новой властью, но в 1923 г. все-таки решил возглавить экспедицию²⁵.

В задачи плавания 1923 г. входила не только перевозка грузов, но и проводка на Енисей судов речного флота – буксира «Кооператор», построенного по советскому заказу, и лихтера «Друг», приобретенного Б. А. Вилькицким у британского Адмиралтейства. Эти суда шли из Англии в сопровождении ледокольного парохода «В. Русанов». Импортные грузы были сосредоточены на единственном пароходе «Андре Марти».

Суда экспедиции собрались вместе в Тромсё, откуда 15 августа двинулись на Енисей. Переход оказался исключительно благоприятным по ледовой обстановке. Миновав Югорский Шар 19 августа, караван прибыл в Усть-Енисейский порт 26-го числа, а 5 сентября «В. Русанов» и «Андре Марти» с грузами Сибирского Центросоюза (шерсть и графит) двинулись в обратный путь и, не встретив на своем пути льдов, 13 сентября прибыли в Архангельск.

Экспедиция 1923 г. стала самой маленькой по объему грузов и самой непродолжительной по времени пребывания судов в Карском море.

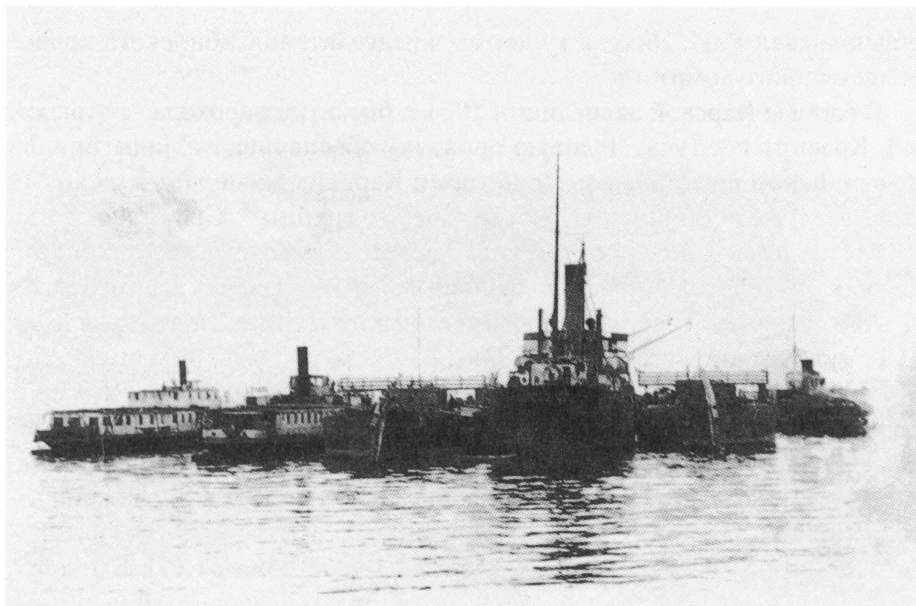
В 1924 г. политическая обстановка заметно улучшилась. Очередная Карская экспедиция должна была превзойти все предыдущие по объемам грузов. Внедрили ряд новшеств, среди которых на первое место следует поставить использование данных ледовой авиаразведки и появление в составе экспедиции научной группы. За морскую часть вновь отвечал Б. А. Вилькицкий, чей авторитет в области арктического мореплавания способствовал снижению ставок за страховку судов и грузов²⁶.

Именно в 1924 г. в составе экспортных грузов Карской экспедиции впервые появился лес, который в дальнейшем займет центральное место среди вывозимых из Сибири товаров. Важность вывоза сибирского леса через Север еще в 1922 г., в ходе дискуссий о будущем Карских экспедиций

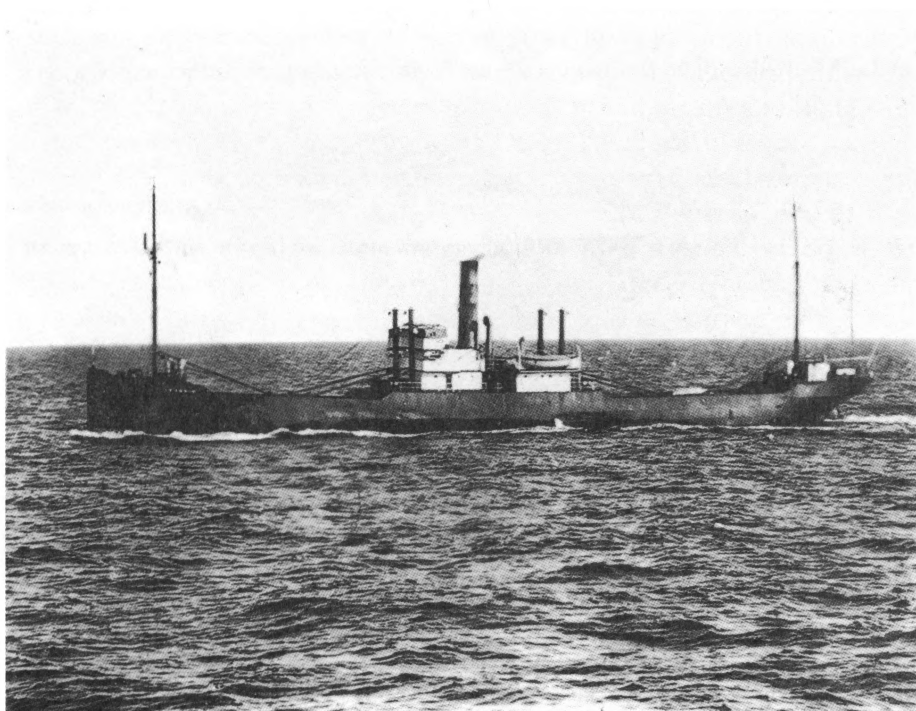
²⁴ Нота правительства Великобритании, приведшая к политической и торговой конфронтации между Великобританией и Советской Россией.

²⁵ Вилькицкий Б. А. Указ. соч. С. 28–29.

²⁶ Там же. С. 34.



Пароход «Леонид Красин» и речные суда экспедиции. 1922 г.
Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)



Пароход «Леонид Красин». 1922 г.
Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)

обосновывал Р. И. Эйхе, в ту пору – председатель Сибирского продовольственного комитета²⁷.

В составе Карской экспедиции 1924 г. было три парохода – «Аркос», «Л. Красин» и «Лус». Ледовую проводку обеспечивал «Малыгин», на флагманском судне впервые в истории Карских экспедиций работали гидрологическая и биологическая научные группы²⁸. Сроки плавания, рассчитанные в Комсервпути, были в целом выдержаны, несмотря на некоторое ухудшение ледовых условий по сравнению с предыдущим годом.

Авиационную ледовую разведку Карского моря в 1924 г. выполнял Б. Г. Чухновский на самолете «Юнкерс» Ju20 с поплавковым шасси. Полеты вдоль восточного берега Новой Земли осуществлялись в рамках работ Северной гидрографической экспедиции Главного гидрографического управления ВМС РККА. Базой для самолета служила новоземельская обсерватория Маточкин Шар. В качестве ледового наблюдателя в одном из полетов Б. Г. Чухновского (22 августа) принял участие будущий начальник Карских экспедиций 1926–1931 гг. Н. И. Евгенов²⁹. Данные полетов использовали при выборе трассы для движения судов в обратном направлении.

В 1925 г. Северная гидрографическая экспедиция вновь задействовала гидропланы на Новой Земле. Теперь на период проводки судов Карской экспедиции самолеты поступали в распоряжение начальника экспедиционной ледовой разведки. Эту должность в 1925 г. занимал Н. И. Евгенов, он же руководил гидрографической партией. Начальником Карской экспедиции 1925 г. был назначен М. В. Николаев. Как и в предыдущем году, суда сопровождал ледокольный пароход «Малыгин» (капитан Д. Т. Чертков).

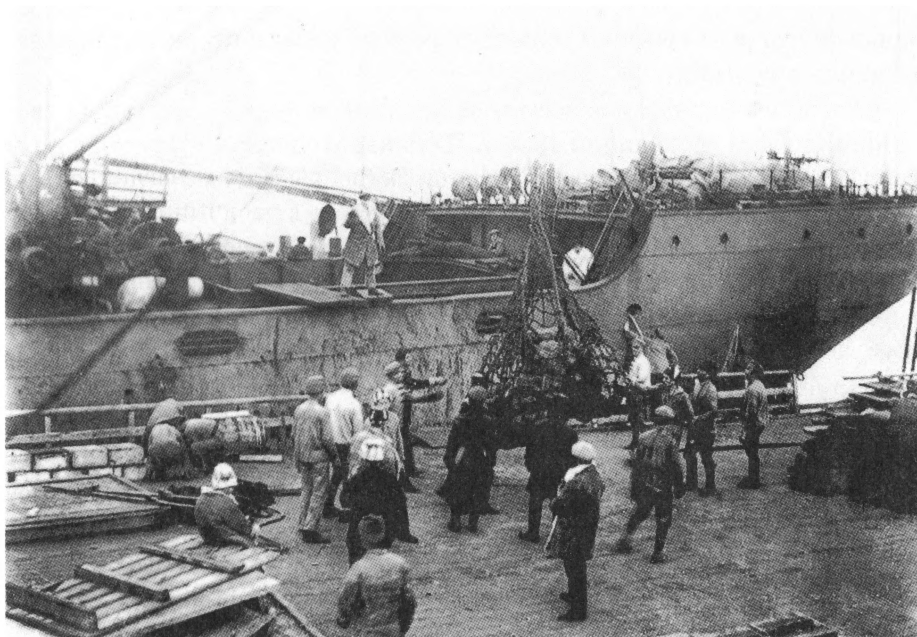
Судовую ледовую разведку осуществляли «Малыгин» и гидрографическое судно «Иней», работавшее в районе от о. Диксон до о. Белый. В экспедиции участвовали четыре парохода – «Л. Красин», «Я. Свердлов», «Андре Марти» и «Аркос».

Ледовая обстановка в Карском море в 1925 г. оказалась значительно более сложной. Весь путь на участке от Югорского Шара до о. Белый проходил во льдах. Суда экспедиции вынуждены были либо выжидать разрежения льдов, либо пытаться под проводкой «Малыгина» форсировать ледовые перемычки. И все же, несмотря на серьезное отставание

²⁷ Итин В. А., Сибирцев Н. Н. Указ. соч. С. 70–71.

²⁸ Белов М. И. Советское арктическое мореплавание. 1917–1932 гг. С. 190. Позднее именно с Карскими экспедициями 1924–1925 гг. специалисты связывали начало становления научно-оперативного обслуживания морских рейсов в арктических морях. См., напр.: XXV лет научной деятельности Арктического института. М.; Л., 1945. С. 87.

²⁹ Самойлович Р. Л. История полетов в Арктике и Антарктике // Воздушные пути Севера. М., 1933. С. 20.



Разгрузочные работы.
Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)



Отдых во время перегрузочных работ.
Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)

морских судов от графика движения речных караванов, экспедиция завершилась успешно.

Еще более сложными оказались ледовые условия в период проведения Карской экспедиции 1926 г. Пять пароходов, работавших в этом году, – «Вага», «Северолес», «Синглтон Эбби» (*Singleton Abbey*), «Хиллкрафт» (*Hillcraft*) и «Ульмус» (*Ulmus*) – подошли к Югорскому Шару 13 августа, но только 3 сентября, после нескольких неудачных разведок, смогли выйти в Карское море через пролив Маточкин Шар. Из-за задержки ремонта «Малыгина» в экспедиции работал несколько менее мощный ледокольный пароход «Г. Седов», на котором находился начальник ледовой разведки А. М. Лавров, а с 15 августа и начальник экспедиции Н. И. Евгенов. Как и в 1925 г., гидрографическое судно «Иней» вело разведку в районе о. Белый, где условия были более благоприятны.

На запрос зампреда Комсеверпути Ф. А. Шольца о целесообразности посылки из Ленинграда линейного ледокола руководство экспедиции после совещания решило, что «мощный ледокол для проводки вперед вызывать поздно, но он «может понадобиться в случае тяжелого льда на обратном пути»³⁰. Однако и при возвращении экспедиции удалось справиться с ситуацией своими силами, хотя Енисейская группа судов («Ульмус» и «Вага») проходила Карское море уже в начале октября, в период интенсивного образования молодого льда.

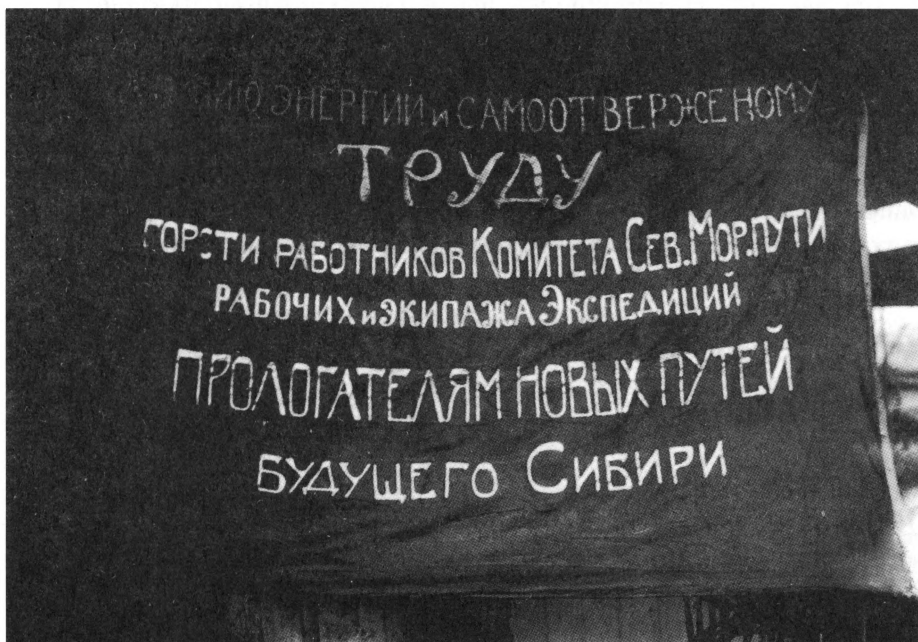
В ходе подготовки следующей Карской экспедиции произошло резкое осложнение политической обстановки – разгром конторы АРКОС лондонской полицией и последовавший разрыв дипломатических отношений между СССР и Великобританией вынудили передать руководство заграничной частью экспедиции советскому торговому представительству в Берлине. Несмотря на все трудности, к концу июля 1927 г. был сформирован морской отряд из шести судов; некоторые из них («Северолес» и «Синглтон Эбби») принимали участие в предыдущей экспедиции. Для обслуживания морской операции зафрахтовали ледокольный пароход «Малыгин». Поход вновь возглавил Н. И. Евгенов.

Существенным новшеством 1927 г. стало экспедиционное бюро погоды во главе с метеорологом Э. П. Пуйше. Бюро находилось на ледокольном пароходе и составляло прогнозы для судов, основываясь на собственных наблюдениях и данных 14 радиостанций, работавших на побережьях Карского моря, а также на Оби и Енисее. Организационную модель, в соответствии с которой начальник экспедиции находился на ледоколе и оттуда руководил движением каравана, можно считать прообразом будущих штабов морских операций ГУСМП, первоначально также работавших на борту линейных ледоколов.

³⁰ Дневник А. М. Лаврова 1926 г.: РГАЭ. Ф. 247. Оп. 3. Д. 45. Л. 24.



Новый Порт. Митинг. 1922 г.
 Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)



Почетное знамя экспедиции «Прологателям путей будущего Сибири». 1922 г.
 Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)

Проводка судов через ледовитые участки акватории Карского моря началась 19 августа, обские суда пришли в Новый Порт 23-го, а в Усть-Енисейский порт – 25 августа. На обратном пути морской отряд не встретил льдов.

Летом 1928 г. произошла реорганизация Комсеверпути. Постановлением СССР от 15 июня 1928 г. прежнюю организацию ликвидировали и на ее основе создали Северо-Сибирское государственное акционерное общество транспорта и промышленности – комбинат Северного морского пути (в подчинении Наркомвнешторга)³¹. На обновленный Комсеверпуть возлагалось максимальное развитие экспортных операций из местностей, тяготеющих к арктическому побережью. Отныне важнейшим продуктом сибирского вывоза становился лес, транспортировка которого постепенно удешевлялась, в т. ч. за счет совершенствования организации экспедиций.

В Карской экспедиции 1928 г. приняли участие восемь пароходов, штаб экспедиции во главе с Н. И. Евгеновым вновь располагался на «Малыгине». Ледовую разведку в Обской губе и районе о. Белый проводило гидрографическое судно «Прибой». Помимо работ по проводке судов «Малыгин» выполнил ряд гидрологических разрезов в юго-западной части Карского моря.

Таким образом, на протяжении 1920-х гг. в ходе организации и проведения Карских экспедиций был получен опыт ледовых проводок грузовых судов, а также опыт ледовых разведок с воздуха. Большую работу по промеру глубин в устьях рек и корректировке карт устьев и побережий проделали гидрографы.

Параллельно с развитием методов ледового мореплавания развивалась речная инфраструктура. Речная часть экспедиций, поначалу отличавшаяся крайне низким качеством судов, получила новые стальные лихтера, а к концу 1920-х гг. на сибирских реках появились и первые теплоходы.

На Енисее долгое время точкой погрузочно-разгрузочных работ был Усть-Енисейский порт, находившийся сравнительно недалеко от устья реки и небезопасный в плохую погоду для речных судов. В результате изысканий, проведенных совместно гидрографами Сибводпути и Комсеверпути в 1927–1928 гг., было найдено значительно более удобное и безопасное место – Игарская протока, удаленная от устья реки на 725 км. В 1928 г. ее впервые использовали для перегрузки на морские суда экспортного леса, а уже со следующего, 1929 г. все погрузочно-разгрузочные операции на Енисее выполнялись в Игарке³².

³¹ Итин В. А., Сибирцев Н. Н. Указ. соч. С. 86.

³² Там же. С. 77–78.

Опытный полярный исследователь, участник дореволюционных работ ГЭСЛО, Н. И. Евгенов руководил всеми последующими Карскими экспедициями до 1931 г. включительно. Именно под его началом практика мореплавания на западном участке будущего Северного морского пути к концу 1920-х гг. перешла на совершенно новый уровень.

Карские экспедиции – новый этап. 1929–1932 гг.

Как для Карских экспедиций, так и для всей советской деятельности в Арктике, конец 1920-х гг. стал временем серьезных перемен. В 1928 г. Советский Союз ярко выступил на международной арене, приняв самое деятельное участие в спасении итальянских аэронавтов экспедиции У. Нобиле. Решающая роль в операции принадлежала мощному ледоколу «Красин» (до 1927 г. – «Святогор»), который 12 июля 1928 г. пробился к ледовому лагерю уцелевших членов экипажа дирижабля «Италия» и принял их на борт.

Начальник Карских экспедиций Н. И. Евгенов, оценив на примере летних событий 1928 г. возможности мощного ледокола, сумел добиться решения о предоставлении «Красина» Комсеверпути для работы в 9-й Карской экспедиции (оно было принято в феврале 1929 г.)³³. Учитывалась и популярность «Красина» за границей, которая, по мнению организаторов экспедиции, должна была снизить фрахтовые ставки, что, в свою очередь, оправдывало более высокие (в сравнении с «Малыгиным») затраты на эксплуатацию линейного ледокола³⁴.

«Красин» вышел из Ленинграда в Карскую экспедицию 10 июля 1929 г. под командованием полярного капитана М. Я. Сорокина (капитан ледокола был также одним из помощников начальника морской части экспедиции). На борту «Красина» находились журналисты, освещавшие ход экспедиции, по итогам похода вышли книги³⁵.

По сложившейся в предшествующих экспедициях практике, начальник морской части экспедиции также осуществлял руководство проводившимися по пути следования научными работами³⁶. В ходе 9-й экспе-

³³ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 300. Л. 21.

³⁴ Там же. Л. 26 и об. В отношении страховых ставок это предположение оправдывалось: по мере развития Карских экспедиций они действительно уменьшились с 4,75 % в 1924 г. до 3,25 % в 1929 г. (Карская экспедиция // Искры науки. 1929. № 11. С. 409).

³⁵ Зингер М. Сквозь льды в Сибирь. Очерки Карской экспедиции 1929 года. М.; Л., 1930; Лин П. Завоевание Арктики. М.; Л., 1931; Берман Л. В Новую Мангазею. Л., 1930.

³⁶ Евгенов Н. И. Отчет начальника морской Карской экспедиции, 1929 г.: Фонды ААНИИ. Д. О-691. Л. 2.

диции научная группа работала на борту ледокола «Красин». Особенно важной была работа синоптического бюро, в составе которого трудились ученые-метеорологи Э. П. Пуйше (участник Карских экспедиций с 1927 г.) и Г. Я. Вангенгейм (оба – сотрудники Бюро погоды при Главной геофизической обсерватории). Кроме того, научные наблюдения вели гидрологи – А. С. Чечулин и Ю. К. Алексеев. Всего за время экспедиции было выполнено 40 глубоководных гидрологических станций³⁷.

Тот факт, что «Красин» направился в экспедицию из Ленинграда, позволил научным сотрудникам провести предварительные испытания и подготовку необходимых приборов. В лаборатории Института по изучению Севера изготовили прибор для измерения плотности льда системы В. В. Шулейкина, позволивший анализировать физическое состояние льда. На борту «Красина» даже была развернута небольшая гидрохимическая лаборатория³⁸.

В то же время, хотя работы научных групп этой и других Карских экспедиций в области гидрологии и гидрохимии публиковались в специальной литературе и, несомненно, имели определенное значение для Северного Ледовитого океана, Н. И. Евгенов и Ю. К. Алексеев отмечали их второстепенный характер, неизбежный в условиях приоритета хозяйственных задач самих рейсов. Для более глубоких исследований, по мнению ученых, были необходимы специальные суда и средства: «Только на этой базе Комсеверпуть, или имея собственный научный аппарат, или работая в контакте с каким-либо научно-исследовательским учреждением, может способствовать действительному познанию северных морей...»³⁹

Для экспедиции 1929 г. зафрахтовали 26 пароходов. Это рекордное на тот момент количество полностью оправдало с финансовой точки зрения работу линейного ледокола. Необходимо отметить, что в 1929 г. была реорганизована система фрахтования судов в целом. Постановлением Совета труда и обороны (СТО) СССР от 8 марта 1929 г. было создано акционерное общество «Совфрахт», подчинявшееся Наркомвнешторгу и централизовавшее всю активность СССР на международных фрахтовых рынках. «Совфрахт» должен был вести конъюнктурную работу, изучать ставки фрахтования и координировать расценки. В деятельности новой организации Карские экспедиции заняли важное место.

Пароходы прибывали группами – одномоментное прибытие всех судов сильно осложнило бы работу небольших сибирских портов, располагавших крайне ограниченной рабочей силой. Движением каждой группы командовал групповой капитан. Эта новая для арктического судоходства

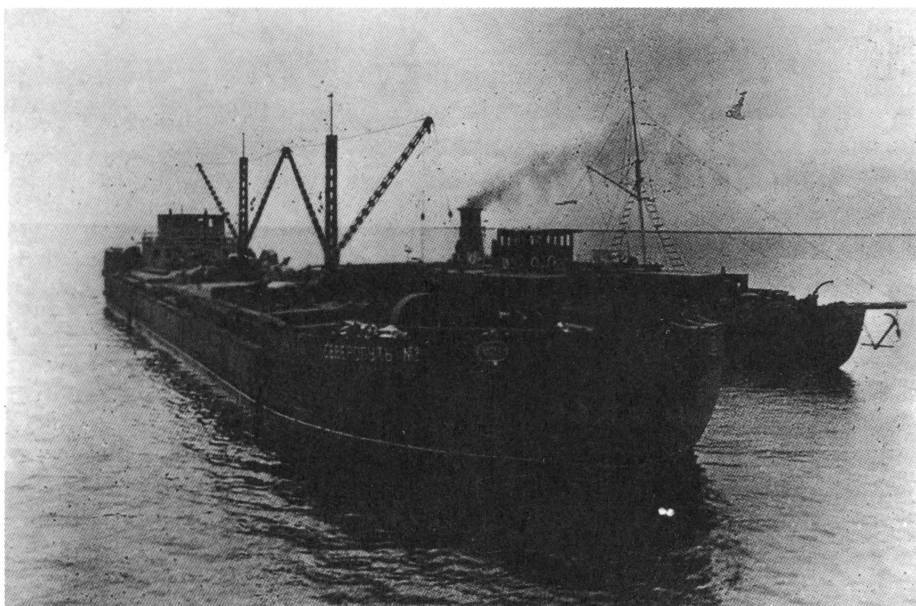
³⁷ Белов М. И. Советское арктическое мореплавание. 1917–1932 гг. С. 373.

³⁸ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 9. Л. 19.

³⁹ Там же. Л. 25.



Н. И. Евгенов – полярный гидрограф, исследователь Севера, руководитель ряда Карских экспедиций (1926–1931). Фотография 1930-х гг.
Из фондов ААНИИ



Стальной лихтер новой конструкции в Новом Порту. 1926 г.
Из фондов ААНИИ

схема позволила избежать сложностей, связанных с недостаточной подготовкой многих судоводителей, незнакомых с особенностями плавания во льдах.

«Красин» проводил отряды судов от Югорского Шара через Карское море в Новый Порт на Оби или Игарку на Енисее, а также обратно из сибирских портов. Ледовую разведку 9-й Карской экспедиции обеспечивал самолет «Комсеверопуть-1» (гидросамолет марки «Дорнье-Валь») под управлением Б. Г. Чухновского.

Первая группа пароходов прошла через Югорский Шар 31 июля. Самая напряженная работа пришлась на сентябрь: в этом месяце существовала угроза подхода тяжелых льдов с севера. Однако погода благоприятствовала операциям.

По итогам экспедиции был сделан целый ряд важных выводов о методах работы ледоколов при проводке судов, тактике морских операций, получен ценный опыт работы с иностранными капитанами в Северном Ледовитом океане. Экспедиция 1929 г. открыла новую страницу в организации движения судов на будущем Северном морском пути. Общий грузооборот составил 73 560 т, из которых 60 060 т приходилось на экспортные грузы⁴⁰.

Резкое увеличение объема перевозок вывело Карские экспедиции на новый уровень. Теперь они представляли собой целый комплекс морских операций, в которых были задействованы сразу несколько отрядов судов. Линейный ледокол стал обязательным участником Карских рейсов.

Успешный результат работы в 1929 г. убедил руководство Комсеверпути в необходимости привлечь «Красина» и в следующем году. Однако позиция организаторов экспедиции натолкнулась на жесткое противодействие Наркомата путей сообщения (НКПС), в чьем ведении находился ледокол. На совещании, состоявшемся в мае 1930 г., представители НКПС и Балтийской конторы Совторгфлота горячо отстаивали важность ледокола для Ленинградского порта⁴¹. Сложные переговоры продолжались до конца июня 1930 г., при этом подготовка ледокола к походу шла полным ходом. 26 июня было принято решение, что «Красин» остается в резерве экспедиции⁴². В Карское море направили ледокол «Ленин» (капитан К. П. Эгги) и ледокольный пароход «Малыгин» (капитан Д. Т. Чертков).

На «Малыгине» разместились научно-оперативная группа экспедиции. В ее состав вошли синоптики А. А. Синягин и А. А. Вительс от

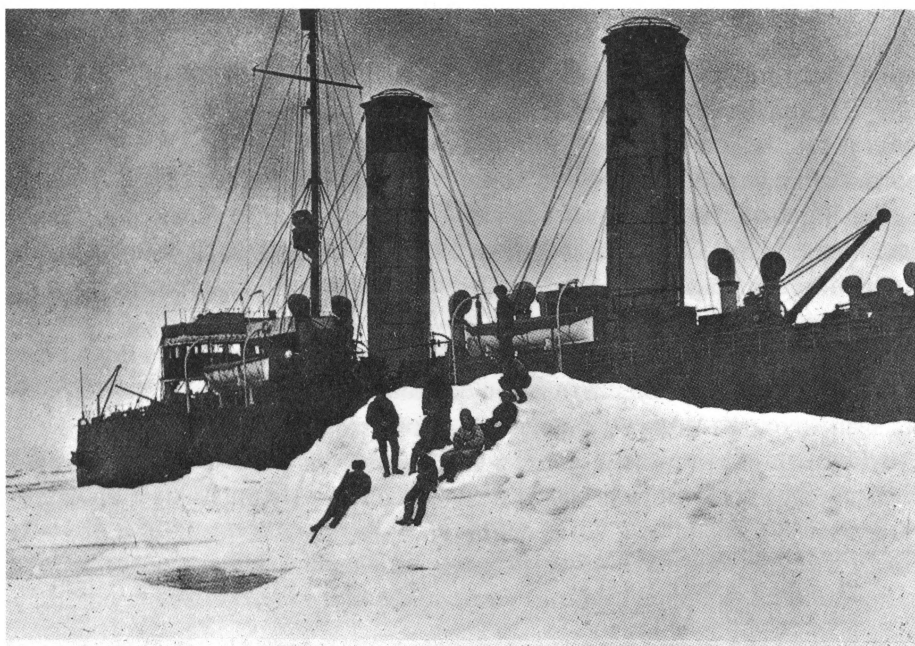
⁴⁰ Воеводин Н. Морской путь в Сибирь // Советский Север. 1930. № 3. С. 75.

⁴¹ Протокол совещания по обслуживанию Карской экспедиции 1930 г. ледоколом «Красин»: Фонды ААНИИ. Д. Р-1790. Л. 34–37.

⁴² Шибинский В. Г. Дневник Карской морской экспедиции 1930 г.: Фонды ААНИИ. Д. 101849. Л. 4 об.



Ледокол «Красин» буксирует пароход во льдах. 1929 г.
Из фондов ААНИИ



«Красин» в Карской экспедиции. 1929 г.
Из фондов ААНИИ

Центрального бюро погоды СССР, военные штурманы-практиканты С. И. Беликов и И. В. Тимонов, а также уже работавший в Карских экспедициях гидролог Ю. К. Алексеев⁴³.

Ледовую разведку для экспедиции вели три самолета (все – марки «Дорнье-Валь») – «Комсеверопуть-1» (Б. Г. Чухновский), «Комсеверопуть-2» (И. К. Иванов) и «Комсеверопуть-3» (А. Д. Алексеев). Маршруты авиаразведки экспедиции 1930 г. покрыли большую часть акватории Карского моря.

Суда вновь двигались группами, к каждой из которых был прикреплен групповой капитан. В 1930 г. на этих должностях работали И. Э. Рекстин (помощник начальника по Енисейской группе), И. А. Лукашевич (он же руководил Обской группой), В. Г. Шибинский (помощник начальника по ледовой проводке), А. А. Эльзенгер, М. В. Иванов, Т. В. Слюнин, П. Г. Ставинский, Н. М. Николаев, С. З. Рекикайнен и А. В. Терентьев⁴⁴.

В Карской экспедиции 1930 г. приняли участие 46 пароходов – 4 советских, 4 германских, 17 английских и 21 норвежский. За один 1930 г. по Карскому морю прошло больше грузов, чем за все предшествующее время, а экспорт превысил 132 тыс. т⁴⁵.

Обратная проводка судов началась 13 августа (Енисей) и 21 августа (Обь). После разведки «Малыгина» в северной части Карского моря (лед не обнаружен) было принято решение провести часть судов вокруг мыса Желания, что успешно осуществили 28 августа.

В 1931 г. Карскую экспедицию вновь возглавил Н. И. Евгенов, группами судов руководили капитаны И. А. Лукашевич, М. Я. Сорокин, С. В. Николаев, А. В. Терентьев, А. Н. Микешин. Научную группу экспедиции составляли метеорологи-синоптики А. З. Геворкянц и К. А. Радвиллович, гидролог Ю. К. Алексеев, ледовый специалист Н. Н. Гаккен, гидробиолог Г. П. Горбунов, врач Н. Г. Котов⁴⁶. Кроме того, присутствовал член правления Комсеверпути М. И. Шевелёв, являющийся одновременно начальником авиаслужбы, а позднее возглавивший Управление полярной авиации в системе Главсевморпути.

Сама экспедиция была скромнее двух предыдущих – в ней участвовало 16 пароходов. Значительное сокращение объемов экспорта было вызвано экономическим кризисом на Западе.

Ледовая обстановка 1931 г. в Карском море была благоприятна – суда вообще не встретили льдов на своем пути⁴⁷. Ледокольную проводку

⁴³ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 9. Л. 20.

⁴⁴ Там же. Л. 26.

⁴⁵ Белов М. И. Советское арктическое мореплавание. 1917–1932 гг. С. 375.

⁴⁶ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 9. Л. 26.

⁴⁷ Итин В. А., Сибирцев Н. Н. Указ. соч. С. 161.

в этом году осуществлял «В. Русанов» под командованием капитана Б. И. Ерохина.

В 1932 г. грузообороты Карской экспедиции вновь пошли вверх. На Обь и Енисей было направлено 28 пароходов. Штаб экспедиции находился на линейном ледоколе «Ленин» (капитан К. П. Эгги)⁴⁸.

Карскую экспедицию 1932 г. возглавил М. И. Шевелёв (Н. И. Евгений получил другое ответственное назначение – стал начальником Северо-Восточной экспедиции на ледорезе «Литке»). Начальником ледовой проводки назначили В. Г. Шибинского, его помощниками – И. А. Лукашевича (по Обской части) и М. Я. Сорокина (по Енисейской части). Группами судов руководили капитаны А. Б. Антонов, К. А. Балицкий, С. В. Николаев, Я. М. Путре, А. В. Терентьев. В составе научной группы работали синоптики А. А. Лучшев и Б. Л. Дзердзеевский, гидрологи А. С. Чечулин и И. Н. Келарева⁴⁹.

Экспедиция 1932 г. стала последней для Комсевморпути как управляющей Карскими рейсами организации. В Советской Арктике начались серьезные перемены. Накопленный в ходе морских операций 1920-х гг. огромный практический опыт предстояло воплощать в жизнь организации совершенно нового типа – Главному управлению Северного морского пути.

Карские экспедиции в системе Главсевморпути

В 1932 г., после завершения сквозного плавания ледокольного парохода «А. Сибиряков» по трассе Северного морского пути, была создана организация, ставшая ключевым звеном советского полярного проекта, – Главное управление Северного морского пути (ГУСМП, или Главсевморпуть), непосредственно подчиняющаяся Совету народных комиссаров СССР. Деятельность ГУСМП стала примером совершенно нового организационного подхода к освоению северных территорий. Специальной организации, фактически имевшей полномочия отдельного наркомата (или, в более поздней терминологии, министерства), вменялось в обязанности разноплановое, в первую очередь транспортное, освоение Арктики. В системе ГУСМП оказались не только учреждения судоходства, но и полярные станции, и авиация, и научно-исследовательские институты, и учебные заведения, и промышленные производства. Главсевморпуть имел собственное издательство, выпускавшее профильные

⁴⁸ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 9. Л. 26.

⁴⁹ Там же. Л. 26 об.

журналы («Советская Арктика», «Проблемы Арктики»), аналитические сборники, научные и научно-популярные книги.

Материальную базу Комсеверпути передали в новую систему. Отныне Карские экспедиции становились частью морских операций ГУСМП, что привело к смене названия рейсов, – с этого времени они обычно называются «Карскими операциями»⁵⁰, или просто «Карские».

Задачей Карской операции 1933 г. был вывоз лесоэкспорта из Игарки и Нового Порта (около 37 тыс. стандартов⁵¹, при этом через Игарку должно было пройти 32 тыс.). Для выполнения намеченного объема судоборота Карская операция состояла из 30 пароходов (25 судов направлялись в Игарку, остальные – в Новый Порт), на которые также погрузили каботажные грузы из Ленинграда (4500 т) и импорт для Урал-Треста из Европы (около 3000 т). В основу оперативного плана положили график движения судов, составленный на основе вероятной продолжительности навигационного периода в Карском море и возможностей Игарского порта по проведению погрузочно-разгрузочных работ. Проводку обеспечивали ледокольные суда и самолеты, осуществлявшие систематическую воздушную разведку ледовой обстановки.

План проведения операции был следующим: три самолета авиаслужбы ГУСМП 15–20 июля выходят на заданные позиции и к 1 августа выявляют ледовое состояние Карского моря между Новой Землей и меридианом Диксона, выбирают наиболее удобный путь для прохода судов в Обь, Енисей и далее на восток, определяют объемы льда в прилегающих районах. Ледокол «Ленин» к 18–19 июля готов к выходу в море в Архангельске. Штаб располагается на «Ленине» и далее опирается на данные ледовой авиаразведки, которая должна была осуществиться 22–27 июля. Подход первой Енисейской группы к новоземельским проливам был намечен на 28 июля. Самолет Н-10 поступал в распоряжение командования Карской операции с момента начала ледовой проводки. Заранее представительство ГУСМП в Лондоне осуществляло прием судов на чартер⁵².

Операцией непосредственно руководил начальник, координировавший работу ледокольных и воздушных средств, организовывал и наблюдал за ходом погрузочных работ в сибирских портах, согласовывал все возникавшие в ходе работы вопросы, инструктировал представителя

⁵⁰ См., напр.: Крастин Э. Ф. Северный морской путь в эксплуатации // Советская Арктика. 1935. № 2. С. 20–21; Степанов Н. П. Навигация 1930 г. закончена // Советская Арктика. 1935. № 5. С. 7 и др. Далее в нашем очерке слова «экспедиция» и «операция» применительно к Карским рейсам используются как синонимы.

⁵¹ Один стандарт леса равнялся 2,7 т (до 1935 г., затем – 2,8 т).

⁵² Николаев С. В. Карская морская операция 1933 года на ледоколе «Ленин»: Фонды ААНИИ. Д. О-730. Л. 1–4.

по делам Карской операции в Лондоне. Для координации работы с другими экспедициями и отдельными судами ГУСМП начальник Карской операции становился старшим морским начальником в Карском море. Эту должность принял на себя начальник морского управления ГУСМП Ф. Н. Матвеев. Характерными особенностями Карской операции 1933 г. были: 1) сложная по сравнению с предыдущими организационная структура – необходимость увязки командования проводкой с учреждениями фрахта за границей, владельцами ледоколов, ГУ ВМС (рации Мурманского побережья), Центральным бюро погоды, другими организациями; 2) расширение штата постоянных и временных сотрудников, причем умеющих взаимодействовать с иностранными капитанами.

Непосредственным помощником начальника Карской операции являлся начальник морской проводки, на которого были возложены руководство воздушной разведкой и – на ее основании – проводка судов через льды Карского моря. В его ведении находились групповые капитаны, отвечавшие за движение судов группами (при необходимости). Начальник морской проводки отдавал оперативные распоряжения группкапитанам, иностранным капитанам, а также передавал навигационные, ледовые, метеорологические и прочие сведения. В 1933 г. им стал капитан С. В. Николаев. Для технического подбора иностранного тоннажа, наблюдения за его своевременным выходом в Гамбург (7 июля 1933 г.), а затем в Лондон был командирован В. Г. Шибинский, начальник проводки в 1932 г.

В организационном отношении командование операцией осуществлял штаб, состоявший из оперативных (начальник экспедиции, начальник морской проводки, группкапитаны) и научных сотрудников. В его состав вошли: сотрудники Ленинградского территориального управления ГУСМП, капитаны А. В. Терентьев и И. А. Лукашевич. Групповыми капитанами были назначены: капитан А. В. Калайда (штатный сотрудник Ленинградского теруправления), временно приглашенные капитаны дальнего плавания И. П. Ануфриев, В. Ф. Куршев, Я. М. Путре, К. Ф. Слюнин, Н. А. Терентьев. Состав научной группы: Бюро погоды – два сотрудника Центрального бюро погоды Союза синоптики И. А. Клемин, Н. В. Дмитриев; гидрологическая партия – сотрудники Всесоюзного арктического института гидролог М. М. Никитин и гидрохимик М. А. Долженкова⁵³. Их работа заключалась в гидрометеорологическом сопровождении операции. Имели место и трудности – впоследствии И. А. Клемин сетовал на некачественную связь, плохую работу приборов и, главное, на то, что капитаны судов не предоставляли необхо-

⁵³ Николаев С. В. Карская морская операция 1933 года на ледоколе «Ленин»: Фонды ААНИИ. Д. О-730. Л. 5–6.

димые данные о состоянии погоды на ледокол-лидер (на нем находились ученые). Регулярные сведения поступали только от судна Арктического института «Ломоносов», следовавшего неподалеку и работавшего по своей программе⁵⁴.

Впоследствии в отчете об операции С. В. Николаев отметил, что организационные сложности имели место, так как Главсевморпуть, помимо Карской операции, запланировал проведение второго сквозного рейса (пароход «Челюскин»), ряд научно-исследовательских экспедиций на небольших судах, проводку судов в устье Лены. В одном районе приходилось увязывать работу разных экспедиций⁵⁵.

Лидером операции стал ледокол «Ленин». Первые иностранные суда вошли в Карское море 2 августа. Вся навигация продлилась 88 дней – значительно дольше, чем во время предыдущих операций⁵⁶. Это было связано как с количеством проведенных судов, так и с работой Игарского порта. Историк М. И. Белов указывал, что порт подготовился слабо, многие работы в нем не были механизированы. В итоге простой в Игарке составлял 30 % всего времени стоянки каждого парохода в этом порту⁵⁷. В результате операции из Игарки вывезли 31 849 стандартов пиломатериалов, а из Нового Порта – 4958; ввезено на Север 5415 т продовольственных и промтоварных грузов, 2994 т импортного железа и машинного оборудования⁵⁸. Впоследствии на основе отчетных материалов капитан И. А. Лукашевич, один из руководителей операции 1933 г., пришел к выводу, что продажа на мировом рынке сибирского леса была выгодна СССР, поэтому можно говорить о положительном экономическом эффекте Карской операции в 1933 г.⁵⁹

В 1933 г. впервые состоялась Ленская экспедиция, которая, по словам ее участника, синоптика Б. Л. Дзержеевского, была «непосредственным и наиболее близким продолжением Карской экспедиции», «продолжением экономического освоения Севера»⁶⁰. Ее целью было проведение товарных судов не только по Карскому морю к устьям Оби и Енисея, но и дальше

⁵⁴ РГАЭ. Ф. 8062. Оп. 1. Д. 90. Л. 13.

⁵⁵ Николаев С. В. Карская морская операция 1933 года на ледоколе «Ленин»: Фонды ААНИИ. Д. О-730. Л. 92–94.

⁵⁶ По данным Н. Н. Сибирцева, время пребывания коммерческих судов в Карском море ранее составляло от 22 (1923) до 77 дней (1931) (Итин В. А., Сибирцев Н. Н. Указ. соч. С. 107).

⁵⁷ Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение Советского Севера. 1933–1945 гг. // История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1969. Т. 4. С. 237–238.

⁵⁸ Шибинский В. Карская операция 1933 года // Бюллетень Арктического института. 1935. № 5–6. С. 141.

⁵⁹ Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение. С. 238.

⁶⁰ Дзержеевский Б. Л. Описание Ленской экспедиции на л/к «Красин» в навигацию 1933 г. по проводке морских и речных торговых судов по трассе СМП. 1933 г.: Фонды ААНИИ. Д. О-746. Л. 5.



Первая Ленская экспедиция. «Красин» во льдах. Лето 1933 г.
 Научный архив Филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге – «Ледокол «Красин»



Импортные грузы в трюмах судов.
 Фотография из личного архива А. Н. Николаева (Санкт-Петербург)

на восток – к устью р. Лены. Данная операция, как и Карские, делилась на две части: морскую (переход из Архангельска в устье Лены пароходов «Володарский», «Правда» и «Сталин») и речную (проводка с р. Оби на р. Лену буксирного теплохода «Первая пятилетка» и лихтера № 7, дальнейшая проводка «Пятилеткой» речных судов по р. Лене до Якутска). Лидером экспедиции стал ледокол «Красин», начальником всей операции был Б. В. Лавров, речной части – В. Л. Модзалевский. В итоге впервые за одну навигацию состоялся переход судов с грузами до бухты Тикси⁶¹.

Уже в следующем, 1934 г. почти одновременный проход через юго-западную часть Карского моря первых судов Карской экспедиции и пароходов, направлявшихся по морям Северного Ледовитого океана к р. Лене, привел к объединению планов работ ледоколов-лидеров обеих операций. Экспедиции часто стали именоваться обобщенно Карско-Ленскими⁶². Как видно из документов, приведенных в этом сборнике, учреждение, ведавшее экспедициями, именовалось Конторой Карско-Ленских операций.

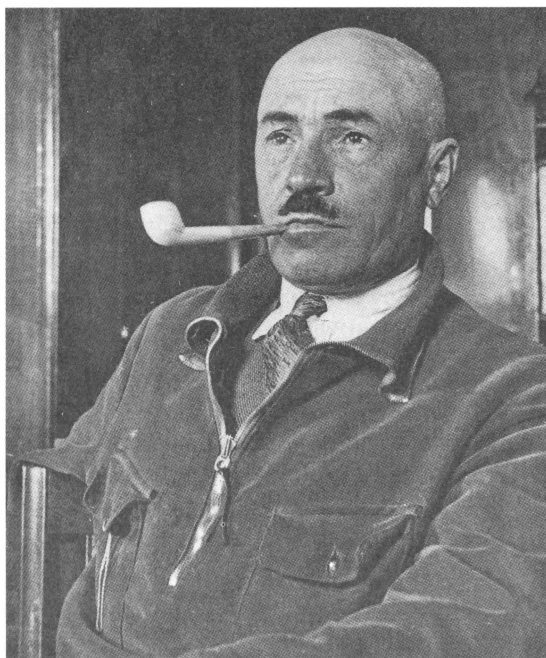
Лидером Карской операции 1934 г. назначили ледокол «Малыгин». Данный выбор («Малыгин» был ледокольным пароходом, а не арктическим ледоколом, подобно «Ермаку» или «Красину») был обусловлен благоприятным ледовым прогнозом для западной части Карского моря. Кроме того, из Мурманска выдвинулся лидер Ленской операции ледокол «Ермак» (отправился на три дня раньше «Малыгина», 15 июля), способный помочь в начале навигации в трудных условиях. Также при необходимости можно было заменить ледокольный пароход в районе шхер Норденшёльда. Впоследствии, 2 сентября 1934 г., у Диксона лидера операции действительно сменили. Им стал ледорез «Литке». 14 сентября, когда «Литке» покинул бухту Диксона, лидером был назначен ледокольный пароход «Садко»⁶³.

Начальником операции стал Д. И. Поляков, начальником морской проводки – В. Г. Шибинский. Групповыми капитанами являлись А. В. Терентьев, В. Л. Модзалевский, В. Ф. Куршев, Николаев-Пузанков,

⁶¹ Отчет капитана Модзалевского по Ленской экспедиции 1933 г.: Фонды ААНИИ. Д. О-946. Л. 1–75. Краткое резюме отчета см.: Модзалевский В. Проводка речных судов из реки Енисей в реку Лену в 1933 году // Бюллетень Арктического института. 1934. № 1. С. 8–9. Также Ленской экспедиции посвящен ряд публицистических изданий: Зингер М. Э. Ленский поход: очерки первой Ленской экспедиции ледокола «Красин», архангельских судов «Сталина», «Правды», «Володарского» и омского теплохода «Первая пятилетка» вокруг Таймырского полуострова к устью Лены, в бухту Тикси. Л., 1934; Лавров Б. В. Первая Ленская: очерки о первом караване советских судов, прошедших через Северный Ледовитый океан к устью реки Лены. М., 1936.

⁶² «Второй раз Карско-Ленская экспедиция выбирает пунктом выхода судов в Якутию Мурманск. В третий раз Севморпуть отправляет свои корабли к р. Лене, и с навигации этого года рейсы Мурманск – бухта Тикси надо считать регулярными». (Корабли уходят в Арктику // Карело-Мурманский край. 1935. № 7. С. 25.)

⁶³ Шибинский В. Карская операция 1934 года // Бюллетень Арктического института. 1935. № 5–6. С. 141–145.



Начальник Первой Ленской экспедиции Борис Васильевич Лавров.
Фотография 1933 г. Научный архив Филиала Музея Мирового океана
в Санкт-Петербурге – «Ледокол «Красин»



Заседание судового комитета на ледоколе «Красин» во время Ленской экспедиции.
Фотография Стунникова. 1933 г. Из фондов Филиала Музея Мирового океана
в Санкт-Петербурге – «Ледокол «Красин»

Н. А. Терентьев, А. А. Муравьев⁶⁴. Научная группа Карской операции, организованная Арктическим институтом и Ленинградским областным гидрометеорологическим управлением, расположилась на «Малыгине». В ее состав входили: руководитель В. И. Арнольд-Алябьев, кристаллограф М. П. Головков, студент ЛГУ Н. А. Волков. Они осуществляли наблюдения за ледовой обстановкой, собирали данные о трении льда об обшивку судна по ходу его движения, исследовали лед на рыхлость и прочность⁶⁵.

3 августа первые иностранные суда каравана вошли в Карское море. Всего в операции участвовали 28 пароходов (из них иностранных – 25). В Игарку пришли 23 зарубежных судна, остальные пароходы достигли Нового Порта. Из Игарки вывезли 33 518 стандартов экспортного леса (и еще 1200 – в Мурманск), из Нового Порта – 5213. Ввезено в Игарку продовольственных и промтоварных грузов – 7490 т. Но в 1934 г. среди завоза не было импортных грузов. Доход от проведения операции превысил сумму расходов на 145 490 руб., но руководство ГУСМП стремилось к еще большей экономической эффективности Карских рейсов. Также предстояло развить сибирские порты⁶⁶. В Ленской операции приняли участие пароходы «Байкал», «Сакко» и «Молотов» (лидер – ледокол «Ермак»). Возглавил ее начальник Гидрографического управления Главсевморпути П. В. Орловский. Он же координировал деятельность всей навигации в Карском море⁶⁷.

1935-й стал годом проведения первой навигации по всему Севморпути. Постановление Совета труда и обороны о перевозке грузов на коммерческих судах по Северному морскому пути от Мурманска до Владивостока датировано 1 апреля 1935 г. Выполнение данной задачи было возложено на ГУСМП. В новом ежемесячном политико-экономическом журнале, издававшемся Главсевморпутем и его Политуправлением, был помещен ряд программных статей, и среди них – материал Э. Ф. Красина, в котором автор проанализировал весь опыт советских Карских операций. Он отметил, что за 13 лет они выросли по количеству занятых судов в 5,6 раза, а по количеству перевезенного груза – почти в 9 раз; малогрузные суда (грузоподъемностью в 2000–3000 т) стали в 1930-х гг. заменять на более вместительные (до 8000 т); к проведению операций привлекли линейные ледоколы и авиацию, а на пути следования судов с каждым годом появлялось все больше радиостанций, маяков, навигационных знаков, радиомаяков и т. д. Благодаря изученности

⁶⁴ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 9. Л. 26 об.

⁶⁵ Арнольд-Алябьев В. И. Научные работы в Карско-Ленской экспедиции на борту л/п «Малыгин» летом 1934 года // Бюллетень Арктического института. 1935. № 5–6. С. 145–146.

⁶⁶ Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение. С. 239.

⁶⁷ Карская экспедиция // Бюллетень Арктического института. 1934. № 11–12. С. 410.

пути и приобретенному опыту ледовых плаваний удалось продлить период работы в Карском море⁶⁸. Так как всего в навигации 1935 г. по Севморпути планировались участие около сотни судов и перевозка свыше полумиллиона тонн различных грузов⁶⁹, то была выработана особая схема расстановки ледоколов. «Ленин» должен был обслуживать Карскую операцию до о. Диксон, «Ермак» – вести суда через пролив Вилькицкого и в восточной части Карского моря, «Литке» – работать в море Лаптевых, «Красин» – в восточном секторе Северного морского пути. Значительный шаг был сделан в научном обеспечении всей арктической навигации. Было создано межведомственное Бюро ледовых прогнозов (15 января 1935 г.), специалисты которого (представители различных научных организаций – Главной геофизической обсерватории, Гидрографического управления, Всесоюзного арктического института и др.) к 1 марта выработали детальный прогноз ледовой обстановки, а к 20 мая – уточненный⁷⁰. Опираясь на эти данные, можно было четко планировать рейсы. Кроме того, на различных судах в навигационный период работали ученые различных институтов, сообщавшие текущие данные о состоянии погоды и льдов⁷¹.

Итоги Карской и Ленской операций были весьма успешными. В целом в навигацию 1935 г. план перевозок по СМП был выполнен на 113 %⁷². Всеми операциями в западном районе Севморпути руководил начальник Морского управления ГУСМП Э. Ф. Крастин, руководство Карской операцией было возложено на капитана дальнего плавания В. Г. Шибинского. Штаб размещался на ледоколе-лидере «Ленин». Организационно операция проводилась как и предыдущие, за исключением того, что все пароходы по пути на восток заходили в Мурманск. Здесь они принимали уголь, которого должно было хватить на весь переход до порта назначения и обратно. В ходе операции было проведено 45 су-

⁶⁸ Крастин Э. Ф. Северный морской путь в эксплуатации // Советская Арктика. 1935. № 1. С. 20–21.

⁶⁹ Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение. С. 161. Исследователь отметил, что только за одну навигацию по плану должно было быть перевезено столько грузов, сколько было транспортировано за 12 прежних советских Карских операций.

⁷⁰ Дзердзеевский Б. Л. Организация работы Службы погоды в Арктике // Бюллетень Арктического института. 1934. № 11. С. 368–370.

⁷¹ Алексеев Н. Н. Работы Гидрографического управления Главсевморпути в 1935 году // Бюллетень Арктического института. 1936. № 2. С. 69–73; Дзердзеевский Б. Л. Погода в Арктике: (В навигацию 1935 г.) // Советская Арктика. 1936. № 1. С. 72–73; Евгенов Н. И. Арктическая гидрография в 1935 году // Советская Арктика. 1936. № 2. С. 24–35; Лаппо С. Д. Состояние льдов в навигацию 1935 года // Советская Арктика. 1936. № 1. С. 70–71; Орловский П. В. Гидрографические работы в 1935 году // Советская Арктика. 1935. № 2. С. 14–20.

⁷² За освоение Арктики. Л., 1935; Маслов М. М. Выполнение плана первого полугодия 1935 года // Советская Арктика. 1935. № 3. С. 87–91; Степанов Н. П. Навигация 1935 года закончена // Советская Арктика. 1935. № 5. С. 7–10.

дов (из них 35 иностранных)⁷³. Первые из них вошли в Карское море 25 июля. Несмотря на то что «Ленин» несколько запоздал с выходом из Архангельска и не выполнил предусмотренного планом разведочного похода от Югорского Шара к о. Белый, данные возместила воздушная разведка. 27 июля караван принял для дальнейшей проводки «Ермак», а «Ленин» проследовал за вторым караваном. Такая работа продолжалась до конца навигации: «Ленин» принимал караваны с запада, затем провожал пароходы с грузом экспортного леса, шедшие в обратном направлении. Последний пароход проследовал в Игарку через Югорский Шар 8 сентября, а обратно – 10 октября (ледовая обстановка была столь благоприятна, что «Ленин» с середины августа стоял на якоре у с. Хабарово). Всего из Игарки и Нового Порта было вывезено за границу 44 877 стандартов пиломатериалов, в Мурманск – 4725⁷⁴. Правда, качество погрузенного леса было низкое. Некоторое количество древесины было забраковано, сумма штрафов достигла 40 тыс. руб. золотом⁷⁵. Как и в предыдущем году, отсутствовала импортная составляющая – Карская операция превратилась в экспортную.

Необходимо отметить, что рост объема грузоперевозок требовал и лучшей оснащенности портов. До навигации 1935 г. в Игарском порту были только плавучие причалы на плотках и плашкоутах. Зимой 1934–1935 гг. в порту построили три стационарных причала. Они выдержали паводок 1935 г., и работа разгрузочно-погрузочных бригад на них проходила эффективно. В навигацию 1936 г. в эксплуатацию планировалось ввести еще четыре капитальных причала⁷⁶.

В следующем, 1936 г. Карская операция снова была встроена в общую схему грузоперевозок по Севморпути. Так как в этом году широко разворачивалось стахановское движение, было решено пересмотреть основные эксплуатационные показатели. Всего наметили перевезти 285 тыс. т против 204 тыс. т (1935) и сократить сроки оборачиваемости судов, время работ в портах. Как правило, суда, следовавшие за лесом на Енисей и Обь, шли из Мурманска порожняком. Благодаря росту грузооборота для Норильского никелевого комбината, на эти суда также планировалось загружать грузы – использовать до 75 % грузоподъемности флота Карской операции из Мурманска на Диксон и Дудинку. Введение новых причалов в Игарке и увеличение интенсивности работ должно было повысить объем тоннажа грузоопераций и составить 332 т по порту вместо

⁷³ Итин В. А., Сибирцев Н. Н. Указ. соч. С. 117.

⁷⁴ Шибинский В. Г. Карская операция 1935 года // Бюллетень Арктического института. 1936. № 3. С. 116–117.

⁷⁵ Новосёлов Н. Стахановская Карская // Советская Арктика. 1936. № 10. С. 40

⁷⁶ Будтолаев Н. М. Причалы порта выдержали испытание // Советская Арктика. 1936. № 6. С. 64–65; Мамошкин С. Н. Игарский порт к навигации 1936 года // Там же. С. 63–64.

прежних 291, что приводило к экономии на фрахте, расходах на топливо и содержании личного состава и, в свою очередь, резко снижало себестоимость перевозок 1 т груза с 54 руб. до 25 руб. 30 коп.⁷⁷ Новым в Карской операции стало еще и более раннее начало навигации: первые суда должны были встать под погрузку пиломатериалов в Игарке уже 1 августа, а не 5–6 августа, как было раньше⁷⁸.

Начальник Морского управления ГУСМП Э. Ф. Крастин отмечал: «1935 год являлся годом опытной эксплуатации Северного морского пути обычными грузовыми судами. Результат работы показал, что полярники – моряки, летчики и работники полярных станций – хорошо справились с возложенными задачами. На текущую навигацию... утвержден значительно повышенный план работы. Мощное стахановское движение, охватившее все отрасли народного хозяйства страны, в т. ч. и Арктику, вскрыло большие внутренние ресурсы, до сих пор не использованные»⁷⁹. В плаваниях в арктических морях было задействовано 160 судов. Также организация работы требовала участия ледоколов, рассредоточенных по районам Севморпути («Ермак», «Ленин», «Литке» и «Красин»), самолетов, работы Бюро погоды, а также синоптиков и гидрологов на судах. Ледовый режим оказался более суровым, чем в навигацию 1935 г., что не было учтено в должной мере при планировании плаваний⁸⁰. Для лучшей организации проводок столь значительного количества судов на трассе Северного морского пути руководство операциями в западном районе Арктики было поручено Э. Ф. Крастину, в восточном – начальнику Дальневосточного теруправления ГУСМП М. Б. Пошеманскому⁸¹. В целом план грузоперевозок был выполнен (запланирована перевозка 276,4 тыс. т грузов, а перевезено 290,9 тыс. т⁸²), но имелись недостатки в организации обслуживания транспортных операций, сложности в осуществлении авиа-разведки. С другой стороны, планы были необоснованно завышены, не скорректированы после получения неблагоприятного ледового прогноза. И все же по сравнению с 1935 г. был достигнут рост количества перевезенных грузов (на 60 тыс. т) и выполненных работ⁸³.

⁷⁷ Крастин Э. Ф. Накануне навигации 1936 года // Советская Арктика. 1936. № 3. С. 74–75.

⁷⁸ Крастин Э. Ф. Навигация в 1936 году // Советская Арктика. 1936. № 6. С. 20.

⁷⁹ Там же.

⁸⁰ Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение. С. 173–174.

⁸¹ В данном сборнике документов впервые публикуется «Положение о начальнике морских операций Северного морского пути в арктическую навигацию 1936 года», в котором Севмор-пути делится «на два основных оперативных района: западный и восточный».

⁸² Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение. С. 183–184.

⁸³ В целом об итогах навигации 1936 г. см.: Гаккель Я. Я. Арктическая навигация 1936 года // Бюллетень Арктического института. 1936. № 10–11. С. 445–450; Шмидт О. Ю., Бергавинов С. А. Арктическая навигация успешно завершена: ЦК ВКП(б) – товарищам Сталину, Кагановичу, Андрееву, СНК СССР – товарищу Молотову // Советская Арктика. 1936. № 12. С. 63–64.

В Карской операции 1936 г. было задействовано 33 судна (из них 30 иностранных), перевезено 159,6 тыс. т грузов (в т. ч. 45 тыс. стандартов пиломатериалов)⁸⁴.

В 1936 г. было утверждено Положение о Конторе Карской операции Управления морского и речного транспорта Главного управления Северного морского пути при СНК СССР (публикуется в настоящем сборнике). Можно сказать, что в середине 1930-х гг. складывалась схема осуществления Главсевморпутем различных операций в Арктике, и Карские операции вполне были в нее встроены. ГУСМП руководило ими до середины 1938 г.

В 1937 г. в рейсах приняло участие 28 судов (в т. ч. 5 советских), а весь грузооборот составил 146 832 т (в т. ч. 39 897 стандартов пиломатериалов). Начальником морской проводки, как и в предыдущие годы, был В. Г. Шибинский. Суровые условия ледовой обстановки 1937 г. не могли не сказаться и на движении судов Карской операции. Только один пароход прибыл в Игарку по графику, шесть иностранных судов зазимовали близ Диксона.

В Карской операции 1938 г. участвовало 37 иностранных пароходов, которые перевезли в общей сложности 192 881 т грузов (в т. ч. 52 086 стандартов пиломатериалов на экспорт). Также часть леса была транспортирована для использования внутри страны (3750 стандартов). В рейсах принимали участие и советские пароходы. Историк М. И. Белов отмечал, что опыт работы ГУСМП с Карскими рейсами был успешным, они были переданы Наркомвнешторгу тогда, «когда в их организации был достигнут известный успех»; кроме того, с 1938 г. арендная плата за иностранные суда стала меньше (раньше она оценивалась в большую сумму, чем за обычный рейс, теперь же оказалось возможным провести сравнение условий (обычного и арктического плаваний) и доказать, что плавание по Карскому морю по трудности немногим отличается от плавание в других морях)⁸⁵.

Карские операции в ведении Наркомата внешней торговли СССР

Главсевморпуть, начавший проведение Карской операции 1938 г., передал руководство ею Наркомвнешторгу. В свою очередь, в системе Наркомвнешторга ключевую роль в организации этого и последующих Карских рейсов играло Объединение по фрахтированию иностранного тоннажа, созданное в 1929 г., – «Совфрахт». Отныне ГУСМП только

⁸⁴ Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение. С. 240.

⁸⁵ Там же. С. 241.

обеспечивало рейсы ледоколами, ледовой авиаразведкой, лоцманской проводкой до Игарки. Тем не менее рейсы по-прежнему организационно увязывались с другими плаваниями по Севморпути. Следует отметить, что в 1939 г. с учетом опыта предыдущих работ были созданы штабы при начальниках морских операций западного и восточного районов Арктики, ставшие центрами руководства транспортной работой судов и ледокольной проводкой. Начальники морских операций и их штабы находились на линейных ледоколах, осуществлявших проводку.

Основные характеристики советских линейных ледоколов и ледокольных пароходов, принимавших участие в Карских экспедициях, приведены в таблице 1.

Таблица 1. Основные тактико-технические данные советских ледоколов и ледокольных пароходов – участников Карских экспедиций

Название ледокола, страна и год постройки	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Водоизмещение, т	Мощность, л. с.
1. «Красин» Великобритания, 1917	99,8	21,64	7,88	8832	10 050
2. «Ленин» Великобритания, 1917	85,6	19,50	6,24	5600	7950
3. «Александр Сибиряков» Великобритания, 1909	76,5	10,80	6,00	1498	2360
4. «Георгий Седов» Великобритания, 1909	76,8	10,90	6,00	3056	2360
5. «Таймыр» Россия, 1909	60,0	11,90	6,70	1359	1310
6. «Малыгин» Великобритания, 1912	78,9	14,20	6,80	3200	2800
7. «Владимир Русанов» Великобритания, 1909	73,2	11,00	5,20	2650	2400
8. «Ф. Литке» Великобритания, 1909	80,0	16,00	6,00	4850	7000

Карскую операцию 1939 г. вынужденно свернули из-за начала Второй мировой войны. В ней участвовало 34 иностранных и 2 советских парохода. Грузоперевозки составили 168 215 т, но не весь экспорт попал на мировой рынок – часть грузов, первоначально предназначенных за границу, из-за военных событий выгрузили в Мурманске и Архангельске. Раннее замерзание Карского моря вынудило руководство ГУСМП потребовать отправки всех судов из Игарки не позднее 23 сентября. Руководство «Совфрахта» сумело договориться со штабом западного сектора и задержать до 30 сентября два парохода – «Ваалхавен» и «Клintonия». Оба судна от-

правили с полным грузом, за круглосуточную работу лесокombината на погрузке пароходов были выделены денежные премии⁸⁶.

В период 1941–1946 гг. Карские операции по вывозу леса не проводились. Они возобновились только в 1947 г. По данным советского исследователя А. Б. Марголина, общий вывоз на внешние рынки за период работы Карских экспедиций 1920–1940 гг. составил 1211,6 тыс. т, а вывоз в районы СССР 1920–1945 гг. – 335,9 тыс. т⁸⁷. Всего Карским морем в 1920–1930 гг. прошло 117 судов (на Обь – 65, на Енисей – 52), в период 1931–1940 гг. – 281 судно (на Обь – 22, на Енисей – 259)⁸⁸. Перевес по числу судов в пользу Енисея был вызван ростом экспорта сибирского леса, основные объемы которого заготавливались именно в бассейне Енисея.

Итоги 1930-х гг.

В течение 1930-х гг. росли грузоперевозки в ходе карских рейсов, улучшались качество их проведения и работа портов (сокращались простои, ускорялись погрузка и разгрузка, строились причалы), увеличивалось количество задействованных пароходов. Средненавигационное время возросло с 65 до 90 суток. Карские операции увязывались с ходом других плаваний по арктическим морям, их поддерживали ледоколы, ледовая авиаразведка и гидрометеорологические службы. Руководство операциями в начале 1930-х гг. осуществлялось Комсерверпутем, затем ГУСМП, с середины 1938 г. – Наркомвнешторгом.

«Совфрахту» удалось добиться повышения качества арендуемых судов, а также неуклонного снижения страховых премий. К концу 1930-х гг. они практически не отличались от страховых премий в обычных рейсах в Мурманск или Архангельск⁸⁹. Достижения Советского Союза в освоении Карского морского пути были несомненны, а сами операции можно считать самым успешным транспортным проектом СССР в Арктике в довоенное время.

В настоящем сборнике публикуются документы из архива ПАО «Совфрахт». Они впервые вводятся в научный оборот и содержат ценнейшие сведения по истории организации и проведения Карских экспедиций 1922, 1927, 1933–1936 гг.

М. Емелина, М. Савинов

⁸⁶ [Электронный ресурс] URL: <http://www.sovfracht.ru/traditions/history/1930-1940> (дата обращения: 25.10.2018).

⁸⁷ РГАЭ. Ф. 746. Оп. 1. Д. 66. Л. 46.

⁸⁸ Там же. Л. 53.

⁸⁹ Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение. С. 244.

Исторические документы

ИЗ АРХИВА КОМПАНИИ «СОВФРАХТ»
И КОММЕНТАРИИ К НИМ

Орфография воспроизводится по оригинальным документам

ВСЕСОЮЗНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ПО ФРАХТОВАНИЮ ИНОСТРАННЫХ СУДОВ

„С О В Ф Р А Х Т“

Адрес: Москва, 12, ул. 25 Октября, д. 5. Телеф.: правления КЗ-55-98, для справок и телефонограмм КЗ-55-98
Для телеграмм: Москва—СОВФРАХТ

Ваш индекс

Дата

Наш индекс

Дата

ВОПРОС

Бланк объединения «Совфрахт», 1930-е гг.

1.

Сопроводительная записка к плану Карской экспедиции 1922 г.¹

Р. С. Ф. С. Р.

Народный Комиссариат Внешней Торговли²
(НАРКОМВНЕШТОРГ)

ИМПОРТНОЕ УПРАВЛЕНИЕ³

Отдел – Общий / 31 мая 1922 г. / № 62606

г. Москва, ул. Ильинка, д. 14.⁴

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО НКВТ В АНГЛИИ⁵

Лондон

Препровождаем при сем план Карской экспедиции текущего года, составленный представителем ЦУМОРа⁶ тов. Васильевым⁷. Предлагаем принять его к ру-

¹ Машинопись, 1 лист. Документ погашен официальным календарным штампом с текстом: *Russian Trade Delegation. 49, Moorgate, E. C. 2* – и датой 8-JUN 1922, левее штампа отпечатаны цифры 99 58.

² Народный комиссариат внешней торговли (НКВТ, Наркомвнешторг) создан 8 июня 1920 г. на основе прежнего Народного комиссариата торговли и промышленности, существовавшего с 26 октября (8 ноября) 1917 г. (фактически название «НКВТ» применялось к Наркомату торговли и промышленности уже с 31 декабря 1919 г.). НКВТ ведал внешней торговлей РСФСР и СССР и просуществовал до 18 ноября 1925 г., когда был объединен с Народным комиссариатом внутренней торговли в единый Народный комиссариат внешней и внутренней торговли СССР. Все время работы Наркомвнешторга (1920–1925) его главой был Л. Б. Красин (1870–1926). Во главе наркоматов – народный комиссар и коллегия (нарком и его помощники). Коллегия наркоматов упоминаются в ряде документов.

³ Импортное управление было организовано в составе НКВТ в августе 1920 г. (официально закреплено временным Положением от 28 октября 1929 г.). Состояло из общего, оперативно-импортного, планового, учетно-импортного и товарно-технического отделов. 24 июля 1922 г. объединено с Экспортным управлением в единое Управление регулирования внешней торговли, просуществовавшее до объединения наркоматов в 1925 г.

⁴ Весь текст выше представляет собой угловой печатный бланк Наркомата внешней торговли с вписанными от руки датой и исходящим номером.

⁵ Представительство Наркомата внешней торговли (Торговое представительство РСФСР, *Russian Trade Delegation*) в Великобритании было создано 24 февраля 1920 г. и стало первым торговым представительством Советской России в иностранном государстве. В состав советской торговой делегации вошли Л. Б. Красин, М. М. Литвинов, В. П. Ногин и С. З. Розовский.

⁶ ЦУМОР – Центральное управление морского транспорта. Создано (в структуре Наркомата путей сообщения) декретом ВЦИК и СНК от 28 августа 1921 г. ЦУМОР первоначально состоял из четырех отделов: общего, механико-судового, эксплуатационного, портов и сооружений. Конкретные функции управления, пережившего несколько реорганизаций, менялись, при этом основными задачами всегда оставались надзор за деятельностью флота (в т. ч. технический) и развитие морских портов СССР. В 1930 г. реорганизован во Всесоюзное объединение морского транспорта, все функции которого были в 1931 г. переданы вновь созданному Наркомату водного транспорта СССР.

ководству, внеся необходимые изменения в зависимости от выяснившихся обстоятельств на месте. Начальником Карской экспедиции морской части Комсевпуть⁸ просит назначить капитана Рекстина⁹. Ваше заключение по плану Васильева просим прислать письмом.

ПРИЛОЖЕНИЕ: План экспедиции¹⁰.

НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ

/Воронецкий¹¹/

НАЧ. ОБЩЕГО ОТДЕЛА

/Дружинин¹²/

⁷ Васильев Николай Яковлевич (1889–1965) – советский морской деятель, капитан дальнего плавания. В 1920-е гг. – один из организаторов советского морского транспорта, занимал ряд руководящих должностей в Главводе, ЦУМОРе, Балтийском морском пароходстве, Судпроекте. В 1921–1922 гг. участвовал в организации Карских экспедиций со стороны НКВТ. Автор брошюры «Карская экспедиция» (Пг., 1921), в которой изложил ход экспедиции 1921 г. с основными выводами, а также сделал обзор истории мореплавания по Карскому пути и анализ перспектив вывоза из Сибири. В 1930 г. репрессирован по ложному доносу. После освобождения из заключения в 1935 г. работал в рыбной промышленности и судостроении.

⁸ Комсевпуть – «Комсервпуть», Комитет Северного морского пути. Основан при Сибревкоме 2 апреля 1920 г., с 15 июня 1928 г. – Северо-Сибирское государственное акционерное общество «Комсервпуть» (передан в подчинение Наркомата внешней и внутренней торговли), с марта 1932 г. – Всесоюзное экспортно-импортное и транспортно-промышленное объединение «Комсервпуть». Упразднен после создания в декабре Главного управления Северного морского пути. См. также исторический очерк в настоящем сборнике.

⁹ Рекстин Иван Эрнестович – советский полярный капитан. В 1920 г. командовал ледокольным пароходом «Соловей Будимирович», затертым льдами в Карском море и спасенным ледоколом «Святогор». В 1921–1923 гг. – помощник начальника Карской экспедиции, принимал участие в экспедициях 1926 (капитан парохода «Северолес»), 1929–1930 гг. (помощник начальника экспедиции по Енисейской группе). По данным на 1935 г. И. Э. Рекстин был «невозвращенцем» (эмигрировал) и находился в Лондоне.

¹⁰ Публикуется в настоящем сборнике под № 2.

¹¹ Воронецкий Борис Александрович (1879–1937) – советский государственный деятель. До революции – офицер-артиллерист, подполковник. Участник Гражданской войны (в рядах Красной армии). В 1920–1930 гг. – сотрудник Наркомвнешторга и Наркомторга. В 1930 г. арестован и осужден за «контрреволюционную деятельность» на три года ссылки. Работал в Томске (экономист-плановик Томлеса). В 1937 г. вторично репрессирован (9 октября арестован, 31 октября расстрелян).

¹² В документе имеются автографы обоих должностных лиц Наркомвнешторга.

Р. С. Ф. С. Р.

Народный Комиссариат Внешней Торговли
(НАРКОМВНЕШТОРГ)

Просьба в своих отношениях указывать № №, Управление, Отдел
и Подотдел.

На Ваш № от го 192..... г.

(Вход. №)

ИМПОРТНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Отдел Общ. дел

Подотдел

№ Ма я 1922 г.

№ 62006

ОСНОВА, Ильинка, д. № 14.

№
№
№

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО НЕРВ



99

Препровождаем при сем план Карс-
ской Экспедиции текущего года, состав-
ленный представителем ЦУМОР"а тов.
ВАСИЛЬЕВЫМ. Предлагаем принять его
к руководству, внося необходимые из-
менения в зависимости от выяснивших-
ся обстоятельств на месте. Начальни-
ком Карской Экспедиции морской части Комсе-
верпуть просит назначить капитана Рекстина.
Ваше заключение по плану Васильева просим
привести письмом.

ПРИЛОЖЕНИЕ: План экспедиции.

Начальник Управления
/Воронецкий/

Нач. Общего Отдела
/Дружинин/

БВ/ЕК.

Сопроводительная записка к плану
Карской экспедиции 1922 г.

2.

План Карской экспедиции в 1922 г.¹

ПЛАН КАРСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ В 1922 г.

I) Для участия в Карской Экспедиции Аркосом² назначаются следующие 4 парохода:

1) «Бран» –	Грузоподъемн.	3035	вместимость	1109.0	Нетто
2) «Нис-Абби» –	"	3000	"	1449.0	
3) «Тинтера-Абби» ³ –	"	3100	"	1091.3	
4) «Ашвин» –	"	3200	"	1350.7	

ИТОГО:	12335 т.	4700.0 тонн
"	764870 пуд.	

II) Около 15 июля Аркос собирает суда экспедиции в те порты, где для них предназначается груз. Здесь 3 пароходам: «Нис-Абби», «Тинтера-Абби» и «Ашвин» – делают ледяной предохранительный пояс (...) ⁴наподобие того, который имеется на «Бране». Если нужно, суда вводятся также в док и производят необходимые приготовления и снабжение. Одновременно производится погрузка.

III) Около 1-го августа суда выходят из своих портов с таким расчетом, чтобы попасть в Югорский Шар 12 августа. Если нужно, суда могут в ТРОМСЭ пополнить запасы угля и пресной воды. (Ни в Мурманск, ни в какие другие порты суда не заходят.) Суда идут самостоятельно, по способности.

IV) 12 августа рандеву всех судов в Югорском Шаре⁵. Суда становятся на якорь в проливе против селения Хабаровского. В случае же присутствия льдов в проливе – в бухте ЛЯМЧИНОЙ.

¹ Машинопись, 5 листов. В правом верхнем углу листа 1 официальный календарный штемпель с текстом: *Russian Trade Delegation. 49, Moorgate, E. C. 2* – и датой 8-JUN 1922, ниже штемпеля отпечатаны цифры 99 58.

² Аркос – Всероссийское кооперативное общество с ограниченной ответственностью АРКОС (*All Russian Cooperative Society, Ltd.*). Зарегистрировано в Министерстве торговли Великобритании 10 июня 1920 г. АРКОС был создан для осуществления торговых операций с британскими контрагентами в связи с неопределенностью юридического статуса советской торговой делегации (между РСФСР и Великобританией еще не было дипломатических отношений). Члены делегации (Л. Б. Красин, В. П. Ногин и др.) стали первыми пайщиками общества. Торговый аппарат АРКОС был расширен после подписания первого англо-советского торгового соглашения в 1921 г. Общество продолжало работу даже в период временного разрыва отношений СССР и Великобритании в 1927–1929 гг. В 1936 г. все экспортно-импортные операции АРКОС были переданы советской торговой делегации.

³ В тексте: «Тинтера-Абби».

⁴ Часть строки пропущена и заключена в скобки.

⁵ Фактически суда достигли Югорского Шара 19 августа.

П Л А Н
КАРСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

в 1922 г.

99 58



I/ Для участия в Карской Экспедиции Аркосом назначаются следующие 4 парохода:

1/ "Б р а н" -	Грузопод"емн.	3035	вместимость	1109.0	Нетто
2/ "Нис-Абби" -	"	3050	"	1149.0	
3/ "Тинтера-Абби"	"	2100	"	1091.3	
4/ "Амвин" -	"	3200	"	1260.7	
И Т О Г О:		12385 т.		4700.0 тонн	
		и	784870 пуд.		

II. Около 15-го июля Аркос собирает суда экспедиции в те порты, где для них предназначается груз. Здесь 3-м пароходам: "Нис-Абби", "Тинтера-Абби" и "Амвин" делают ледяной предохранительный пояс /наподобие того, который имеется на "Бране". Если нужно, суда вводятся так-же в док и производят необходимые приготовления и снабжение. Одновременно производится погрузка.

III. Около 1-го Августа суда выходят из своих портов с таким расчетом, чтобы попасть в Югорский Шар 12 Августа. Если нужно, суда могут в ТРОМСЭ пополнить запасы угля и пресной воды. Ни в Мурианек, ни в какие другие порты суда не заходят. /Суда идут самостоятельно, по способности.

IV. 12 Августа rendezu всех судов в Югорском Шаре. Суда становятся на якорь в проливе против селения Кабаровского. В случае же присутствия льдов в проливе - в бухте ЛИМЧИНОИ.

V. Н.К.В.Т. фрахтует у ЦУМБА ледокол "МАЛЫГИН" или "МАКАРОВ", который 1-го Августа выходит из Архангельска и производит ледяную раздачу в Карском море 12-го Августа ледокол приходит в Югор.-Шар и с этого момента пароходы экспедиции вступают в его подчинение.

V) Н. К. В. Т. фрахтует у ЦУМОРА⁶ ледокол «Малыгин»⁷ или «МАКАРОВ»⁸, который 1 августа выходит из Архангельска и производит ледяную разведку⁹ в Карском море. 13 августа ледокол приходит в Югор. Шар, и с этого момента пароходы экспедиции вступают в его подчинение.

VI) 14 августа все суда, имея в голове ледокол, выходят из Юшара¹⁰. Дойдя до мыса Дровяного, ледокол остается в бухте на якорю, а пароходы идут дальше самостоятельно, имея на борту лоцмана с ледокола.

VII) В бухту Новый Порт (если не задержат льды) суда экспедиции должны прийти 18 августа¹¹.

К этому же сроку должен прийти в «Новый Порт» и речной караван¹², причем у него должно быть уже все готово к немедленной перегрузке. При нормальном ходе работ и благоприятной погоде грузовая операция займет 2 недели. Считаюсь, однако, со всевозможными случайностями, последним сроком выхода судов в обратное плавание назначается 20 сентября¹³.

VIII) При обратном следовании грузовые суда соединяются с ледоколом у мыса Дровяного и Карское море пересекают под его проводкой. В Юшаре экспедиция распадается: ледокол возвращается в АРХАНГЕЛЬСК, и каждое судно идет в порт своего назначения. Этот момент должен произойти самое позднее 1 октября.

⁶ ЦУМОР – см. примечание 6 к документу № 1.

⁷ «Малыгин» (до 1915 г. – *SS Bruce II*, до 1921 г. – «Соловей Будимирович») – советский ледокольный пароход. Построен в 1912 г. в Глазго (Великобритания). В 1915 г. приобретен русским правительством для работ в Белом море и на Мурмане, получил новое имя «Соловей Будимирович». В 1920 г. был направлен белым правительством Северной области в Индигу за грузом мяса, но по пути был затерт льдами и дрейфовал в Карском море, пока не был выведен ледоколом «Святогор». В 1921 г. переименован в «Малыгин». Участник многих Карских экспедиций, привлекался для научных экспедиций Плавморнина (1921), Всесоюзного арктического института (1930-е гг.). В 1931 и 1932 гг. совершил три рейса на Землю Франца-Иосифа с научными (исследования в океане, организация и снабжение полярных станций) и туристическими целями. В 1932 г. у берегов Шпицбергена потерпел аварию в районе Баренцбурга и сел на грунт, снят экспедицией ЭПРОНа в начале 1933 г. В навигацию 1937 г. в море Лаптевых был вовлечен в дрейф вместе с ледокольными пароходами «Георгий Седов» и «Садко», освобожден в 1938 г. ледоколом «Ермак». 28 октября 1940 г. «Малыгин» у берегов Камчатки попал в сильнейший шторм и затонул со всем экипажем. Длина судна – 78,9 м; ширина – 14,2 м; осадка – 6,8 м; водоизмещение – 3200 т; мощность машины – 2800 л. с.

⁸ «Макаров» – «Степан Макаров» (до 1920 г. – «Князь Пожарский», до 1921 г. – «Лейтенант Шмидт») – советский паровой ледокол. Построен в 1916 г. в Ньюкасле (Великобритания) по русскому заказу. До 1925 г. базировался в Архангельске, затем был переведен на Чёрное море, где работал до Великой Отечественной войны. В 1941 г. пропал без вести во время перехода в осажденный Севастополь. Длина судна – 74,6 м; ширина – 14,2 м; осадка – 6,8 м; водоизмещение – 3150 т; мощность машин – 6400 л. с.

⁹ В тексте: «разделку».

¹⁰ Юшар (также Ю-шар) – сокращенное название пролива Югорский Шар, широко применявшееся в документах и тематической литературе.

¹¹ Фактически морской отряд достиг Нового Порта 24 августа.

¹² Фактически речной караван пришел в Новый Порт 19 августа.

¹³ Фактически суда покинули Новый Порт 21 сентября.

НЕКОТОРЫЕ КОММЕНТАРИИ К ПЛАНУ ЭКСПЕДИЦИИ

1. В отличие от прошлогоднего плана, randevу судов устраивается в Ю-шаре, как это было в 1919 году, а не в Мурманске, чем избегается излишняя трата угля и времени приблизительно в размере 3 суток.

2. К 20 июля должны быть доставлены из Мурманска в АРХАНГЕЛЬСК и переданы на ледокол, отправляющийся с экспедицией, лыжи, обмундирование и винтовки, оставленные там предыдущей Экспедицией. О чем должны быть сделаны заблаговременно соответствующие распоряжения в Мурманск и Архангельск.

3. Для ледокола необходимо доставить уголь в Архангельск в количестве 2000 тонн. Срок доставки 20 июля, необходимы срочные распоряжения, дабы не повторилась прошлогодняя история с углем, задержавшая выход Экспедиции на 10 дней.

4. Моторных катеров в Экспедиции достаточно иметь 2. Но они должны быть рабочего типа, а не прогулочного, как в прошлом году.

5. Запасы продовольствия и судового снабжения должны быть взяты на 6 месяцев. Однако неиспользованный остаток никаким образом нельзя включать в расход экспедиции.

6. Команда в Ю-шаре снабжается теплым платьем, которое поступает в ее собственность. В прошлом году платье выдавалось на время, что, конечно, практически привело к невозможности получить его обратно и лишь вызвало нежелательные недоразумения.

7. На каждом пароходе должно иметь не больше как одного суперкарго¹⁴. А если в числе помощников капитана будет хоть по одному русскому, то надобности в суперкарго не представится. В случае если все-таки должность суперкарго будет сохранена, один из них назначается старшим за добавочное вознаграждение. Ни помощников суперкарго, ни главного суперкарго иметь на судах нет никакой необходимости.

8. Вообще, в прошлогодней Экспедиции наблюдался избыток людского балласта, от которого нынче нужно освободиться. Никакие сопровождающие груз представители ведомств не должны допускаться на судно. Желающие совершать путешествие по Северному Морскому Пути должны заплатить за место на судне или по крайней мере за стол. Из числа необходимых для экспедиции членов нужно указать на врача. Кроме того, может быть предоставлено одно место корреспонденту «Известий ВЦИК»¹⁵ и уполномоченному Н. К. В. Т. на Ледоколе, могут быть предоставлены места представителям науки и наблюдателям по соглашению с

¹⁴ Суперкарго – специалист, ведающий приемом и выдачей грузов.

¹⁵ Корреспондент в экспедицию направлен не был, ход экспедиции на страницах «Известий» не освещался. Ряд материалов об экспедиции публиковался в газете «Советская Сибирь».

Главным Гидрографическим Управлением¹⁶. Радиотелеграфисты на судах экспедиции должны быть русские, т. к. англичане в прошлом году с трудом вели переговоры с русскими береговыми станциями, вследствие чего на судах пришлось иметь второй комплект русских телеграфистов.

9. Как указано в плане, Экспедиция начинается и кончается в Ю-шаре, причем переход через Карское Море совершается под проводкой ледокола. Поэтому от Начальника Экспедиции требуются главным образом не столько навигационные знания, сколько административные способности и знание местных условий, среди которых предстоит совершение экспедиции. На эту должность можно было бы рекомендовать бывшего помощника Начальника прошлогодней Экспедиции капитана РЕКСТИНА¹⁷, проявившего себя как очень энергичного и опытного Начальника, фактически руководившего всеми работами Экспедиции. Капитану РЕКСТИНУ надлежало бы поручить и самую организацию экспедиции, как знакомому со всеми прошлогодними дефектами и очень бережно относящемуся к расходам экспедиции.

10. В бухте Новый Порт, как и в прошлом году, вся ответственность, а следовательно, и руководство грузовой операцией возлагается на Начальника Речной Флотилии, которому должны быть, кроме того, присвоены все права Начальника Порта.

11. О дне выхода Карской Экспедиции из Ю-шара должно быть широко оповещено в прессе, как в Российской, так и в заграничной, дабы суда, идущие в этом году в Карское море (как, напр., Норвежские), могли бы присоединиться к Экспедиции и воспользоваться ледоколом. В таком случае можно было бы установить плату за проводку в размере 1500 (в оба конца).

12. При организации Карской Экспедиции в 1922 г. должны быть приняты во внимание все дефекты прежних экспедиций, а также и результаты Междудомственного Совещания по вопросам Северного Морского Пути 15–18 февраля 1922 г. Народным Комиссаром Внешней Торговли назначается контролер из числа специалистов, практически знакомых с Северным Морским Путем, для наблюдения за совершением операции и проверки отчетов Аркоса и Комсеверпути¹⁸ по Карской Экспедиции.

¹⁶ Главное гидрографическое управление (ГГУ, в 1827–1837 гг. – Управление генерал-гидрографа, в 1837–1885 гг. – Гидрографический департамент, с 1885 г. – собственно ГГУ) – военная гидрографическая служба, основанная в 1827 г. и сохраненная после 1917 г. В 1918–1924 гг. управление носило название ГГУ Российской Республики. С 1924 г. – Главное управление навигации и океанографии (ГУНиО) Министерства обороны СССР, с 1992 г. – ГУНиО Министерства обороны Российской Федерации, с 2006 г. – Управление навигации и океанографии МО РФ.

¹⁷ Рекстин – см. примечание 9 к документу № 1.

¹⁸ Комсеверпуть – см. примечание 8 к документу № 1.

РАСЧЕТ РАСХОДОВ ПО КАРСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ В 1922 г.

При расчетах принимается:

- 1) Путь Экспедиции от Лондона до бухты Новый Порт через Югорский Шар равным 3000 морским мил.
- 2) Время, потребное для совершения Экспедиции, с 15 июля по 15 октября, т. е. 3½ месяца.
- 3) Штат Команды на каждом судне 30 челов.^{х)}
- 4) Плата команде в среднем 20 фун. стерл. вместе с продовольствием^{хх)}.

х) На «Ашвине»	32	хх) Капитан получает	50
" «Нис-Абби»	27	Матрос	13
" «Тинтера-Абби» ¹⁹	30	стол	2½
" «Бран»	24		
ИТОГО:			113

- 5) Стоимость судов 100.000 фун. стер.^{х)}
- 6) Скорость хода 8½ миль в час, или в сутки 200 мор. миль^{хх)}.
- 7) Вместимость угольных ям 480 тонн на каждом судне.
- 8) Расход угля в сутки при полном ходе 16 тонн.

ДЛЯ 4 ПАРОХОДОВ:

1) Уголь 4000 тонн по 30 мил. за тонну	6000
2) Смазочных материалов 10 % стоимости угля	600
3) Содержание команды	8400
4) Сверхурочн. команде /цифра прош. года/	800
5) Теплое платье команде /считая по 5 на человека/	600
6) Ремонт 10 % стоим. судов (годов.)	2750
xxx)	
7) Амортизация ²⁰ 10 %	2750
8) Администрация 5 % общ. расх.	1300
9) Портовые расходы	240
10) Страхование 5 % стоим. суд.	5000
<hr/>	
ИТОГО: эксплуатац. расх.	28 440

¹⁹ В тексте «Тинтер-Абби».

²⁰ В тексте здесь и далее «амортизация».

Снабжение 3 пароходов ледяным предохранителем	6000 ^{xxxx)}
Покупка 2-мотор. катер.	2000
Мелкий ремонт и снабжение	3000
Разные расходы по организации экспед. (канц. телегр.)	3000
Наем ледокола	7500

ВСЕГО: 49 940

^{x)} 1921 г.	Нис-Абби стоим.	21.000	^{xx)} скорость хода	Нис-Абби	9
	Тинтер-Абби "	30.000	" "	Тинтер-Абби	9
	Аивин "	26.750	" "	Аивин	8½
	Бран "	31.000	" "	Бран	10
	ИТОГО:	108.750			
	За 1 амор. 5 %	4.375			
		104.375 т.			

^{xxx)} Обычно амортизация парохода считается 5 % в год. Мы приняли 10 %, имея во внимание полярные условия плавания.

^{xxxx)} Эти 2 цифры должны были бы войти в расход в размере 25 %.

3.

Программа и порядок проведения Карской экспедиции 1927 г.¹

«УТВЕРЖДАЮ»

НЕ ПОДЛЕЖИТ ОГЛАШЕНИЮ

Зам. Народ. Комис. Внеш.

и Внут. Торг. СССР /Максимов²/

28 мая 1927 г.

ПРОГРАММА И ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ КАРСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ 1927 г.

На основании и во исполнение постановления Совета Труда и Оборона³ от 26 мая с. г. в навигацию 1927 года Наркомторгом⁴ СССР, по примеру прежних лет, осуществляется Карская торгово-транспортная экспортно-импортная операция Северным Морским Путем из портов Европы в Сибирь (Карская Экспедиция).

Вывозимые Северным Морским Путем экспортные товары освобождены от всех видов таможенного обложения. Импортные же, ввезенные на территорию Сибири, Якутской Автономной Республики⁵, Казакской Автономной Республики⁶, Бурято-Монгольской Республики⁷ и Уральской Облас-

¹ Машинопись. 18 листов.

² Максимов Константин Гордеевич (1894–1937) – советский государственный деятель. Член РСДРП с 1914 г., участник Гражданской войны. В 1920-х гг. – зам. председателя СНК УССР, член Президиума ВСНХ, ВЦИК и ЦИК СССР, с 1926 г. – зам. народного комиссара внешней и внутренней торговли. В 1937 г. репрессирован (расстрелян 27 октября).

³ Совет труда и обороны (СТО) – высший чрезвычайный орган РСФСР и СССР. Создан 30 ноября 1918 г. как Совет рабочей и крестьянской обороны, в апреле 1920 г. переименован в Совет труда и обороны. Действовал на правах комиссии при СНК. СТО СССР создан 17 июля 1923 г. Помимо вопросов обороны страны и практического проведения в жизнь хозяйственного и финансового планов СССР, СТО руководил экономическими совещаниями союзных республик, а также утверждал уставы трестов и акционерных обществ. СТО был упразднен 28 апреля 1937 г., его функции были распределены между Комитетом обороны при СНК СССР и Экономической комиссией при СНК СССР.

⁴ Наркомторг – Народный комиссариат внешней и внутренней торговли, созданный в 1925 г. и объединивший в себе наркоматы внешней и внутренней торговли. См. также примечание 2 к документу № 1.

⁵ Якутская Автономная Республика – Якутская Автономная Советская Социалистическая Республика, образована в составе РСФСР 27 апреля 1922 г. Ныне – Республика Саха (Якутия).

⁶ Казакская Автономная Республика – Казакская (в 1920–1925 гг. – Киргизская) Автономная Социалистическая Советская Республика, казахская национальная автономия в составе РСФСР. Существовала с 15 июня 1925 г. по 5 декабря 1936 г., затем – союзная республика. Ныне – независимая Республика Казахстан.

⁷ Бурято-Монгольская Республика – Бурят-Монгольская Автономная Советская Социалистическая Республика. Образована 30 мая 1923 г. путем объединения Бурят-Монгольской автономной области (РСФСР) и Монголо-Бурятской автономной области (Дальневосточная республика), 7 июля 1958 г. переименована в Бурятскую АССР. Ныне – Республика Бурятия.

ти⁸, облагаются таможенной пошлиной в размере 55 % от ставок действующего тарифа. При вывозе доставленных Северным Морским Путем импортных товаров за пределы перечисленных областей и Республик товары эти облагаются дополнительной таможенной пошлиной в размере 25 % ставок действующего таможенного тарифа.

Вся торгово-транспортная операция строится на основах хозяйственного расчета, на средства участвующих в ней хозяйственных организаций и выполняется на нижеследующих основаниях и следующим порядком.

1. Операция с транспортно-технической стороны организуется и выполняется в целом Комитетом Северного Морского Пути⁹ по общим директивам Наркомторга СССР, осуществляется в СССР рабочим аппаратом Комсеверпути, за границей – Торгпредством в Германии¹⁰, посредством, в порядке осуществления операции, подчиненного Комсеверпути Бюро Северного Морского Пути, на каковое централизуются все мероприятия за границей, связанные с проведением Карской Экспедиции, причем на Бюро Северного Морского Пути возлагается:

а) фрахтование по заданию Комсеверпути и по указаниям последнего через фрахтовую контору на возможно более льготных условиях потребного для экспедиции морского флота с обращением при фрахтовании наравне с Советскими транспортными организациями и к иностранному фрахтовому рынку;

б) увязка транспортных и товарозаготовительных операций в заграничной части экспедиции;

в) урегулирование взаимоотношений между различными грузохозяевами и разрешение спорных вопросов между ними (недогруз, перегруз, мертвый фрахт¹¹);

г) выбор места погрузки морских пароходов в зависимости от мест нахождения импорта (Англия, Германия и проч.) и его назначения (Обь, Енисей, Сибирь, Урал, Казакстан); наблюдение за своевременностью концентрации Торгпредствами, Аркосом¹² и заграничными кооперативными конторами импорта в портах отправления морских пароходов; своевременная подача морских судов под погрузку и выполнение ее на основах максимального использования тоннажа;

д) выработка транспортных инструкций агенту-транспорттеру и наблюдение за исполнением их;

е) наблюдение за снаряжением морских пароходов для плавания, приспособлением их в случае надобности к плаванию во льдах, снабжение морскими картами,

⁸ Уральская область существовала с 3 ноября 1923 г. по 17 января 1934 г. Охватывала весь Урал и большую часть Западной Сибири. В 1934 г. разделена на Свердловскую, Челябинскую и Обско-Иртышскую области.

⁹ Комитет Северного морского пути – см. примечание 8 к документу № 1.

¹⁰ Торговое представительство СССР в Германии в 1927 г. из-за разрыва дипломатических отношений между СССР и Великобританией занималось организацией заграничной части Карской экспедиции.

¹¹ Мертвый фрахт – разница между заявленным и фактически погруженным на судно грузом.

¹² Аркос – см. примечание 2 к документу № 2.

радиопеленгаторами, новейшими совершенными навигационными инструментами, инструкциями к плаванию, лодиями, инструкциями по радиосвязи и пр.;

ж) отправление морских судов в плавание в указанные настоящей программой сроки;

з) руководство командным составом морской экспедиции с начала организации ее до прохода ею меридиана горла Белого моря при движении на восток, после чего экспедиция переходит в непосредственное подчинение Комсеевпути, действуя по директивам последнего. При обратном движении морской экспедиции с момента прохода ею меридиана горла Белого моря она вновь поступает в подчинение Бюро Северного Морского Пути;

и) дифференциация по указаниям Комсеевпути фрахтовых ставок по группам товаров;

к) разверстка для расчетов с грузовладельцами всех расходов по выполнению операции. Причем все расходы, за исключением расходов по ледоколу, авиаразведке и оплате, Бюро развешиваются на фрахт с весовой или объемной тонны из расчета предоставленного грузовладельцам планового тоннажа.

Расходы по ледоколу, авиаразведке и оплате Бюро развешиваются пропорционально стоимости грузов;

л) расчеты и отчетность по всей заграничной части экспедиции;

м) всесторонний анализ и возможное снижение всех накладных расходов по Карской экспедиции в заграничной части;

н) сбор исчерпывающих сведений о понесенных за границей расходах по всем экспортным товарам Карской экспедиции, начиная с момента выгрузки их до реализации на иностранном Рынке, и реализационных ценах, с обращением особого внимания на выявление расходов и продажных цен экспорта Сибири индивидуального качества, как лес, хлеб, графит, жмых.

2. Экспортирующие организации в лице Сибгосторга¹³, Сибторга¹⁴, Казгосторга¹⁵, Сибкрайсоюза¹⁶ и Сибсельскоюза¹⁷:

¹³ Сибгосторг – Сибирское отделение Государственной экспортно-импортной конторы (Госторга), важнейшей структуры Наркомата внешней торговли СССР, непосредственно проводившей импортно-экспортные операции (1922–1930). Сибгосторг создан в 1922 г., занимался заготовкой пушнины, кожи и других экспортных товаров, а также организацией ввоза в Сибирь зарубежных товаров. Управление Сибгосторга находилось в Новосибирске.

¹⁴ Сибторг – Сибирское торговое товарищество, торговая организация, созданная в 1922 г. в форме товарищества на паях. Сибторг занимался оптовой торговлей, а также производством пихтового масла. Просуществовал до 1931 г.

¹⁵ Казгосторг – Казахское отделение Государственной экспортно-импортной конторы (Госторга). Работало с 1921 г.

¹⁶ Сибкрайсоюз – Сибирский краевой союз кооперативов. Образован в 1924 г., руководил деятельностью потребительской кооперации в Сибирском крае, затем (с 1937 г.) – в Новосибирской области (реорганизован в Новосибирский областной союз потребительских обществ). В наши дни – Новосибирский обплотребсоюз.

¹⁷ Сибсельскоюз – Сибирский областной (с 1925 г. – краевой) союз сельскохозяйственных кооперативных союзов. Образован в июле 1922 г. на базе Союза сибирских маслodelьных артелей, объединял сельскохозяйственные, кредитные, кустарно-промышленные кооперативы и их союзы на территории Сибири. Ликвидирован в июле 1928 г.

А) заготавливают, концентрируют и сдают на речные суда к [...] ¹⁸ ботанным им тоннажным планом в пунктах отправления речных экспедиций на пристанях Омск, Новосибирск и Красноярск экспорт в количествах утвержденного Наркомторгом экспортного плана операции и гарантированных заявок экспортеров:

по р. р. ИРТЫШУ и ОБИ

СИБГОСТОРГ	лен и кудель	—	491,4	метр. тон.
	жмых	—	1228,5	"
	волос	—	49,1	"
	кожсырье	—	105,8	"
	лес	—	2162,1	" 800 ст.

ИТОГО: 4036,9 метр. тон.

СИБКРАЙСОЮЗ СИБТОРГ	лен и кудель	—	409,5	метр. тон.
	лен и кудель	—	131,0	"
	волос	—	8,2	"
	кожсырье	—	10,2	"

ИТОГО: 149,4 метр. тон.

КАЗГОСТОРГ	волос	—	7,0	метр. тон.
	кожсырье	—	120,0	"

ИТОГО: 127,0 метр. тон.

УПСЫРЗАГ ¹⁹	кожсырье	—	73,7	метр. тон.
СЕЛЬСКОСОЮЗ	пшеница	—	1500,0	метр. тон.

ИТОГО по системе р. р. ИРТЫША И ОБИ

различных экспортных грузов	—	6296,5	метр. тон.
-----------------------------	---	--------	------------

(в том числе 800 станд. леса)

по р. ЕНИСЕЮ

СИБГОСТОРГ	лес	—	4 864,8	метр. тон.
				1800 станд.
а всего ЭКСПОРТА		—	11.161,3	метр. тон.

(в том числе 2.600 стандартов леса)

¹⁸ Пропуск текста. Вероятно, было написано «выработанным».

¹⁹ Упсырзаг – Управление сырьевых заготовок, занималось заготовкой сырья для легкой промышленности СССР.

Б) Оплачивают Комсверпути расходы по:

а) перевозке экспорта и импорта по р. р. Оби, Иртышу и Енисею и их притокам;

б) погрузке и выгрузке экспорта и импорта в пунктах отправления и прибытия речных экспедиций и перегрузочных операций в местах встречи речных и морских флотилий, за исключением погрузки экспортных лесоматериалов на речные суда, которая как на Оби, так и на Енисее производится средствами и за счет грузоотправителей;

в) страхованию речных судов;

г) организационные и другие расходы.

3. За границей на средства, отпускаемые импортирующими организациями:

а) закупается, концентрируется в портах отправления морских пароходов и сдается для перевозки на морские суда импорт в количествах по плану:

для Сибири	—	8.146,5	метр. тонн
Урала	—	3.868,0	"
Казакстана	—	1.468,9	"
Дальвостобл ²⁰	—	45,0	"
<hr/>			
ИТОГО:		13.527,5	метр. тонн

б) оплачивается стоимость морского транспортирования экспорта и импорта, со всеми расходами по этой операции, как то: фрахт, страхование судов и грузов, содержание администрации экспедиции, Бюро Северного Морского Пути, ледокола, воздушной разведки льдов, организационные и другие расходы.

4. В соответствии с экспортно-импортным планом для морской экспедиции 1927 года должны быть зафрахтованы²¹:

а) для направления в Обскую губу четыре морских парохода, из них три типа обычных участвующих в Карских операциях – со средней грузоподъемностью около 140.000 куб. футов каждый при поездке не свыше 18 фут. и один лесовозный пароход, рассчитанный с палубным грузом на 800 стандартов пиленых лесоматериалов при указанной осадке;

б) для направления на реку Енисей два лесовозных парохода, грузоподъемностью 900 стандартов пиломатериалов каждый, при осадке не свыше 19 фут. и

в) ледокольное судно типа «Малыгин»²².

Тоннаж речных экспедиций рассчитывается в соответствии с вместимостью морских пароходов и с расчетом на наличие свободного оборотного тоннажа.

5. Закупка импорта для ввозящих организаций производится распоряжением последних, причем:

²⁰ Дальвостобл – Дальневосточная область. Образована 15 ноября 1922 г. после включения Дальневосточной республики в состав РСФСР. Для мая 1927 г. название «Дальневосточная область» – анахронизм, т. к. 4 января 1926 г. она была преобразована в Дальневосточный край.

²¹ Этот план был полностью выдержан.

²² «Малыгин» – см. примечание 7 к документу № 2.

1) Наряды Госторга и Акц. Общ., имеющих самостоятельный выход на внешний рынок, в пределах Великобритании и Английских колониальных рынков выполняются Аркосом, а в других странах – Торгпредствами и на обычных основаниях и условиях оплачиваются комиссией в нормальном проценте. 2) Наряды на заготовку импорта для Кооперации выполняются ее заграничными конторами. 3) Импортирующие организации направляют свои наряды на заготовку импорта в соответствующие Торгпредства, Аркос и заграничные конторы Кооперации непосредственно, но одновременно с выдачей их импортеры обязаны представить копии всех нарядов Бюро Северного Морского Пути.

6. Бюро Северного Морского Пути ведет запись всех нарядов и спецификаций в общую книгу движения заказов по Карской операции, вырабатывает однородные инструкции, обязательные для всех выполняющих наряды Торгпредств, Аркоса и заграничных контор Кооперации:

а) по срокам исполнения заказов, б) по приему товаров в отношении веса, объема, упаковки и тары груза, в) по маркировке, порядку нумерации и упаковке грузов, г) отчетности, д) погрузке и отправке товаров в общие сборные пункты, е) по высылке документов, ж) по вопросу объединения отчетности всех Торгпредств, з) до выяснения веса нетто и кубатуры брутто товаров в периоды: 1) получения нарядов, 2) момента дачи заказов и 3) последний период перед загрузкой пароходов; Бюро Северного Морского Пути следит за проведением в жизнь этих инструкций, их выполнением и концентрирует все необходимые данные.

К 15 июня с. г. Бюро Северного Морского Пути сообщает Комсеверпути точную полезную грузоподъемность и кубофутуру²³ привлекаемых им к участию в экспедиции морских судов. Бюро Северпути, в случае отклонения общей грузовместимости судов от выше приведенных экспортно-импортных плановых цифр, немедленно развешивает между хозорганами оставшийся свободным тоннаж или извещает их о некотором сокращении предоставляемого тоннажа. Участвующие в операции хозорганизации в недельный срок, по получении извещения Бюро, ставят последнее в известность, покрывают ли они полностью предоставленный им сверхплановый тоннаж. При неиспользовании кем-либо своей доли тоннажа Бюро через Управление Заграничными Операциями Наркомторга СССР предоставляет эту долю другому хозоргану. Прогон мертвого тоннажа, вызванный непредставлением тем или иным хозорганом к перевозке предоставленного ему по плану и занаряженного им количества груза, относится на его счет.

Бюро по сообщениямкупающих импорт организаций следит за ходом закупок и, в случае недостатка того или иного товара на рынке или расхождения действительных цифр веса и обмера против спроектированных, делает предложения о необходимости замены товаров или канселирование²⁴ нарядов, ставя себе целью полное и рациональное использование тоннажа.

²³ Кубофутура судна – объем грузовых помещений, измеренный в кубических футах.

²⁴ Здесь: аннулирование нарядов.

Расходы по содержанию Бюро Северного Морского Пути и его работа оплачиваются $\frac{1}{2}$ % от фактурной стоимости импорта Карской экспедиции.

7. Расчеты по речной части Карской экспедиции производятся участниками экспедиции с Комсееверпутом непосредственно. Расчеты по морской части экспедиции производятся ими с Бюро Северного Морского Пути.

8. Речная часть Экспедиции по р. р. Оби, Иртышу и Енисею выполняется Комсееверпутом при использовании для этой цели собственных судов Наркомторга с арендованием недостающих у Сибгоспароходства²⁵.

9. Ответственными исполнителями настоящей программы в самой экспедиции и в отдельных ее частях являются назначенные Наркомторгом по представлению Комсееверпути в морской части – Начальник ее с двумя помощниками и Начальник ледовой разведки; в Обь-Иртышской и Енисейской частях – Начальники, Комиссары и Пом. Начальников Экспедиции.

10. Местом встречи морских и речных судов для перегрузки экспорта и импорта назначаются – в Обской губе бухта «Новый Порт», на Енисее – Усть-Енисейский порт.

11. Морские пароходы с импортом из зарубежных Европейских портов, а речные суда с экспортом из Омска, Новосибирска и Красноярска выходят: не позднее – первые 2 августа, вторые 1 августа из Обских и 5 августа из Енисейских баз, но во всяком случае с таким расчетом, чтобы встретиться в б. Новый Порт Обской губы и в Усть-Енисейском порту 20 августа.

12. В целях взаимопомощи и за отсутствие[м] баз снабжения в пути и в местах перегрузочных операций, морской и речной флотилии надлежит следовать экспедиционным порядком, и суда: а) должны быть обеспечены достаточным количеством топлива и продовольствия для совершения рейса от мест отправления за границей и в Сибири до Нового Порта и Усть-Енисейского порта и обратно; б) должны быть снабжены радиостанциями; в) обеспечены санитарными и противоцинготными средствами; г) суда морской экспедиции должны быть снабжены провизией и оборудованием по числу личного состава экспедиции на шесть месяцев, из коих трехмесячный запас должен быть неприкосновенным.

ПРИМЕЧАНИЕ I: в случае благоприятного состояния льдов в Карском море от экспедиционного порядка движения морских судов может быть допущено отступление.

II. Если по состоянию льдов Карского моря беспрепятственный обратный поход морских пароходов обеспечен – неприкосновенный запас провизии и обмундирования²⁶ сдается Начальниками морских частей экспедиции Ком-

²⁵ Сибгоспароходство – Западно-Сибирское государственное речное пароходство. Создано в апреле 1923 г., подчинялось Наркомату путей сообщения СССР.

²⁶ В тексте: «обомундирования».

северпути в лице его представителей в речных экспедициях, на что должна быть заранее получена лицензия от Торгпредства в Германии, и на этот груз распространяются таможенные льготы, предоставленные товарам Карской экспедиции.

13. Для выполнения ледовой разведки Карского моря, а также на случай неблагоприятного распределения льдов в Карском море в состав морской экспедиции включается ледокольное судно типа «Малыгин», фрахтуемое Бюро Северного Морского Пути у Совторгфлота на все время нахождения морских судов в районе Карского моря. Ледокольное судно прибывает к проливам Карского моря не позднее 5 августа и производит ледовую разведку с тем, чтобы ко времени прихода торговых судов полностью осветить положение льдов для прохода этих судов через Карское море. Ко времени прибытия морских торговых судов к проливам Карского моря, ведущим в него с запада, ледокольное судно, не прекращая разведки, вступает в радиосвязь с Морской экспедицией.

Независимо от разведки ледокольного судна «Малыгин», Убекосибири²⁷ принимает все меры для выполнения своими средствами ледовой разведки в районе между островами Диксон и Белый как перед проходом торговых судов в прямом рейсе, так и перед их обратным возвращением.

Оперативно ледовая разведка Убекосибири подчиняется Начальнику ледовой разведки Карской экспедиции.

Сверх указанных судов сведения о состоянии льдов на своих маршрутах и с мест работ в Карском море дает шхуна научно-промысловой экспедиции Комсееверпути «Профессор Б. Житков»²⁸.

Со времени входа морской экспедиции в проливы Новой Земли до входа в Обскую губу и Енисейский залив и при обратном следовании морских торговых судов, за четверо суток от выхода их из Обской губы и Енисейского залива до выхода из проливов Новой Земли в Баренцево море, ледокол поступает в единоличное распоряжение Начальника Морской Экспедиции. С момента же входа торговых судов в Обскую губу и Енисейский залив и до вызова его начальником морской экспедиции, как указано

²⁷ Убекосибири (УБЕКОСИБИРЬ) – Управление по обеспечению безопасности кораблевождения в Карском море и устьях сибирских рек. УБЕКО были созданы в 1918 г. и осуществляли руководство гидрографическим, штурманским и маячно-техническим делом в пределах своей зоны ответственности. В ведении УБЕКО находились гидрографические суда, маяки, створные знаки, радиостанции, гидрометеорологические станции. В марте 1933 г. гидрографическая служба Сибири была передана в ведение Главсевморпути.

²⁸ «Профессор Б. Житков» – четырехмачтовая шхуна, экспедиционное судно «Комсееверпути». Построена в 1917 г. в США. Сменив нескольких владельцев, была приобретена СССР в 1927 г. и в этом же году должна была отправиться в научно-промысловую экспедицию к берегам Таймыра (именно об этой экспедиции говорится в документе). Однако шхуна прибыла в Мурманск с большим опозданием и в экспедицию не пошла. В октябре 1928 г. «Профессор Б. Житков» сел на банку у м. Полюнья восточнее Диксона. Снять судно не удалось, и несколько лет оно служило убежищем для промышленников.

выше, за четверо суток до выхода торговых судов из Обской губы и Енисейского залива, а также в начале навигации до прибытия морской экспедиции к проливам Карского моря ледокол состоит в распоряжении Начальника ледовой разведки, являвшегося одновременно Начальником находящейся²⁹ на судне гидрографической партии для выполнения ледовой разведки и научных работ по особой, разработанной Комсеевпутем и Главгидрупром³⁰ программе гидрологических и гидрографических работ.

Указание ледоколу о времени прибытия к месту рандеву для обратной проводки торговых судов, в случае если таковая потребует, должно быть сделано по радио Начальником Морской экспедиции или его заместителем заблаговременно и не менее чем за 3 суток.

14. Персональное назначение Начальника Ледовой разведки производится Гидрографическим управлением СССР из числа его сотрудников по согласованию с Комсеевпутем. Начальник ледовой разведки действует по инструкции Гидрографического Управления СССР, согласованной с Комсеевпутем.

Данные своих разведок и наблюдений ледокольное судно и разведочное судно Убеевсибири систематически сообщают друг другу и на радиостанцию «Маточкин Шар»³¹, где будет организовано Бюро Службы Льда³², и, принимая периодические ледизвещения со станции «Маточкин Шар», все время работы находятся в курсе общего положения льдов.

В случае если того потребует состояние ледяного покрова Карского моря, ледокольное судно «Малыгин» производит ледовую разведку и во время пребывания торговых судов в местах перегрузок, выполняя в это время гидрографические работы и другие научные работы – попутно.

15. В навигацию 1927 года в районе Карского моря будут действовать следующие радиостанции: Югорский Шар, Вайгач, Маточкин Шар, Обдорск, Новый Порт, Диксон, Усть-Енисейский порт; по р. Оби: Мужы, Берёзов, Кондинское и Самарово; по р. Енисею – Туруханск, Верхне-Имбатское и Подкаменная Тунгуска. В целях упорядочения дела пользования радиосвязью все северные станции разделены на магистральные с большей продолжительностью рабочего времени и вспомогательные. Связь регулируется особым согласованным с Комсеевпутем радиорасписанием, составляемым Убеевсевером³³ на основаниях существующих положений Нар-

²⁹ В тексте: «находящегося».

³⁰ Главное гидрографическое управление – см. примечание 16 к документу № 2.

³¹ Станция Маточкин Шар (геофизическая обсерватория и радиостанция) основана Главным гидрографическим управлением (на станции также работали сотрудники Академии наук) в 1923 г. Это первая полярная станция, организованная в советское время.

³² Служба льда собирает первичные данные о состоянии льдов и на основании этих данных готовит сводки о состоянии льда и прогнозы изменения ледовой обстановки.

³³ Убеевсевер (УБЕКОСЕВЕР) – Управление по обеспечению безопасности кораблевождения на северных морях. Организовано в 1920 г., после окончательного установления советской власти на Севере. Зона ответственности этого УБЕКО охватывала побережья Белого и Баренцева морей с включением всей Новой Земли и прилегающих островов. В 1935 г. реорганизовано в Гидрографический отдел Северной военной флотилии.

компочтеля³⁴. Причем сверх обычных функций на радиостанцию «Новый Порт» возложено нести службу погоды, на радиостанцию «Маточкин Шар» – вся ледяная информация.

16. При движении морской экспедиции от м. Норд-Кап к Новой Земле сведения о состоянии льдов Карского моря и доступности проливов получаются ею исключительно от радиостанций «Мурманск» и «Югорский Шар» в определенное для этого рода извещений время работы указанных радиостанций. Сведения же по запросам отдельных судов или флотилий Карской экспедиции при подходе их к Новой Земле будут даваться станцией «Маточкин Шар», к каковой надлежит обращаться с вызовом.

Все данные ледяной разведки, а равно и сведения о распределении льдов с Карских радиостанций и с находящихся в море судов группируются, обрабатываются и затем распространяются радиостанцией «Маточкин Шар», руководящейся указаниями Гиметотдела³⁵ Убекосевера.

17. Проводка морских торговых судов от м. Каменного до б. Новый Порт в Обской Губе и м. Сопочная Карга до Усть-Енисейского порта р. Енисея и обратно, а равно и проводка этих судов на перегрузочный рейд Нового Порта производится лоцмейстерскими судами Убеко-Сибири ГУ³⁶, каковое Управление своими средствами и распоряжениями производит ограждение корабельного фарватера от Усть-Енисейского порта до мыса Сопочная Карга р. Енисей, обстановку реки до Хаманельской Оби Ямсальского бара и Обской губы до мыса Дровяного, а также следит в течение всей навигации за целостью и исправностью всех знаков Обской губы, в особенности левобережных знаков от Ямсале до Нового Порта, в пределах программы 1927 года восстанавливает и сооружает знаки, действие коих является необходимым в целях безопасности кораблевождения, и обставляет внешний и внутренний рейды самого Нового Порта. Кроме того, Убеко зажигает маячные огни в числе, обусловленном программой ограждения.

Все мероприятия по выполнению программы ограждения в районах, подлежащих ведению Убекосевера, осуществляются последними. Все перемены в средствах ограждения и условиях плавания публикуются в порядке извещения для мореплавателей циркулярами Гидрографического управления. Обстановка р. Оби и Енисея на юг от м. Толстый Нос и Усть-Енисейского порта производится средствами и распоряжением Сибводпути³⁷.

18. Экспортный груз из Сибири и импортный из-за границы в указанных в п. 2 и 3 количествах должны быть доставлены в б. Новый Порт Обской губы и Усть-

³⁴ Наркомпочтель – Народный комиссариат почт и телеграфов СССР. Создан в 1923 г. на основе Народного комиссариата почт и телеграфов РСФСР, в 1932 г. преобразован в Народный комиссариат связи СССР.

³⁵ Гидрометеорологический отдел.

³⁶ Здесь: Главное гидрографическое управление.

³⁷ Сибводпуть – Управление внутренних водных путей Сибири. Работало в системе Наркомата путей сообщения, занималось вопросами эксплуатации, содержания, ремонта и развития речных путей и флота.

Енисейский порт к 20 августа для взаимной перегрузки, каковая должна быть закончена к 17 сентября, после чего морские и речные суда отправляются к пунктам назначения. Перегрузка производится грузчиками и распоряжением речной экспедиции. Руководителями перегрузочных операций в Обской губе и на р. Енисей являются Начальники речных экспедиций; в порядке проведения этих операций лица, возглавляющие морские флотилии, подчиняются Начальникам речных экспедиций. При этом Начальникам речных экспедиций присваиваются права и функции Начальника порта, как полномочного представителя Наркомторга СССР.

19. Комсеверпути и Бюро Северного Морского Пути по телеграфу взаимно уведомляют друг друга о дне выхода флотилий тотчас по выходе последних в плавание. В дальнейшем речные экспедиции из Обдорска и Туруханска сообщают в адрес Морского Начальника Экспедиции, с копией Комсеверпути в Новосибирск, о дне прохода ими этих пунктов, а морская экспедиция извещает, также с копией Комсеверпути в Новосибирск, Начальника Обь-Иртышской речной экспедиции³⁸ через Новый Порт и Обдорск и Начальника Енисейской речной экспедиции через Диксон и Усть-Енисейский порт о времени прохода ею меридиана Мурманска и проливов Новой Земли как при следовании в Сибирь, так и на обратном пути.

В случаях задержек по тем или иным причинам в пути через Карское море Начальник Морской Экспедиции срочными радио сообщает Комсеверпути в Новосибирск и Начальникам речных экспедиций местонахождение судов Экспедиции и причину задержки, а при задержке вследствие ледовых препятствий ежедневно указанным порядком дает сообщения о положении экспедиции.

20. Немедленно по сдаче грузов на суда Карской Экспедиции как в Сибирской, так и в заграничной части грузоотправители почтой высылают адресатам грузов через Комсеверпуть в 2 экземплярах счета и спецификации на весь отправленный экспортный и импортный груз.

21. По импорту Карской экспедиции должно быть выполнено следующее:

а) на все импортные товары морскими судами должны быть доставлены в Сибирь, кроме обычных судовых документов, счета с начислением всех накладных расходов по морской части экспедиции, спецификации и др. сопровождающие груз коммерческие документы в 3 экземплярах, причем все коммерческие документы должны быть подобраны для каждого грузополучателя в отдельности, систематизированы, подытожены и сданы отдельно от грузовых документов, также систематизированных и подобранных;

б) каждое место импорта в таре должно иметь внутри его подробную спецификацию упакованного товара, т. е. упаковочный лист;

в) отдельное место грузов не должно превышать веса 10 пудов; отступление от этого может быть допущено в тех случаях, когда дробление или разбор данного места технически невозможны, но вес его и тогда не должен превышать 120 пуд. Если груз

³⁸ Обь-Иртышская и Енисейская речные экспедиции – структурные части Карской экспедиции, группы речных судов, доставлявших грузы для судов морского отряда по Оби и Енисею.

большого веса предполагается к отправке, то на прием такового на речные суда нужно заблаговременное согласие Комсееверпути;

г) каждое место импортного груза должно иметь:

1) прочную морскую тару;

2) маркировку, заключающуюся в следующем:

на одной стороне места – знак грузополучателя по указанию Бюро Северного Морского Пути.

Непосредственно под указанными знаками должны быть помещены литеры:

Z и при ней номер заказа,

N и при ней номер наряда³⁹.

Кроме этих обозначений, на другой стороне листа должен быть помещен вес брутто и нетто.

Маркировка должна быть четкой, ясной и прочной.

Обозначения на грузе – осторожно, не бросать, стекло, верх, огнеопасно, взрывчатый, легковоспламеняющийся и т. д. – обязательно должны быть на русском языке.

Пахучие, летучие и требующие особо осторожного обращения при погрузках, выгрузках и укладках медикаменты должны иметь на стороне маркировки небольшой красный крест;

3) чай, металлы, дубители не маркируются, но товары разных грузополучателей должны быть погружены в отдельные трюмы и иметь отдельные коносаменты;

4) парафин маркируется на ярлыках, пряности, упакованные в мешках, – нашитыми лебелями⁴⁰;

5) машины для оборудования, упакованные в несколько ящиков, не представляющие собой целую единицу, должны выписываться до индивидуального заказа каждая. Все места этих машин или оборудования маркируются номером заказа и через тире порядковым номером места.

ПРИМЕЧАНИЕ: импортный груз в разбитой таре должен быть сдан на суда речной экспедиции только по весу или счетом в данной таре.

е) товары каждого из грузополучателей (Сибгосторг, Казгосторг, Уралгосторг⁴¹, Сибкрайсоюз и др.) должны быть упакованы отдельно и по возможности погружены в отдельные трюмы морских пароходов, а при вынужденной погрузке в один трюм ни в коем случае не должны быть смешиваемы. Места по одному заказу не должны грузиться на разные пароходы;

ж) все сопровождающие импортные грузы документы сдаются администрацией морской экспедиции в Обской губе Начальнику Обь-Иртышской Экспедиции,

³⁹ Литеры Z и N вписаны от руки.

⁴⁰ Ярлык (от англ. *label*).

⁴¹ Уралгосторг – Уральское областное отделение Государственной экспортно-импортной конторы (Госторга).

в Усть-Енисейском порту – Начальнику Енисейской экспедиции и от них получают свое дальнейшее направление.

22. Экспортные грузы их отправителями должны быть предъявлены к перевозке правильно сортированными и прессованными в прочной таре, иметь точные спецификации, ветеринарные свидетельства на сырьевые товары, на которые таковые требуются, и прочие документы, требуемые портовыми и таможенными или иными правилами, – в трех экземплярах.

Каждое отдельное место должно иметь порядковый номер, вес брутто и нетто, марку товарную и грузоотправителя и бирку с обозначением всех этих данных.

Товар, увязанный и в таре, должен иметь следующую маркировку:

знак отправителя:

- для Сибгосторга – СГТ
- " Казгосторга – КГТ
- " Сибкрайсоюза – CSLd в треугольнике
- " Сибторга – Сибторг.

Отличительные знаки:

для Сибкрайсоюза – маркировка красным цветом;

для Сибторга – прямой красный крест через всю поверхность упаковки, занятую маркировкой;

для Казгосторга – диагональ синего цвета от нижнего левого угла в правый верхний, через всю поверхность упаковки, занятую маркировкой;

Сибгосторг отличительных знаков не имеет.

Для правильного распределения экспортного груза сначала на речных, а в зависимости от этого и на морских судах грузоотправителями, по сношению с заграничными организациями, должны быть установлены и сообщены Комсеверпути к 1 июля предполагаемые страны реализации каждого вида экспорта и в чей адрес за границей груз отправляется.

Лесоэкспортирующие организации, кроме того, должны представить Комсеверпути к 1 июня свою предполагаемую и к 1 июля точную спецификацию на отправляемые лесоматериалы, содержащую данные о количестве концов, погонных фут и стандартов, каждого размера по отдельным сортам лесоматериалов.

ПРИМЕЧАНИЕ: экспортные грузы доставляются грузоотправителями для погрузки на речные суда к назначенным Комсеверпути срокам и пунктам.

23. Отправители Карского экспорта по реализации последнего на заграничных рынках должны сообщать Комсеверпути продажную цену и стоимость экспорта с одновременным указанием покупной стоимости и всех накладных расходов по перевозке и других до момента продажи товара и замечаниями о недочетах в сортировке, упаковке, маркировке, качестве и т. д., которые будут обнаружены при продаже и вызовут следствием изменение ценности товара.

24. В центральном аппарате Наркомторга СССР вся переписка по вопросу Карской Экспедиции проходит через Управление Заграничными Операциями (Зам. Начальника Управления тов. Воронежского Б. А.), в котором сосредотачивается организационно-регулирующая работа по проведению торговой операции.

25. Адрес Комитета Северного Морского Пути: почтовый – Новосибирск, Михайловская, 20, телеграфный – Новосибирск, Комсерверпуть.

Адрес Бюро Северного Морского Пути⁴²: почтовый –
телеграфный –

ПРИЛОЖЕНИЯ⁴³: 1. Список маячных огней на пути следования флотилии.
2. Программа работ по ограждению, подлежащих выполнению органами ГУ СССР.
3. Расписание действия сети радиостанций Северного Морского Пути.
4. Программа гидрографических и гидрологических работ Научной партии на ледокольном судне «МАЛЫГИН».

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
КОМИТЕТА СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ
/Ф. Шольц⁴⁴/

УЧЕНЫЙ СЕКРЕТАРЬ
КОМИТЕТА СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ
/Н. Воеводин⁴⁵/

с подлинным верно:

⁴² Адреса не указаны.

⁴³ В архиве компании «Совфрахт» приложения не сохранились.

⁴⁴ Шольц Франц Адольфович (1887–1939?) – один из руководителей Комсерверпути и организаторов Карских экспедиций. Работал в Комсерверпути с апреля 1919 г. (еще при администрации А. В. Колчака). Автор работы «Северный морской путь и его значение во внешнем товарообмене Сибири» (Омск, 1921), нескольких статей и заметок.

⁴⁵ Воеводин Николай Николаевич (1894–?) – один из руководителей Комсерверпути, исследователь Севера, автор ряда статей о значении Северного морского пути, в т. ч. в противовес идее железнодорожного «Великого Северного пути» А. А. Борисова и В. М. Воблого (Воеводин Н. Н. Северный морской путь и художества художника Борисова // Сибирские огни. 1929. № 3), аналитической работы «15 лет Карских экспедиций» (Новосибирск, 1935).

4. Анализ работы зафрахтованных иностранных и советских судов в Карскую операцию и его цель¹

Главной целью анализа работы судов Карской морской транспортной операции было выявить:

а) причины, мешающие правильному и успешному использованию морских транспортных судов при перевозке ими грузов Северным морским путем;

б) причины, мешающие снижению себестоимости перевозки грузов, идущих с континента и из Англии Северным морским путем, и экспортных грузов, идущих из Сибирских портов в обратном направлении;

в) что необходимо предпринять немедленно для того, чтобы не допускать в предстоящей навигации прежних ошибок в Карских операциях;

г) где и от чего зависит снижение валютных средств при эксплуатации тайм-чартерных² иностранных судов;

д) выявить промахи в организационных вопросах и ошибки отдельных работников и руководителей, допускаемые в процессе оперативной работы Карской операции, и на основе выявленных данных улучшить и правильно поставить работу оперативной части Карской морской транспортной операции.

В основу настоящего анализа входила эксплуатационная работа судна: подготовка к рейсу, погрузка его, бункеровка, выгрузка, ходовое стальнойное время³, простои в пути и т. д.

Особое внимание было обращено на непроизводительные простои в Сибирских портах как на главный бич в работе тайм-чартерных судов Карской операции, а также на производительность труда в Сибирских портах, на погрузочно-разгрузочные нормы и вообще на все те причины, которые составляют основное время продолжительности рейса, очень сильно влияя на его удлинение по времени и вызывая тем самым сильное увеличение себестоимости перевозки грузов Северным морским путем.

Также уделено большое внимание вопросам расхода топлива, определению наиболее выгоднейших пунктов бункеровки, необходимости замены иностранного угля отечественным.

¹ Машинопись, 37 листов (из них 30 листов с оборотом; текст на листе без оборота – на листах 6, 19, 20, 22, 26, 30, 32; автограф И. А. Лукашевича, автора отчета, на последнем листе).

² Тайм-чартерные суда (в документе встречается также «тайм-чартированные суда») – суда, зафрахтованные на время по договору тайм-чартера. Тайм-чартер – договор фрахтования судна с экипажем на определенное время.

³ Стальнойное время – время, отведенное фрахтовым договором для погрузочно-разгрузочных работ. В это время перевозчик держит судно под погрузкой/разгрузкой без дополнительных платежей к фрахту.

При анализе уделено внимание вопросу выбора наивыгоднейшего в эксплуатационном отношении тоннажа для Карских операций, имеющих ярко выраженный характер перевозки грузов, на экспорт.

При необходимости иметь наименьшие затраты в себестоимости всякой продукции, в которой заинтересована страна, а в особенности в максимальной экономии золотого фонда – валюты, имеющей огромное значение для индустриализации, необходимо принять все меры и стараться использовать все возможности к тому, чтобы транспортная морская операция, связанная к экспортом на внешние рынки, давала наибольший эффект на себестоимости перевозки каждой тонны и каждого стандарта.

Поэтому настоящая работа по анализу работы флота и портов должна помочь устранить препятствия, мешающие правильной работе и удешевлению перевозки грузов Северным морским путем.

Достигнуть большой экономии валюты путем улучшения оперативной эксплуатационной части Карской морской операции можно – для этого есть еще много явных и скрытых возможностей.

Поставить на должную высоту транспортную морскую работу портов и флота можно только тогда, когда будет правильно организовано оперативное руководство этой работой. Этого можно достичь лишь путем организации технически совершенной эксплуатации морского транспорта и портов. Вместо кустарщины и неогранизованности на службу морского транспорта Карских, а также Ленских операций должны быть поставлены научная организация труда, технически совершенная эксплуатация флота и, как одна из составных частей эксплуатации, диспетчерское руководство.

Только при этих условиях эксплуатация морского транспорта может дать надлежащий эффект и ликвидировать «случайности» в виде простоев, порчи грузов, аварийности судов и механизмов, невыполнение плана грузоперевозок, а также зимовку судов во льдах, приносящую огромный вред государству, т. к. зимовка судов, помимо многих неизбежных бедствий, ненужных расходов и проч., бесполезно отрывает у государства многие тысячи тоннажа, так необходимого стране в морских перевозках.

Вопросом организации эксплуатационной работы на морском транспорте уделено большое внимание в постановлениях Центрального Комитета ВКП(б) и Совнаркома СССР в 1930, 1931–1932 и 1934 гг. и на XVII съезде⁴.

⁴ XVII съезд ВКП(б) проходил в Москве с 26 января по 10 февраля 1934 г. Получил название «Съезд победителей» (известен и под названием «Съезд расстрелянных», т. к. более половины его делегатов было репрессировано в годы террора). На съезде был утвержден план второй пятилетки, по которому народное хозяйство СССР должно было развиваться в 1933–1937 гг.

АНАЛИЗ КАРСКОЙ ОПЕРАЦИИ 1933 ГОДА

Советского тоннажа все еще недостаточно для удовлетворения нужд в морских перевозках, и удельный вес перевозок экспорта и импорта на советских судах по внешним морям за последние годы стоит очень низко. Поэтому для Карской операции ежегодно и в 1933 году фрахтовался иностранный тоннаж. В 1933 году в Карской операции участвовало только три советских лесовоза (п/х п/х «Искра»⁵, «Рабочий»⁶ и «Мста»⁷).

Всего участвовало в Карской операции 30 судов (27 иностран. и 3 советск.) общим тоннажем (ДВ⁸) 132561 тонн.

По флагам разделялись:

Английск.	– 18 судов = 60 % тоннажем	ДВ = 84819 т = около 64 %
Норвежск.	– 3 " = 10 % "	" " 12400 т = " 9,35 %
Эстонских	– 3 " = 10 % "	" " 12791 т = " 9,64 %
Советск.	– 3 " = 10 % "	" " 10101 т = " 8 %
Бельгийск.	– 2 " = 6,6 % "	" " 7300 т = " 5,5 %
Германск.	– 1 " = 3,3 % "	" " 5150 т = " 3,8 %
По возрасту от	3 до 8 лет – 7 п/ходов	
" " "	11 до 15 " – 11 "	
" " "	18 до 22 " – 8 "	
" " "	24 до 28 " – 4 "	

Таким образом, молодых пароходов до 7 лет было 7 п/ходов (23,3 %), остальные 23 парохода были от 11 до 28 лет, в т. ч. имеется два парохода – «Кинника» = 27 лет и «Поллукс» = 28 лет.

Возраст определяет до некоторой степени качество судна.

Надо сказать, что в 1933 году подбор судов для Карской операции был очень плохой. При этом трудно подыскать оправдание для этого, так как в 1933 году мировой тоннаж почти бездействовал, и, следовательно, выбор, казалось, был большой.

⁵ «Искра» – советский грузовой пароход. Принадлежал ко II серии лесовозов, строившихся на Балтийском заводе в Ленинграде (тип «Рабочий») специально для вывоза леса через Север. Вступил в строй в 1928 г. «Искра» работала на северных трассах, в 1935 г. совместно с пароходом «Ванцетти» совершила переход по Северному морскому пути на Дальний Восток. В 1947 г. пароход погиб у Курильских островов в результате аварии. Длина судна – 92 м; ширина – 13,1 м; высота борта – 6,9 м; осадка с генеральным грузом – 5,8 м, с лесным грузом – 5,9 м; водоизмещение – 5280 т; дедвейт – 3732 т; мощность машины – 900 л. с.

⁶ «Рабочий» – советский грузовой пароход. Головное судно II серии лесовозов, строившихся на Балтийском заводе в Ленинграде для вывоза леса через Север. Вступил в строй в 1928 г., работал на северных трассах. В январе 1938 г. затонул, раздавленный льдами во время вынужденной зимовки в море Лаптевых. Длина судна – 92 м; ширина – 13,1 м; высота борта – 6,9 м; осадка с генеральным грузом – 5,8 м, с лесным грузом – 5,9 м; водоизмещение – 5280 т; дедвейт – 3732 т; мощность машины – 900 л. с.

⁷ «Мста» – грузовой теплоход, построен в Великобритании в 1920 г. Приписан к Балтийскому морскому пароходству. Дедвейт – 3150 т; грузоподъемность с полными запасами – 2549 т; грузоподъемность с основными запасами – 2898 т; осадка без груза – 2,1 м; осадка с полным грузом – 5,79 м; скорость – 9 миль в час; мощность машины – 1200 л. с.

⁸ ДВ – здесь и далее в документе: дедвейт.

Судя уже по возрасту, 23 п/х парохода свыше 11 лет, можно сказать, что большинство (около 77 %) судов было неудовлетворительно для перевозки лесных грузов, особенно пиломатериала.

Почти все эти суда (за малым исключением – п/х «Бельфри» – 12 лет, «Мста» – 12 лет) имели в трюмах переборки, пилеры, большие стрингера, твиндеки, узкие и короткие люки, по одной стреле на люк, плохую остойчивость, большой расход топлива и плохой ход, и, самое главное, возраст их вызывал много повреждений и поломок, за которые пришлось расплачиваться после карского рейса Севморпути. Правда, при страховке Карской (премия 6 % за рейс) старое судно расценивается дешевле нового – но этот вопрос требует особого и детального сравнения, как страховые общества относились к старым судам и как к новым, при назначении ставки премии.

Удельный вес аренды и страховки карских судов в общей стоимости экспортных грузов из Сибири (через Карское море) очень большой.

Себестоимость перевозки 1 стандарта пиломатериала из сибирских портов обходится около 70 шилл. валютой, где удельный вес аренды и страховки выражается около 72 %. Реализационная стоимость карского леса – около 14 фунт. стерлингов за стандарт.

Если взять 72 % от 70 шилл. (фрахт), то увидим, что аренда и страховка пароходов отнимают 50,4 шилл. = 2 фунт. 10,4 шилл., или около 18 % реализационной стоимости товара. Поэтому зафрахтованный тоннаж необходимо использовать как можно лучше и с наименьшей затратой времени для каждого рейса.

Неподходящий подбор судов для перевозки карского леса влечет за собой плохое его использование, медленную погрузку, а следовательно, удлинение рейса, а изношенность – частые поломки и, следовательно, лишние накладные расходы на ремонт, кроме страховки.

ФРАХТОВКА СУДОВ

Согласно плану перевозок по Карской операции на 1933 г. зафрахтовано было 30 пароходов, из которых 27 зафрахтованы за границей.

Из зафрахтованных 27 п/х за границей 23 парохода взяты были на тайм-чартер на условиях «Балтайм» чартера⁹ и 4 п/хода по рейсовому «Мерблан» чартеру¹⁰.

Разрыв торговых сношений с Англией в 1933 году повлек за собой некоторую задержку во фрахтовке судов для перевозки нашего экспортного леса.

⁹ Чартер «Балтайм» был принят Комитетом по документации Палаты судоходства Соединённого Королевства Великобритании. Издан 5 февраля 1909 г. Пересмотрен несколько раз: 13 марта 1911 г., 6 марта 1912 г., 10 июня 1920 г., 1 марта 1939 г., 1 января 1950 г., дополнен в 1974 г. Является стандартной проформой договора чартера, выдаваемого на определенный срок. Форма существует и в наши дни (в версии 2001 г.), используется преимущественно в морских перевозках.

¹⁰ Чартер «Мерблан» – форма договора чартера, выдаваемого на рейс. Была выработана в 1899 г. для соглашений о перевозке леса. Для перевозки леса из СССР в 1933 г. была разработана форма «Руссвуд», которая была согласована с английской палатой судоходства и заменила устаревшую форму «Мерблан».

Возобновление торговых сношений в июле месяце вызвало одновременный большой спрос на иностранный тоннаж для перевозки нашего экспортного леса, задержанного вывозом из-за разрыва торговых сношений с Англией, и фрахтование судов для Карской тоже совпало с этим моментом.

При общей депрессии на западе арматоры¹¹ в настоящее время держат свой флот на приколе, и посылать судно на один карский рейс, сняв его с прикола, арматору невыгодно, потому что некоторые повреждения, полученные в карском рейсе, по чартеру должны ремонтироваться за счет судовладельца, а также расходы на снабжение и снаряжение, которые не смогут быть покрыты фрахтом за один рейс, и им выгоднее послать судно по рейсовому чартеру в Белое море или Балтику, где он[о] сможет сделать несколько рейсов.

Поэтому от фрахтовки на карский рейс некоторые арматоры воздерживались.

Большой спрос одновременно на тоннаж – естественно, на фрахтовом рынке вызвал некоторый ажиотаж (но на короткое время), а следовательно, и затруднения в получении подходящего тоннажа для карских грузов (леса).

Практика и расчеты предшествующих Карских операций показали, что крупный тоннаж для Карской операции является во всех отношениях выгодным, и поэтому и в 1933 г. старались зафрахтовать больше крупного тоннажа. Наиболее крупным по тоннажу были 2 п/х, «Чатон» в 6700 тн.¹² и «Хари Волтон» в 6870 тн., которые по условиям чартера оплачивались только за 6000 т. дв. Арендные ставки были следующие:

Пароход от 5150 т ДВ до 6290 т – 3 ш. 1½ п. до 3 ш. 6 пенс.

" " 3612 " " " 4660 " – 3 ш. 7 " до 4 ш. 6 пенс.

" " 3175 " " " 3500 " – 4 ш. 3 п. до 4 ш. 9 пенс.

При этом со ставкой в 4 ш. 9 пенс. были только два парохода (п/х «Стесо», п/х «Ларго»).

Средняя ставка по всему зафрахтованному на тайм-чартер тоннажу выразилась в 3 ш. 10,5 пенс. за тн. ДВ в месяц.

Всего зафрахтовано иностранных судов 27, и фрахтовка их происходила:

Число суд	Когда	Ставка фрахта зафрахтовано	Какой чартер	Примечание
2.	23/VI	3 ш. 3 п.	Тайм-чартер	
14.	с 1/VII по 31/VII	от 3/6 до 4/9	"	один п/х по ставке 4/9 один 4/6
4.	6, 28, 29, 31/VII	60/ до 62/6	Трип-чартер ¹³	
7.	1, 3, 15, 17, 23/VIII	2/9,5 до 4/9	Тайм-чартер	один п/х 4/9 и один 4/6

¹¹ Арматоры – судовладельцы.

¹² Тн. – здесь и далее сокращение единицы измерения: тонна.

¹³ Трип-чартер – договор фрахтования судна на рейс, иначе – рейсовый чартер.

Фрахтование больше всего падает на июль м-ц, и так как в этом же месяце были спущены и ордера на фрахтовку судов¹⁴ после возобновления торговых отношений с Англией, то понятно, что ставки на фрахт были подняты, а потом они снизились, и уже в августе наблюдаются ставки ниже, при этом один пароход 15/VIII все же фрахтуется по 4/9, и при этом пароход не обладает особыми качествами для перевозки леса (п/х «Ларго» 3250 тонн ДВ). Фрахтовка на трип-чартер была в июле, преимущественно крупного тоннажа от 1600 ст. до 1800 ст., и в начале июля (6/VII) ставка была 60 шиллинг. А 28/VII была 61/6, 29/VII – 62/6, 31/VII – 61/3. Надо сказать, что наш Совфрахт в Лондоне не учел момента при фрахтовании крупного тоннажа для Карской на трип-чартер. По-видимому, в августе можно было эти же суда взять дешевле.

Расчет по аренде тайм-чартированного тоннажа производился по 8 пароходам с кредитом в 50 дней, по одному пароходу с кредитом в 30 дней, а по остальным аренда выплачивалась на условиях аванса за две недели аренды. Страховая премия по Каско¹⁵ – 6 % за рейс, с возвратом от судовладельца стоимости нормальной страховки за период нахождения судна на тайм-чартере.

Само фрахтование судов для Карской велось под строгим наблюдением со стороны Черноморско-Балтийского Страхового Общества¹⁶ в Лондоне, и контролировалась подлежащая страховке стоимость судов.

Участниками-страховщиками карских пароходов были: 20 % – Госстрах, около 79 % разные Английские страховые Общества и около 1 % Итальянские страховые общества.

Надо заметить, что ставка страховой премии для рейсового страхования очень высока и тяжело отражается на себестоимости перевозки Сибирского экспорта.

Несмотря на то что возраст судов (23 п/хода старше 11 л.) был довольно старым, оценка их была все же довольно высокая, что тоже отразилось на стоимости страховки, особенно при таком высоком проценте премии.

¹⁴ Ордер на фрахтовку судна – поручение на фрахтование тоннажа, содержащее все сведения, необходимые для заключения сделки.

¹⁵ Страховая премия по Каско – определенный взнос, перечисляемый страхователем по соответствующему договору, который предварительно заключается со страховщиком; Каско – страхование средств транспорта от ущерба (не включает в себя страхование перевозимого имущества). Название происходит от исп. слова *casco* – шлем – или от нидерланд. *casco* – корпус.

¹⁶ Черноморско-Балтийское Страховое Общество – СОФАГ (*Schwarzmeer und Ostsee Versicherungs-Aktiengesellschaft*) (SOVAG) – было учреждено в Гамбурге в 1927 г. Госстрахом, Наркоматом внешней торговли и Союзом потребительской кооперации СССР. Основа деятельности – страхование перевозок грузов между Советским Союзом и странами Западной Европы. Уставный капитал общества составил сумму в 500 тыс. рейхсмарок, но уже в 1928 г. благодаря быстрому росту объема деловых операций увеличился сразу вдвое. В годы Второй мировой войны СОФАГ было вынуждено приостановить операции, но со 2-й половины 1940-х гг. возобновило деятельность. Общество существует и в наши дни. Его филиалы расположены в Берлине, Кёльне, Лондоне и Вене. В документе упомянут филиал общества в Лондоне.

ТАБЛИЦА XV. Сумма страхуемого капитала в Карской операции 1933 г.
и суммы, подлежащие возврату судовладельцами по окончании Карского рейса

№ №	Название пароходов	Сумма страх. премии за рейс 6 % со страх. суммы	Размер возврата в сутки за рейс	Сколько был на чар- тере дней	Общая сумма, под- лежащая возврату	Примечание
1.	Манордило	15000 ф. ст. = 900 ф.	3 ф. 15 ш.	68	249 ф.	взято по сред- нему чартеру
2.	Леди Бренда	24000 ф. ст. = 1400	6-II-6	66 д	399,9	
3.	Сулев	15000 = 900	4	55,5	222	
4.	Аннаворе	500000 кр = 30000 к	137 кр	71	2877 кр	
5.	Беллори	25000 = 1500 ф	6 ф. 17 ш.	77,25	529,3	
6.	Поллукс	282000 мр = 169200 мк	80 мк	70,25	5620 мк	
7.	Виллем Рене	20000 ф. ст. = 1200	5 ф. 10 ш.	75	412 ф. 10 ш.	
8.	Бракондайл	20000 = 1200	7	68	476	
9.	Торстон	20000 = 1200	7	68	476	нет сведений, поэтому счита- ли по среднему чартеру
10.	Нельси Брук	31000 = 1860	6-15	68	459	
11.	Морган Абби	29000 = 1740	6-14	78,25	524-6	
12.	Пенденнис	16000 = 960	5 -	110,1	550-10	
13.	Сайрен	150000 = 9000 кр	не воз- вращает	66	-	
14.	Грейтхоп	31000 = 1860	6-15	55	371-5	
15.	Стессо	15000 = 900	3-10	56	196	
16.	Рондо	18000 = 1080	4	71	284-	
17.	Харолей	24000 = 1440	5-10	64,3	358-13	
18.	Ларго	11000 = 660	3-10	65,6	229,12	
19.	Ните Абби	19000 = 1140	4-13-6	68,4	318,1	
20.	Каника	19500 = 1170	4-16	47	225,12	
21.	Чатон	25000 = 1500	4-10	74,25	334-2	считался на чартере до ги- бели
22.	Нивекс	15000 = 900	4-2	62-2	255-	
23.	Пиполвер	20000 = 1200	5-10	73	401-10	
24.	Синглтон Абби	16000 = 960	3-19	73-	289-19	
25.	Коткас	15000 = 900	4	64,1	256,8	
26.	Леди Катмен	29000 = 1940	7-19	67-2	534-4	
27.	Брандон	24000 = 1440	4	68	272-	
	ИТОГО	30190 ф.			8609-4	нет сведений, поэтому счита- ли по сред- нему чартеру

Норвежск. крон. 39000 кр = 2166 -12

2877 кр = 160 ф.

Германск. марк. 16920 мк = 846 ф

5620 мк = 281 ф.

ИТОГО в фун. 33202 - 12 ш.

ИТОГО в фунт: 9050 ф. 4 ш.

Стоимость страховки всех судов = 24152 ф. 8 ш. Средняя стоимость 1 судна = 894 ф. 11 ш.

Как ложится страховка 1 тн. груза = 4 ш. 7,02 п.

" " " 1 ст. пиолеса = 13 ш. 1,5 п.

На иностранных судах (27 п/х) было перевезено – 2993 тонны импорта, на который тоже необходимо отнести часть страховки.

В среднем страховка ложилась на тонну груза 4 ш. 7,02 п.

На 2993 тонны импорта надо отнести 4 ш. 7,02 п. х 2993 = 607 ф. 8 ш., тогда на экспорт падает 24152 ф. 8 ш. – 607 ф. 8 ш. = 23542 ф. ст. Перевезено экспорта 36806 станд. пилолеса. При таком расчете страховка ложится на 1 станд. пилолеса 23542 = 12 ш. 9,5 пенс. Даже при таком расчете страховка 66806 судов К[арской] О[перации] все же ложится на единицу перевозимого груза очень тяжело.

Непредставление по многим судам нам кредита надо отнести к невыгодности чартера 1933 года.

Если принять стоимость месячного содержания зафрахтованного на Карскую тоннажа в (21010 ф. 11 ш. минус советский тоннаж 2188 ф. 9 ш.) 18822 фунт. и обыкновенный срок (даваемый на Архангельск) 36 дней – то, исходя из стоимости банковского учета 6 % годовых, мы потеряли около 113 фунтов стерлингов.

По некоторым чартерам часть машинной команды (донкиман¹⁷ и 1 механик) все же оплачивались за счет фрахтователя.

Этот пункт должен быть одинаков для всех, потому что, когда суда сходятся в сибирских портах, на судне, где таковые не оплачиваются, это порождает много недоразумений. Кроме того, это вызывает при продолжительной погрузке довольно крупную сумму – от 25 ф. до 50 фунтов на пароход.

Расход топлива определен обычно по форме «Балтайм». На хороший велшский уголь в хорошую погоду определенную скорость¹⁸.

На этот пункт до сих пор мало обращалось внимания, а между тем расход топлива и скорость хода – очень важный пункт в работе тайм-чартерного флота, хотя точный учет по этому пункту вести очень трудно.

До сих пор в тайм-чартере оговаривалась норма расхода топлива при определенной скорости хода; но ее (норму) не считали гарантированной, так как судовладелец за невыполнение этого пункта не нес никакой материальной ответственности. Обычно в чартере определенный расход угля в тоннах для лучшего велшского угля (которым никто из судовладельцев не пользуется из-за его дороговизны), и, следовательно, если судно не снабжено велшским углем, а каким-нибудь другим сортом, то трудно проконтролировать, был ли перерасход или нет, а также при понижении скорости против заявленной в чартере капитан и ст. механик имеют оправдание, что уголь был не велшский.

На самом деле перерасход угля и снижение скорости хода чаще всего бывают оттого, что, не неся ответственности, капитан и механик не требуют, чтобы держался полный пар, и не наблюдают за экономным расходом топлива, и даже не про-

¹⁷ Донкиман – правильно: донкерман (иначе – машинист помповый) – рабочий на судне – перевозчике грузов, отвечающий за техническую исправность насосов и трубопроводов.

¹⁸ В документе говорится о велшском угле – имеется в виду уэльский уголь, добытый в Южно-Уэльском бассейне. Этот вид угля – антрацит, высококачественный уголь – применяется как твердое высококалорийное топливо (теплотворная способность 6800–8350 ккал/кг).

веряют полученный уголь. Поэтому ко всем дополнениям к «Балтайм» чартеру надо еще внести пункт об ответственности судовладельца за обусловленные в чартере расход угля и скорость хода и слова «лучший вельшский уголь» вычеркнуть, а заменить их [на] «обыкновенный уголь».

Арендная ставка в 1933 году как будто учитывалась только по грузоподъемности, но не учитывались другие технико-эксплуатационные элементы, как то: расход топлива, степень оборудования грузовыми средствами, возраст судов, приспособленность для перевозки лесных грузов, осадка и т. п. Казалось бы, что конъюнктура рынка при фрахтовке судов на Карскую давала возможность более жестко подойти к подбору тоннажа с точки зрения его качественного состава и подобрать лучший тоннаж, чем был в 1933 году.

СКОЛЬКО ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗА

В Карскую 1933 года привезено в Сибирские порты:

В Новый Порт на Оби импорта	2993 тн.	из них:
черных металлов на п/х «Бельфри»	2045 тн.	3400 т. ДВ
машинное оборудование на п/х «Ните Абби»	948 тн.	4000 т. ДВ

Грузов большого каботажа 6667 т продовольств. грузов и уголь

п/х «Искра» –	2341 тн.	3475 т ДВ из Ленинграда
«Рабочий» –	2070 тн.	3475 т ДВ

Перевезено угля для нужд судов Карской операции

п/х «Мста» –	2256 т	3151 т ДВ из Ленинграда
--------------	--------	-------------------------

Попутно идя на восток, некоторые пароходы (2 п/х) подвезли ледоколу уголь в количестве 861 тонны и на 4 пароходах 950 тонн воды.

Из Сибирских портов весь груз состоял из пиломатериалов и было вывезено:

Из Игарки –	31848 ст.	и затрачено тоннажа	114261 т ДВ
Из Нов. Порты –	4958 ст.	"	18300 т ДВ

ИТОГО:	36806 станд	132561 т ДВ
--------	-------------	-------------

I стандарт пилолеса занимал:

по Игарской погрузке = 3,588 тонны от ДВ

по Обской " = 3,691 тонны от ДВ

Оба показателя указывают на плохое использование тоннажа.

При хорошем использовании судна 1-й стандарт пилолеса в карском рейсе средней композиции должен занимать от 3,25 до 3,40 тонн от ДВ. Пример:

п/х «Бельфри» (типичный лесовоз 3400 т ДВ) взял из Оби (Нов. Порт) 1012 ст. и смог еще принять 40 станд., но не погрузили потому, что для него был назначен наряд 1012 ст., обыкновенно же он принимает 1050 ст. при его ДВ 3400 т: $1050 = 3,25$ тонн от ДВ.

П/х «Манордило» ДВ 3800 т принял 1167,237 ст. или 3,25 т на стандарт п/х «Рабочий» и «Искра» = 3,09 дл на 1 стандарт.

Принимая во внимание, что карский рейс требует больших переходов (от 18 до 20 дн.) в один конец без бункеровки, и помещение под спардеком, куда при Ленинградском и Архангельском направлениях берут лес, а в карском рейсе занято бункерным углем, то 3,25 тонн от ДВ на один стандарт надо считать хорошим.

Но так как в Карской 1933 года один стандарт занял 3,588 и 3,691 тонны ДВ, такое использование надо считать плохим.

О причинах его скажем ниже.

На Советских судах перевезено 3119,135 ст., или 8,46 % всего экспорта.

Импорт был завезен из Гдыни, 2045 т. черн. металлы, и Гамбурга – 948 т. маш. оборуд. Машинное оборудование (948 т) из тяжеловесов от 1 тонны до 10 тонн.

Экспорт из Сибири шел в большинстве на восточный берег Англии – 20 п/ходов, в Бристольский канал – 3, на западный берег (Престон) – 1 и в Амстердам – 1. Невольно приходится обратить внимание на столь минимальное количество импорта, отчего получились большие балластные пробеги, которые тяжело отразились на себестоимости перевозок экспорта из Сибири.

В перевозке импорта было занято только 7400 т ДВ, на перевозке каботажных грузов 10101 т, всего 17501 т. ДВ, или 13,17 % от всего ДВ; при этом этот тоннаж не был полностью заполнен:

п/х «Бельфри»	был использован	под импорт	на	73,07 %
«Ните Абби»	"	"	"	27,5 %
«Искра»	"	"	"	67,37 %
«Рабочий»	"	"	"	60 %
«Мста»	"	"	"	100 %
В среднем на п/ход				45,59 %

Всего было перевезено в Карскую 1933 г. в обоих направлениях рейса:

Импорта	–	–	–	2993 т
Кабот. грузов	–	–	–	6667 т
Экспорт	36806 ст. х 2,6 т	=	95 695,6 т	
ИТОГО в весов. един.				105 355,6 т

Удельный вес импорта в общих перевозках Карского = 2,84 %. Удельный вес каботажн. грузов в общих перевозках Карской = 6,33 %.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СУДОВ

Для ясности весь тоннаж Карской по грузоподъемности разобьем на 5 групп, начиная от 800 ст., с подразделением в дальнейшем через каждые 200 ст., и попутно выведем удельный вес участия каждой группы в перевозке грузов из Сибири.

Группы	Размер судов от до	Количество судов	% %	Общий тоннаж по каждой группе	% % от общего тоннажа груза	Перевезено % %
I	800–1000	10	33,3 %	34003 т	25,65	25
II	1001–1200	7	23,3 %	26420 т	19,93	20,61
III	1201–1400	4	13,3 %	18255 т	13,77	13,96
IV	1401–1600	3	10 %	17370 т	13,12	12,32
V	1601–1800 и выше	6	20 %	36492 т	27,53	28,14

Из этой таблицы можно определить, что самое плохое использование тоннажа было по первой группе, потому что тоннажа затраченного было по первой группе – 25,65 %, груза же на нем было перевезено только 25 % (диспропорция).

Таким образом, при таком, в общем, использовании судов суда первой группы оказались использованы хуже всех. Объясняется это тем, во-первых, что некоторые суда были зафрахтованы по правоспособности несоразмерно нарядам (997 ст. п/х «Синглтон Абби», 4000 т использовано на 88 %). Для такого наряда надо было судно 3400 т ДВ и т. д.; и во-вторых, в эту группу вошло 5 судов английских, 1 Бельгийское, причем на некоторых из них первый раз грузился пилолес. Почти все английские суда этой группы совершенно негодны для перевозки пилолеса, и то же – бельгийцы.

Все они имели 4 отдельных трюма с постоянными переборками, в их трюмах пилерсы не только у комингсов, но и больше, мачты и лебедки на главной палубе, большие спардеки, ют и бак – все это позволяло брать мало палубного груза, на них отношение палубного груза ко всему грузу было около 29 %, а на некоторых и меньше (п/х «Стессо» = 29 %, «Синглтон Абби» = 24 % и т. п.). На некоторых имелись в трюме № 2 и № 3 твиндеки.

Данные таблицы показывают, что наибольшее число судов Карской составляли суда малого размера, от 800 до 1000 стандартов (33,3 %), потом суда от 1000 до 1200 ст., и наконец, крупный тоннаж, от 1600 до 1887 станд. (20 %).

Последние годы в Карскую операцию все больше и больше начали посылать крупный тоннаж. В эксплуатации морского транспорта, как общее правило, требуется на длинный рейс назначать крупные суда, особенно при перевозке крупных партий массового груза. Поэтому привлечение крупного тоннажа для перевозок массовых грузов из Сибири через Карское море надо считать правильным, но, учитывая ледовые условия плавания в Карском море в начале навигации (первая половина августа), в первые группы крупный тоннаж назначать не следует, а посылать крупные суда в конец операции (конец августа, весь сентябрь).

Размер тоннажа значительно влияет на результаты эксплуатации.

Из статистических данных условий фрахтования на Карскую можно вывести, что ставки фрахта, а также и расход снижается по мере укрупнения тоннажа. Кроме этого, снижаются и другие навигационные расходы по рейсу.

Все это, вместе взятое, подтверждает, что для карского рейса надо фрахтовать больше крупного тоннажа, согласовав, конечно, этот вопрос с Экспортлесом¹⁹, чтобы не разбивать запроданных им партий.

Надо заметить, что для карского рейса имеется предел укрупнения – это осадки портов погрузки и подходов к ним. Предельная осадка – 22½ ф на пресную воду.

В 1933 году были зафрахтованы суда с осадкой, превышающей 22½ фута, и в результате получилось неполное использование тоннажа (5 п/х – «Кинника», «Чатон», «Пенолвер», «Нельси Брук» и «Хари Волтон»), т. е. почти все суда крупного тоннажа.

Составим таблицу по группам с соответствующей их кубатурой, тоннажем девайта, принятым грузом (в трюм и на палубу) и сравним, сколько смогла бы принять каждая группа при правильном использовании кубатуры, приняв измерители погрузки с учетом в трюм для судов – не лесовозов 1 стандарт 220 куб. фут и 33,3 % от всего груза на палубу. И по тоннажу – сколько тонн ДВ занял 1 станд. пилолеса...

Группы	Количество судов	Тоннаж ДВ Кубатура для кип.	Перевезено грузов			Сколько можно перевести при правильном пользовании судов		Разница +/-
			в трюм станд.	на палубе станд.	всего станд.	По кубатур 220 к. ф. на 1 ст и 33,3 % на палубу	Сколько тонн ДВ занял 1 станд.	
I	10	34003 1441106	6317,039	2871	9188,039	9758	3,31 т ДВ	–570 ст
II	7	26420 1127461	5099,590	2487,186	7586,776	7687	3,47 "	–100 ст
III	4	18255 875695	3475,330	1665,002	5140,302	5970	3,55 "	–830 ст
IV	3	17370 817498	3305,177	1230,166	4535,343	5574	3,83 "	–1039 ст
V	6	36492 1619526	7160,915	3195,801	10355,716	11042	3,524 "	–686 ст
			25358,046	11449,130	36806,170	40031	3,6 т ДВ	–3225 ст

¹⁹ «Экспортлес» – лесоэкспортное акционерное общество, учреждено 28 августа 1926 г. Советом народных комиссаров СССР. 6 февраля 1930 г. компания была реорганизована во Всесоюзное объединение «Экспортлес». С этого момента весь советский лесной экспорт был сконцентрирован в ее руках. В 1936 г. через «Экспортлес» проходило до 20 % объема мирового экспорта лесопроductии. Общество осуществляло операции по экспорту из СССР и импорту в СССР лесных материалов в обработанном и необработанном виде, а также разнообразных целлюлозно-бумажных товаров и изделий из древесины и бумаги. С 1 марта 1991 г. объединение вновь стало акционерным обществом. Чуть позднее компания потеряла монопольное право на экспорт российского леса. В мае 1994 г. указом президента РФ Б. Н. Ельцина находящаяся за рубежом федеральная собственность АО «Экспортлес» передана в полное хозяйственное ведение «Рослеспрома». В 1995 г. большинство работников АО перешло в новорожденный «Росэкспортлес», который забрал у «Экспортлеса» пальму первенства в лесоэкспортной сфере.

Из приведенной таблицы видно, что больше всего недогруза получилось в тех группах, в которые вошли суда крупного тоннажа, но негодные для перевозки леса, наличие твиндеков, стоек в трюме и мало остойчивы, на палубу взяли только 27 %.

Так как состав всех судов (90 %) был неподходящий для перевозки пиломатериала, то перевозка одного стандарта заняла в среднем 3,6 тонны, тогда как обыкновенно в условиях Карской обыкновенный лесовоз занимает от 3 до 3,25 тонны на 1 стандарт при хорошей укладке и правильном расположении груза.

Из той же таблицы можно усмотреть, что укладка (штивка) груза была плоха. Принимая 220 куб. ф. на один стандарт укладки в трюме (при средней композиции, где бордсы²⁰ составляют 15–20 %) на судне обыкновенного типа (не лесовоза) и если взять только груз, погруженный в трюм, потери выразились: общая кубатура – 5887286 к. ф. = можно было погрузить в трюм = 2676, 05 220 к. ф. ст., а погружено на 1402 ст. меньше. Конечно, все потери от плохого использования судов нельзя отнести на плохую укладку, потому что на судах-лесовозах и других более приспособленных для перевозки пиломатериала укладка была от 210 до 215 куб. фут. и отношение палубного груза ко всему было до 36 %; это указывает на то, что все же большинство потерь надо отнести на качество судов, бывших в Карской в 1933 году.

Если рассмотреть отчеты по работе Игарского порта за 1936 год, то там найдем и причины плохой укладки груза:

1) Квалификация рабочих была низка (ежегодно состав рабочих меняется, и ежегодно приходят люди, первый раз работающие на этой работе).

2) Рабочих не хватало для одновременной погрузки судов, так как скопилось больше судов, чем по графику предусматривалось; поэтому устраивались субботники, и, следовательно, приходили люди, совершенно не знакомые с укладкой леса в трюме.

3) Ввиду того, что в конце сентября скопилось много судов, то, чтобы скорее погрузить и выпустить их до замерзания, спешили погрузить как-нибудь, и, конечно, мало уделялось внимания на укладку.

4) На некоторых судах было много угля (больше потребности для обратного рейса).

В результате всех этих недостатков (плохой укладки, технической непригодности судов, большой осадки судов, неправильного распределения партий груза по судам и т. п.) получился недогруз судов в общей сложности на 3225 стандартов, или было зафрахтовано лишних два больших п/хода, потому что при других условиях весь груз можно перевезти на 28 п/х. Средний тоннаж по пароходам был $132561/30 = 4185,5$ тн, и перевезено в среднем на 1 п/ходе $36806/30 = 1227$ ст.

Чистая грузоподъемность всего зафрахтованного тоннажа была = 111266 тонн (за вычетом бункеров, пресной воды и снаряжения). Предназначено было перевезти 105355,6 тонн разного груза (преимущественно пиломатериала = 95695,6 тн.). Всего сделано судами, идя на восток, = 84920 миль и перевезено груза = 9960 тонн.

Получено тонно-миль $84920 \times 9960 = 518803200$ тонно-миль.

²⁰ Бордсы (англ. *boards*) – доски толщиной 3,8 см и менее при ширине от 10,2 см и выше.

Коэффициент использования выразился:

$$518803200 / (84320 \times 111266) = 0,055 \text{ (по балластному переходу).}$$

Идя обратно с экспортом, сделано 79885 миль и перевезено груза 95695,6 тонн (36806 ст x 2,6 тн). $79885 \times 95695,6 = 7644442806$ тонно-миль.

Коэффициент использования выразился:

$$7644442806 / (79885 \times 111266) = 0,86 \text{ (по грузовому переходу).}$$

Настоящий расчет еще раз указывает, что зафрахтованный тоннаж был плохо использован или что зафрахтованного тоннажа было больше, чем требовалось для перевозки 36806,6 стандартов леса.

Из материалов ЦНИВТа²¹ по изучению работы тайм-чартерных п/ходов есть данные о способности перевозки пиломатериала (взятые из практики их работы в 1930 и 31 годах) на пароходах, бывших в Карской операции в 1933 году:

Название п/ходов	Сколько перевезили в 1930 и 31 г.	Сколько принял в К. О. 1933 г.	Разница +/-	% % недогруза в К. О. 1933 г.	
«Бельфри»	1050 ст	1010 ст	–40 ст		
«Манордило»	1175	1167	–8 ст		
«Морган Абби»	1250	1240	–10		
«Нитс Абби»	1150	1038	–118	10,26 %	
«Синглтон Абби»	1150	998	–152	13,2 %	Недогруз
«Сюлев»	975	952	–23		

Эта таблица указывает, что в К[арской] О[перации] 1933 г. были суда и хорошо использованные, и были очень плохо использованные.

Коэффициент использования по грузовому рейсу зависит от хорошей укладки груза в трюмах и способности судна принять груз на палубу.

Неполное использование тоннажа явилось следствием плохого подбора для лесных перевозок судов, небрежной укладки грузов в трюмах, отсутствия должного контроля за погрузочными работами, неправильного распределения самого груза (легкий грузился в трюм, а тяжелый – на палубу), чрезмерной загрузкой углем бункеров и даже грузовых трюмов, что вызывало большую осадку (свыше 22 ф.) и занимало полезную кубатуру в трюмах.

²¹ ЦНИИВТ – Центральный научно-исследовательский институт водного транспорта Наркомата водного транспорта СССР. Организован с 1 апреля 1931 г. на основании постановления коллегии Наркомата водного транспорта от 2 марта 1931 г. Основными задачами института являлись вопросы научно-исследовательской работы во всех областях деятельности морского и речного флота с использованием достижений советской и иностранной техники. Ликвидирован 25 августа 1939 г. в связи с разделением на два института: Центральный научно-исследовательский институт морского флота (ЦНИИМФ) и Центральный научно-исследовательский институт речного флота (ЦНИИРФ).

ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ СТОЯНКИ СУДОВ В ПОРТАХ

Стоянка перед выходом в рейс

Все иностранные суда Карской фрахтовались за границей и там же принимались на чартер.

Два из них грузились импортом, остальные имели балластный пробег на весь переход до Сибирских портов.

Из судов, груженых импортом, п/х «Бельфри» был принят в Ньюкастле и оттуда прошел в Гдыню, где погрузил 2045 тн импорта. Таким образом, у этого парохода получился период времени перед выходом в карский рейс из Гдыни, в который вошло: докировка, бункеровка, переход Ньюкастль – Гдыня и погрузка импорта в Гдыне. Переход из Ньюкастля до Гдыни можно было из продолжительности чартера исключить, если бы в чартере порт приемки на чартер назначили порт Гдыня, как это было на чартере по п/х п/х «Нитс Абби», «Синглтон Абби» и друг., где было предусмотрено подать пароход либо в один из угольных портов, либо в порт нахождения импорта («Нитс Абби» в Гамбург).

Были пароходы, которые имели продолжительные стоянки в портах их приема на чартер:

п/х «Поллукс»	3 дня 12 ч.	в Роттердаме
«Аннаворе»	4 " 2 "	в Антверпене
«Навекс»	2 " 15 "	в Антверпене
«Ларго»	5 " 10 "	в Ньюкастле
«Нитс Абби»	2 " 15 "	грузил импорт в Гамбурге

Остальные суда имели стоянку перед выходом от 10 часов до 1 д. 9 час., а в среднем получилась стоянка в заграничных портах перед выходом в рейс = 1,9 дня, в которые входит и время, затраченное на докировку, бункеровку и погрузку импорта, и воскресные дни.

Простой и проход Новоземельских проливов выразился в среднем по всем судам = 2,57 дня.

Суда первых групп, проходившие до 25 августа, имели простои в проливах из-за тяжелых ледовых условий от 0,5 дня до 7,6 дня. С большими простоями 19 п/ходов, в т. ч. и пароходы, привозившие для ледокола уголь.

Из привозивших ледоколу уголь были п/х п/х:

«Мста», простоявший в проливе под перегрузкой	3 дн. 2 ч.
«Морган Абби» " " " " "	4 дн. 22 ч.
«Ларго» " " " " "	3 дн. 11 ч.
«Навекс» " " " " "	1 дн. 17 ч.

При обратном проходе Новоземельских проливов простои наблюдались из-за туманов и были по 8 пароходам от 10 до 20 часов в каждом отдельном случае.

Кроме того, по п/х «Пенденнис» простой в проливе в бухте Варнека из-за аварии выразился в 23 д. 15 часов и потом опять в Мурманске 21 день. В обоих случаях пароходу делали временную заделку полученных во льде повреждений.

Все эти простои надо отнести к стихийным случайностям.

ПРОСТОИ В НОВОМ ПОРТУ (см. таблицу № 1, форма № 4 и 5)²²

Все непроизводительные простои под погрузкой экспорта в Н. Порту состояли из следующих:

	Среднее на пароход
Ожидание тоннажа для импорта	1 ч. 36 м.
От шторма	53 ч. 19 м.
" дождя	18 ч. 36 м. 14,8 %
Ремонт лебедок и перевод стрел	2 ч.
Установка стензелей	3 ч.
Разворачивание баржей	2 ч. 38 м.
Обед и ужин рабочих	1 ч. 31 м.
Вывод парохода на большой рейд для догрузки	0 ч. 24 м.
Сдача документов после погрузки и ожидание выхода в море из-за тумана	2 ч. 48 м.
Всего непроизводительн. простоев в среднем на п/ход	3 дн. 11 ч. 04 м.
Чистой работы при погрузке экспорта на п/ход	7 дн. 10 ч. 40 м.
<hr/>	
ВСЕГО под погрузкой экспорта	10 дн. 21 ч. 44 м.
В среднем погружено на пароход	991,4 ст.
Средняя суточная выработка =	91 станд. без вычета непроиз. простоев.

Работа производилась круглые сутки на две смены в некоторых случаях с перерывом на обед и ужин на ½ часа и в силу ограниченного количества рабочих, а также и в силу того, что из-за ледовых условий в Новом Порту скопилось 31 августа 5 пароходов, работа происходила на 2 и 3 люка, в среднем только на 2,26 люка, рассчитывалась же рабсила при завозе ее в Н. Порт для работы одновременно на 3 люка; средняя выработка на 1 люк в 8-часовой рабоч. день на пароход, при хороших метеорологических условиях, выразилась 20,584 стандарта или в сутки 139,55 ст.

Непроизводительные простои выразились при погрузке экспорта в 31,8 % от времени, занятого под погрузкой экспорта.

Причины, послужившие столь низкой суточной норме выработки, следующие:

1) Пароходы, зафрахтованные в 1933 году для Н. Порта, кроме п/х «Бельфри», были плохими грузовыми средствами. П/х п/х «Синглтон Абби», «Нитс Абби» и «Стессо» имели по 4 отдельных трюма (переборки), по одной и короткой стреле на каждом люке.

2) Привезенный на экспорт пилолес был на деревянных баржах с очень узкими люками, баржи имели по две продольных переборки, разделявших баржу на три продольных секции, поэтому при наличии на пароходе одной у люка короткой стрелы

²² Данная таблица в документе отсутствует.

приходится часто оборачивать баржи или ставить больше рабочих для подталкивания груза из трюма на палубу к борту парохода.

В результате приходилось уменьшать число рабочих люков и посылать бригады для подноски товара на палубу.

Все, вместе взятое (плохие суда, неудобные баржи, скопление одновременно 5 морских судов, скверные грузовые приспособления на пароходах и т. п.), понизило суточную выработку на пароход.

Потери от метеорологических причин (шторм и дождь) выразились около 3 дней на пароход, или 27,5 %, а на все технические простои – около 13 часов на пароход, или около 4,3 % (от всей стоянки парохода).

Наблюдалась также неправильная погрузка леса в баржах, из-за чего приходилось носить лес с кормы баржи на нос и наоборот, это тоже замедляло погрузку и требовало лишней рабсилы.

В 1933 году три п/х были снабжены сибирским углем: п/х «Стессо» – 230 тн, п/х «Бельфри» – 52 тн и п/х «Нитс Абби» – 55 тн, всего – 337 тонн.

Погрузки угля в Новом Порту не вызвали особой затраты времени, так как происходили или в дождь, когда не грузился пилолес, или одновременно с выгрузкой железа (п/х «Бельфри»), или во время ожидания разгрузки (п/х «Нитс Абби»).

Надо заметить, что такое благоприятное для этой погрузки стечение обстоятельств не всегда можно иметь.

Погрузка 230 тн на п/х «Стессо» заняла 3,5 дня (с перерывами на шторм), или 65 тонн в сутки.

Поэтому заход за бункером в Мурманск надо считать более целесообразным, чем бункероваться в Новом Порту на рейде. И, при наличии угольной базы в Мурманске, от бункеровки в Новом Порту надо отказаться.

ПРОСТОИ В ИГАРКЕ

Прилагается таблица № 2²³.

Порт Игарку можно рассматривать как пристань-биржу у какого-нибудь Архангельского лесопильного завода, имеющую 5–6 причалов для погрузки пилолеса, и, следовательно, причина метеорологическая, мешающая погрузке пилолеса, в Игарке должна быть только одна – дождь или снег.

Из приложенной таблицы видно, что непроизводительные простои в Игарском порту заняли свыше 29,7 % времени от всей стоянки морских судов в порту. К сожалению, в таблицу не занесены все квалификации простоев, но если вычесть % непроизводительных простоев по причине дождя и снега, то все же получается громадный % потери времени на непроизводительные простои исключительно от плохой организации погрузочных работ и плохой подготовки к выпуску товара с биржи завода.

²³ Данная таблица в документе отсутствует.

Из отчета капитана Терентьева А. В.²⁴, находившегося всю операцию в Игарке, видно, что погрузочное бюро в Игарке плохо учло специфичность лесной погрузки, и, вместо того чтобы определенные бригады прикреплять к одной работе и к одному пароходу от начала погрузки п/хода и до конца, погрузочное бюро часто меняло и бригады, и рабочих и посылало их на разные другие работы. И без того рабочие мало-квалифицированные в погрузке пиломатериала, они, часто меняя специальное положение в процессе работы, не могли усвоить навыка и быстроты по укладке, по затравливанию и т. п. работам, и, кроме того, работая на разных участках, рабочих, не видя непосредственно эффекта своей работы на судне, естественно, ленится и – даже были случаи – прячется за штабелями и спит (результат отсутствия заинтересованности рабочего).

Подвозка пиломатериала к борту парохода производилась при помощи лошадей и электродровозов. Лошадей было недостаточно: вместо 120 – работало 80; часто не хватало погонщиков-мальчиков.

Дровозов было 7 штук, из которых работало постоянно 2–3, остальные все время чинились или усылались на другие работы.

Кроме того, дровозы не работали полной их загрузкой; вместо $\frac{3}{4}$ стандарта (его полная загрузка) они возили меньше, потому что лес на бирже не был отсортирован, а приходилось ездить по всей бирже, собирая нужное количество одного сорта. Приняв же неполный груз, дровоз не мог зажать пакет и по дороге терял, а потом подбирал и т. д., и т. п.

Все это замедляло процесс погрузки судов и задерживало причалы; суда же приходили по графику, становились на рейде и ожидали, пока освободятся причалы. Получались простои перед погрузкой, которые выразились в среднем на пароход = 62,4 час. Наименьший простой перед погрузкой (первой группы) был 2 ч. 45 мин., и наибольший – 213,5 часа (п/х «Хари Волтон»).

Вследствие тяжелых ледовых условий в Карском море график движения судов изменился, а первая группа пришла на 5 дней позже (вместо 5/VIII пришли 10/VIII).

После 25 августа, когда ледовые условия изменились, переход от Новоземельских проливов установился нормальным, и суда начали прибывать вовремя по графику, но вследствие медленной погрузки в Игарке получилась пробка, а разредить эту пробку было трудно, так как рабочих не хватало даже для обслуживания 7 пароходов при очень низкой квалификации и при плохой организации погруз. бюро.

К приходу судов в Игарку причалы у биржи завода не были готовы.

Речные суда с пиломатериалом из Красноярска и Маклакова запоздали (прибыли 15/IX), причем приходилось потом заменять недостающие коносаменты²⁵ с биржи завода, что вызывало простой в ожидании освобождения причала у биржи.

²⁴ Терентьев Антон Васильевич – офицер царского флота (дворянин по происхождению), вступил в ряды РККФ, затем поступил на службу в Совторгфлот, капитан дальнего плавания. Участник Карских операций, групповой капитан в 1930–1935 гг., сотрудник Ленинградского территориального управления ГУСМП.

²⁵ Коносамент (от фр. *le connaissance*) – документ, который перевозчик груза выдает грузополучателю. Удостоверяет право собственности на отгруженный товар.

Наблюдалась путаница с грузом, и были случаи выгрузки уже погруженного груза из трюма п/х обратно на берег.

Все, вместе взятое, повлекло за собой большие непроизводительные простои судов в Игарском порту.

Средняя загрузка парохода в Игарском порту = 1274. ст.

Средняя стоянка парохода " " " = 16 д. 10,37 час.

" погрузка в сутки " " " = 77,53 ст.

Такую суточную выработку надо считать очень низкой. Работы происходили круглые сутки на две смены по 12 час., с перерывом на обед и ужин, на 4 люка.

В 1933 году в местах погрузочных операций (Игарка и Н. Порт) были частые и продолжительные дожди, прерывавшие погрузку пиломатериала, и процент простоев от дождей выразился в среднем около 4 % от всей стоянки судна в порту.

При потере на непроизводительные простои в Игарке в 29,72 % и вычтя 4 % потерь от дождей, остается 25,72 % на остальные простои. Процент довольно высокий, который должен отразиться на себестоимости перевозки экспорта очень тяжело.

Принимая непроизводительный простой от дождей 4 % как неизбежный и прибавив к нему еще 8 % на разные неизбежные, технического характера, причины, остальной процент (17,72 %) надо отнести к чистому убытку по операции, который, перевода на валюту, выразится в следующую сумму:

Средняя стоянка судна в Игарке получилась = 16 д. 10,7 ч., взяв 17,72 % от этого времени, получим = 2,94 дня на каждый пароход.

Всего было в Игарке 25 п/х x 2,94 дня = 73,5 пароходо-дней.

Средний тоннаж Игарских пароходов = 4570 т. ДВ.

Средняя стоимость 1 т. ДВ = 3 ш. 10,5 пенс. в м-ц.

Получим, что судно в 4570 т. ДВ по 3 ш. 10 пенс. за тонну на протяжении 73,5 дней обошлось бы в 2239 ф. 5 ш., или непроизводительные простои в Игарке нанесли убытков на 2239 ф. 5 ш.

Значительные простои судов в Игарском порту падают на ожидания погрузки и на плохую расстановку рабсилы. И та, и другая причины являются результатом плохой организации погрузработ.

Можно назвать большими простоями и ожидания судном выхода в море (от 3 до 62 часов). Среднее на пароход – 13,5 час.

По 14 судам простой в ожидании выхода в море был от 10 до 62 часов.

В отчете о Карской операции в Игарском порту отсутствует подробная характеристика причин непроизводительных простоев судов, что мешает выявлению действительных причин простоев, тогда как характеристика причин простоев судов позволяет выявить наиболее уязвимые места работы, на которые надо обратить внимание и принять меры к устранению причин, мешающих успешности работы.

Всех простоев в Игарском порту было по всем пароходам 2928,8 час., или в среднем на п/ход – 157,2 часа, или 39,9 % от всей стоянки парохода в порту.

ПРОСТОИ В ЛЕНИНГРАДЕ ПРИ ПОГРУЗКЕ ГРУЗОВ БОЛЬШОГО КАБОТАЖА НА ЕНИСЕЙ В ИГАРКУ

ТАБЛИЦА № 3. Непроизводительные простои Карских судов
в Ленинградском порту при погрузке каботажных грузов в 1933 г.

Название п/ходов	Ожидание погрузки	Ремонт п/хода	Ожидан. причала	Отсутствие рабочих	Перезажа п/хода	Дождь	Ожид. груза	Обед	Ожид. документ	Разные другие причины	Всего непроизвод. простоев
	час. м.	час. м.	час. м.		час. м.	час. м.	час. м.	час. м.			
«Рабочий»	8 –	24 –	95 –	11 ч 30 м	2-45	–	–	2 –	4 –		147 ч 15 м
«Искра»	8 –	–	2 –	11 ч 40 м	10-50	29-30	–	7 –	–		68 ч 10 м
«Мста»	7-40	46-30	46-30	6 ч 20 м	5-40	–	9-15	4-40	–	3 ч 30 м	94 ч 05 м
Всего	23-40	70-30	143-30	29 ч 30 м	19-15	29-30	9-15	13-40	4 ч	3 ч 30 м	309 ч 30 м

Или в среднем на п/ход 103 ч. 10 мин. = 4 сут. 7 ч. 10 мин.

Большинство простоев падает на ремонт пароходов, и, как результат, – потеря погрузочного причала, а потом ожидание причала для погрузки, поэтому ремонт п/хода и ожидание причала следует отнести к одной причине. Обе эти причины вызвали простой = 214 пароход-часов, или 69,14 % от всех простоев.

В Ленинграде грузилось 3 советских п/х – «Рабочий», «Искра» и «Мста». Первые два грузились ген. грузом, а п/х «Мста» – углем для л/к «Ленин»²⁶ и для советских лесовозов.

П/х «Рабочий» принял ген. груза – 2059,141 т

простои в порту – 11 д. 9 ч.

«Искра» принял ген. груза – 2341,472 т

простои в порту – 8 д. 18 ч.

«Мста» принял угля – 2256 т

простои в порту – 7 д. 4 ч.

ВСЕГО

6656,613 т 27 дн. 7 ч.

²⁶ «Ленин» (до 1922 г. – «Александр Невский», с 1960 г. – «Владимир Ильич») – советский паровой линейный ледокол. Построен в 1917 г. в Ньюкасле (Великобритания) по заказу русского Морского министерства. После Октябрьской революции входил в английский флот как *HMS Alexander*, в 1921 г. выкуплен советским правительством. Работал в Ленинградском порту, в качестве ледокола-лидера участвовал в нескольких Карских экспедициях. В 1932 г. остался без угля во льдах Печорского моря, выведен ледоколом «Красин». В 1937–1938 гг. вместе с караваном судов зимовал в море Лаптевых, выведен ледоколом «Красин» в августе 1938 г. В годы Великой Отечественной войны был вооружен, работал на трассах Северного морского пути, проводил в Архангельск суда союзных конвоев. Награжден орденом Ленина. В 1957 г. переведен на Чёрное море, после ввода в строй атомного ледокола «Ленин» получил новое имя «Владимир Ильич». Списан в 1968 г. Длина судна – 85,6 м; ширина – 19,5 м; осадка – 6,24 м; водоизмещение – 5600 т; мощность машин – 7950 л. с.

Из общей стоянки непроизводительных простоев из-за неисправности поданных Совторгфлотом²⁷ на charter пароходов были следующие:

п/х «Рабочий»	24 ч. и потом ожидание причала
для погрузки	95 ч.
п/х «Мста»	46,5 ч. и потом ожидание причала
разновременно	46,5 ч.
ВСЕГО из-за ремонта	212 ч.

Потери из-за дождя надо считать как неизбежные явления при погрузке ген. грузов.

Средняя стоянка парохода в порту = 9,1 дня.

Непроизводительных простоев в среднем падает на пароход = 4,3 дня (47,25 %, от всей стоянки в порту).

Наибольший простой в Ленинградском порту получился как следствие неисправности судов.

Средняя загрузка судна = $6656,613/3 = 2215,538$ тн.

Нормальной работы в среднем на п/ход = 4,8 дня.

Средняя суточная выработка = $2215,538 \text{ т} [за] 4,8 \text{ дня} = 461,6 \text{ т}$.

Необходимо отметить, что погрузка угля на п/х «Мста» с угольного склада, хотя и при помощи крана, шла очень медленно – 19,574 тн. в час. Вся операция погрузки 2256 тонн заняла 5 д. 21 ч. 15 м.; на погрузку 4400,613 тонн ген. груза затрачено 20,1 пароходо-дня, из которых надо вычесть непроизводительных простоев по п/х «Рабочий» – 6,135 дня; пароход «Искра» – 2,85 дня, тогда на погрузку ген. груза – 4400,613 тн. затратится 20,1 – 9 д. = 11 д. или среднее на п/х = 5,5 д. при средн. загр. = 2200,306 тн. Получается, средняя суточная погрузка ген. груза на пароход = 400 тонн.

При круглосуточной непрерывной работе такую норму надо считать очень низкой.

Такая низкая норма выработки объясняется тем, что груз лежал в разных складах.

²⁷ Совторгфлот – акционерное общество «Советский торговый флот» Наркомата водного транспорта СССР (сокращ. «Совторгфлот»). Организовано 8 июля 1924 г. Объединило транспортные суда, принадлежавшие прежде различным наркоматам, ведомствам и акционерным обществам, в т. ч. смешанным, с участием иностранного капитала. Этим были заложены основы централизованного управления морским транспортом как единой отраслью народного хозяйства. Уже первый год работы подтвердил целесообразность образования «Совторгфлота»: сразу же возрос объем перевозок (значительно – в малом каботаже – более чем в 1,5 раза). С образованием «Совторгфлота» связано и начало пополнения флота судами отечественной постройки. За 1928–1932 гг. морской транспорт получил 66 судов с отечественных верфей и 44 судна иностранной постройки. Грузооборот портов достиг в 1932 г. 48,6 млн. т, превысив уровень 1913 г. Существовало в форме АО до постановления ЦИК и СНК ССР от 13 февраля 1930 г., когда было реорганизовано во Всесоюзное объединение «Совторгфлот» Наркомата путей сообщения СССР (с 1931 г. Наркомата водного транспорта СССР). 15 марта 1934 г. «Совторгфлот» был ликвидирован.

Мука лежала в одном складе в порту (№ 56), ген. груз небольшое количество лежало в порту, остальное – на Калашниковской набережной²⁸ и на других складах Союзтранса, из которых надо было подвозить груз на баржах и газотранспортом, что замедляло процесс погрузки и вызывало задержку судов в порту.

Складов же в порту для длительного хранения грузов Карской достать нельзя, потому что Ленинградский порт с мая месяца по 1 января занят перевалкой исключительно экспортных и импортных грузов, и под эти грузы все склады порта и заняты.

Надо признать, что Ленинградский порт для каботажных грузов Карской линии невыгоден.

Во-первых, потому, что концентрацию грузов Карских (без чего Карская линия не может обойтись) в самом Ленинградском порту производить нельзя, и, во-вторых, отправка карских грузов из Ленинграда удлинит рейс, а следовательно, удорожает себестоимость перевозки.

Концентрацию карских грузов надо организовать в одном из северных портов Союза.

ПРОСТОИ В ЗАГРАНИЧНЫХ ПОРТАХ ПРИ ВЫГРУЗКЕ ЭКСПОРТА

(см. след. стран. – таблицу по портам разгрузки № 4)

При анализе работы карских п/ходов за границей не имелось подробных сведений о процессе разгрузочных работ, а приходилось пользоваться данными из капитанских рейсовых донесений, куда входят только приход судна в порт, начало погрузки и окончание погрузки; из этих материалов пришлось установить только простои перед разгрузкой и праздничные и субботные простои (всего по 21 пароходу).

Как видно из таблицы, большинство простоев в заграничных портах падает на ожидание разгрузки; по 21 пароходу потери выразились в 1058 часов, или в среднем 50,4 час. на пароход.

²⁸ Калашниковская набережная в Ленинграде – ныне Синопская. Была построена в первой половине XVIII в. с основанием Александро-Невского монастыря (ныне – Александро-Невская лавра). Называлась Охтенской (по перевозам через Неву), Невской (в честь реки), Невско-Рождественской (по Рождественской части – району Петербурга, по которому набережная проходила). В XIX в. здесь был речной порт Санкт-Петербурга: хлебная пристань, склады и промышленные предприятия. С 16 апреля 1887 г. набережная именовалась Калашниковской (по Калашниковскому пивоваренному заводу, построенному на набережной, существует и сейчас в составе завода «Ливиз»). В 1911 г. на набережной была построена гранитная стенка, устроены спуски. 15 декабря 1952 г. переименована в Синопскую (к 100-летию победы эскадры Российского флота в Синопской бухте).

ТАБЛИЦА № 4. Непроизводительные простои карских судов
за границей при разгрузке экспорта

Название портов	Ожидание входа в порт	Ожидание разгрузки	Праздник и суббота	Число посетивш. судов	Всего простоев п/ходы в порту пароходо-дней	Под разгрузкой п/ходо-дни	Привезено груза	Средняя норма выгрузки в день
Лондон	нет сведений	240 ч 35 м	336 ч	8 п/ход	93,54	69,5	11971,301	172,25
Кардиф	"	28-15	72 ч	1 "	18	13,75	1208,424	87,1
Престон	н е т с в е д е н и й							
Ньюпорт	"	25 ч	36 ч	1 "	9,1	6,56	905,604	138
Гримсби	"	46-15	108 ч	2 "	16,2	9,79	1864,577	190
В. Гартлеполь	"	23 ч	36 ч	1 "	9,03	7,57	1370,883	181,1
Гулль	"	493-15	252 ч	4 "	66,5	35,45	4638,565	130,85
Амстердам	"	50 ч	36 ч	1 "	11,44	7,84	1097,788	140
Бристоль	н е т с в е д е н и й							
Саутгамптон	"	—	36 ч	1 "	9,9	8,4	1026,062	122,15
Бостон	"	43-45	36 ч	1 "	12,03	8,7	882,609	101,45
Шарпнес	"	108-15	72 ч	1 "	22,66	15,16	997	65,76
ИТОГО		1058 ч 20 м	1020 ч	21 п/ход				
Средне на пароход		50,4 ч	48,6 ч					

Если принять, что по остальным трем пароходам были такие же простои, то по всем 26 пароходам простой в ожидании выгрузки выразится $50,4 \times 26 = 1310,4$ час = 54,58 дн, т. е. почти целый рейс одного парохода в Карской операции.

Такой простой надо считать ненормальным.

Простой в результате совпадения стоянки парохода в праздничные и субботные дни надо считать нормальным явлением, и они могут уменьшаться только от более или менее интенсивной разгрузки парохода (т. е. при сокращении стоянки в порту).

Средняя стоянка одного парохода в заграничном порту = 13,19 дня.

МОРСКИЕ ПЕРЕХОДЫ КАРСКИХ СУДОВ

(см. следующ. стран., табл. № 5)

Морские переходы делим на:

- а) От заграничного порта (выхода в рейс) до Новоземельских проливов (по чистой воде).
- б) От Новоземельских проливов до Сибирск. речн. портов во льду и по чистой воде до Игарки на Енисее
до Нового Порта на Оби
- в) От Сибирск. речн. портов:
в большинстве случаев от Игарки
по чистой воде от Н. Порта Новозем. пролив.
- г) От Новоземельских проливов до заграничных портов назначения (по чистой воде).
- 7 судов по пути в Карское море заходили в Мурманск для бункеровки.

ТАБЛИЦА № 5. Морские переходы (Среднее на п/х)

Расстояние в милях от до миль	Переход число часов и час. скорост.	Расстояние в милях от до миль	Переход число часов и час. скорост.
От заграничн. порта до Новоземельск. прол. 1746	192,4 9,06 узла	От порта Игарка до Новозем. прол. 935	153 ч. 6,11 узла 224,4 4,166 узла ^{xx)}
От Новоземельск. прол. до порта Игарка (Енисей) 930	166,75 ч 557 узла ^{x)}	От Нов. Порта до Новозем. пролив. 722	99,3 7,3 узла
От Новозем. пролив. до Нов. порта (Оби) 718	120 ч 5,983 узла ^{x)}	От Новозем. пролив до заграничн. порта 2186	289,5 ч. 7,56 узла

^{x)} Переход от Маточкина пролива и до о-ва Белый совершался 50 % судов в тяжелом льду; расстояние 120 миль проходили в 3–4 дня.

^{xx)} Обратный переход из Игарки до выхода в Карское море совершался в сентябре месяце и потом поздней осенью, когда дни коротки, а из-за отсутствия ночного освещения реки Енисей ночью становились на якорь.

Расчет скорости от заграничн. порта до Нов. Земли сделан по 18 пароходам, т. е. по тем, которые шли прямо из Ньюкастла до Маточкина Шара.

Переход от порта Игарка до Юшара по 14 п/ходам выразился в среднем – 6 д. 9 ч. и по остальным – 9 дн. 8½ ч.

Поэтому по первой группе ход получился 6,11 узла, а по второй группе – 4,166 узла (поздняя осень – сезон частых туманов, пурги и штормы).

В Мурманске операция с бункеровкой заняла 2,57 дн. Кроме собственной бункеровки, 2 парохода приняли уголь по 430 т. для снабжения ледокола «Ленин».

Цель захода карских судов в Мурманск – сокращение валютных расходов по снабжению карских судов и ледокола углем.

Всего Мурманским портом снабжено 3407 тн. советского угля; цена на уголь, принятый карскими судами за границей, была 13 шил. 2 пенса, со штивкой и другими расходами = 14 шиллингов-тонн. Таким образом, Мурманская операция²⁹ дала экономии в валюте = 2385 ф. ст. Вычтя стоимость содержания судов за время погрузки угля в Мурманске 350 ф., получим чистый эффект валютной экономии = 2035 ф. ст. за счет червонной. Простой всех судов в Мурманске выразился – 18 пароходо-дней, в среднем на п/ход = 2,57 дня.

Арендная стоимость всех судов, посетивших Мурманск, за время нахождения их в Мурманске выразилась = 350 ф. ст. (за вычетом стоимости аренды за 84 часа).

Если бы это же количество угля было погружено за границей, то на эту операцию потребовалось бы по каждому пароходу 12 час., а по всем пароходам было бы затрачено 84 час.; следовательно, для того чтобы определить более точный финансовый эффект, надо от затраченного времени на погрузку угля в Мурманске вычесть время, которое должно было быть затрачено за границей, если бы брали там и Мурманское количество угля.

Поэтому затраченное время на погрузку угля 3407 тонн в Мурманске надо считать 18 п/ходо-дней – 3,5 дн. = 14,5 п/ходо-дней. Вычтя стоимость содержания судов за время нахождения их в Мурманске, получим чистый остаток валюты, замененный червонной.

Таким образом, хотя операция с заходом в Мурманск и вызвала удлинение рейса по 7 п/ходам на 2,5 для каждого, но зато дала некоторую валютную экономию.

Наибольшая скорость была при переходе из-за границы до Новоземельских проливов = 9,08 узла, но все же она не отвечала заявленной судовладельцами в чартерах.

По чартерам обуславливался ход по 3 п/ходам = 10 узлов, по 15 п/ходам – 9,5 узлов и по 5 п/ходам 8,5 узлов.

ТАБЛИЦА № 8
Работа парохода в Карской Операции в 1933 году

Продолжительность рейса /средн. чартер/ в часах	В ходу и % % отношен, к продолж. рейса в часах	Стоянки в портах и % отношения к продолжительности в часах		Длина переходов в милях /средн. в обоих направлениях/
1634	817 50 %	818,16 50,07 %	62,14 3,8 %	5495 м

²⁹ Мурманская операция – термин, обозначавший бункеровку судов в Мурманске, этап Карской операции. Данный текст перекликается с текстом документа № 7, где также приведены доводы об эффективности Мурманской операции.

При обратном переходе от Новой Земли до заграничного порта в среднем выразилось 7,56 узла, или почти на два узла ниже заявленной в чартере, тем более что из капитанских донесений видно, что в пути они имели в большинстве случаев (75–80 %) хорошую погоду.

Всего сделано, идя на восток, всеми судами = 84920 м.

идя обратно с экспортом 79885 м.

Всего сделано миль 164805 м.

Продолжительность рейса

Стоянки за границей перед выходом	1,92 дн.
" " во время выгрузки	13,21 дн.
" в Сибирск. портах	16,46 дн.
" у проливов	2,59 дн.

Переходы:

От заграницы до Н. Земли	8,42
" Нов. Земли до п. Игарка	6,97
" Игарки до Нов. Земли	6,40
" Нов. Земли до Зыран порт	12,21
-----	34,00 дн.
Продолжительность рейса	68,18 дн.

Снабжение бункерным углем

В 1932 году в виде опыта в Новом Порту были снабжены два морских парохода Сибирским углем – всего 570 тонн, чем сохранили валюты 570 х 0,7 ф. за тонну = 399 фунт. стерл.

В 1933 году снабжение советским углем применили шире. Л/к «Ленин», советские лесовозы и 10 иностранных пароходов были снабжены советским углем из Ленинграда, Мурманска, Архангельска и в Новом Порту. Всего советского угля дано было для К[арской] О[перации] = 8567 тн, что дало экономию валюты = 8567 т х 14 шил. = 5996 ф. ст.

Стоимость содержания 7 п/х за время стоянки в Мурманске 350 ф. ст.

Чистый остаток валюты 5646 ф. ст.

Главная бункеровка происходила за границей в Англии, на Тайне, как самое дешевое место для бункеровки³⁰. Из общего числа тайм-чартированных пароходов 20 бункеровались на Тайне, 2 – в Блайте и 1 – в Гамбурге (был специально принят

³⁰Эти сведения дополняются данными документа № 7 (раздел «Бункеровка судов»). Тайн (англ. *Tyne*) – река в Великобритании, образована слиянием рек Норт-Тайн (Северный Тайн) и Саут-Тайн (Южный Тайн). Тайн служил основной водной магистралью для экспорта угля с XIII в. до того, как в упадок пришли угольные шахты на северо-востоке Англии (2-я половина XX в.). В конце XIX – начале XX в. верфи в низовьях Тайна были одними из лучших в мире (*Armstrong Whitworth & CO*). Здесь были построены ледоколы «Ермак» и «Святогор» («Красин»).

под импорт). Общее количество забункерованного угля в английских портах равно 14179 т, в Гамбурге – 568 т. Цена на уголь: на Тайне – 13 шил./тонна, и в Блайте – 12 шил. 10½ п. / тонна, и в Гамбурге – 18 шил.

Средняя погрузка угля в Англии – 41 тонна в час, в Гамбурге – 19 тонн.

На некоторых пароходах угля было дано больше, чем вызывалось потребностью для обратного перехода до Англии (п/х п/х «Чатон», «Хари Волтон», «Пенолвер» и др.); в общей сложности загружено лишнего угля по всем пароходам – около 700 тонн.

Некоторые пароходы, идя из Карского моря, без особой надобности заходили в Харстадт³¹ (п/х «Рабочий» и «Искра» приняли по 100 тонн и сдали в Лондоне = 95,7 тн и в Престоне – 85 тонн остаток после рейса), п/х «Нитс Абби» в Хаугезунд³² и «Хорслей» в Тромсё, «Коткас» в Харстадте принимали угля больше, чем необходимо.

Учитывая дороговизну угля в Норвегии, эта операция с не совсем необходимой бункеровкой вызвала лишнюю трату валюты. Произвольный подсчет необходимого количества угля вначале для рейса вызывает, кроме лишней траты валюты, еще и потерю времени и рабсилы в Сибирских портах (перештровка с палубы в трюм, сепарация и даже возможная порча товара угольной пылью; кроме того, при сдаче судна судовладельцу последний потребует очистки трюмов от угля) – снова расход валюты и обесценивание угля.

Принято в Мурманске:

Для 7 судов Карской операции	2546 т
" л/к «Ленин»	861 т
Принято в Ленинграде	3722 т
" Нов. Порту	337 т
ИТОГО советского угля для чартированных судов	6605 т
для л/к «Ленин»	861 т

На обратном походе из Карского моря

Принято в Норвегии /количество не точное/	600 т
Принято за границей при отходе в рейс	14747 т
ИТОГО принято	21952 т

Остаток при сдаче судов пароходовладельцу 2080 т = 9,5 % от принятого количества

Всего израсходовано за Карскую операцию	19872 т
Из них советского	6605 т 33 %
Иностранного	13267 т
Стоимость иностранного угля со штивкой = 14 шил. 1 тонна.	

³¹ Харстадт – город-порт в северо-восточной части крупнейшего острова Норвегии Хиннён, столица одноименной коммуны.

³² Хагезунд – Хёугесунн – столица одноименной коммуны в губернии Ругаланн в юго-западной части Норвегии, порт.

Всего за Карскую операцию по тайм-чартированным судам израсходовано 19872 тонны угля, из этого количества 13267 тонн иностранного и 6605 тонн советского.

Стоимость всего иностранного угля выразилась в 9287 ф. ст.

К сожалению, анализ финансового результата в настоящее время произвести нет возможности, потому что не получены все счета из Лондона. Но по очень приближенным данным себестоимость перевозки 1 стандарта пилолеса из Сибирских портов обошлась около 70 шиллингов плюс около 48 рубл. в червонной валюте.

О рейсовых чартерах на Карскую операцию 1933 г.

Динамика фрахтов на лес в 1932 г.

	VIII-32	IX	VIII-31	IX
ДВВ Архангельск – Англия	45/3	48/8	50/	53
ДВВ Ленинград – Англия	36/9	38/4	39/6	41

Лимиты годовые	1931	1932
ДВВ Ленинград – Лондон	41/	31/
" Архангельск – Лондон	56/	40/3

	Среднее за 9 месяцев 1932 года
ДВВ Ленинград – Лондон	38/10
" Архангельск – Лондон	49

(В 1933 году изменения в фрахтставках были незначительные.)

Ставка на Игарку может быть увеличена на стоимость содержания судна за время 10–11 дней.

Расстояние до Игарки от Лондона	2940 м
" до Архангельска "	2105 м
разница	835 м
в оба конца	1670 м

Содержание судна на ходу = 48,5 ф. ст. в сутки, за 11 дней = 532,5 ф. ст., что ляжет на 1 стандарт $532,5/1227 =$ около 8 ш. 8 пенс.

(Содержание судна рассчитано сообразно фрахтам на тайм-чартер + ст. топливо и страховка.)

Прибавив к Архангельской ставке 49 ш. + 8 ш. 8 п = 57 ш. 8 п.

Страховка Каско (894 ф. за рейс) = 13 ш. 2 п. 70 ш. 10 п. Это должна быть ставка фрахта для трип-чартера на карский рейс.

В 1933 году фрахтовая ставка на трип-чартер = 61 ш. 5 п., и страховка за счет фрахтователя, или ставка на карский рейс 1933 г., была повышена на 4 ш. 3 пенс. за стандарт. Надо полагать, что трип-чартер в карских рейсах только входит в жизнь, и судовладельцы еще дают свои суда на трип-чартер в Карскую с большой осторожностью.

ВЫВОДЫ (Таблица № 6)

Данные из таблицы № 6 позволяют наглядно определить, где и какие причины вызывали больше непроизводительных простоев судов.

Непроизводительные простои занимают по всем портам значительный процент от времени нахождения судна в порту и особенно большой процент простоев в ожидании и погрузки, и разгрузки как в Сибирских портах, так и за границей от всех непроизводительных простоев.

Потом простои от погоды (дождь и шторм) – 13,63 % от всех непроизводительных простоев.

Простои от погоды и праздники надо считать неизбежными, с остальными надо бороться.

ТАБЛИЦА № 6. Непроизводительных простоев судов
К[арской] О[перации] в 1933 году

Где были простои	П р и ч и н ы п р о с т о е в										
	Ожидан. погруз. и выгруз. в час. мин.	Ремонт парохода час. мин.	Отсутств. рабочих	Перегрузка час. мин.	Обед час. мин.	Ожидан. документов час. мин.	Дождь и шторм час. мин.	Разн. друг. прич. час. мин.	Праздн. и суббота час. мин.	Всего простоев час. мин.	% от всей стоянки в Порту
Ленинград	176-25	70-30	29-30	19-15	13-40	4-00	29-30	3-30	–	346-20	47,474 %
Игарка	1571-20	нет сведен., и все вошло в разн. другие причины				236-30	380-15	740-45	–	2928-50	29,69 %
Новый Порт	8-144-30	10-00	–	18-20	7-55	4-30	407-35	27-50	–	628-40	35,826 %
За границей	1058-20	нет сведений				–	нет сведений		1020	2078-20	31,23 %
ИТОГО	2958-35	80-30	29-30	37-25	21-35	245-00	817-20	771-05	1020	5981-10	
% от суммы простоев	47,81 %			4,43 %		4,1 %	13,65 %	12,96 %	17,05 %	100 %	

Главной причиной удлинения рейса и – как следствие – удорожания себестоимости перевозки Сибирского экспорта Северным морским путем являются продолжительные стоянки судов в портах. Поэтому быстрая и дешевая перевозка груза между пунктами отправления и назначения может быть сведена к напрасной затрате лишних средств и времени из-за чрезвычайной задержки судна в портах, если операции по погрузке и выгрузке производятся медленно и при этом еще тратится много времени на ожидание погрузочно-разгрузочных операций, в результате чего затраченный для перевозки тоннаж стоит, ничего не делая, и, значит, ускоренная перевозка морем, требующая громадной затраты живого и овеществленного труда, является напрасной затратой, а в конечном результате себестоимость перевозки удорожается.

Чем меньшее количество мертвого и живого труда требуется для перевозки товара на данное расстояние, тем выше производительная сила труда и обратно (К. Маркс, «Капитал», т. 2, п. 97 «Издержки транспорта»).

Это указывает, что минимальной себестоимости по перевозкам можно достигнуть тогда, когда новая операция транспортировки грузов от начала до конца должна производиться с наименьшей затратой времени и сил, а не тогда, когда одно звено (переходы между портами) совершит свою часть работы быстро и затратит на эту быстроту, возможно, даже лишние средства, а другие звенья (погрузка и выгрузка) будут работать медленно, затрачивая огромные средства и силы.

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ

Чтобы выявить реальные потери в Карской операции 1933 года, возьмем пароход среднего тоннажа К[арской] О[перации] 1933 года = 4185 тн. и предположим, что этот пароход был бы использован в К[арской] О[перации] при следующих условиях:

- 1) Погрузка в Сиб. портах была 170 станд. в сутки (были п/ходы, грузившие и больше).
- 2) Укладка одного станд. 215 к. ф. в трюме.
- 3) На палубу взял бы 35 % от всего груза.
- 4) На непроизводительные простои в порту погрузки = 15 % от всей стоянки (погода и разные технические причины).
- 5) Переходы оставим те же, что и в 1933 г.
- 6) Разгрузки за границей 150 ст. в день.
- 7) Непроизводительные простои за границей – праздничные дни и погода = 15 % от стоянки в порту.
- 8) Расход топлива 13 тонн в сутки на ходу и 4 тонны на стоянке.
- 9) Средний переход 5495 миль (то же, что и в 1933 г.).
- 10) Стоянки перед выходом в рейс из-за границы 1,5 дн.

Такой пароход будет иметь полезную кубатуру 45 к. ф. на 1 т. ДВ, или $4185 \times 45 = 188322$ к. ф.

При этой кубатуре примет в трюм $188322 : 215 = 876$ ст., что составит при условии принятия на палубу 35 % = 65 % всего груза, или полный груз будет = 1347,7 станд.

ТАБЛИЦА № 7. Продолжительность стоянки судов в портах
в Карской операции 1933 года и в проливах

Где	Средняя продолжительность стоянки в час. мин.	Наименьшая стоянка 1 судна часы	Наибольшая стоянка 1 судна часы	Средний непроизводительный простой одного судна	% отношение непроизводительных простоев ко всей стоянке в порту
Ленинград	218-20	172	273	103,2 ч	47,274 %
Игарка	394-31	212	617	117,15 ч	29,69 %
Новый Порт	351	229	438,5	125,75 ч	35,826 %
За границей	13-5	177	544	99 ч	31,23 %
Мурманск	61-40	57	85	10 ч	16,2 %
В проливах	61-40	12	182,5	–	–

При таких условиях для перевозки 30412 станд. (перевезенных на тайм-чартерных судах) потребовалось бы 22,54 парохода, или 94330 тонн ДВ вместо 109735 тонны ДВ, или что в 1933 году оплачивали без надобности 15405 тонн ДВ ежемесячно, как следствие плохого подбора тоннажа, непригодного к перевозке леса, и плохого его использования, выплачивали за 15405 т х 3 ш. 10,5 пенс. = 2378 ф. 3 ш. в месяц.

Продолжительность рейса = 68 дней.

Всего потери от излишне зафрахтованного тоннажа и неправильного использования за Карскую операцию 1933 года = 5390 ф.

1347,7 станд. будет грузить (по 170 ст. в сутки) $(1347,7 \text{ ст.} : 170) = 8$ дней, которые будут составлять 85 % от всей стоянки в порту + 15 % на непроизводительные простои; вся стоянка в порту выразится в 9,41 дня = 9 дн. 12 час. 45 мин.

Выгрузка за границей = 8,1 дня, и на непроизводительные простои = 1,5 дня, всего – 9,6 дня.

Переходы:

1) От заграничного порта до Новой Земли	8,4 дн.
2) От Новоземельск. пролив. до Игарки	6,95 дн.
3) От Игарки до Новоземельск. пролива	6,38 дн.
4) От Новозем. пролива до заграничного порта	12,06 дн.
ИТОГО на ходу	33,79 дн.

Стоянки в портах:

5) Перед выходом в рейс в заграничном порту	1,5 дн.
6) Стоянки в Сибирск. порту при погрузке	9,41 дн.
7) " при разгрузке за границей	9,6 дн.
8) Простои у пролив. в обоих направлениях	1 дн.
ИТОГО продолжительность рейса	55,30 дн.

Из этого времени в ходу	33,79 дн.
" " " на стоянке	21,51 дн.

Израсходует угля	$33,79 \times 18 = 618,22$ тонн	На ходу
" "	$21,51 \times 4 = 86,04$ тонн	На стоянке
ИТОГО	694,26 тонн	

Продолжительность карского рейса в 1933 г. = 68 дней, или на 12,7 дн. длинней нормального, а по 26 п/ходам на 330,2 пароходо-дней по 27 ф. 10 ш. в день = 9080,5 ф. = потери от удлинения рейса.

Средний расход угля на п/ход = 764 тн, или на 69,74 тонны больше, а по 26 п/ходам на 1811,84 тонны, чем при нормальных условиях.

Так как топливо в бюджете стоимости перевозки занимает одно из главных мест, то следует определить потери по топливу путем подробного сравнения затрат топлива на ходу и на стоянке по пароходу при нормальной эксплуатации и по пароходу в Карской операции 1933 г.

	На ходу	На стоянке
В Карской операции 1933 г.	34	34,1
По пароходу нормальн. эксплуатации	34	21,51
разница		12,59 дн.

И, если принять во внимание, что разница получилась оттого, что было много непроизводительных стоянок, т. е. когда расход угля на стоянке был минимальный до $1-1\frac{1}{2}$ т в сутки, то можно считать, что разница в 12,29 дня на стоянке повысила бы расход угля по каждому п/ходу на $12,59 \times 1,5 = 18,88$ тн.

На самом же деле разница выразилась по 69,74 тн. на п/ход.

Иначе говоря, $(69,74 - 18,88) = 50,86$ тн, или по 26 п/ходам = 1322,3 тонн, – увеличилась за счет каких-то других причин.

Причины эти суть:

- 1) Плохой учет топлива.
- 2) Безответственность судовладельца за обусловленную норму топлива в чартер.
- 3) Бесконтрольность расхода топлива и прием его на пароход.

И в результате получается пережог, выразившийся в 1933 г. по К[арской] О[перации] = 1322,3 тонн по 14 шил. = 925 ф: 13 шилл. потери на угле (почти то же, что и по таблице № 9).

Произведя сравнение эксплуатации пароходов при правильной, хотя и не совсем идеальной эксплуатации и при условиях Карской операции 1933 года, получаем:

а) Потери от излишне зафрахтованного тоннажа и неправильного его использования	5390	ф.
б) Потери от удлинения рейса	9080,5	ф.
в) " от пережога топлива	925,65	ф.
г) " от снижения скорости хода против обусловленного в чартере	3377	ф.
ИТОГО потери за Карскую в 1933 г.	18773,15	ф.

Потери удорожили себестоимость перевозки одной тонны ($18773,15$ ф.: $105355,6$ т) = 3 шил. 7 пенс., а одного стандарта (3 ш. 7 пенс. $\times 2,6$) = 9 шилл. 4 пенс.

Если в 1933 году при такой плохой постановке эксплуатационной части Карской операции (погрузка, разгрузка и фрахтовка) себестоимость перевозки 1 станд. обошлась около 70 шилл., то при упорядочении всей постановки эксплуатации, доведя погрузку в Игарке до 170 стандартов в день (без простоев), уменьшив непроизводительные простои перед погрузкой и разгрузкой, себестоимость перевозки сибирского экспорта в иностранной валюте можно довести (70 ш. – 9 ш. 4 п.) до $60,5$ ш., а если увеличить снабжение судов топливом за счет отечественного угля еще больше, чем в 1933 году, то и ниже.

КОНКРЕТНЫЕ ПРИЧИНЫ ПОТЕРЬ КАРСКОЙ ОПЕРАЦИИ 1933 г.

Основной причиной потерь в Карской операции 1933 года является большая продолжительность рейса (68,1 дн.), которая была вызвана большими непроизводительными простоями в сибирских портах при погрузке и в заграничных при разгрузке экспорта.

1) Организация погрузочно-разгрузочных работ в Игарке, откуда (83 % тоннажа) вышла большая часть (86 %) экспорта, была очень плохая и страдала многими недостатками, что отразилось на стоянке судов в порту.

а) Отсутствие диспетчерской службы.

б) Плохое обеспечение рабсилой.

2) Очень слабая механизация подачи товара к борту судна и даже недостаток лошадей и погонщиков при подвозке товара к борту судна.

а) Длительные простои судов перед погрузкой и потом в ожидании выхода.

б) Неподготовленность причалов к приходу первой группы в Игарку.

в) Неправильная расстановка рабсилы.

г) Бригады не прикреплялись к одному судну от начала погрузки и до конца ее.

д) Нехватка рабсилы как следствие непринятия своевременных мер к вербовке.

е) Вследствие плохого контроля за работой получились прогулы (спали или в трюме, или за штабелями).

ж) Отсутствие сдельщины, и, как следствие, не было заинтересованности рабочих.

з) Большая неудовлетворенность рабочих социально-бытовыми и культурными условиями жизни.

Надо помнить: «Ручной труд долго еще будет играть в производстве серьезнейшую роль» (И. Сталин). Этот закон имеет огромное значение при грузовых работах там, куда приходится завозить рабочих, особенно для портов далекого Севера. Из-за этих недостатков было много недоразумений, основные из них: антисанитарное состояние барачных, недостаточная емкость столовых, их отдаленность от порта и плохое сообщение с ними, недостаток спецодежды и обуви.

и) Смены бригад делались не на ходу, а в определенное время, хотя сменяющая бригада к этому времени и не пришла, отчего получалась неуплотненность рабочего дня.

к) Вследствие незаинтересованности рабочих, низкой их квалификации, некрепления бригад к пароходу от начала погрузки до конца норма выработки за смену (8 часов) была очень низка – 7 станд. на люк.

3) Простои за границей перед разгрузкой.

4) Неполное использование судов и излишне зафрахтованный тоннаж.

5) Неудовлетворительное качество зафрахтованного тоннажа для перевозки леса, большой процент старых судов, а между тем страхуемая стоимость его была довольно высока.

6) Безответственность механиков и хозяев за пережог топлива и снижение хода против заявленного в чартере, отсутствие точного расхода топлива.

7) Излишнее забункерование судов при выходе из Англии в карский рейс.

Все перечисленное в совокупности позволяет вывести заключение, что перевозку грузов Карским морем (С.М.П.) можно удешевить и довести себестоимость до стоимости Архангельского направления, прибавив к стоимости Архангельского направления стоимость содержания судна в пути за 10 дней и экстрастраховку.

Желательные изменения в тайм-чартере:

1) При фрахтовании судов на Карскую надо больше привлекать норвежских судов, которые более приспособлены для перевозки леса. Но сосредотачиваться на одном флаге не стоит, а, наоборот, привлекать как можно больше флагов, чтобы легче можно было подобрать подходящий тоннаж.

2) Определенный расход топлива необходимо оговаривать в чартере тем сортом угля, которым обыкновенно предполагается снабжать пароход. При этом необходимо отметить, что обусловленное количество при данной скорости судовладельцем гарантируется отдельно на ходу и на стоянке; а на случай пережога должна быть скидка с арендной платы, а за экономию в топливе – арматор получает премии (% % с экономии).

Приемку судов назначать в Мурманске (примеры были приемки судов и в Ленинграде, и в Архангельске, и, следовательно, такое требование вполне возможно).

В условиях расчета по аренде надо добиваться более широкого кредита, а не авансирования за 15 дней вперед.

И вообще внести в чартер пункт ответственности за невыполнение подписанных условий (были пароходы, на которых не было помещений для ледовых лоцманов, и на многих судах не давали постельного белья, несмотря на то что все это предусмотрено в чартере).

ТЕХНИКО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ФРАХТУЕМОМУ СУДНУ³³

Технико-эксплуатационные требования к фрахтуемым на тайм-чартере судам должны быть более определенными и жесткими, чем в 1933 году, потому что лучшее качество судов обязательно даст лучшие результаты эксплуатации.

При настоящей ситуации фрахтового рынка, при большом предложении и малом спросе, когда на приколе около 75 % мирового тоннажа, можно повысить наши требования к качеству фрахтуемых судов.

³³ Выводы можно сравнить с итогами Карской операции 1934 г. – см. документ № 8.

Участие в отборе и приемке судов на чартер должны принимать хорошо квалифицированные сотрудники, знающие специфические условия работы судов в Карской операции, детально проверяя паспорт и чертеж судна и общее его состояние, при этом судовладельцы должны предоставить полные сведения и чертеж судна; для этого командировать капитана, знающего условия работы.

К судну должны быть предъявлены следующие требования:

- 1) Суда должны удовлетворять качествам лесовоза: отношение ДВ к стандарту должно быть не более 3,4; обладать просторными трюмами без переборок с минимальным числом пиллерсов и с одной палубой.
- 2) Количество грузовых люков не менее 4, с размерами не менее 18 x 20 фут., по 2 лебедки на люк, в крайнем случае на люках №№ 2 и 3 обязательно по две.
- 3) Грузоподъемность стрел – не слабее 3 тонн. При наличии на судне более сильных стрел таковые предоставляются в распоряжение фрахтователя (п/д «Бельфри» имеет 8 стрел десятитонных), очень важно при перевозке тяжеловесов.
- 4) Расход угля – строго по чартеру, соответствующий пункт которого необходимо изменить в сторону конкретной и ясной формулировки ответственности судовладельца за пережог. Основной бункер подобного судна должен вмещать при тоннаже 4200 т. ДВ около 500 тонн.
- 5) Скорость хода (рабочая) 8–9 узлов (средняя).
- 6) Возраст судов не старше 8 лет.
- 7) Осадка судов не должна превышать 22,5 фута на пресную воду.
- 8) При выборе судна необходимо отдавать предпочтение судам, имеющим высшую классификацию.

Если провести в жизнь все вышеизложенные требования к фрахтуемым судам на тайм-чартере для К[арской] О[перации], все это даст значительное сокращение себестоимости перевозки сибирского экспорта Северным морским путем.

Большую экономию валюты даст организация снабжения карских судов и ледоколов отечественным углем.

Если условно принять, что на палубу грузится $\frac{1}{3}$ всего груза при высоте на палубе 14–15 ф. и дальнейшее увеличение приема на палубу зависит от капитана (поднять на 1–1½ фута выше, что даст 25–40 стандартов), что может сделать капитан, будучи материально заинтересован; поэтому нужно выработать шкалу вознаграждения за количество перевезенного груза, за экономию времени, угля и ускорение рейса и на принципе премиально-прогрессивной системы выдавать графикацию (бонус).

На больших судах можно установить 2½ пенса и на малых 3 пенса за стандарт, но при условии, что капитан это заслужил.

Путем улучшения всей работы Карской операции можно достигнуть большого снижения себестоимости перевозки сибирского экспорта Северным морским путем и большой экономии валюты – еще есть большие возможности к этому.

Материалы, использованные для анализа:

- 1) Отчеты о работах в Игарке, Нов. Порту, Ленинграде и Мурманске.
- 2) Рейсовые донесения капитанов.
- 3) Анализ движения морских судов К[арской] О[перации] 1933 г.³⁴
- 4) Отчет представителя ГУСМП³⁵ в Лондоне.
- 5) Чартеры зафрахтованных судов на Карскую.

14/IV-1934

КАПИТАН

/И. Лукашевич^{36/37}

³⁴ Публикуются в настоящем сборнике – документ № 7.

³⁵ ГУСМП – Главное управление Северного морского пути при Совете народных комиссаров СССР. Создано Постановлением Совета народных комиссаров СССР за № 1873 от 17 декабря 1932 г. На него возлагалась задача «проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива; оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания» по нему. Приказами по Главсевморпути № 16 от 13 марта 1933 г. и № 18 от 16 марта 1933 г. была утверждена структура ГУСМП, в которой в отдельные управления выделялись Управление морской службы, Управление воздушной службы, Управление полярных станций, Управление снабжения и т. д. Начальником ГУСМП стал О. Ю. Шмидт. 28 января 1935 г. (Постановление Совнаркома № 163) на ГУСМП была возложена задача по окончательному освоению СМП, в связи с чем структура Управления усложнилась и расширилась: появились Секретный, Мобилизационный отделы, Политическое и Географическое управления и т. д. С 1946 г. Главсевморпуть – это Главное управление при Совете министров СССР. По закону, принятому Сессией Верховного Совета СССР 15 марта 1953 г., управление было передано в систему Министерства морского и речного флота. При реорганизации министерства ГУСМП передано в систему Министерства морского флота (Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 августа 1954 г.). Функции управления были сужены до транспортно-навигационного обслуживания трассы Северного морского пути. Главное управление Севморпути было ликвидировано в 1964 г.

Преемником ГУСМП стал сначала отдел ледокольно-лоцманских проводок Главного управления мореплавания Министерства морского флота СССР, а затем – с 1970 г. – Администрация Северного морского пути, просуществовавшая до распада Советского Союза. В настоящее время – Администрация Северного морского пути при Федеральном агентстве морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

³⁶ Лукашевич Иван Александрович (1882–?) – капитан дальнего плавания, участник Карских операций 1929–1933 гг. (групповой капитан в 1929, 1931, 1933 гг., в 1930 г. – групповой капитан и руководитель Обской группы, в 1932 г. – помощник начальника ледовой проводки по Обской части). Затем морской инспектор Мурманского территориального управления Главсевморпути (середина 1930-х гг.), автор ряда статей в журнале «Советская Арктика». После ликвидации теруправлений ГУСМП остался на работе в Главсевморпути, занимался вопросами рациональной эксплуатации судов в арктических рейсах. Арестован 28 июня 1941 г. Приговорен 7 марта 1942 г. к 10 годам исправительно-трудовых работ. Реабилитирован 28 сентября 1992 г.

³⁷ Число и подпись – рукописный автограф И. А. Лукашевича. Выполнен красным карандашом.

5.

**Ведомость технических элементов тайм-чартированных¹
пароходов Карской операции 1933 года²**

	Аннаворе	Поллукс	Виллем Рене	Коткас	Синглтон Абби
Флаг	Норвежский	Германский	Бельгийский	Эстонский	Английский
Год постройки	1921 г.	1905 г.	1909 г.	1919 г.	1915 г.
Гросс-тоннаж ³	3324	3160	2661	2159	2325
Нетто-тоннаж ⁴	1986	1957	1581	1263	1419
Дедвейт ⁵	5500 т	5150 т	3925 т	3328 т	4000 т
Длина ⁶	333'	340'10"	327'2"	261'	303'
Ширина	49'	47'	45'2"	43'6"	43'
Число трюмов	3	2	4	2	4
Глубина трюмов	22'4"	22'3"	19'7	22'¼	22'5½
Наличие твиндека ⁷	шетбридж ⁸	нет	нет	нет	нет
Кубатура трюмов ⁹	256693 шт. 275827 зер.	252008 шт. 279008 зер.	177570 шт. 190000 зер.	126000 к. ф.	169167 шт. 181304 зер.
Число люков	4	4	4	4	4
Вместимость бункеров	564 т	685 т	451 т	440 т	460 т
Расход угля на ходу	21 т	19 т	20 т	18 т	15 т
Скорость хода	9½ т	8½ т	9–10	8½–9	9
Число стрел	6	8	4	6	8
Водяной балласт ¹⁰	1123	781	1350	722	836
Число стандартов в прежних перевозках	1650–1700	1650–1700	ок. 12000	950–975	1200
Осадка в полном грузу ¹¹	21'1"	20'7¾	18'6"	20'	19'8
Арендная ставка в м-ц за 1 т. дед. ¹²	3 ш. 3 п.	3 ш. 3 п.	4 ш. 092 п.	3 ш. 9 п.	4 ш. 1 п.

¹ Тайм-чартер – фрахт судна с экипажем на определенное время. В данную ведомость включены сведения о судах, зафрахтованных на условиях подобного договора. Суда, зафрахтованные на рейс, учитывались отдельно. См. документы № 4 (раздел «Фрахтовка судов»), 6, 7 (раздел «Организация фрахтования») в настоящем сборнике.

² Машинопись, 1 лист. Ведомость дополняет сведения о Карской операции 1933 г., содержащиеся в документах № 4, 6, 7, которые публикуются в настоящем сборнике. Содержит подробные ТТХ 23 из 27 иностранных пароходов, которые были задействованы в операции. Названия судов в документе даются в русской транскрипции.

	Стессе	Леди Бренда	Сайрон	Нис-Абби	Манрдило
Флаг	Английский	Английский	Английский	Английский	Английский
Год постройки	1922 г.	1918 г.	1920 г.	1919 г.	1911 г.
Гросс-тоннаж	2290	3167	2074	2492	2741
Нетто-тоннаж	1292	1900	2219	1437	1586
Дедвейт	3400 т	5200 т	3500 т	4000 т	3885 т
Длина	308'	337'	251'9"	303'	297'6"
Ширина	43'	48'1"	43'6"	42' 9"	43'7"
Число трюмов	4	3	2	4	4
Глубина трюмов	22'	22'2"	23'	23'	20'9"
Наличие твиндека	нет	нет	нет	нет	нет
Кубатура трюмов	157615 зер.	255662 шт. 274921 зер.	139260 шт. 146960 зер.	174150 зер.	182000 зер.
Число люков	4	4	4	4	4
Вместимость бункеров	896 т	324 пост. 572 общ.	508 т	530 т	422 т
Расход угля на ходу	17 т	19 т	15 т	16–18 т	16–18 т
Скорость хода	10	9	8½	9	ок. 10
Число стрел	4	4	6	4	5
Водяной балласт	1014	1064	602	924	1137
Число стандартов в прежних перевозках	ок. 1000	1600	ок. 1000	1200	ок. 1200
Осадка в полном грузу	18'10"	20'8½	20'3"	19'10"	19'7"
Арендная ставка в м-ц за 1 т. дед.	4 ш. 9 п.	3 ш. 5 п.	3 ш. 9 п.	4 ш. 1½ п.	½ п.

³ Гросс-тоннаж (брутто-вместимость, брутто-регистрационный тоннаж или валовая регистрационная вместимость, полная вместимость судна) – объем всех судовых помещений под палубой, между палубами и в надстройках, за исключением помещений, расположенных в междудонном пространстве, служащих для приемки водяного балласта; не вполне защищенных от непогоды помещений на верхней палубе; помещений, расположенных на верхней палубе и содержащих механизмы для управления судном, и некоторых других. Выражается в регистрационных тоннах. Служит условным показателем размера судна.

⁴ Нетто-тоннаж (нетто-регистрационный тоннаж) равен брутто-регистрационному тоннажу за вычетом объема помещений, не предназначенных для перевозки грузов и пассажиров.

	Морган-Абби	Чаттен	Сюлев	Новекс	Рондо
Флаг	Английский	Английский	Эстонский	Бельгийский	Английский
Год постройки	1930 г.	1925 г.	1908 г.	1918 г.	1927 г.
Гросс-тоннаж	2384	3563	2232	1980	2749
Нетто-тоннаж	1467	2184	1257	1197	1607
Дедвейт	4250 т	6700 т	3300 т	3362 т	4600 т
Длина	305'2"	360'	306'5"	250'	305'
Ширина	44'	50'	42'2"	41'9"	45'6"
Число трюмов	4	4	4	2	4
Глубина трюмов	20'6"	26'	18'8"	19'9"	23'6"
Наличие твиндека	нет	ленгбридж ¹³ над 2 и 3 тр.	нет	нет	нет
Кубатура трюмов	182000 зер.	264018 шт. 286637 зер.	155090 шт. 161640 зер.	145500 шт. 157400 зер.	188055 шт. 250968 зер.
Число люков	4	4	4	4	4
Вместимость бункеров	530 т	809 т пост. б. 1334 т общ. кол.	420 т	240 пост. 468 общ.	508 т
Расход угля на ходу	15–16 т	23 т	16–17 т	16½ т	19 т
Скорость хода	9½	9	9	9	9
Число стрел	5	4	4	6	7
Водяной балласт	983	1108	837	624	1198
Число стандартов в прежних перевозках	1250	1700	ок. 1050	1000	1300
Осадка в полном грузу	19'9½	22'8"	18'6"	18'	20'6"
Арендная ставка в м-ц за 1 т. дед.	4 ш. 1½ п.	за 6000 т.	4 ш. 1½	4 ш. 3 п.	/825 в мес/

⁵ Дедвейт – величина, равная сумме масс переменных грузов судна, измеряемая в тоннах (т. е. сумма массы полезного груза, перевозимого судном, массы топлива, масла, технической и питьевой воды, пассажиров с багажом, экипажа и продовольствия).

⁶ Длина (и другие измерения) в данном документе измеряется в футах и дюймах.

⁷ Твиндек – пространство внутри корпуса грузового судна между двумя палубами. Как видим, твиндек у большинства пароходов, приведенных в таблице, не было.

⁸ Судно могло располагать небольшим пространством между двумя палубами, которое использовалось для перевозки грузов. Отсюда название *short bridge* (в документе дано в русской транскрипции) в графе «Наличие твиндека».

	Харри Велтон	Грейтхоп	Пенолвер	Пенденнис
Флаг	Английский	Английский	Английский	Английский
Год постройки	1913 г.	1926 г.	1912 г.	1911 г.
Гросс-тоннаж	3660	2297	3720	2061
Нетто-тоннаж	2307	1292	2337	1161
Дедвейт	6700 т	3612 т	6290 т	3175 т
Длина	351'6"	310'	350'	280'
Ширина	51'	42'	50'	40'5"
Число трюмов	5	4	4	4
Глубина трюмов	23'9"	22'1/2	22'7 1/2"	18'5"
Наличие твиндека	нет	нет	нет	нет
Кубатура трюмов	303136 шт.	154460 шт. 165710 зер.	253387 шт. 268713 зер.	146266 зер.
Число люков	5	4	4	4
Вместимость бункеров	1535	465	320 пост. 386 кросс.	260
Расход угля на ходу	24	16	21	14 1/2
Скорость хода	9	9 1/2	9	8–9
Число стрел	8	4	12	4
Водяной балласт	1326	1160	1104	745
Число стандартов в прежних перевозках	1700	1150	1900–2000	1000
Осадка в полном грузу	23'1"	18'10"	22'6"	17'10"
Арендная ставка в м-ц за 1 т. дед.	3 ш. 3 п.	4 ш. 6 п.	3 ш. 3 п.	4 ш. 6 п.

⁹ Кубатура трюмов представлена в двух измерениях, т. к. различают грузовместимость зерновую (общая вместимость при перевозке любых грузов «навалом» – здесь: зер.) и киповую (общая вместимость трюмов при перевозке генеральных грузов – здесь: шт.).

¹⁰ Водяной балласт измеряется в тоннах.

¹¹ Осадка в полном грузу в документе измеряется в футах и дюймах.

¹² Ставка за 1 т дедвейта.

¹³ Суда с небольшим количеством трюмов часто включают в себя очень длинный трюм, который может вместить грузы исключительной длины, нуждающиеся в размещении под палубой. Отсюда название *long bridge* (в документе дано в русской транскрипции) в графе «Наличие твиндека».

	Ларго	Дэвид Даусон	Хорсли	Белфри
Флаг	Английский	Английский	Английский	Норвежский
Год постройки	1913 г.	1914 г.	1924 г.	1921 г.
Гросс-тоннаж	2209	3108	2147	2116
Нетто-тоннаж	1378	1899	1250	1261
Дедвейт	3250 т	5350 т	3500 т	3388 т
Длина	290'	331'	280'	287'6"
Ширина	40'9"	48'	41'6"	43'6"
Число трюмов	4	4	4	2
Глубина трюмов	20'	24'6"	20'1"	21'
Наличие твиндека	нет	нет	нет	нет
Кубатура трюмов	147407 шт. 154625 зер.	258700 шт. 278551 зер.	145320 шт. 157460 зер.	144500 шт. 157000 зер.
Число люков	4	4	4	4
Вместимость бункеров	448	167 пост. 1228 допол.	313	486
Расход угля на ходу	16½–17	19–20	17	17–18
Скорость хода	9	8½	9	10
Число стрел	8	—	4	8
Водяной балласт	540	1026	921	613
Число стандартов в прежних перевозках	950–1000	1600	950	1200
Осадка в полном грузу	18'	20'6"	19'3"	18'7¼"
Арендная ставка в м-ц за 1 т. дед.	4 ш. 9 п.	3 ш. 6 п.	4 ш. 1½ п.	4 ш. 3 п.

6.

**Ведомость технических элементов рейсовых¹ пароходов
Карской операции 1933 г.²**

	«Кинника» ³	«Брекондейл»	«Нельси Брук»	«Торстон»
Флаг	Эстонский	Английский	Английский	Английский
Год постройки	1906 г.	1918 г.	1912 г.	1918 г.
Гросс-тоннаж	3731	3087	3847	3072
Нетто-тоннаж	2352	1859	2421	1839
Дедвейт	6160	5050	6596	5050
Длина ⁴	346'6"	321'3"	350'	333'3"
Ширина	50'10"	46'8"	51'1"	46'8"
Число трюмов	4	4	4	4
Глубина трюмов	25'6"	23'2"	23'9"	23'2"
Наличие твиндека ⁵	нет	нет	нет	нет
Кубатура трюмов	278420 шт. 291010 зер.	253600 шт. 271000 зер.	315000 шт. 337000 зер.	252000 шт. 270000 зер.
Число люков	4	4	4	4
Вместимость бункеров ⁶	332 пост. 174 бридж	547 пост. 485 кросс	435 пост. 490 доп. пом.	547 пост. 485 кросс
Расход угля на ходу ⁷	22	22	21½	22
Скорость хода	8½	8–9	9	8–9
Число стрел	11	8	10	8
Водяной балласт ⁸	917	961	1024	961
Число стандартов в прежних перевозках	1900	1350	1700–1800	1300–1350
Осадка в полном грузу ⁹	21'6"	21'9"	22'	21'9"
Фрахт на 1 ст. ¹⁰	60 ш.	61 ш. 3 п.	61 ш. 6 п.	62 ш. 6 п.

¹ Рейсовый чартер – договор фрахтования морского судна на фиксированное число рейсов. В данную ведомость занесены сведения об иностранных пароходах, которые были зафрахтованы на несколько рейсов.

² Машинопись, 1 лист. Ведомость дополняет сведения о Карской операции 1933 г., содержащиеся в документах № 4 (раздел «Фрахтовка судов»), 5, 7 (раздел «Организация фрахтования»), которые публикуются в настоящем сборнике. Содержит подробные ТТХ 4 из 27 иностранных пароходов, которые были задействованы в операции. Названия судов в документе даются в русской транскрипции.

³ Эстонский пароход «Кинника», направляясь из Игарки в Лондон с грузом леса, потерпел крушение у восточного побережья о. Вайгач 10 сентября 1933 г.

⁴ Длина (и другие размеры) в данном документе измеряется в футах и дюймах.

⁵ Твиндек – см. сноску 7 к документу № 5. Как видим, твиндека ни у одного из пароходов, приведенных в таблице, не было.

⁶ Вместимость бункеров измеряется в тоннах. В документе указаны также другие пространства для размещения грузов на различных пароходах: «бридж» – палуба ходового мостика, «доп. пом.» – дополнительные помещения, «кросс» – межлюковое палубное пространство, «ют» – кормовая часть открытой палубы.

⁷ Расход угля в данном документе измеряется в тоннах в сутки.

⁸ Водяной балласт измеряется в тоннах.

⁹ Осадка в полном грузу в документе измеряется в футах и дюймах.

¹⁰ Фрахт на один стандарт в данном документе приведен в шиллингах и пенсах.

ОПЕРАТИВНЫЙ ОТЧЕТ ПО КАРСКОЙ ОПЕРАЦИИ 1933 г.

Оглавление.

	стр.
1. Организационная структура	1
2. Об"ем операции	
грузооборот	3-8
судооборот	3-4
3. Организация фрахтования	5-7
4. Страхование иностранного тоннажа	7-8
5. Бункеровка судов	9-13
6. Каботажные операции в Ленинграде	13-20
7. График движения судов	21-23
8. Обслуживание судов в портах	23-24
9. Работа портов	
Новый порт	25-28
Игарка	29-32, 45
10. Общий анализ движения судов	33-35
11. Ледоходное и авиационное обслуживание	35-36
12. Аварийность	37-38
13. Импортная операция	38-39
14. Финансовые результаты операции	39-44

Отчет составлен Сектором Карской и Ленской операции ГУСМП на основании оперативных данных, имевшихся в распоряжении Сектора на 1.XII.1933 г.

Полный анализ работы Игарского порта, ледоходного обслуживания и морской проводки судов будет дан дополнительно.

НАЧАЛЬНИК СЕКТОРА КАРСКОЙ
И ЛЕНСКОЙ ОПЕРАЦИИ ГУСМП

С. Г. З. / ГЕН. /

СТАРШИЙ КОНСУЛЬТАНТ

А. П. Б. / АРОНОВСКИ /

Москва.

Декабрь 1933 г.

ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА

Карскую операцию 1933 года проводило Карское Управление Главного Управления Северного Морского Пути при СНК СССР через свои Сектор Карской и Ленской операции / 4 чел. /

Подготовка к операции началась еще в Комсомолути, который полностью переехал в марте 1933 г. в Главное Управление Северного Морского Пути.

Для участия в заграничной части операции фрахтование, страхование, привлечение импорта и т. д., по согласованию с Наркомвнешторгом и его отдельными организациями, был специально командирован за границу - Берлин, Гамбург и в основном Лондон - Уполномоченный ГУСМП капитан В.Г. ПЕТУШКИН.

Необходимость этой командировки вызывалась особенностями личности Карской операции и безусловной целесообразностью координирования всех делопроизводства по ней: страхование, фрахтование и др. в одном центре. Таким образом, существовавшее в течение 6 лет Бюро Комсомолути за границей было в сентябре 1932 года ликвидировано.

В оперативной подготовке Карской кроме того принимала участие также Ленинградское Управление ГУСМП, среди постоянных работников которого числился морской капитан, - постоянный участник Карской операции и кроме того на период работы Карской привлечены для участия в операции в качестве групповых капитанов 5 временных работников.

7.

Оперативный отчет по Карской операции 1933 г.¹

ОГЛАВЛЕНИЕ	стр.
1. Организационная структура.....	1
2. Объем операции	
грузооборот.....	2–3
судооборот.....	3–4
3. Организация фрахтования.....	5–7
4. Страхование иностранного тоннажа.....	7–8
5. Бункеровка судов.....	9–12
6. Каботажные операции в Ленинграде.....	13–20
7. График движения судов.....	21–23
8. Обслуживание судов в портах.....	23–24
9. Работа портов	
Новый порт.....	25–28
Игарка.....	29–32, 45
10. Общий анализ движения судов.....	33–35
11. Ледокольное и авиационное обслуживание.....	35–36
12. Аварийность.....	37–38
13. Импортная операция.....	38–39
14. Финансовые результаты операций.....	39–44

Отчет составлен Сектором Карской и Ленской операции ГУСМП на основании оперативных данных, имевшихся в распоряжении Сектора² на 01.12.1933.

Полный анализ работы Игарского порта, ледокольного обслуживания и морской проводки судов будет дан дополнительно.

НАЧАЛЬНИК СЕКТОРА КАРСКОЙ
И ЛЕНСКОЙ ОПЕРАЦИИ ГУСМП /Геци³/

СТАРШИЙ КОНСУЛЬТАНТ /Ароновски/
Москва. Декабрь 1933 г.

¹ Машинопись, 26 листов с оборотом (л. 1, 3, 11, 16, 20, 26 – текст только с одной стороны листа; при этом последний, 26-й лист имеет формат А3). Автографы на 1-м листе. Все листы имеют проколы от дырокола.

² Сектор – здесь и далее слово используется для обозначения организационной структуры ГУСМП – Сектора Карской и Ленской операций Главсевморпути. Это управление существовало с 1933 г., занималось организацией и проведением Карских и Ленских товарообменных операций. С созданием в 1936 г. Управления морского и речного транспорта Главсевморпути упразднено, руководство операциями осуществлялось Управлением во взаимодействии с территориальными управлениями ГУСМП.

³ Геци Роберт Рудольфович (1893–1939) – сотрудник Главсевморпути, в 1933–1934 гг. – начальник конторы Карско-Ленских операций. Репрессирован (4 апреля 1938 г. арестован, 21 февраля 1939 г. расстрелян).

ОБЪЕМ ОПЕРАЦИИ

А. Грузооборот

Объем Карской операции определяется в последние годы количеством экспорта, подлежащего вывозу Карским путем.

По первоначальным ориентировочным наметкам предположено было вывезти в 1933 г. 40000 станд. пиломеса. По окончательному варианту количество это было установлено в 39000 стан. – 5000 по Оби и 34000 по Енисею.

Исходя из этого и из намеченного оставления отдельных нарядов на уровне 1932 г. Сектор первоначально наметил привлечение для участия в Карской всего 33 пароходов.

Впоследствии из-за прорыва на лесопильных заводах Красдревтреста⁴ Экспортлес⁵ сократил общий план вывоза до 37000 станд. И окончательно разворачивание операции производилось уже исходя из вышеуказанной цифры вывоза.

Кроме того, согласно договоренности с Рыбконсервэкспортом⁶, было намечено по Оби и 150 тн. консервов, которые фактически, однако, к ввозу нам представлены не были.

Весь Карский грузооборот 1933 г. выразился в следующих цифрах (в скобках показаны количества 1932 г.):

	Обь		Енисей		Всего	
Экспорт лесной в станд.	4957	3083	31847	26526	36804	206
Консерв. тн.	–	148	–	–	–	48
Импорт. металлы и сбор. / тн.	3000	3560	–	1443	3000	7003
Каботаж генгруз в тн.	–		4325	9200	4325	9200
Уголь " "	–		2255	–	2255	–
При пересчете 1 ст. леса в тоннах 2,7 тн. Весь грузооборот в тоннах выразится						
Экспорт тонн	13384	3485	86000	71620	99384	80105
Импорт и каботаж тн	3000	5560	6580	10643	9580	16203
ВСЕГО	16384	14045	92530	32263	108964	96308

Таким образом, весь Карский грузооборот возрос против 1932 г. на 13,2 % при увеличении одних лишь экспортных перевозок леса на 24,3 %.

⁴ Красдревтрест – трест системы Наркомата лесной промышленности СССР в Восточно-Сибирском крае. В трест «Красдрев» входили Усть-Абаканский, Канский и пять лесозаводов Красноярска. В результате ряда реорганизаций к июлю 1960 г. сформировалась новая система управления лесной отраслью, подчиненная Управлению лесного хозяйства и лесной промышленности края.

⁵ Экспортлес – см. примечание 18 к документу № 4.

⁶ «Рыбконсервэкспорт» – советское внешнеторговое объединение, занимавшееся сбытом рыбоконсервной продукции.

Доля отдельных видов перевозок в общем Карском грузообороте выразится:

	В 1933 г.	В 1932 г.
Экспорт	91,2	83,2
Импорт	2,8	7,3
Каботаж	6,0	9,5
	100 %	100 %

В разрезе общего выполнения плана по последнему принятому к исполнению варианту грузооборот 1933 г. представляется в следующем виде:

		План	Фактич.	% выполн.
Экспорт леса	Ст.	37000	36804	99,5
Консерв.	Тн.	150 ¹⁾	—	0,0
Импорт	Тн.	2000 ²⁾	3000	150,0
Каботаж.	Тн.	7000	6580 ³⁾	94,0

¹⁾ Рыбконсервэкспорт, заключивший с нами договор на перевозку консервов, фактически нами их к перевозке не предъявил и уплатил оговоренный мертвый фрахт⁷.

²⁾ В план включены лишь твердо обеспеченные к моменту составления плана черные металлы, с тем, однако, что Сектором будут фактически приняты все зависящие от него меры, чтобы привлечь некоторое количество оборудования.

³⁾ В перевезенные 6580 тн. каботажа входит и 2255 тн. угля, который был принят на суда из-за отсутствия другого каботажного груза.

Б. Судооборот

Участвовавшие в Карской операции суда распределяются по флагам следующим образом:

	1933 г.	1932 г.
1. Советский флаг	3	2
2. Английский "	19	12
3. Норвежский "	2	10
4. Эстонский "	3	2
5. Германский "	1	2
6. Бельгийский "	2	0
	30 п/х	28 п/х

По сравнению с прошлым годом сильно возросла доля английского тоннажа за счет сокращения норвежского:

В процентах	1933 г.	1932 г.
Английский	63,3	42,8
Норвежский	6,7	35,7
	70,0 %	78,5 %

Из 27 участвовавших иностранных судов – 23 парохода взяты на тайм-чартер и 4 парохода – на рейсовый чартер.

⁷ Мертвый фрахт – см. примечание 11 к документу № 3.

В 1932 г. у нас было 25 тайм-чартированных и лишь один рейсовый пароход. Распределение судов по сибирским рекам представляется в следующем виде:

	Обь	Енисей	Всего
Советский тоннаж	–	3	3
Иностранный "	5	22	27
ИТОГО:	5	25	30

Общий дедвейт всего Карского тоннажа – 1306890 тн., из них тайм-чартированного иностранного тоннажа 97420, рейсового иностранного 22880 и советского тайм-чартированного – 10380.

По сравнению с 1932 г. (104,126 тн.) общий тоннаж по дедвейту увеличен на 26,558 тн., или на 85,5 %, при увеличении количества вывезенного экспорта лишь на 24,3 %.

В основном это явление объясняется положением фрахтового рынка и фрахтованием иногда судов, не вполне подходящих для Карского рейса и несколько превышающих конкретно необходимый тоннаж. Частично нужно отметить также незначительное недовыполнение экспортной программы.

Размер отдельных иностранных пароходов колеблется от 3250 тн. дедвейта «Ларго» до 6,700 тн. дедв. «Гарри Волтон»⁸ при среднем дедвейте одного участвовавшего парохода в 4356 тн. против 8719 тн. в 1932 г.

Таким образом, в 1938 г. тоннаж был укрупнен в среднем на 637 тн. дедв., или на 17,1 % против прошлого года.

Средняя загрузка судов выражается в следующих цифрах:

	В 1933 г.	В 1932 г.
Экспорт на 1 п/х ст.	1227	1057
Импорт " " тн.	101 ¹⁾	292
Каботаж на 1 сов. п/х "	2162 ²⁾	2300

¹⁾ Фактически импорт перевезен лишь на двух пароходах и дает загрузку каждому из них в среднем в 1562 тн.

²⁾ В эту цифру входит также и уголь, взятый на суда из-за отсутствия других каботажных грузов.

Из вышеприведенной сводки видно, что среднее количество стандартов, падающих на 1 п/х в этом году, выше прошлогоднего на 170 станд., или на 16 %.

В отношении загрузки судов в их направлении в Карское море и обратно картина представляется в следующем виде в процентах:

	В 1933 г.	В 1932 г.
Туда	6,9	15,4
Обратно	76,0	74,8

Остающиеся незагруженными 24 % тоннажа по дедвейту объясняются специфичностью груза и являются вполне нормальными для подобного рода перевозок.

⁸ Данные о размерах судов см. в документе № 5. В нем название судна «Гарри Волтон» передано как «Харри Велтон».

ОРГАНИЗАЦИЯ ФРАХТОВАНИЯ

Следует отметить, что в 1933 г. так же, как и в прежние годы, Сектору Карской не удалось, несмотря на его настойчивые просьбы и требования, привлечь к участию в операции более значительное количество советских судов.

Договоренность Сектора с ответственными работниками Наркомвнешторга о покрытии Карских перевозок советским тоннажем в размере не менее 50–70 % не была поддержана на Коллегии Наркомвнешторга представителями ГУСМП.

Единственное, чего нам удалось добиться, это покрытия всех каботажных грузов советским тоннажем, в то время как в 1932 г. половина каботажных из Ленинграда была перевезена на иностранном тоннаже (2 парохода).

На основании этого постановления Наркомвнешторга Сектором был впоследствии заключен договор с Совторгфлотом⁹ на передачу нам в Ленинграде 3 судов для Карской операции на условиях тайм-чартера.

Новым моментом договора явился расчет за передаваемый нам тоннаж не в валюте, как до сих пор, а в инвалюте, согласие существующих по этому вопросу распоряжений стоящих выше органов.

Переходя к иностранному фрахтованию, следует отметить, что производилось оно в напряженной обстановке, не давшей возможности нашим фрахтующим организациям нормально развернуть работу и достичь при фрахтовании максимального валютного эффекта.

Возобновление в июле мес. торговых сношений с Англией¹⁰ предъявило сразу массовый спрос на иностранные лесовозы для других, кроме Карских, портов Союза и, естественно, создало на общем фоне депрессии сравнительно благоприятную и повышенную по сравнению с началом навигации конъюнктуру на все виды лесовозов, а особенно на мелкий тоннаж в 3–4 тыс. тонн дедв.

Сильно затрудняли фрахтование судов задержка Экспортлесом последних нарядов на несколько тысяч стандартов и неопределенность окончательного количества пиломатериалов, подлежащего вывозу из Игарки. Если на Оби вопрос этот с самого начала был вполне ясным, то на Игарке положение выяснилось лишь 11–13 августа,

⁹ Совторгфлот – см. примечание 26 к документу № 4.

¹⁰ В 1930 г. было подписано англо-советское торговое соглашение, срок действия которого истек 17 апреля 1933 г. Но 16 октября 1932 г. оно в одностороннем порядке было денонсировано английской стороной. Это было связано с политикой протекционизма Дж. Чемберлена. 19 апреля 1933 г. правительство Великобритании наложало эмбарго на советский импорт. 22 апреля СССР ответил контрэмбарго, советско-английские торговые отношения были разорваны. Это имело отрицательные последствия для обеих сторон, но сильнее ударило по Англии. К тому же в мае 1933 г. СССР подписал торговые соглашения с Германией и Италией. В итоге дипломаты двух стран в июне 1933 г. сели за стол переговоров. 1 июля сначала Великобритания отменила эмбарго, затем – советская сторона. 3 июля начались переговоры о возобновлении торгового соглашения. Новое временное торговое соглашение было подписано 16 февраля 1934 г. (установлены принципы наибольшего благоприятствования). Долгие годы оно являлось правовой основой англо-советской торговли, в 1975 г. состоялся обмен письмами между дипломатами двух стран о применении принципов соглашения и впредь.

т. е. когда фактически 18 пароходов из общего числа 30 карских судов уже ушли в плавание.

Задержка эта не давала возможности своевременно составить точный и полный график движения судов и внесла также необходимость частичного изменения графика, что опять-таки в некоторой части затрудняло фрахтование.

Общее разворачивание карского фрахтования представляется в следующем виде:

Первые ордера на 2 перехода дали еще в мае мес. 6-го числа, 15–10 июня дали ордера еще на 11 пароходов, 13–17 июля на 8 пароходов, 23 июля – на 2 парохода и 14 августа – на 4 парохода.

Из этих сроков видно, что, в общем, ордера давались не так уж поздно, хотя заключенный нами с Совфрахтом договор в части сроков дачи ордеров несколько и нарушен. Так:

По договору должны быть даны						Фактически даны	
50 %	ордеров	за 45 дн.	до выхода			За 45 дней	– 37 %
40 %	"	"	30 "	"	"	" 30 "	– 30 %
10 %	"	"	20 "	"	"	" 20 "	– 18 %
						Менее 20 дн.	– 15 %

Однако промптового фрахтования¹¹ в буквальном смысле слова не было, поскольку наиболее короткий срок между дачей ордеров и выходом в рейс равен на 1 судно в 11 дн. и по 1-му – в 12 суток, по остальным же сроки несравненно более долгие.

Надо добавить, что Совфрахт, несмотря на вышеперечисленные затруднения, все же не обеспечил Карский рейс достаточно хорошим, устраивающим нас тоннажем.

В отношении фрахтовых ставок надо указать, что колебание их в том году было чрезвычайно большим. Для отдельных групп судов пределы фрахтовой ставки колеблются:

от 3 шил. 1,5 пенс до 3 ш. 6 п. за суда в 6300–5150 тн. дедв.									
"	3	"	7	"	до 4 ш. 6 п.	"	"	4500–3600	" "
"	4	"	3	"	до 4 ш. 9 п.	"	"	3500–3175	" "

Средняя же фрахтовая ставка на одну тонну дедвейта иностранного тайм-чартированного тоннажа выражается в 3 шил. 2 пенс. против 4 ш. 7 п. в прошлом году, что дает снижение на 14,5 %. Часть этого снижения надо отнести за счет укрупненного тоннажа и остальное – на общее конъюнктурное положение фрахтового рынка.

Точных цифр, падающих на каждое из этих обстоятельств, вывести сейчас трудно, но некоторое же суждение о фактическом положении можно иметь по следующим отдельным фактам:

¹¹Промптовое фрахтование – термин, связанный с определением фрахтового ордера. По срокам подачи различаются три группы фрахтовых ордеров: нормальная позиция (ордер выдан за 2–3 недели до установленного срока подачи судна под погрузку); промптовая позиция (ордер выдан за 3–7 дней до даты подачи судна под погрузку); спотпромптовая позиция (судно или груз нужны немедленно).

1. В операцию 1933 г. были приняты на чартер 3 парохода из участников 1932 г.: «Коткас» – 3330 тн. дедв., «Морган Абби» – 4250 тн. дедв. и «Нитс Абби» – 4000 тн. дедв.

Фрахтование «Морган Абби» и «Нитс Абби» не является показательным для сравнения их ставки прошлого и текущего года, поскольку в 1932 г. суда эти были взяты в Ленинграде в силу безусловной необходимости и отсутствия подходящего тоннажа для перевозок каботажных грузов.

Эти суда как раз находились в то время в Ленинграде, подходили по сроку к принятию их на чартер, между тем как один из намеченных для карской перевозки – иностранец «Манордило» – выбыл в Ленинграде, как не допущенный Регистром¹² к Карскому плаванию.

Сравнение же ставок по п/х «Коткас» показывает их удешевление на 11,8 % (3/9 против 4/3 в прошлом году).

2. Сравнение примерно одинакового по размерам тоннажа 1932 и 1933 гг. как раз показывает конъюнктурное снижение также 11,8 % по среднему (5100–5350 тн.) и мелкому (3500–3550) тоннажу, а именно:

средний тоннаж 3/9 вместо 4/3 и
мелкий " 4/4 " 4/11.

Если, таким образом, считать, что конъюнктура этого года дала нам снижение на 10 %, то разницу между 14,5 % и 11 % мы должны отнести за счет укрупненного нами в этом году тоннажа.

Однако всеми выгодами по общему снижению фрахтов Совфрахт в этом году, как видно, воспользоваться не смог и отдельные суда зафрахтовал не только без всякого снижения, но даже по более высокой ставке, нежели аналогичный по размерам тоннаж 1932 г.

В то время как в 1932 г. ставка на суда в 3400–3200 тн. колебалась между 4/6 и 4/3, арендная ставка 1933 г. по п/х «Ларго» (3250 тн.) и «Стессо» (3400 тн.) равна 4/9.

Далее, п/х «Санрен» в 3000 тн., хотя и зафрахтован по ставке 3/9, однако без возврата страховой премии по обычному страхованию, что в среднем по такому судну, как «Санрен», составляет не менее 200 ф. ст., или 0/6 на 1 тн. дедв. Таким образом, нам «Санрен» стоит фактически не 3/9, а 4/3.

Надо отметить, что в этом году были привлечены 4 парохода на рейсовый чартер против одного парохода в прошлом году.

Фрахтование их произведено по сравнительно удачной ставке – 57/6 – 62/69 за стандарт леса с возвратом пароходоладельцами 9 – за работы в Игарке.

Этот вид фрахтования, т. е. прием судна на рейсовый чартер, надо признать безусловно целесообразным и в последующем максимально увеличить число судов, привлекаемых на рейсовые чартера.

¹² Регистр СССР – общество, ведущее свою историю с 31 декабря 1913 г., когда было учреждено первое классификационное общество «Русский Регистр». Это государственное учреждение технического надзора и классификации морских судов, подведомственное Наркомату водного транспорта СССР. В наши дни – Российский морской регистр судоходства.

СТРАХОВАНИЕ ИНОСТРАННОГО ТОННАЖА

По примеру прошлых лет суда, участвующие в Карском рейсе, страхуются на весь Карский рейс с возвратом нам пароходовладельцами той части страхования, которая внесена нами за данное судно по годовому полису за время нахождения судна у нас на чартере.

Средняя страховая оценка судна колеблется, в зависимости от его величины, возраста и др. причин, от 31000 ф. ст. до 14000 ф. ст. «Грейтхоп» – 31000 ф. ст. и «Сулев» – 13800 ф. ст.

Страховая ставка этого года была выше прошлогоднего: брутто 6 % вместо 5,5 %. Однако в конечном счете фрахтование 1933 г. обошлось дешевле 1932 г., что подтверждается следующей таблицей:

Общая стоимость страхования нетто	1933 г.	1932 г.
На 1 пароход ф. ст.	760	815
" 1 станд. леса	12/2	14/4
" 1 тн. дедв.	3/5	4/5

Пониженная стоимость фрахтования является следствием, во-первых, фрахтования судов с двойной оценкой, т. е. с более пониженной оценкой на случай полной гибели; и, во-вторых, подбором более дешевых судов.

В последнем отношении допущен, однако, некоторый перегиб и привлечены суда старого возраста:

«Поллукс»	1905 г.
«Кинника»	1906 г.
«Сулев»	1908 г.
«Виллем Рене»	1909 г.
«Пенденнис»	1911 г.

2 потерпевших в Карском море аварию парохода как раз относятся к вышеперечисленным судам – «Кинника» и «Пенденнис».

В частности, против фрахтования «Кинники» в свое время возражал Госстрах¹³. Протест этот, однако, не было учтен фрахтовавшими организациями.

Советские суда нами также застрахованы через Госстрах, однако на несколько различных от иностранных судов условиях. В то время как иностранцы застрахованы на условиях ВА, т. е. с ответственностью как за гибель, так и за все повреждения

¹³ Госстрах СССР – Главное управление государственного страхования при Наркомате финансов СССР – единая союзно-республиканская система органов государственного страхования в Советском Союзе. Образован 6 октября 1921 г. Госстрах вышел на заграничный рынок в начале 1924 г. в связи со страхованием советского импорта и экспорта. В 1991 г. союзно-республиканская система органов государственного страхования была упразднена, в 1992 г. Правление Госстраха СССР и республиканское управление Госстраха СССР преобразованы в Российскую государственную акционерную страховую компанию «Росгосстрах».

судна¹⁴, советский тоннаж застрахован на условиях ПА – абсолютном, т. е. лишь от полной гибели плюс повреждения от льда¹⁵.

В качестве оценочной суммы установлено по пароходам «Рабочий»¹⁶ и «Искра»¹⁷ – ф. ст. 22500 и «Мста»¹⁸ – ф. ст. 18750.

БУНКЕРОВКА СУДОВ

В 1933 году было впервые организовано снабжение иностранных судов советским углем в более широком масштабе, чем раньше.

Намеченная доставка для карских судов в Новый порт на Оби 1500 тонн угля не была осуществлена. Все количество угля, доставленное Уральским трестом ГУСМП¹⁹ по реке в Новый Порт, было переброшено на Диксон, и нам удалось задержать для наших судов лишь небольшое количество – до 400 тонн, вместо планомерно намеченных 1,5 тыс. тонн.

Учитывая, однако, настойчивую необходимость перейти наконец в основном на советский уголь вместо иностранного, мы уже в момент разворачивания операции перестроились на бункеровку нескольких Карских судов в виде опыта в Мурманске.

Обеспечив через Управление Снабжения²⁰ некоторое количество угля в Мурманске, мы командировали туда специально для организации бункеровки одного

¹⁴ В морском страховании различают три главные категории убытков: полная гибель, частная авария, т. е. всякое частичное повреждение, и общая авария. Отдельно обозначались категории страхования для морских опасностей стихийного характера. Страховщик мог отвечать только за полную гибель судна (*total loss only*); за гибель и за повреждение застрахованного товара, но лишь в случае серьезного несчастья с судном («свободно от повреждения, кроме кораблекрушения» – *free from particular average*, сокращенно *p.a.*); страховщик мог отвечать и за повреждение грузов даже в отсутствии несчастья с судном («с ответственностью за частную аварию» – *with particular average*, сокращенно *w.a.*). В данном случае идет речь о том, что страхование иностранных судов было более выгодным (*w.a.*) и владельцы могли получить компенсацию, даже если только груз будет поврежден, хотя само судно останется целым и невредимым. См.: Долгов С. Страхование // Энциклопедия советского импорта. М., 1929. Т. 1. С. 166–176.

¹⁵ Советский тоннаж был застрахован на менее выгодных условиях по сравнению с иностранным – на условиях *p.a.* (ПА – в тексте документа). См. примечание 15 выше.

¹⁶ «Рабочий» – см. примечание 6 к документу № 4.

¹⁷ «Искра» – см. примечание 5 к документу № 4.

¹⁸ «Мста» – см. примечание 7 к документу № 4.

¹⁹ Уральский трест ГУСМП – хозяйственная организация в системе ГУСМП с центром в Обдорске. По Положению о ГУСМП 1936 г. – Северо-Уральский трест. Занимался вопросами развития речного плавания севернее Обдорска и каботажного плавания, устройством портов и угольных баз; изучением, развитием и эксплуатацией производительных сил Северного Урала (рыба, морской зверь, пушнина, лес в местах, не входящих в ведение «Союзпушнины», «Союзрыбы» и Наркомата лесной промышленности; а также минеральные богатства и т. д.).

²⁰ Управление снабжения Главсевморпути при СНК СССР возникло в начале 1933 г. и занималось всеми вопросами снабжения экспедиций и подразделений ГУСМП. На основании Постановления Совета труда и обороны от 8 декабря 1933 г. было разделено на две самостоятельные организации: Управление рабочего снабжения (УРС) и Отдел материально-технического снабжения (Арктикснаб).

из карских капитанов (т. Иванова²¹), внеся вместе с тем соответствующий корректив в график движения судов и распорядившись в Лондон о засылке в Мурманск определенных пароходов.

Надо, однако, отметить, что Управление Снабжения необходимый уголь не обеспечило и фактически поставило всю эту операцию в чрезвычайно серьезное положение.

Сектор не имел уверенности в наличии угля к моменту прибытия каждого судна, вынужден был часто или идти на риск отправки из-за границы судов без достаточного для всего рейса угля, либо отменять заход в Мурманск уже намеченных для бункеровки судов, ломал этим самым в конечном счете весь график движения.

Ясно, что подобная нервозность и неопределенность, которые были внесены в это дело, сильно осложняли и путали наши взаимоотношения с заграничной частью операции.

Вместе с тем это обстоятельство срывало всю плановую работу нашу в Мурманске и ставило эту часть операции в чрезвычайно угрожающее положение.

Уголь приходилось фактически вырывать в Мурманске у разных организаций, да и то после ряда обращений в Москве в центральные органы: Комитет по топливу²², Совторгфлот, Главрыба²³ и др. В итоге в Мурманске были забункерованы следующие карские суда:

«Коткас»	400 тн.	взято у	Управления порта
«Синглтон Абби»	466 тн.	"	"
«Сайрен»	486 тн.	"	«Совторгфлота»
«Нитс Абби»	167 тн.	"	Управление порта
«Навекс»	227 тн.	"	"
«Ларго»	400 тн.	"	"
«Харсай»	400 тн.	"	"

2546 тн., из них 1352 тн. донецкого

и 2546 тн. шпицбергенского²⁴

²¹ Иванов М. – участник Карских экспедиций, капитан. Групповой капитан в операции 1930 г. В 1933 г. руководил бункеровкой судов Карской операции в Мурманске.

²² Комитет по топливу при Совете труда и обороны СССР образован Постановлением СТО СССР от 16 января 1931 г. На него были возложены задачи регулирования распределения топлива по потребителям, контроль за экономией и рациональным использованием топлива, за бесперебойностью перевозок и накоплением запасов топлива. Ликвидирован Постановлением СНК СССР от 9 апреля 1935 г.

²³ Главрыба – Главное управление рыбной, морской и зверобойной промышленности и хозяйства Наркомата снабжения СССР, было создано 14 декабря 1931 г. постановлением СНК СССР при реорганизации «Союзрыбы» (Всесоюзного объединения рыбной промышленности и хозяйства, организованного в 1930 г.). С конца 1934 г. Главрыба находилась в ведении Наркомата пищевой промышленности СССР, а 19 января 1939 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР вместо Главрыбы был образован Наркомат рыбной промышленности СССР.

²⁴ В документе указывается, что суда получали разный уголь – донецкий (советский) и шпицбергенский (норвежский).

Кроме того, на два из вышеуказанных пароходов было погружено 861 тн. угля для ледокола²⁵. Помимо угля, этими судами было послано ледоколу также 950 тн. воды.

Исходя из стоимости одной тонны угля, включая и штивку его, примерно в 14 шилл. и одной тонны воды в 1 шил. 4 пенс., общая валютная экономия по Мурманской операции²⁶ выражается в 2350 ф. ст. по углю и 64 ф. ст. по воде, а всего – 2414 ф. ст.

На заход в Мурманск за бункеровкой 7 вышеуказанных пароходов затратили в общей сложности 20 дн. 3 ч., а с учетом отклонения от прямого пути в среднем 34 дня, в то время как бункеровка вышеуказанного количества угля за границей отняла бы дня 3. Таким образом, в смысле времени Мурманская операция связана с потерей 30 пароходо-дней.

При засылке пароходов в Мурманск Сектор руководствовался стоимостью судов и выбирал для этой цели по возможности наиболее дешевые и мелкие суда. Стоимость их аренды в месяц равна 739 ф. ст. при общей средней стоимости одного пароходо-месяца в ф. ст. – 814.

Таким образом, чистая валютная экономия по Мурманской операции определяется в 1675 ф. ст. (кругло) или 11000 зол. р.

Помимо 861 тн. угля, посланного ледоколу из Мурманск[a], он получил 1026 тн. из Ленинграда на п/х «Мста». Пароход этот, загруженный в Ленинграде углем, передал в Карском море, помимо ледокола, часть угля также и советским судам, избавив их этим самым от необходимости захода по дороге на Игарку в промежуточные норвежские порты для бункеровки.

Все это, вместе взятое, дало возможность заменить значительное количество иностранного угля советским, а именно:

	Для судов	Для ледокола	Всего
Из Ленинграда доставлено пароходом «Мста»	800	1026	1826
Из Мурманска доставлено 7 инопароходами	2546	861	3357
Доставлено в Н. Порт по р. Оби	340	–	340
	3686	1887	5573

Замена вышеуказанного количества иностранного угля советским дает валютную экономию в 3700 ф. ст., а за вычетом лишней потери времени иностранных судов на эту операцию в один месяц, или 740 ф. ст., – чистая валютная экономия выразится в 2960 ф. ст., или около 19000 руб. золотом.

Таким образом, надо признать, что Мурманская операция, несмотря даже на некоторую неналаженность бункеровки судов в Мурманске, все же оказалась

²⁵ Ледокол Карской операции 1933 г. – это ледокол «Ленин». О судне см. примечание 25 к документу № 3.

²⁶ Мурманская операция – см. примечание 28 к документу № 4.

весьма целесообразной, позволив сэкономить довольно значительные валютные средства.

Все недочеты, имевшие место при бункеровке судов в Мурманске, должны быть, конечно, учтены в навигацию 1935 г., с тем чтобы в эту навигацию можно было пропустить через Мурманск уже не отдельные карские пароходы, а основную массу их (по крайней мере 50–60 % всех судов).

В заключение следует отметить, что аварийный пароход «Пенденнис», отремонтировавшийся на обратном пути в Мурманске, был снабжен для дальнейшего рейса за границу также 115 тоннами советского угля.

Общая картина снабжения иностранных судов углем видна из следующей таблицы:

	Тонн	Стоим. в ф. ст.	Примечание
Иностран. уголь			
Принято на 23 тайм-чартирован. иностран. судах	1009	687	
Забункеровано перед выходом в рейс	14847	9273 ¹⁾ 743 ²⁾	¹⁾ Без штивки ²⁸ ²⁾ Взято ориентир. по 10
Стоимость штивки	15856	10703	
Принято дополнительно в Норвегии	360 ³⁾	360	³⁾ Неполн. сведения
Вероятный дополнительный расход по п/х «Пенденнис»	100 16316	100 11163	
Остаток при возвращении из Карской	1572 ⁴⁾	1250 ⁴⁾	⁴⁾ Неточн. данные
Передано в Карском море ледок.	194	131	
Чистый расход	14530	9782	
Советск. уголь			
В Мурманске	2546		
В Новом порту	340		
Вероятн. дополнительн. расход «Пенденниса»	115 3001		
ИТОГО тонн	17551		

Из этой таблицы видно, что на 1 иностранный пароход в среднем ушло 632,5 тн. иностранного угля и 130,5 тн. советского угля, а всего – 763 тн. против 705 тн. в прошлом году. Этот увеличенный расход на 1 судно в 58 тн., или 8 % против прошлого года, объясняется, во-первых, укреплением тоннажа на 17 % и, во-вторых, удлинением среднего чартера на 3 %.

²⁷ Штивка груза – надлежащее укладывание в трюме (в ряде публикуемых документов встречается также написание «штывка»).

Абсолютное количество иностранного угля в этом году, несмотря на 2 вышеуказанных фактора, требующих увеличения количества угля, значительно снижено, а именно: 14550 тн. против 17000 тн. в прошлом году.

По отдельным пароходам расход угля сильно колеблется в зависимости от размера судна, количества ходовых дней и т. д.

По отдельным судам максимальный расход угля выражается: «Чаттон» – 923 тн., «Виллем Рене» – 874 тн. и т. д. при минимальном расходе «Грейтхоп» – 557 тн. и «Сюлев» – 558 тн. и т. д.

Общая же картина расхода угля представляется в следующем виде:

(в тоннах)	Иностр. суда	Сов. суда.	Итого суда	л/к	Всего
Иностран. уголь	14550	200	14750	194	14944
Советск. уголь	3001	2600 ^{х)}	5601	2688 ^{х)}	8289
	17551	2800 ^{х)}	20351	2882	23233
Задолженность на посторонние операции				–365	–365
^{х)} не точно				2517	22868

Под посторонними операциями ледокола мы имеем в виду операции, не связанные непосредственно с проводкой карских судов, т. е. имевшиеся для ледокола, таким образом, лишние нагрузки, как то: проход на Пясино, спасение судов на Диксоне²⁸ и т. д. По примерным подсчетам, на эти операции израсходовано 365 тн., которые, таким образом, для точного анализа именно Карской операции должны быть из общего количества затраченного на нее ледоколом угля вычтены.

По сравнению с прошлым годом расход угля таков:

	1933 г.	1932 г.
Суда тн.	20351	19275
Ледокол	2517	2700

Сегодня мы не можем еще указать с абсолютной точностью фактическую стоимость всего иностранного угля. Однако средняя стоимость одной тонны его определяется примерно в 14, включая штивку, против 14/9 в прошлом году, что дает удешевление на 5 %. При этом основная масса угля обошлась в 13/6, но отдельные мелкие партии были взяты по несравненно дорогой цене. В частности,

²⁸ В конце сентября – начале октября только ледокол «Ленин», отклонившись от привычного маршрута по обслуживанию карских судов, должен был прийти на выручку лихтеру № 1, оказавшемуся в сложном положении близ пролива Вега. Попытка задействовать для этого ледокольный пароход «А. Сибиряков» не была успешной, и судно направилось в Архангельск. «Ленин» привел лихтер в пролив, но сам сел на мель. В это время движение карских судов обеспечивал ледокольный пароход «Г. Седов». Тем не менее судно «Пенденнис» в районе о. Вилькицкого получило ледовые повреждения. См. также ниже в разделе «Ледокольное и авиационное обслуживание».

уголь в Харстаде, которым некоторые, правда, отдельные суда пользовались, стоит 20–22 – тонна²⁹.

Благоприятным для нас моментом следует считать то обстоятельство, что лондонские суда, бункеровавшиеся при отправлении сравнительно дешевым углем на Тайне³⁰ (по 13/6), сдают свой остаточный уголь по несравненно более дорогой цене, а именно – 22.

КАБОТАЖНЫЕ ОПЕРАЦИИ В ЛЕНИНГРАДЕ

По примеру последних лет Сектор старался привлечь на Карские суда максимальное количество снабженческих грузов (прод., пром. и тех. товары), предназначенных для районов Крайнего Севера, прилегающих к Оби и Енисею.

Однако, в основном из-за позднего утверждения планов завоза хозорганизации и спуска соответствующих фондов, посторонние клиенты – Союзпушнина³¹, Союзохотцентр³² и друг[ие] – на передачу своих грузов по Карскому пути не пошли.

В конечном счете мы получили лишь грузы системы ГУСМП, договорившись с Управлением Снабжения о передаче нам в Ленинграде 7000 тн. разного груза для завоза его на Игарку и с ГОРТом³³, который должен был передать нам для Игарки же до 200 тн груза.

²⁹ Стоимость тонны угля приведена в шиллингах.

³⁰ См. также документ № 4 (раздел «Морские переходы Карских судов»).

³¹ Союзпушнина – внешнеэкономическое объединение в ведении Наркомата внешней торговли. Создано 24 октября 1931 г. на основе Всесоюзного пушного синдиката (действовал с января 1930 г.) с целью упорядочить и централизовать операции по экспорту пушнины. Объединение монополизировало продажу советских мехов на мировом рынке. В форме акционерного общества Союзпушнина существует и сейчас.

³² Союзохотцентр был создан постановлением Совета труда и обороны «О пушномеховом хозяйстве» в 1931 г. (путем реорганизации Всероссийского промыслово-кооперативного союза). Этим же постановлением на Союзпушнину Наркомвнешторга была возложена организация производственно-охотничьих станций и опорных пунктов для освоения отдаленных охотничьих угодий. Союзохотцентр был ликвидирован 17 августа 1933 г.

³³ ГОРТ – Государственное объединение розничной торговли. Было создано постановлением Экономического совещания при Совнаркоме от 23 марта 1923 г. на базе ГУМа (Государственного универсального магазина при ВСНХ), имевшего 37 отделений и филиалов, представительства в Берлине и Нью-Йорке, 23 магазина в Москве. С 1925 г. в ведении Наркомата внутренней торговли СССР. Магазины ГОРТа были даже в Игарке. Здесь торговали основными продуктами питания, «деликатесами» вроде яиц и колбасы, а также одеждой и обувью. 1 мая 1936 г., в связи с передачей Наркомату внутренней торговли СССР городской сети потребительской кооперации и в целях ликвидации организационных недостатков в работе и построении аппарата Наркомвнуторга, его республиканских и местных органов в его системе, были образованы всесоюзные государственные конторы по розничной торговле, подчиненные непосредственно народному комиссару Внуторга (по розничной торговле бакалейными и гастрономическими товарами, текстильно-швейными изделиями, металлическими изделиями и стройматериалами, трикотажными, галантерейными и парфюмерными товарами показательных универмагов).

Впоследствии Управление Снабжения снизило количество фактически передаваемого нам каботажа, и реально с Карскими судами было всего отправлено 4.325 тн разных грузов, а именно:

п/х «Рабочий» –	2125 тн.,	из них	1700 тн. муки,
п/х «Искра» –	2200 тн.	" "	1670 тн. "

ВСЕГО	4325 тн.	" "	3370 тн. муки.

Груз этот принадлежит в основном Управлению Снабжения ГУСМП, и лишь 216 тн – ГОРТУ.

Имея свободный тоннаж, мы погрузили на третий пароход «Мста» 2255 тн трюмного угля, т. е. уголь сверх бункерного, предназначенного для самого парохода. Из этого угля п/х «Мста» должен был передать тонн тысячу ледоколу «Ленин» и остаток двум другим советским судам – «Искре» и «Рабочему».

Вся операция по снаряжению из Ленинграда каботажного плавания развивалась и в этом году так же, как и в 1932 г., в тяжелых и неблагоприятных условиях, и, таким образом, неудачный опыт отправки каботажа из Ленинграда в 1932 г. фактически не был исправлен, хотя Ленинградское Управление³⁴ отнеслось в этом году к каботажной операции несравненно более внимательно, чем в прошлом.

При подготовке операции Ленинградское Управление натолкнулось прежде всего на затруднения со складской площадью. Ленинградский порт, имевший дефицит в складской площади, наотрез отказался обеспечить наши грузы хотя бы минимальным количеством площади в порту. Другие владельцы площади в порту, как то: Экспортлес, Хладоцентр³⁵ и др. – также ничем помочь не могли.

Далее, порт предусмотрел в своем проекте договора с нами ряд пунктов, ни в какой мере нас не устраивавших, как то: пониженные погрузочные нормы и проч.

Положение оказалось настолько острым, что пришлось вмешать в это дело Наркомвнешторг³⁶, который также заинтересован в Карской операции, поскольку она в основном проводится для Экспортлеса.

³⁴ Ленинградское управление Главсевморпути было создано в Ленинграде на базе организаций Комсевморпути в феврале 1933 г., для того чтобы «воплотить весь опыт советской и мировой техники в деле судостроения, особенно по ледокольным судам». В 1933 г. в его структуре выделялись Морской отдел, ведавший Карско-Ленскими операциями, Комиссия наблюдения за постройкой судов, Полярный и Гидрографический сектора. Также Лентеруправление курировало деятельность конторы Арктикснаба в Ленинграде. Ликвидировано согласно Постановлению СНК СССР от 29 августа 1938 г. Все дела переданы в течение сентября 1938 г. двум новым организациям – Морскому отделу и Комиссии по наблюдению за строительством судов, подчинявшимся Управлению Морского транспорта Главсевморпути.

³⁵ Хладоцентр – Всесоюзное объединение по холодильному делу Наркомвнущторга СССР (1930–1934), в 1935 г. реорганизовано в Главхладопром (1935–1940).

³⁶ Наркомвнешторг – см. примечание 2 к документу № 1.

Нам удалось добиться согласия Наркомвнешторга на принятие Внешторгтранс³⁷ на себя обработки наших грузов в Ленинграде, что дало бы нам, таким образом, возможность подведения их под разряд экспортных грузов, обеспечить складской площадью в порту с надлежащей обработкой.

Когда же Внешторгтранс, по указанию Наркомвнешторга, на этот модус³⁸ согласился и дал соответствующие директивы своему Ленинградскому отделению, выяснилось, что ГУСМП в Ленинграде уже договорилось с портом об обработке грузов, правда, на худших условиях, и, таким образом, переключение их на линию Внешторгтранса могло бы вызвать естественные возражения порта.

По тактическим соображениям пришлось, таким образом, от использования возможностей Внешторгтранса отказаться и согласиться с заключенным договором между Ленинградским Управлением ГУСМП и портом.

Складская площадь была в Ленинграде обеспечена путем аренды складов Речпорта³⁹ и Союзтранса⁴⁰; из них, однако, первые были удалены от жел. дор., а вторые – от порта, что влекло удорожание по переработке грузов в Ленинграде.

³⁷ Всесоюзное объединение «Внешторгтранс» было образовано на основе Приказа по Наркомату внешней торговли от 4 января 1932 г. № 4 при реорганизации учрежденного в 1930 г. всесоюзного объединения «Совфрахттранспорт». Одновременно «Совфрахту» перешли все операции по фрахтованию иностранных судов. 28 июля 1932 г. Приказом по НКВТ № 449 был утвержден устав «Внешторгтранса». В соответствии с ним объединение осуществляло транспортно-экспедиторское обслуживание внешнеторговых грузов до 1935 г., когда в целях дальнейшего удешевления государственного аппарата и улучшения транспортной работы в системе Наркомата внешней торговли СССР Постановлением Совнаркома СССР от 19 января 1935 г. № 109 «Внешторгтранс» был ликвидирован. Все транспортно-экспедиторские операции были переданы самостоятельным транспортно-экспедиторским конторам (в системе Наркомата внешней торговли) по территориальному признаку.

³⁸ Модус – здесь употребляется в значении «условие соглашения».

³⁹ Речпорт – Ленинградский речной порт – один из крупнейших на северо-западе страны, существует с начала XVIII в. Он связан водным путем с Европейским Севером, Уралом, Поволжьем, югом РСФСР, Кавказом и Средней Азией (через Каспийское море). Главные грузы в речном грузообороте – лес, минеральные строительные материалы. Речной порт Петрограда весной 1918 г. национализирован и подчинен Петроградскому округу внутренних водных путей сообщения и шоссейных дорог. В 1922 г. реорганизован в Петроградский линейный отдел Северо-Западного управления водного транспорта Наркомата путей сообщения СССР. В 1924 г. переименован в Ленинградскую транспортную контору Северо-Западного областного речного пароходства (СЗРП) Наркомата водного транспорта СССР; в 1928 г. – в Ленинградское агентство СЗРП; в 1932 г. – в Ленинградское районное Управление СЗРП; в 1934 г. – в Ленинградскую внеарядную пристань. В 1939 г. реорганизовано в Ленинградский речной порт СЗРП Наркомата речного флота СССР. Существует в наши дни.

⁴⁰ Союзтранс – Всесоюзное объединение складского и транспортно-экспедиционного дела. С 23 февраля 1930 г. по 4 марта 1936 г. находилось в ведении Центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта Наркомата путей сообщения СССР (с 1931 г. – Совнаркома). С 1936 г. выделено в самостоятельное объединение в системе Наркомата внутренних дел. Выполняло коммерческие перевозки грузов на магистралах большого протяжения и значительной грузонапряженности, на железнодорожных узлах и на подъездных путях к железным дорогам, портам и водным пристаням, а также по магистральям, составляющим продолжение железных дорог и водных путей сообщения.

Впоследствии, когда выяснилась недостаточность двух вышеуказанных складов, удалось добиться разрешения порта на складирование до 1.000 тн грузов в порту. Однако разрешение это было получено с разными ограничительными условиями: лишь вторые этажи складов, запрещение переупаковки, сортировки и т. д.

В дальнейшем, когда выяснилась необходимость переработки и муки через склад, была получена также в порту часть складской площади Экспортлеса. Но и этот склад не соответствовал в полной мере своему назначению: имел короткую причальную линию и оказался в соседстве с пассажирской пристанью, что влекло необходимость частых перетяжек судов.

КАРТИНА РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ГРУЗОВ ТАКОВА:

1. Склад Союзтранса на Калашниковской набережной⁴¹:

причальный амбар	180 тн
тыловой "	220 "
2. Склад Речпорта, устье Фонтанки ⁴²	150 "
3. " Торгпорта ⁴³ 1-й и 2-й этажи	400 "
4. " Экспорт хлеба, мука, крупа	3200 "
5. Городские склады поставщиков	100 "
	4250 тонн

Говоря о грузовой части, следует отметить, что упаковка грузов являлась с самого начала слабым местом всей каботажной операции. Несмотря на договоренность с клиентами, многие товары поступали в плохой, не обеспечивающей морскую перевозку таре: махорка, макароны, консервы, вино и проч. Далее оформленные и приготовленные к погрузке на морские суда партии груза были Управлением Снабжения разрознены и перезанаряжены.

Однако основным моментом, сорвавшим всю нашу работу по проведению в Ленинграде каботажной операции, являются невыполнение Совторгфлотом принятых на себя обязательств в отношении сроков подачи нам судов и поздняя передача их

⁴¹ Склад на Калашниковской набережной – склад речного порта Ленинграда. См. также примечание 27 к документу № 4.

⁴² В устье р. Фонтанки напротив Летнего сада располагались складские помещения речного порта Ленинграда (портовые склады в данной части города известны с начала XVIII в.).

⁴³ Торгпорт – имеется в виду Ленинградский морской торговый порт. 20 декабря 1917 г. Морской торговый порт Министерства торговли и промышленности, существовавший с 1713 г., был передан в ведение Петроградского комитета по портовым делам. С 8 февраля 1921 г. – в ведении Наркомата внешней торговли РСФСР, с 25 января 1922 г. – Наркомата путей сообщения, с 1923 г. – Наркомата внешней торговли СССР. Согласно Постановлению Совнаркома СССР от 13 февраля 1930 г. Ленинградский торговый порт вошел в состав объединения «Совторгфлот», после упразднения последнего в 1934 г. было образовано Управление Ленинградского морского торгового порта. С 9 апреля 1939 г. порт находился в ведении подразделений Наркомата (с 1946 г. Министерства) морского флота СССР. Существует в наши дни.

нам в Ленинграде. В то время как по договору все 3 парохода Совторгфлот обязался передать нам в Ленинграде между 3 и 7 июля, он фактически передал их нам в следующие сроки:

«Рабочий» – 10 июля в 16 час.

«Ванцетти»⁴⁴ – 11 " в 16 "

«Искра» – 12 " в 8 "

Из-за этого впоследствии получились чрезвычайно большие простои в ожидании причалов, т. к. пароход, закончивший фактически ремонт 13-го числа, только 17-го стал под причал и, наконец ставши под причал, некоторое время грузился лишь на 2 кормовых люка для выравнивания дифферента.

Весь этот создавшийся исключительно по вине Совторгфлота простой определяется в 6 дней 16 час.

Таким образом, фактически мы могли распоряжаться судном лишь с 8 час. 17 июля, т. е. со значительным опозданием, в среднем на 12 дней против должного срока.

Пароход «Ванцетти», уже принятый нами 11 июля и предназначенный для принятия 3000 тн. угля, не мог быть поставлен под погрузку в угольной гавани из-за отсутствия места в гавани, а впоследствии, по освобождении кранов, из-за занятия их другими судами, в частности «Челюскиным»⁴⁵. Когда же во второй половине дня 13 июля «Ванцетти» был наконец поставлен под бункеровку, он получил аварию от

⁴⁴ «Ванцетти» – советский грузовой пароход. Принадлежал к III серии лесовозов, строившихся на Балтийском заводе в Ленинграде. Назван в честь рабочего-анархиста Бартоломео Ванцетти, казненного в США в 1927 г. Вступил в строй в 1928 г. «Ванцетти» работал на северных трассах, в 1935 г. совместно с пароходом «Искра» совершил переход по Северному морскому пути на Дальний Восток. В 1945 г. участвовал в Курильской десантной операции. Списан в 1975 г. Длина судна – 92 м; ширина – 13,1 м; высота борта – 6,9 м; осадка с генеральным грузом – 5,8 м, с лесным грузом – 5,9 м; водоизмещение – 5550 т; дедвейт – 3760 т; мощность машины – 950 л. с.

⁴⁵ «Челюскин» – советский пароход. Был построен в Дании на верфях фирмы *Burmeister & Wain* по заказу советских внешнеторговых организаций. Пароход был предназначен для хождения между устьем Лены и Владивостоком и первоначально назывался «Лена». Пароход был спущен на воду 11 марта 1933 г., прибыл в Ленинград 5 июня. 19 июня 1933 г. переименован в честь русского мореплавателя и исследователя Севера С. И. Челюскина. 2 августа 1933 г. «Челюскин» вышел из Мурманска во Владивосток, отрабатывая схему доставки грузов по трассе Северного морского пути за одну летнюю навигацию (капитан В. И. Воронин, экспедиция ГУСМП во главе с О. Ю. Шмидтом). 23 сентября в Чукотском море пароход был полностью заблокирован сплошными льдами и дрейфовал почти пять месяцев. 4 ноября 1933 г. благодаря удачному дрейфу вместе со льдами «Челюскин» вошел в Берингов пролив. До чистой воды оставались считанные мили. Но судно было увлечено назад, в северо-западном направлении. 13 февраля 1934 г. в результате сильного сжатия «Челюскин» был раздавлен льдами и затонул в течение двух часов. На льду оказалось 104 человека. Спасение челюскинцев превратилось в героическую эпопею. Семь летчиков, принимавших участие в эвакуации челюскинцев, стали первыми героями Советского Союза. Рейс «Челюскина» показал важность тщательного планирования морских операций в Арктике и наличия ледокольного обеспечения для проводки судов. Здесь в документе «Челюскин» упоминается еще на момент нахождения в Ленинграде перед плаванием в Мурманск.

столкновения с наскочившим на него буксиром «Штурман»⁴⁶ и не мог подойти из-за повреждения швов и заклепок к участию в Карском рейсе.

С разрешения Начальника Морского Управления ГУСМП⁴⁷ т. Матвеева⁴⁸ вместо «Ванцетти» был взят меньший пароход по тоннажу «Мста», который поступил в наше распоряжение лишь 16 июля в 18 час. и который впоследствии также потерял некоторое время на ремонт.

Рассматривая вопрос о сроках передачи нам судов исключительно под углом времени выполнения Совторгфлотом своих обязательств по договору, т. е. исключая совершенно вопрос о замене п/х «Ванцетти» пароходом «Мста» и исходя из среднего оговоренного нами с Совторгфлотом срока 5 июля, нужно констатировать следующее запоздание в сроках передачи нам судов: «Рабочий» – 10 дней, «Искра» – 7 дн., «Ванцетти» – 6 дней.

В довершение всего надо еще отметить, что погрузка угля в бункера производилась весьма медленно, в большинстве случаев из-за неисправности кранов и малого количества рабочих, особенно по п/х «Мста».

Более детальная картина с каждым судном представляется в следующем виде:

1. Пароход «Рабочий»

Этот пароход прибыл в Ленинград в балласте 8.VII в 13 час. и был во избежание лишних перетяжек с хода поставлен в угольную гавань под бункеровку. Бункеровка началась в тот же день с 17 часов и закончилась 10/VII утром, после чего пароход был подан к 56-му складу элеватора для погрузки, согласно каргоплана⁴⁹, 1050 т. муки в III и IV люки и 650 т. муки и крупы в I и II люки. Погрузка началась с 16 час. 10/VII.

В это время выяснилось, что п/х «Рабочий» нуждается в смене лопасти винта, для чего необходимо погрузки производить исключительно в носовые люки. Погрузки в эти люки продолжались до 24 час. 11/VII, к этому времени в пароход было сдано около 550 тонн муки и 50 тн. крупы, после чего погрузку пришлось прекратить, т. к. необходимый дифферент на нос был уже достигнут, а погрузка в кормовые люки не могла иметь места. Поэтому п/х «Рабочий» был отведен от погрузочного причала для производства ремонта лопасти винта, а на его место стал п/х «Искра». Необходимо отметить, что из-за близости пассажирской пристани и узости нагру-

⁴⁶ Буксир «Штурман» – видимо, портовый паровой буксир Ленинградского морского порта 1902 г. постройки.

⁴⁷ Морское управление ГУСМП – Управление морской службы Главсевморпути было создано Приказом по ГУСМП № 16 от 13 марта 1933 г. Постановлением СНК СССР № 163 от 28 января 1935 г. преобразовано в Управление морского и речного транспорта Главсевморпути. См. документы № 17 и 18 настоящего сборника.

⁴⁸ К сожалению, сведений о начальнике Морского управления ГУСМП Матвееве найти не удалось.

⁴⁹ Каргоплан, или грузовой план, – план размещения грузов в грузовых помещениях судна. Используется в целях рационального размещения грузов на основе учета их свойств, четкой организации грузовых работ в портах погрузки и выгрузки.

зочного фронта одновременная погрузка двух судов является в этом месте почти невозможной, так как связана с проносом грузов по эстакаде на расстоянии почти 14 километров.

Исходя из этого и учитывая, что первоначальный этап погрузки – погрузка муки – совпадал по каргопланам обоих пароходов и что уже имелись погруженные и стоявшие в ожидании п/х баржи, было решено вести погрузку п/х «Искра» по каргоплану, намеченному для «Рабочего», и наоборот.

Ремонт п/х «Рабочий» был закончен 13/VII к 8 час., но причал был уже занят п/х «Искра» и оставался занят до 17/VII 16 час. 14/VII была сделана попытка все же производить погрузку обоих п/х одновременно, для чего воспользовались очередной вынужденной перетяжкой судов из-за прихода пассажирского п/х, но по ничтожному результату этой попытки пришлось убедиться в невозможности вести здесь одновременную погрузку.

Таким образом, погрузка «Рабочего» была возобновлена только со 2-й смены 17/VII, т. е. с момента отхода п/х «Искра» от 56-го склада. Остальные 1000 тонн муки были загружены в нормальный срок – с 17 час. 17/VII по 16 час. 19/VII – в 2 суток. К 22 час. п/х был переставлен под погрузку к 31-му порт-складу, где с 24 час. началась погрузка генгруза. Погрузка производилось с берега в 2 люка (№ 2 и 3) и с баржи (люк № 1). К утру, к открытию мостов на Неве, была подана баржа с Калашниковского склада, и в течение дня погрузка шла во все 4 люка. К 6 час. утра погрузка генгруза была закончена, затем произведена погрузка на палубу моторного катера для о. Диксон и автолесовоза Севполярлеса⁵⁰. После этого п/х был готов к отходу, но задержался еще до 19 час. из-за неготовности документов коносаментов, которые составлялись Мор агентством Совторгфлота и выписка которых затянулась из-за большого количества погруженных в пароход мелких партий. Пароход отошел 21/VII в 19 час., взяв груза на 2070 тонн (из них 1700 тонн муки). Времени затрачено на погрузку (за вычетом простоев) 115 часов.

2. Пароход «Искра»

Поступил в наше распоряжение 12/VII. 12 июля с 18 ч. 30 м. началась погрузка муки и крупы, законченная только 17/VII в 9.30. Причина медленной погрузки – дожди, прекращавшие погрузки муки. Всего потеряно из-за дождей 30 часов, взято

⁵⁰ Севполярлес – лесоэкспортный трест с центром в Енисейске, подчиненный Наркомату лесной промышленности СССР, был образован в 1933 г. (до этого все работы по заготовке, пиленю и сплаву леса, а также экспортные операции проводило акционерное общество «Комсеверпуть»). Началось масштабное промышленное освоение приангарских лесов. В трест «Севполярлес» вошли предприятия: Казачинский, Туруханский, Кежемский, Богучанский, Она-Чунский, Шитнинский леспромхозы, Игарский лесокомбинат, Маклаковский и Енисейский лесозаводы, Чунская мехбаза, лесосплавные рейдовые конторы и лесосплавной флот. 3 марта 1934 г. Приказом № 82 треста «Севполярлес» из контор транспорта и сплава образовалось единое предприятие – Енисейская транспортно-сплавная контора. В 1935 г. объединен с Красдревтрестом в Красноярске.

муки 1670 т. и крупы 130 тн. Грузовые операции по генгрузу начались еще во время нахождения п/х у 56-го склада. Воспользовавшись тем, что люки № 1 и № 2 закончили погрузку муки раньше, чем люки № 3 и № 4, мы, во избежание простоя судна, подали 16/VII к борту п/х баржу с кондитерскими изделиями и печеньем, добившись тем самым уменьшения времени парохода под стоянкой у склада № 31. По окончании грузовых операции с мукой 17/VII п/х был перетянут к 31-му складу, куда прибыл к 12 час. 17/VII. Несмотря на сильнейший нажим, не удалось, однако, добиться начала погрузки до III смены, до 24 час., 17/VII из-за отсутствия рабсилы на участке. Работа возобновилась с 24 час., причем погрузка пошла первоначально с берега. Затем поданы 2 баржи с макаронами и пр. грузом со склада Речпорта, а к утру, 6 час., баржа с сахаром и вином со склада Союзтранса. Погрузка продолжалась с перебоями из-за слабой подачи рабсилы и закончена 19/VII в 17 час. (включая погрузку на палубу двух тяжеловесов). В 22 час. п/х снялся в угольную гавань под бункеровку, стал под кран в 1 час. 20/VII и после бункеровки вышел в море в 1 ч. 45 м. 21/VII.

3. П/х «Ванцетти»

Кончил погрузки и предоставлен в распоряжение ГУСМП 11/VII с 16 час. Должен был немедленно стать под приемку угля, но, ввиду отсутствия свободных причалов в угольной гавани (шла бункеровка «Челюскина» и «Красина»⁵¹), поставлен под бункер только 14/VII к 13.40. Сразу по постановке в 14 час. пароход потерпел аварию от буксира «Штурман», ударившего его в правый борт и причинившего вмятину. Бункеровка все же началась и до 15/VII 7 ч. 15 м. продолжа-

⁵¹ «Красин» (до 1927 г. – «Святогор») – советский паровой линейный ледокол. Построен в 1917 г. в Ньюкасле (Великобритания) по русскому заказу для Архангельского порта. В 1920 г. при уходе интервентов из Архангельска уведен в Великобританию, в 1921 г. выкуплен советским правительством. В 1920 г. сыграл ключевую роль в спасении ледокольного парохода «Соловей Будимирович», вовлеченного в дрейф в Карском море. В 1922–1934 гг. работал в Ленинградском порту, при этом с 1928 г. привлекался к арктическим экспедициям. В 1928 г. участвовал в международной операции по спасению членов экипажа дирижабля «Италия» (12 июля 1928 г. принял на борт семерых уцелевших аэронавтов). За спасательный поход 1928 г. награжден орденом Трудового Красного Знамени. Лидер Карской экспедиции 1929 г., резервный ледокол экспедиции 1930 г. Лидер Первой Ленской экспедиции 1933 г. В 1934 г. направлен на спасение челюскинцев, после трансокеанского перехода оставлен на Дальнем Востоке, где и работал до Великой Отечественной войны (комментируемый документ относится именно к этому периоду службы ледокола). В годы Великой Отечественной войны был вооружен (в США и Великобритании, затем перевооружен в СССР), в 1942 г. участвовал в союзном конвое PQ-15, затем проводил суда по Северному морскому пути. После войны работал в восточном секторе Арктики до 1950 г. В 1957–1960 гг. прошел капитальный ремонт и модернизацию на верфи им. Матиаса Тезена в Висмаре (ГДР). В 1960–1971 гг. работал на Севморпути, затем был переоборудован и в качестве плавучей энергобазы работал (до 1986 г.) в геологических экспедициях на Шпицбергене и Земле Франца-Иосифа. В наши дни – судно-музей, филиал Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге. ТТХ по состоянию на 1930-е гг.: длина судна – 99,8 м; ширина – 21,6 м; осадка – 7,88 м; водоизмещение – 8832 т; мощность машин – 10 050 л. с.

лась, причем взято на п/х 265 т. угля. После этого, ввиду выяснившейся непригодности судна к полярному плаванию, бункеровка была прекращена, и ГУСМП от парохода отказался.

4. П/х «Мста»

Предоставлен нам взамен п/х «Ванцетти». 16/VII кончил выгрузку в 18 час., к 22.40 переставлен в угольную гавань под кран. Бункеровка продолжалась с перебо-ями из-за частых остановок крана до 20 час. 19/VII, когда п/х был отведен от крана, чтобы дать место для бункеровки «Искры». При этом нами было дано распоряжение немедленно по окончании бункеровки «Искры» вновь возобновить погрузки «Мсты». Выгода такой перестановки была очевидна: «Искре» для бункеровки и выхода в море нужно было взять всего ок. 350 тн. угля, т. е. затратить не более одного дня, в то время как «Мста» должна явно грузиться углем еще дня 2–3. Таким образом, выигрыш получался для «Искры» весьма значительный, в то время как для «Мсты» отсрочка на день не имела такого значения из-за лучшей его ходкости.

Этот расчет, однако, не совсем оправдался, т. к. СТ⁵², вопреки категорическому распоряжению ГУСМП, после окончания бункеровки «Искры» поставил под кран не «Мсту», а свой п/х «Сакко»⁵³, тем самым заняв кран на целые сутки и оставив «Мсту» в бездействии. Против этого нами, конечно, заявлен соответствующий протест.

«Мста» возобновила бункеровку только 21/VII в 22 ч., закончив прием угля 23/VII в 22 ч. Однако и на этом п/х не мог уйти в плавание, т. к. Канонерским заводом не был еще закончен ремонт судна, производившийся все время параллельно с погрузкой п/х. После сильного нажима на соответствующие организации мы добились того, что 25/VII ремонт был в основном закончен, и по соглашению капитана с портом недоделки в размере около 10 % общего ремонта подлежали окончанию в море на ходу силами судовой команды. 25/VII в 20 час. судно вышло в море, рассчитывая при большом, сравнительно с лесовозами, ходе догнать «Искру», «Рабочего» еще до Новоземельских проливов.

В результате всех затруднений и задержек суда вышли из Ленинграда, вместо 12 июля, лишь 21 июля «Рабочий» и «Искра», и 23/VII – «Мста», со средним опозданием, таким образом, на 10 дней по каждому судну.

Вся задолженность судов в Ленинграде представляется в следующем виде (*табл. см. на стр. 143*).

⁵² СТ – здесь: сокращение от Союзтранс.

⁵³ «Сакко» – советский грузовой пароход. Принадлежал к III серии лесовозов, строившихся на Балтийском заводе в Ленинграде. Назван в честь рабочего-анархиста Никола Сакко, казненного в США в 1927 г. Вступил в строй в 1928 г., работал на Севере. С 24 декабря 1942 г. по 6 января 1943 г. совершил самостоятельный переход из Иокангы в Исландию с экспортным грузом, затем – переход через Панамский канал во Владивосток. В 1946 г. возвращен на Север. Списан в 1969 г. Длина судна – 92 м; ширина – 13,1 м; высота борта – 6,9 м; осадка с генеральным грузом – 5,8 м, с лесным грузом – 5,9 м; водоизмещение – 5550 т; дедвейт – 3760 т; мощность машины – 950 л. с.

Задолженность судов в Ленинграде

Пароход	Всего находился в Ленинграде	Рабочее время		Простои	Характеристики простоев							
		Погрузка	Бункеров		Рем. судна	Ожид. причала	Отсутствие рабсил	Дождь	Отсутствие букс.	Отсут. угля под кранами, неисп. кр., отсут. крановщ.	Оформл. докумен.	Перетяж. судов, обед и др. прич.
«Рабочий»	11 д. 9 ч.	4 д. 19 ч.	Принят после бункер	6 д. 14 ч.	1 д. 0 ч.	4 д. 10 ч.	0 д. 13 ч. 15 м.	—	—	—	0 д. 4 ч.	0 д. 10 ч. 45 м.
«Искра»	8 д. 18 ч.	4 д. 1 ч.	1 д. 6 ч.	3 д. 16 ч.	—	0 д. 10 ч.	0 д. 22 ч.	1 д. 6 ч.	0 д. 8 ч.	—	—	0 д. 15 ч.
«Мста»	7 д. 4 ч.	2 д. 1 ³⁰	1 д.	3 д. 6 ³⁰	—	1 д. 30 м.	—	—	—	0 д. 22 ч.	—	0 д. 10 ч.
ИТОГО на 1 п/х	7 д. 7 ч.	11 д. 17 ³⁰	2 д. 4 ч.	13 д. 9 ³⁰	1 д. 0 ч.	6 д. 18 ч. 30 м.	1 д. 11 ч. 15 м.	1 д. 6 ч.	0 д. 8 ч.	0 д. 22 ч.	0 д. 4 ч.	1 д. 11 ч. 45 м.
100 % =		42,9 %	8,0 %	49,1 %								
				100 % =	7,48 %	50,47 %	10,90 %	9,35 %	2,50 %	0,85 %	1,5 %	11,0 %
В средн. на 1 п/х	9 д. 2 ч. 20 м.	3 д. 1 ч. 50 м.	17 ч. 20 м.	4 д. 11 ч. 10 м.	8 ч.	2 д. 6 ч. 30 м.	11 ч. 45 м.	10 ч.	2 ч. 40 м.	7 ч. 20 м.	1 ч. 20 м.	11 ч. 55 м.

Общий итог времени, затраченного на каботажную операцию

Название парохода	Принят на чартер	Вышел из Ленинграда	Простои в Ленинград.	Прибыл к Матшару	Дней в ходу	Вышел из Матшара	Простои в Матшаре	Прибыл в Игарку	Дней в ходу до Игарки	Законч. дн./гр. в Игарке	Простои в Игарке	Всего дн. на опер.
«Рабочий»	10.7 – 10 ч.	21.7 – 19 ч.	11 д. 9 ч.	4.8 – 4 ч.	13 д. 9 ч.	10.8 – 16 ч.	6 д. 12 ч.	20.8 – 5-30 ч.	9 д. 13-30	25.8 – 11-40	5 д. 6-10	46 1-40
«Искра»	12.7 – 8 ч.	21.7 – 2 ч.	8 д. 18 ч.	4.8 – 16 ч.	14 – 14 ч.	10.8 – 16 ч.	6" – "	19.8 – 6 ч.	8 д. 14 ч.	24.8 – 8 ч.	5" 2"	43 –
«Мста»	16.7 – 18 ч.	23.7 – 22 ч.	7 д. 4 ч.	3.8 – 2 ч.	15 ч. – 4 ч.	10.8 – 16 ч.	2" 14"	21.8 – 12 ч.	10 д. 20 ч.	31.8 – 20 ч.	10" 8"	40 2

Таким образом, операция с каботажными грузами вызовет минимальную затрату времени:

Название парохода	Стояночн.	Ходовых	Всего удлинит чартер на дней
«Рабочий»	17 д. 15 ч.	4 дн.	20 дн. 15 ч.
«Искра»	13 д. 20 ч.	4 "	17 дн. 20 ч.
«Мста»	22 д. 2 ч.	4 "	26 дн. 2 ч.

При исчислении сейчас тех расходов, которые фактически имелись лишь в связи с каботажными операциями, – излишняя аренда, уголь, разные сборы и др., стоимость переработки одной тонны груза выразится в руб. – 9 р. 80 к. по генгрузу и 13 р. 10 к. по углю.

Основное задание каботажной операции состоит не только в завозе Карским путем грузов на Игарку и в освобождении, таким образом, на большом протяжении от этих перевозок жел. дор. и речного транспорта, но и в удешевлении накладных расходов, падающих на Карский и лесозэкспорт.

Под этим углом зрения и составлены наши договора с клиентами на перевозку Карского каботажа, предусматривающие оплату нам фрахта за перевозку их грузов вне всякой зависимости от фактической себестоимости этих перевозок, но, однако, с таким расчетом, чтобы общая стоимость перевозок товаров Карским путем не только не превышала бы, но была бы, наоборот, несколько дешевле стоимости перевозок этих же товаров от конечного их пункта отправления в Союзе до Игарки жел. дорогой и речным путем.

И действительно, несмотря на то что средняя стоимость фрахта, полученного нами за перевозку одной карской тонны груза, равна 76 р. 25 к., нашим клиентам это обходится не менее чем на 20–25 % дешевле другого конкурирующего направления.

Нам же каботажные перевозки, принесшие по ген. грузам 457 тыс. руб. при фактической себестоимости их в 42 400 р., дали возможность снизить расходы, оплачиваемые карским экспортом, на 414 000 р. и удешевить таким образом стоимость перевозки одного стандарта леса свыше чем на 11 руб.

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ СУДОВ

Ввиду необходимости дать Совфрахту по возможности раньше ордера на фрахтовку иностранного тоннажа, пришлось первую часть ордеров выдать, не имея еще полного графика движения всех карских судов.

Основная причина невозможности своевременно составлять полный и точный график движения судов лежала в позднем выявлении окончательного количества экспорта из Игарки и разбивке их по отдельным нарядам, а стало быть, и по пароходам.

Основная цель, которую преследовал Сектор при фрахтованиях это года, – это добиться укрепления тоннажа и удешевления таким образом перевозок. Эта система

могла быть максимально разрешена лишь после установления окончательного количества экспорта и его разбивки по ордерам и портам назначения. Между тем еще 9 июля, т. е. когда фактически следовало бы уже зафрахтовать весь Карский тоннаж, на особом совещании у Упол. СТО тов. Лаврова⁵⁴ в присутствии представителей Наркомлеса⁵⁵ и Экспортлеса была установлена необходимость задержки фрахтования по вышеуказанным причинам, т. е. из-за неясности в окончательных количествах экспорта.

Фактически последние наряды Экспортлеса были нами получены 13/VIII, т. е. тогда, когда уже 18 карских пароходов (60 % всего тоннажа) фактически вышли в плавание.

Это одна из основных причин, по которой приходилось на ходу перестраивать график движения отдельных судов.

Сильнейшим образом также отразилось на графике то запоздание, которое имелось с выходом из Ленинграда советских судов. Установленные нами сроки их выхода из Ленинграда на 12/VII все время оттягивались изо дня в день, и Сектор не знал, когда действительно суда выйдут в плавание. Эти ежедневные отодвижки не только отразились на сроках движения советских судов, но и непосредственно влияли на построение всего графика, так как передвижка сроков этих пароходов требовала автоматической передвижки следующих судов, поскольку все операции на Игарке связаны строго между собой в одно целое. Занятие 3 причалов советскими судами лишало возможности обработки соответствующими причалами 3 других пароходов и, таким образом, все время отодвигало часть Игарских операций⁵⁶.

Как уже было указано в разделе о бункеровке судов, необеспеченность Мурманска углем и неясность в вопросе о засылке туда того или иного парохода также сильно отражались на всей Игарской операции и влияли на сроки всего Игарского графика, требуя постоянной корректировки и изменения сроков отдельных судов на ходу.

⁵⁴ Упол. СТО тов. Лавров – уполномоченный Советом труда и обороны Борис Васильевич Лавров (21.10.1886–28.07.1941), руководитель Первой Ленской экспедиции 1933 г. Член ВКП(б), в 1912–1913 гг. работал с В. И. Лениным в газете «Правда». Стал меньшевиком, вновь вступил в ВКП(б) в 1920 г. После 1917 г. работал в Наркомате продовольствия, затем в 1920-е гг. в органах Наркомвнешторга в Средней Азии и на Северном Кавказе. Назначен председателем «Комсевморпути» (1928), руководил строительством Игарки, проведением Карских операций (до 1935 г.). В 1935 г. назначен директором Научно-исследовательского института экономики Севера. Под его руководством была опубликована книга Н. Сибирцева и В. А. Итина «Северный морской путь и карские экспедиции» (Новосибирск, 1936; с предисловием и под редакцией Б. В. Лаврова). Назначен начальником треста «Нордвикстрой» системы ГУСМП. Арестован 9 августа 1939 г. Расстрелян 28 июля 1941 г. (похоронен в Московской обл., пос. Коммунарка). Реабилитирован в сентябре 1956 г. Об экспедиции 1933 г. написал книгу «Первая Ленская» (М., 1936). О нем см.: Шестакова Т. П. Борис Лавров, начальник Первой Ленской // Арктика и Север. 2015. № 19. С. 99–124.

⁵⁵ Наркомлес – Народный комиссариат лесной промышленности СССР. Образован 5 января 1932 г. из отраслевого наркомата системы ВСНХ РСФСР. 27 апреля 1940 г. из него выделен Наркомат целлюлозной и бумажной промышленности СССР. 15 марта 1946 г. реорганизован в Министерство лесной промышленности СССР.

⁵⁶ Игарские операции – общее название всех погрузочно-разгрузочных работ, осуществлявшихся в ходе Карских рейсов в Игарке.

В результате всех этих причин окончательный график движения мог быть составлен лишь 14/VII. В основу его были положены все последние сведения Экспортлеса о размере нарядов с учетом фактического положения на 14-е число, т. е. с учетом тех сроков, которые уже имелись по фактически вышедшим пароходам по существовавшим на тот день вариантам графика.

За границей выполнение всего графика протекало более или менее нормально. Из 27 пароходов – 20 вышли своевременно, т. е. либо точно в назначенный им по графику день, либо с отклонением на сутки в ту или иную сторону. Из 7 несвоевременно вышедших судов – 4 отправились в плавание на несколько дней раньше, так как им был дополнительно назначен заход для бункеровки в Мурманск. И лишь 3 судна – «Навекс», «Пенденнис» и «Пенолвер» – отклонились с выходом в плавание больше чем на сутки.

Однако отклонение этих 3 судов никакого реального значения не имело, поскольку весь наш график был независимо от этого в корне перестроен ледовым состоянием моря, т. е. задержкой судов у проливов.

Картина фактического прихода судов в порты такова:

Обь

3 парохода пришли своевременно, т. е. с отклонением на один день в ту или иную сторону против назначенного им срока. 1 пароход опоздал на 3 дня и 1 на 4 дня.

Запоздания эти, по существу, на работе Оби не отразились, поскольку из-за штормовой погоды обработка первых 3 судов, пришедших своевременно, затянулась дольше ожидаемого, и, таким образом, погрузка последних судов началась, независимо от срока их прихода, позже намеченного.

Игарка

Из 25 пароходов своевременно, с отклонением на 1 день, пришли 7 пароходов.

Отклонение на 2–4 дня имеется по 11 судам, на 5–8 дней – по 4 судам и на 11–13 дней – по 3 советским пароходам.

По отдельным судам опоздание объясняется следующим:

Пароход «Навекс» опоздал на 7 дней из-за засылки его в Мурманск для бункеровки. Это опоздание реального значения не имело, поскольку «Навексу» все равно пришлось бы ждать на Игарке свободного причала.

Пароход «Рондо» пришел на 8 дней раньше из-за того, что назначенный нами ему заход за бункеровкой для ледоколов в Мурманске был отменен непосредственно Начальником Морской части.

Пароход «Пенденнис» прибыл раньше на 4 дня из-за того, что намеченный по графику для него заход в Мурманск был нами уже из-за необеспеченности угля в Мурманске отменен, между тем судно уже фактически вышло в плавание.

Решающее для Игарки значение сыграло запоздание советских судов на 11–13 дней и второй группы иностранных судов – на 6 дн., поскольку эти суда занимали соответствующие причалы и не давали возможности своевременно поставить под

погрузку последующие уже вовремя прибывающие суда, автоматически, таким образом, отодвигая обработку всех последующих судов.

Касаясь графика движения, следует отметить, что первоначально он был нами построен лишь на 5 рабочих причалов с тем, чтобы остальные два составляли страховой резерв на случай возможных задержек.

Впоследствии, когда выявились запоздание советских судов и общее отставание в сроках, график был нами пересмотрен и предполагал уже постоянную работу шести и частично занятие также 7-го причала.

В качестве норм выработки график предусматривал согласованное с портами количество, а именно: средняя норма погрузки – 140 стандартов в сутки на судно, плюс резерв на простои, непогоду и др. технические причины в размере 25 % времени.

В отношении выходов судов из портов график, естественно, был нарушен как на Игарке, так и на Оби.

Начало и конец операции представляются в следующем виде:

Игарка

Первые два судна – «Аннаворе» и «Поллукс» – ушли даже на 1 день раньше – 23 авг. вместо 24-го, но последующие суда сильнеем образом запаздывали с выходом – на 5, 8, 10 и больше дней.

Последние суда ушли: 4 парохода – 1/X и 1 пароход – 2/X вместо 29 и 30 сент.

Таким образом, окончание операции на Игарке задержалось лишь на несколько дней против намеченного.

Обь

На Оби же график выхода судов был нарушен сильнее, чем на Игарке, поскольку приход судов состоялся в соответствии с графиком. Закончена же операция с опозданием на 10 дней – 20 сент. вместо 10 сент.

ОБСЛУЖИВАНИЕ СУДОВ В ПОРТАХ

На обслуживание судов в портах, как заграничных, так и советских, Сектором были своевременно заключены соответствующие договора с Внешторгтрансом и с Игарским портом.

В обязанности Внешторгтранса, согласно этого договора, входили агентирование и полное обслуживание судов в заграничных портах как при их отправлении, так и при возвращении. При этом Внешторгтранс должен был приложить максимум усилий к тому, чтобы довести простои судов в иностранных портах как при их отправлении, так и при возвращении до минимума.

Если с первой частью Внешторгтранса справился, то в отношении второй части, т. е. простой судов в портах при их возвращении с экспортом, Внешторгтранс, как видно, не принял всех необходимых мер и, во всяком случае, допустил довольно большие простои судов.

За работу Внешторгтранса ему по договору причитается по 105 р. за каждое обрабатываемое им судно при заходе его в один порт.

Кроме того, по этому же договору с Внешторгтрансом в его обязанности входило привлечение импорта на карские суда за специальное вознаграждение.

Договор предусматривает также сроки представления на нем Внешторгтрансом всех расчетных и оправдательных документов по карским судам, а равно и представление оперативных сведений по ним.

В отношении бухгалтерских документов следует отметить, что поступление их происходит более или менее нормально, хотя всех документов мы еще не имеем, однако задержки по этой линии не встречается. Несравненно хуже обстоит дело с оперативными данными.

В результате мы вынуждены были строить свой анализ работы и оперировать в отчете неполными и далеко не точными данными. Наши неоднократные настояния и требования перед Внешторгтрансом о срочном урегулировании этого дела не дали быстрых результатов, несмотря на наши обращения в центральные органы. Это одна из основных причин, из-за которой составление оперативного отчета задержалось дольше против ожидаемого.

Во всяком случае, при своевременной присылке нам всех материалов мы могли и должны были иметь оперативный отчет, притом безусловно точный и полноценный, по крайней мере на месяц раньше.

Обслуживание судов в Новом Порту на Оби проводилось в этом году впервые Наркомводом⁵⁷, в обязанности которого входили разгрузка импорта и погрузка экспорта. Операция эта происходила более или менее нормально. Надо полагать, что в этом отношении большую роль сыграло наличие на Оби старых работников: с нашей стороны – капитана Лукашевича⁵⁸ и со стороны Наркомвода – т. Перельмана⁵⁹ и др. сотрудников бывшего объединения «Комсеверпуть»⁶⁰, хорошо знакомых с порядком и техникой работы как в Новом Порту, так и в реке.

Заклученный нами договор с капитаном Уськовым на обработку судов в Игарке предусматривал всю технику обслуживания портом наших судов: порядок производства операции, погрузочные нормы, расчет по ним, сталийные⁶¹ и т. д.

Анализ этого договора можно будет дать лишь позже, когда мы будем располагать окончательными и точными данными по работе Игарки.

Общие итоги работы портов представляются в следующем виде:

⁵⁷ Наркомвод – Народный комиссариат водного транспорта СССР. Образован 30 января 1931 г. выделением морского и речного транспорта из ведения Наркомата путей сообщения. 9 апреля 1939 г. был разделен на наркоматы морского и речного флота СССР.

⁵⁸ О капитане И. А. Лукашевиче см. примечание 35 к документу № 4.

⁵⁹ Сотрудник Наркомвода т. Перельман – возможно, здесь упомянут Лев Семёнович Перельман (1888–?), начальник снабжения Северной судостроительной верфи (Ленинград). Арестован 4 марта 1935 г. и приговорен 7 марта 1935 г. к ссылке на 5 лет. Реабилитирован 21 августа 1989 г.

⁶⁰ «Комсеверпуть» – см. примечание 8 к документу № 1.

⁶¹ Здесь имеется в виду сталийное время, т. е. время для погрузки/разгрузки судна.

Новый порт

За время с 24 августа по 20 сент. Новый Порт пропустил 6 иностранных пароходов в 18.320 тн дедев. с грузооборотом:

импорт /оборудование и черные металлы/3.000 тн

экспортный пилолес 4.957 станд.,

на что потребовалось в общей сложности 73,1 пароходо-дней.

Кроме приемки импорта и погрузки экспорта, некоторые суда приняли для обратного рейса 337 тн. кузнечного угля, доставленного по реке речными судами, а именно:

п/х «Стессо» принял 30 тн. угля

" «Бельфри» " 52 тн. угля

" «Нитс Абби» " 55 тн. угля

Сравнительные результаты работы Нового Порта за последние три года видны из следующей таблицы:

На пароход в среднем	1930 г.	1932 г.	1933 г.
Стоянка пароходов в Новом Порту	15 д. 16 ч.	23,167 д.	14 д. 15 ч.
Чистой работы	10 д. 2 ч. 13 м.	8,48 д.	9 д. 9 ч. 10 м.
Простои от разных причин	5 д. 13 ч. 48 м.	14,685 дн.	5 д. 5 ч. 44 м.
Средний простой по отношению ко всей стоянке в %	35,58 %	63,345 %	35,822 %
Выгружено импорта	6532 г.	3787,064 т.	3000 т.
Погружено экспорта	4018 ст.	3088 ст.	4957 ст.
Выгрузка импорта на люк в 8-час. раб. день	80,13 т.	43 т.	67,93 т.
Погрузка импорта на люк в 8-час. раб. день	18,3 ст.	20,727 ст.	20,584 ст.
В среднем работа производилась на п/х на	2,65 л.	2,6 люка	2,26 люка ^{х)}
Средн. погрузка экспорта в сутки на п/х	145,5 ст.	161,675 ст.	139,55 ст.
Средний чартер	64,6 дн.	73,5 дн.	68,2 дн.
Количество судов	4	3	5

^{х)} Из-за недостатка рабочих работа производилась только на 2,26 люка, что способствовало уменьшению суточной выработки на пароход.

Из этой таблицы видно, что прежде всего в Новом Порту в этом году не было достаточно рабочих, что замедлило общие темпы работы.

Далее следует отметить штормовую погоду и дожди.

В результате этих причин суточная норма погрузки на один пароход была в этом году ниже 1932 г. и выражалась в 139,55 станд. против прошлогодних 161,67 стандартов.

Несмотря на то что средний чартер этого года значительно снижен против прошлого года – 68,3 дня против 73,5 дня, однако основная причина лежит отнюдь не в лучшей организации работы Нового Порта, а в тех задержках, которые имелись в прошлом году из-за спада воды на Обском баре и невозможности подать экспорт на судах.

Общая задолженность судов в Новом Порту в навигацию 1933 г. видна из следующей таблицы:

Название пароходов	Прибытие	Отход	Всего простоев в порту	Простой				Всего простоев	% отношен. ко всей стоянке
				В ожидании разгрузки	Под разгр. импорта	В ожидании погр. эксп.	Под погрузкой эксп.		
Синглтон Абби	4/8 16 ч.	3/9 5 ч.	9 д. 13 ч.	–	–	–	4-6-05	4 д. 6 ч. 05	44,50 %
Стессе	24/8 15 ч.	4/9 23-30	11 д. 8-30	–	–	–	3-17-15	3 д. 17 ч. 15	32,755
Сайрен	29/8 10 ч.	12/9 5-30	13 д. 19-30	–	–	3 ч.	4-04-40	4 д. 07 ч. 40	31,283
Бельфри	29/8 10 ч.	16/9 16-30	18 д. 6-30	10 ч. 30	3 д. 3 ч. 30	5 ч.	3-14-10	6 д. 09 ч. 10	34,937
Нитс Абби	31/8 16.30	20/9 19-30	20 д. 3 ч.	5 д. 3-30	13 ч. 30	–	1-19-30	7 д. 10 ч. 30	37,371
ВСЕГО			73 д. 2 ч. 30 м.	5 д. 14 ч.	2 д. 17 ч.	8 ч.	17 д. 13 ч. 40 м.	26 д. 4 ч. 40 м.	
Среднее на п/х			14 д. 15 ч. 54 5 д. 5-44	1 д. 2 ч. 48	13 ч.	1 ч. 36	3 д. 10 ч. 20	5 д. 5 ч. 44	35,822
Чистой работы			9 д. 9 ч. 10 м. = 64,178 %						

Основная причина простоев – это, как уже было указано выше, дожди и штормовая погода, на что было потеряно 15 дней, или в среднем по 3 суток на один проход. К достижениям Нового Порта в текущую навигацию следует отнести успешную организацию выгрузки тяжеловесов и хорошую расстановку рабсилы, а именно: твердое прикрепление отдельных бригад к определенным судам и даже люкам.

Имеются, однако, и отрицательные моменты, которые должны быть особо отмечены. Прежде всего это плохая погрузка последнего парохода, «Нитс Абби», которая объясняется тем, что перед началом обработки этого судна значительная часть рабочих и главным образом лучшие бригады были из Нового Порта уже сняты и отправлены обратно.

Из-за отсутствия рабочих медленно шла также погрузка угля и главным образом штивка его, и наконец, речные баржи, доставившие экспорт, имели маленькие люки и короткие стрелы; к тому же в некоторых баржах лес был неправильно уложен, что потребовало дополнительного переноса его с кормы на нос и наоборот и замедлило, таким образом, ход перегрузки.

В заключение надо отметить, что из 5 зафрахтованных для Нового Порта судов только один п/х «Бельфри» оказался безусловно хорошо подходящим судном с 15-тонными к тому же стрелами. Остальные суда имели плохие перегрузочные средства: у «Сайрена» короткие стрелы с маленькими люками; у «Стессо» – 4 отдельных трюма и по 1 стреле на люк.

Средний чартер по обским пароходам выражается в 68 днях 4,5 час. Против 56 дней по плану.

Это удлинение чартера вызвано, во-первых, простоями из-за штормовой погоды по 3 дня на пароход в среднем; задержкой у Новоземельских проливов при рейсе в Си-

бирь – 2 дня 4 часа на пароход в среднем – и медленной разгрузкой в заграничных портах, на что было потрачено в среднем почти 14 дней на пароход против 8 дней плана.

Общий анализ чартера по Обским судам представляется в следующем виде:

Пароход	Чартер	Затрачено		На прохождение проливов вост. направл.	На рейс проливы Н. Порт	На нахождение в порту	На рейс Н. Порт проливы	На рейс проливы – порт назнач.	Порт назнач.	Колич. перевезенного леса ст.	В порту назначения	
		до выхода в рейс	на рейс зар. порт – проливы								Ожидан. разгр.	Разгрузка
Стессе	56 д.	1 д.	9 д. 1,5 ч.	5 д. 16 ч.	5 д. 4 ч.	11 д. 9 ч.	4 д. 8 ч.	11 д. 22 ч.	Лонд.	964	0 д. 7 ч.	7 д. 3 ч.
Сайрен	66 д. 2 ч.	0 д. 14 ч.	14 д. 14 ч. ²⁾	1 д. 4 ч.	4 д. 17 ч.	13 д. 19 ч.	4 д. 0 ч.	11 д. 16 ч.	Гульь	964	6 д. 9 ч.	9 д. 4 ч.
Бельфри	77 д. 7 ч.	10 д. 1 ч. ¹⁾	11 д. 17 ч.	1 д. 15 ч.	4 д. 17 ч.	18 д. 4 ч.	4 д. 17 ч.	11 д. 4 ч.	Гульь	1011	1 д. 18 ч.	13 д. 8 ч.
Синглтон Абби	73 д. 3 ч.	0 д. 15 ч.	14 д. 6 ч. ²⁾	1 д. 21 ч.	5 д. 8 ч.	9 д. 16 ч.	4 д. 13 ч.	14 д. 13 ч.	Шарп-несс	997	4 д. 15 ч.	18 д. 4 ч.
Нитс Абби	68 д. 10 ч.	0 д. 11 ч.	14 д. ²⁾	0 д. 2 ч.	5 д. 15 ч.	20 д. 3 ч.	4 д. 23 ч.	12 д. 15 ч.	Лонд.	1031	1 д. 4 ч.	7 д. 9 ч.
	68 д. 4,5 ч.	2 д. 23,5 ч.	12 д. 17 ч.	2 д. 2 ч.	5 д. 2,5 ч.	14 д. 15 ч.	4 д. 11 ч.	12 д. 10 ч.		4967	2 д. 20 ч.	11 д. 10 ч.
По плану	36 д.	2 д. 4 ч.				10 д. 15 ч.					8 д.	

¹⁾ Заходил в Гдыню за импортом.

²⁾ Заходили в Мурманск для бункеровки, на что затрачено по п/х «Сайрен» 2 д. 9,5 ч.; «Синглтон Абби» 2 д. 16 ч. и «Нитс Абби» 2 д. 20 ч.

Игарка

Из-за отсутствия окончательных оперативных данных работы Игарского порта мы сейчас выводим лишь предварительные, не совсем полные итоги, которые впоследствии смогут быть более детально обработаны и уточнены.

Всего через Игарский порт прошло 25 пароходов, из них 4 рейсовых и 21 тайм-чартированных. Среди последних – 3 советских судна. Импорта в этом году на Игарку не было. Каботаж был вывезен 2 советскими пароходами; третий советский – доставил уголь для других советских судов.

Таким образом, основной упор в работе Игарки заключался в погрузке экспорта.

Всего Игарка погрузила на Карские суда 31.847 станд. веса, согласно нижеприведенной ведомости.

№ п/п	Название пароходов	Всего погружено станд.	Продукция	
			Севполяр. леса	К. Д. Т.
1.	Аннаворе	1689.469	11.999	1677.470
2.	Поллукс	1604.018	1.268	1592.730
3.	Рабочий	1124.256	400.969	723.287
4.	Искра	1126.423	1126.423	–
5.	Мста	867.396	867.396	–

№ п/п	Название пароходов	Всего погружено станд.	Продукция	
			Севполяр. леса	К. Д. Т.
6.	Кинника	1887.039	830.008	1057.033
7.	Виллем Рене	1208.412	1208.412	—
8.	Коткас	905.604	905.604	—
9.	Леди Бренда	1517.622	1517.622	—
10.	Сулев	952.415	952.415	—
11.	Чаттон	1717.654	1717.654	—
12.	Манордило	1167.237	1167.237	—
13.	Навекс	912.162	912.162	—
14.	Бракондайл	1370.883	233.951	1136.932
15.	Грейтхоп	1026.062	1026.062	—
16.	Морган Абби	1240.092	1240.092	—
17.	Пенденнис	885.755	73.306	812.449
18.	Нельси Брук	1815.657	1815.657	—
19.	Рондо	1097.768	309.907	781.861
20.	Харри Волтон	1594.946	1594.946	—
21.	Турстон	1320.903	361.233	959.670
22.	Давид Дэвидсон	1421.773	1421.773	—
23.	Пенолвер	1642.710	1642.719	—
24.	Ларго	367.898	867.898	—
25.	Хорсли	882.609	882.609	—
ИТОГО		31846.772	23099.340	8.747.432

Как видно из последних цифр, продукции Красдревтреста погружено практически 8.747 станд., в то время как наряды Красдревтреста предусматривали передачу на карские суда 9.980 станд. Разница, таким образом, была догружена продукцией Игарских лесозаводов. Фактическое распределение нарядов Красдревтреста по судам видно из следующей таблицы:

	Игарка	Депонир.	Речн.	Всего
Аннаворе	10	683	994	1689
Поллукс	11	48	1545	1604
Рабочий	401	—	723	1124
Кинника	830	1057	1000	1887
Бракондайл	234	—	1137	1371
Пенденнис	74	—	812	886
Рондо	310	—	788	1098
Турстон	361	—	960	1321
Ст.	2233	1788	6959	10980
	С берега		С реки	

Таким образом, из 31.847 станд. 6.959 стандартов были погружены на рейде и остальные с берега.

В разделе о «Графике движения» мы уже указали, что работа Игарки была в этом году чрезвычайно затруднена из-за ледовых условий и создававшейся в начале навигации пробки на Игарке.

Наряду с этим не зависящим непосредственно от Игарки фактором следует также отметить неблагоприятное состояние погоды и частые дожди. Однако сама Игарка в этом году к навигации очень плохо подготовилась и в целом с нею не справилась.

В то время как именно тяжелое ледовое положение и запоздание в приходе судов возлагало на Игарку особенную ответственность по четкому и срочному проведению операции, сама Игарка углубила еще те неблагоприятные моменты, которые имелись помимо нее, и в результате создала большие простои судов в порту. Все 25 пароходов простояли на Игарке 406 д. 7 ч. Анализ этого простояного времени виден из нижеприведенной таблицы:

ВСЕГО стоянка по 25 пароходам	406 д. 7 ч.	100 %
из них работы:		
погрузка экспорта	259 д. 21 ч.	64 %
выгрузка каботажа и импорта	20 д. 15 ч.	5 %
	280 д. 12 ч.	или 69 %
простоев	125 д. 19 ч.	31 %

Характеристика простоев:

1. Приемка судов	1 д. 7 ч.	
2. Устройство стеллингов ⁶²	1 д. 23 ч.	
3. Отсутствие речного тоннажа	3 ч.	
4. Дождь, просушка товара	16 д. 2 ч.	12,8 %
		всех простоев
5. Перестановка судов	1 д. 10 ч.	
6. Отсутствие освещения	8 ч.	
7. Ожидание причалов	59 д. 12 ч.	47,3 %
8. Отсутствие товара	5 д. 15 ч.	4,5 %
9. Отсутствие рабсилы и ожидание ее	4 д. 1 ч.	3,2 %
10. Обеденный перерыв	23 д. 9 ч.	18,6 %
11. Отсутствие транспортн. средств	5 д. 7 ч.	5,5 %
12. Оформление документов и отпуск	2 д. 13 ч	
13. Ожидание составления групп	3 д. 6 ч.	
14. Простои по техническ. причинам	1 д. 1 ч.	

⁶² Стеллинг – порталная башня с подъемной консольной стрелой. По стреле передвигается каретка с блоком, через который пропущен канат с подвешенной на конце бадьей. Бадью опускают в трюм судна, где наполняют грузом, затем поднимают вверх до упора и, выключив каретку, отводят внутрь башни, где бадья опрокидывается, а груз поступает в приемное устройство.

Прежде всего бросается в глаза, что 31 % всего времени нахождения судов на Игарке падает на простои, причем среди этих простоев основная причина – это ожидание причалов, 47,3 % всех простоев.

Однако и те 280 дней полезного рабочего времени, т. е. погрузки экспорта и выгрузки каботаж, могли быть сведены к несравненно более низким цифрам, если бы своевременно Игарка к этой операции подготовилась.

Основное, что сорвало всю работу Игарки, – это отсутствие необходимого количества причалов: Игарка работала лишь на 6 причалов вместо 7 твердо обещанных и 9 запроектированных.

Далее следует отметить недостаточное количество грузчиков и малую их квалификацию, нераспорядительность порта, повлекшие, в частности, большие простои из-за обеденных перерывов, плохую механизацию погрузки, плохую работу лесовозов и медведок⁶³.

В результате всех этих причин погрузочная норма в 140 стандартов в сутки выдержана не была. Сплошь и рядом она была в среднем 80–85 станд., спускалась по отдельным пароходам несравненно ниже – до 40 и даже 30 станд. в сутки.

Правда, надо сказать, что во второй части операции Игарский порт несколько подтянулся и немного выправил положение.

Если формально операции закончены на Игарке лишь с опозданием на 2–3 дня против плана, то фактически отдельные суда простаивали там чрезвычайно долго – по 20 и больше дней.

По нашим плановым наметкам вся операция на Игарке с учетом возможных и вероятных простоев по разным причинам не должна была превысить 303 парохододней.

Таким образом, 103 простойных парохододня являются лишними и непредвиденными. Если часть из них была все же неизбежна из-за создавшейся пробки, то, конечно, в сильной мере их можно было избежать при нормальной организации и производстве работ на Игарке.

Общая картина движения Игарских пароходов видна из следующей ведомости (см. приложение – ведомость, стр. 45)⁶⁴.

По отдельным цифрам этой таблицы следует отметить:

1) Пароходы «Коткас», «Навекс», «Ларго», «Хорсли» затратили сравнительно много времени на заграничный рейс – проливы из-за заходов в Мурманск для бункеровки.

2) Некоторые пароходы, в частности «Морган Абби», потратили чрезвычайно много времени на ожидание разгрузки в заграничном порту назначения. На это обстоятельство мы обращали внимание соответствующих наших организаций и ждем

⁶³ Медведка – приспособление, состоящее из системы зубчатых колес для подъема грузов, тяжелых.

⁶⁴ Данная ведомость находится в самом конце документа.

их разъяснения о причинах этих простоев. Вообще же следует отметить, что разгрузка пароходов за границей в этом году производилась довольно медленно.

3) Пароход «Мста» передавал в проливах и после их прохода некоторое количество угля ледоколу и советским судам. Отчасти этим объясняются его задержки.

4) Пароход «Искра» потерял 6,5 д. при подходе в порт назначения Престон из-за невозможности зайти в порт вследствие спада волн.

5) Данные о п/х «Пенденнис» нами не приводятся, поскольку он только недавно закончил свой рейс из-за имевшей[ся] аварии. Пароход этот учтен лишь в графе «нахождение на Игарке».

6) Данные по пароходам «Нельси Брук», «Бракондайл» и «Турстон» взяты нами лишь в той мере, в какой они непосредственно могут быть нами учтены, поскольку эти пароходы являются рейсовыми и целый ряд моментов нас непосредственно интересовать не может.

7) Пароход «Кинника», потерпевший аварию на обратном пути из Игарки, фактически к месту назначения не дошел и оставлен у входа в Юшар вместе со всем грузом⁶⁵.

Общий анализ движения судов виден из следующей таблицы⁶⁶ (табл. см. на стр. 157).

В сравнении с нашими плановыми наметками и с фактическим прохождением операции в 1932 г. текущая операция представляется в следующем виде:

	1933 г.		1932 г.
	Факт.	План.	
1. Средн. чартер по иностр. тайм-чарт. пароходам	67,9 д.	67,0* д.	67,2 д.
Отдельно по обским	68,2	56,0	73,5
" " енисейским	67,8	67,0*	64,2
Средн. чартер по советским тайм-чарт. п/х	89,7	85,0*	91,0
Общ. продолжительн. средн. чартера по тайм-чартирован. судам	70,5	67,0	69,0
2. Стоянка за границей до выхода в рейс	1,7	1,3	4,25
3. Стоянка в Ленинграде до выхода в рейс	9,2	6,0	15,8
4. Стоянка в Сибпортах до выхода в рейс	16,0	12,0	14,8
отдельно на Игарке	16,2	12,2	13,49
" в Н. Порту	14,6	10,6	23,0
6. Разгрузка в загранич. порту назначения	11,9	9,2	9,17
7. Проход проливов на восток	2,5	0,25	3,06

* Первый вариант графика предусматривает чартер на иностр. суда в 60 д. и советские – 75 д.

⁶⁵ ТТХ парохода «Кинника» см. в документе № 6.

⁶⁶ В таблице указаны номера примечаний 1–3. Их тексты не сохранились.

Общий анализ движения судов

	Колич. судов	Чартер	Стоянка до выхода в рейс	Рейс порт выхода – проливы	Прохождение проливов	Рейс проливы – сибпорт	Нахождение в сиб-портах	Рейс сибпорт – пролив	Рейс проливы – загран.	Порт разгрузки	
										Ожидание разгр.	Продолж. разгр.
Обские суда	5	68 д. 4,5 ч.	2 д. 22,5 ч. ¹⁾	12 д. 17 ч. ²⁾	2 д. 2 ч.	5 д. 2 ч. 30 м.	14 д. 15 ч.	4 д. 11 ч.	12 д. 10 ч.	2 д. 20 ч.	11 д. 1 ч.
Енисейск. иностран. тайм-чартир.	18 ³⁾	67 д. 19 ч. 20 м.	1 д. 7 ч. 30 м.	9 д. 23 ч. 45 м.	2 д. 21 ч. 15 м.	6 д. 19 ч. 55 м.	14 д. 19 ч. 20 м.	7 д. 12 ч. 15 м.	11 д. 20 ч. 30 м.	1 д. 18 ч. 50 м.	10 д. 20 ч.
Енисейск. советск. тайм-чартир.	3	89 д. 17 ч. 30 м.	9 д. 2 ч. 20 м.	14 д. 9 ч.	5 д. 0 ч. 40 м.	9 д. 16 ч.	19 д. 20 ч.	6 д. 3 ч. 20 м.	15 д. 7 ч. 20 м.	0 д. 9 ч.	9 д. 6,5 ч.
Енисейск. рейсов.	4				1 д. 20 ч.	7 д. 9 ч. 15 м.	20 д. 9 ч. 15 м.	12 д. 21 ч.			
Средн. на 1 тайм-чартир. иностран.		67 д. 21 ч. 5 м.	1 д. 16 ч.		2 д. 17 ч.		14 д. 3 ч.			12 д. 21 ч.	
Средн. на 1 тайм-чартир.		70 д. 12 ч.			2 д. 23,5 ч.		14 д. 19 ч.			11 д. 20 ч.	

По отдельным цифрам этой таблицы следует отметить:

¹⁾ Простои за границей с момента приема на чартер до выхода в рейс нами намечены по плану в среднем 1,3 дня на каждое судно; фактически же простои – 1 день 16 часов.

Основная причина удлинения простоев объясняется значительными простоями одного из Обских пароходов – «Бельфри», который направлен за приемкой импорта в Гдыню специально из Англии.

²⁾ Рейс «порт отправления – проливы» по обским судам занимает несравненно больше енисейских, поскольку 2 обских парохода заходили специально в Мурманск для бункеровки, что пропорционально увеличивает их задолженность по этой операции.

³⁾ Енисейские иностранные тайм-чартированные суда учтены нами в количестве 17 пароходов, 18-й же, «Пенденнис», принят нами в расчет лишь при анализе стоянки в Сибпорту.

⁴⁾ Средний тайм-чартер по иностранным судам равен 67 д. 21 ч. 5 м. против 67 д., предусмотренных планом.

⁵⁾ Особо отмечаем задержки судов под разгрузкой в иностранных портах.

⁶⁾ Далее следует отметить большую против нормального продолжительность рейса от Сибирских портов до проливов, что объясняется ранним похолоданием и наступлением осенней штормовой погоды при возвращении последних судов. Некоторые из них затратили на этот переход вместо 6 нормальных дней 10 и даже 11 суток.

В объяснении к отдельным цифрам этой таблицы следует отметить:

1. Сильнейшее удлинение чартера получилось по Обским судам, что в основном объясняется штормовой погодой на Оби.

2. Общая задержка в Сибирских портах выражается в среднем в 4 сут. по каждому пароходу, причем задержки эти имели место как по Оби, так и на Игарке. Однако если на Оби основная причина задержек лежит в гидрометеорологических факторах (штормовые погоды), то на Игарке иначе обстоит дело (см. специальный раздел об Игарке).

3. Следующим моментом, удлиняющим чартер, является задержка судов в Новоземельских проливах при их рейсе на восток: в среднем по 2,5 д. на судно вместо 0,25 д., намеченных по плану.

4. В результате всех факторов средний чартер этого года на 3,5 суток больше планового чартера и на 1,5 сут. больше прошлогоднего.

ЛЕДОКОЛЬНОЕ И АВИАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

К участию в Карской операции 1933 г. были привлечены по примеру прошлых лет ледоколы и самолеты.

А. Ледокольное обслуживание

Согласно заключенному с ЦУПОРТом Наркомвода⁶⁷ договору в распоряжение Карской был предоставлен ледокол «Ленин», снабженный ГУСМП всем необходимым аварийным и техническим инвентарем и имуществом. Ледокол фактически находился в распоряжении Карской с 15 июля по 31 октября.

Подробный анализ ледокола будет дан дополнительно начальником ледовой проводки капитаном Николаевым⁶⁸. Следует, однако, уже сейчас отметить, что из 105 дней нахождения у нас на чартере ледокола «Ленин» часть падает на посторонние, не связанные непосредственно с Карской операцией задания.

Задолженность ледокола «Ленин» на эти операции видна из следующей таблицы:

⁶⁷ ЦУПОРТ Наркомвода – Центральное управление морских портов Наркомата водного транспорта было организовано в декабре 1932 г. В начале 1934 г. проходила реорганизация Наркомвода. При этом 15 марта на базе всесоюзных объединений Цупорт, Морфлот, Совторгфлот, Судостройремонт было создано одно Центральное управление морским флотом (Цуморфлот).

⁶⁸ Николаев Сергей Васильевич – офицер царского флота (дворянин по происхождению), советский капитан дальнего плавания. Участник Карских экспедиций 1931, 1932 и 1934 гг. в качестве группового капитана, в Карской экспедиции 1933 г. – начальник морской проводки. Его отчет хранится в фондах Арктического и антарктического института: Фонды ААНИИ. Д. О-730. Л. 1–113.

	Затрачено	
	Время	Уголь
1. Поход к «Сибирякову» ⁶⁹	1 д. 11 ч.	85 т.
2. Поход на Пясину	1 д. 20 ч.	110 "
3. Установка на зимовку лихтера (Диксон)	2 д.	70 "
4. Вывод «Белухи» ⁷⁰	0 д. 6 ч.	20 "
	5 д. 13 ч.	285 т.
5. Задержка у Юшара (операция «Ямала» ⁷¹ по смене зимовщиков)	6 д. 12 ч.	80 т.
	12 д. 1 ч.	365 т.

⁶⁹ «Сибиряков» – «Александр Сибиряков» (до 1916 г. – *Bellaventure*) – ледокольный пароход. Построен в 1909 г. в Глазго (Великобритания). В 1915 г. приобретен русским правительством для работ в Белом море. Работал на зверобойных промыслах в Белом море. В 1932 г. совершил историческое сквозное плавание по Северному морскому пути за одну навигацию, награжден орденом Трудового Красного Знамени. В начале 1933 г. передан в распоряжение ГУСМП, использовался для снабжения полярных станций. После начала Великой Отечественной войны был вооружен, входил в состав ледокольного отряда Беломорской военной флотилии под названием ЛД-6. 25 августа 1942 г. погиб в неравном бою с германским тяжелым крейсером *Admiral Scheer* у о. Белуха. Длина судна – 76,5 м; ширина – 10,8 м; осадка – 6 м; водоизмещение – 1498 т; мощность машины – 2360 л. с.

В навигацию 1933 г. «А. Сибиряков» осуществлял операцию по снабжению станции на м. Челюскин. Затем он отправился в северо-восточную часть Карского моря. На его борту находилась научная экспедиция ВАИ во главе с В. Ю. Визе. Так как ледовые условия были неблагоприятны, выгрузка у м. Челюскин закончилась только 13 сентября. К о. Диксон, где «Сибиряков» должен был бункероваться, ледокол прибыл 30 сентября. В ходе этого рейса ему оказывали помощь ледоколы «Красин» и «Ленин». В итоге от научной экспедиции в северную часть Карского моря пришлось отказаться. «Сибиряков» вернулся в Архангельск.

⁷⁰ «Белуха» (до 1930 г. «Хобби» (*Hobby*)) – зверобойная шхуна, построенная на верфи *Dybvikens Verft* в Арендале в 1919 г. Водоизмещение – 266 т; длина – 130,2 ф. (39,7 м), ширина – 24,4 ф. (7,4 м); осадка – 12,3 ф. (3,7 м); силовая установка – двигатель внутреннего сгорания «Болиндер» мощностью 320 л. с.; скорость хода – 6,5 узла. В 1922 г. перестроена на верфи *Skibsværft* в Тромсе. Совершала рейсы вдоль северного побережья Норвегии. В 1924 г. зафрахтована Р. Амундсеном для участия в экспедиции к Северному полюсу. В 1928 г. приняла участие в поисках пропавшего гидроплана «Латам» Р. Амундсена. В 1930 г. приобретена советским правительством и поступила в распоряжение Комсевеерпути, переименована. В 1933 г. шхуна приняла участие в Западно-Таймырской экспедиции ГУСМП. Но 24 сентября, оглябая о. Белый, «Белуха» наткнулась на необследованную 15-футовую банку и 25 сентября затонула. Все люди и материалы работ экспедиции были спасены.

⁷¹ «Ямал» – товаро-пассажирский пароход для Товарищества Архангельско-Мурманского срочного пароходства, первоначально назывался «Вайгач» (до 1921 г.). Спущен на воду в январе 1911 г. на судовой верфи *Swan, Hunter & Wigham Richardson* (Ньюкасл, Великобритания). Приписан к Архангельску. В годы войны зачислен в списки судов Охраны водного района Белого моря (13.11.1915). Национализирован и передан Беломортрану Наркомата путей сообщения (26.02.1920). Несколько раз менял подчиненность, с 1930 г. – в ведении Совторгфлота. В 1934 г. вмерз в лед у входа в Двинский залив, сжат льдами и затонул, затем поднят ЭПРОНом, после аварийного ремонта введен в строй. Участвовал в Великой Отечественной войне – на нем доставлялось продовольствие в отдаленные базы и гарнизоны. Плавающая казарма (с 01.06.1956), несамостоятельная плавучая база (с 12.09.1958). Исключен из списка судов ВМФ 13 февраля 1971 г. Дедвейт – 856 т; длина – 69,14 м; ширина – 9,8 м; осадка – 3,79 м; мощность – 1160 л. с.; скорость – 12 уз.

В разъяснение к ней отмечаем:

1) Поход «Ленина» к «Сибирякову» состоялся в 20-х числах сент. на основании распоряжения ГУСМП – Москва и имел целью оказать помощь «Сибирякову», застрявшему к востоку от архипелага Норденшёльда и безуспешно пытавшемуся обогнуть о. Русский. Помощь же «Красина» «Сибирякову» в этот момент не была обеспечена, ввиду чего «Ленин» и направлялся к «Сибирякову», но впоследствии, когда выяснилась реальность помощи «Красина», повернул обратно.

2) Поход на Пясину (в 20-х числах сент.) был вызван необходимостью оказать помощь экспедиции т. Иголкина⁷², суда которой из-за образования молодого льда находились под угрозой сжатия. Помощь эта была «Лениным» экспедиции реально оказана, и суда выведены на чистую воду.

3) Работа на Диксоне – в начале сент. – заключалась в оказании помощи дрейфующему по направлению проливов лихтеру № 1, который был «Лениным» выведен в безопасное место.

4) Вывод «Белухи» – по просьбе капитана «Белухи» т. Сергеева⁷³ «Ленин» в середине августа вывел «Белуху», попавшую в большое ледяное поле с крупными торосистыми перемычками, на чистую воду.

⁷² Иголкин Евгений Илларионович (1895–?) – полярный гидрограф. Начальник экспедиции на Пясины в 1931–1933 гг. В 1931 г. его партия искала проход для речных судов через мелководный бар реки. В 1932 г. бар был пройден и нанесен на карту весь. Также экспедиция обследовала рыбные богатства Пясины. В 1933 г. Е. И. Иголкин руководил большим караваном судов (пароход «Лесник», катер «Грузчик», пять барж и три паузка). С 1934 г. возглавил Западно-Сибирское гидрографическое управление ГУСМП. В годы Великой Отечественной войны был начальником авиабазы Диксон Управления полярной авиации ГУСМП. Награжден орденами Красной Звезды и Отечественной войны 1-й ст. (1944).

⁷³ Сергеев Михаил Михайлович (03(16).12.1891–04.08.1977) – морской офицер, полярный летчик. Окончил Морской корпус (1913), Офицерскую школу морской авиации (1916). Участник Первой мировой – с 1913 по 1916 г. служил на различных кораблях Черноморского флота. Перешел на сторону Октябрьской революции. С 11 февраля 1919 г. по январь 1921 г. занимал различные должности в руководстве авиации Восточного, Юго-Западного и Южного фронтов, участвовал в боевых действиях против Колчака и Врангеля. В январе 1921 г. назначен начальником воздушного флота Черного и Азовского морей, а со 2 октября 1922 г. и начальником военной школы морских летчиков. 14 января 1926 г. назначен заместителем начальника снабжения Военно-воздушных сил РККА, а с 22 сентября 1927 г. – преподавателем Военно-воздушной академии РККА им. Н. Е. Жуковского. В 1931 г. уволен в долгосрочный отпуск с пенсией за выслугу лет. С 1931 по 1933 г. – старший преподаватель и зам. декана факультета в Московском авиационном институте. 1934–1938 гг. – ст. инженер конструкторского бюро завода № 8. С 1938 по 1941 г. и с 1947 по 1962 г. – ст. преподаватель Московского высшего технического училища им. Баумана по кафедре специального проектирования. Участник Великой Отечественной войны. С 1 августа 1941 г. по 8 сентября 1943 г. – инспектор артиллерии и начальник артиллерийского отделения и отдела Управления тыла Сталинградской ВМБ и Сталинградской ВМБ ВВФ ВМФ. Приказом командира Сталинградской базы ему было присвоено звание лейтенанта. С 8 сентября 1943 г. по 3 февраля 1947 г. – районный инженер по авиационному вооружению Управления тыла ГУ ВВС ВМФ. В 1947 г. уволен в запас в звании подполковника. Награжден многими наградами, среди них орден Красной Звезды (1944), медали «За оборону Сталинграда» и «За победу над Германией», «За победу над Японией».

В отчете допущена небольшая неточность: в Западно-Таймырской экспедиции на р. Пясины в 1933 г. М. М. Сергеев был не капитаном «Белухи», а заместителем начальника научно-исследовательской экспедиции по морской части.

5) Задержка «Ленина» у Юшара после проводки им последнего карского судна, т. е. после 13 сент., объясняется, с одной стороны, необходимостью присутствия «Ленина» в районе Юшара в связи с оказываемой ЭПРОном⁷⁴ помощью аварийным судам «Кинника» и «Пенденнис», с другой стороны – операцией «Ямала» по смене зимовщиков в Крестовой губе⁷⁵ и у мыса Желания⁷⁶. Экспедиция эта имела место в 10-х числах окт., т. е. в позднее навигационное время, когда можно было каждый день ждать всяких случайностей и неприятностей. Ввиду этого ГУСМП – Москва предложило «Ленину» находиться в районе Юшара до окончания экспедиции «Ямала» или до обеспечения ее помощью других ледоколов.

Всего «Ленин» потерял на задержке у Юшара после окончания Карской операции 13 д. Половину этого времени мы относим, таким образом, на постороннюю для Карской операции экспедицию «Ямала».

Если, таким образом, из всего затраченного ледоколом «Ленин» времени и угля на Карскую операцию вычесть время и уголь, затраченные им на посторонние операции, то задолженность «Ленина» исключительно по Карской операции выразится в 93 д. с расходом 2517 т. угля.

Б. Авиационное обслуживание

Согласно заключенному с Авиауправлением⁷⁷ договору оно должно было обеспечить Карскую экспедицию авиационным обслуживанием с таким расчетом, чтобы

⁷⁴ ЭПРОН – Экспедиция подводных работ особого назначения – государственная организация, занимавшаяся подъемом судов. Создана 17 декабря 1923 г. До 1931 г. находилась в ведении ОГПУ при СНК СССР, в 1931 г. передана Наркомату путей сообщения, в 1936 г. – Наркомату водного транспорта, в 1939 г. – Наркомату морского флота, в 1941 г. – ВМФ СССР. Преобразована в Аварийно-спасательную службу ВМФ (1942).

⁷⁵ Промысловое становище в Крестовой губе (Новая Земля) было основано в 1910 г. – Ольгинский поселок стал на тот момент самым северным (74°08' с. ш.) населенным пунктом Российской империи. В 1925 г. здесь открылся медицинский пункт. В наши дни поселок не существует.

⁷⁶ Полярная станция «Мыс Желания» была организована в 1931 г. Гидрографическим управлением УВМС РККА РККА на Северном острове архипелага Новая Земля. Станция принимала участие в работах Второго международного полярного года. Смена персонала работников станции была произведена в 1933 г. частично ледоколом «Красин» при его возвращении из Ленской экспедиции, частично пароходом «Ямал» (2-я половина октября 1933 г.). Закрыта в 1996 г., но ее строения сохранились до сих пор.

⁷⁷ Авиауправление (или Управление авиаслужбы) – имеется в виду Управление воздушной службы Главсевморпути. Образовано Приказом по ГУСМП № 10 от 19 февраля 1933 г. Управление возглавил М. И. Шевелёв. В 1934 г. преобразовано в Управление полярной авиации Главсевморпути. По Положению о ГУСМП 1936 г. на Управление были возложены задачи разработки планов работы ГУСМП в области авиации, непосредственного руководства работами авиационных линий, авиационных отрядов и авиаремонтных заводов, подготовка кадров для полярной авиации через непосредственно подчиненную школу морских летчиков. Затем задачи работы Управления еще были расширены. Самолеты полярной авиации осуществляли ледовую разведку, авиационное обслуживание научно-исследовательских экспедиций, изучавших природные ресурсы северных морей и Северного Ледовитого океана. 3 января 1960 г. Управление передано в систему Главного управления Гражданского воздушного флота СССР.

по крайней мере 1 самолет постоянно находился в распоряжении Карской и чтобы точная сводка о ледовом состоянии Карского моря была представлена ледоколу уже в момент подхода к проливам первых судов.

Надо, однако, констатировать, что авиация обязательства своего не выдержала. Первая группа судов вынуждена была идти совершенно вслепую, не имея никакой навигационной сводки. Впоследствии же сводка была представлена, но, однако, лишь частичная, т. е. указавшая на более легкий путь через Юшар.

Детального же облета всего Карского моря, в частности, по радиусам проливы – Диксон, а также мыс Желания – Диксон, сделано не было.

АВАРИЙНОСТЬ

За все время существования Карской операции в 1933 г. впервые отмечается большая аварийность карских судов в районе Карского моря. За последние годы плавание проходило вполне благоприятно. Единственная серьезная авария имела место в 1931 г. с погибшим п/х «Райнбурн». Однако: 1) авария «Райнбурна» имела место в районе норвежских шхер; и 2) имеется чрезвычайно большое подозрение того, что «Райнбурн» был сознательно потоплен капитаном судна.

В 1933 г. отмечаются 2 крупные аварии. Детально они будут также разобраны в отчете начальника ледовой проводки капитана Николаева. Сейчас, однако, нельзя их также обойти молчанием. Вкратце они представляются в следующем виде:

а) Эстонский рейсовый пароход «Кинника», вышедший из Игарки с 1887 станд. леса, наскочил при подходе к Юшару (у мыса Белого) на камни. Помощь ледокола «Ленин» по снятию его не дала результатов. Судно, оставаясь на камнях, получало впоследствии со штормами значительные повреждения, и в результате снаряженная специально для оказания помощи ему экспедиция ЭПРОНа не смогла уже ничего сделать, и судно было оставлено вместе со всем грузом на произвол.

Через несколько дней после аварии команда судна была с него снята и доставлена в норвежский порт другим карским п/х «Навекс».

б) Английское судно «Пенденнис» получило на обратном пути из Игарки вследствие столкновения со льдами повреждения носовой части; дойдя с трудом до Юшара, он дальше продолжать своего плавания не мог. Экспедиция ЭПРОНа, производившая спасение «Кинники», оказала помощь «Пенденнису», наложив временный пластырь на носовую часть судна. Однако ремонт этот был произведен неудачно, и назавтра же после наложения пластыря последний отпал, вследствие чего мы вынуждены были заслать судно в Мурманск для производства ремонта полученных повреждений. По исправлении их судно благополучно прибыло в порт назначения Стансгейт и, по имеющимся сведениям, уже разгрузило доставленный экспорт. Некоторое количество его, однако, было вследствие аварии сброшено. Точных цифр этого мы пока не имеем.

Останавливаясь на имевших место авариях, надо подчеркнуть, что как на одном, так и на другом аварийном судне находились наши специальные групповые капитаны-лоцманы: на «Киннике» – капитан Коллойда⁷⁸, на «Пенденнисе» – капитан Слюнин⁷⁹.

Согласно существующему положению формально ответственным лицом за судно, даже в момент нахождения на нем нашего группкапитана, является капитан судна. По существу, однако, роль и значение нашего группкапитана, конечно, более широкие.

В рабочем порядке будет выяснен общий характер плавания в момент получения судами аварии и выяснена роль наших групповых капитанов. Во всяком случае, одно можно уже сейчас констатировать: что в последующие навигации подбор наших групповых капитанов должен быть произведен, безусловно, тщательно и серьезно, чтобы избежать, по возможности, неприятностей этого года.

Оба аварийных парохода были в основном перестрахованы Госстрахом в иностранных страховых обществах, однако некоторая доля риска им оставлена на себя (30 % стоимости судна).

Кроме того, Госстрах оставил на своем риске страхование грузов. Точных данных о валютных убытках Госстраха мы еще не имеем. Однако уже сейчас видно, что они достаточно велики и что вся операция этого года прошла вследствие этих аварий чрезвычайно неблагоприятно для Госстраха, а также для иностранных страховщиков.

Последние примут, конечно, все меры к тому, чтобы покрыть убытки этого года страхованиями 1934 г. И если страховая ставка 1933 г., несмотря на благоприятное плавание предыдущих годов, была достаточно высока (брутто 8 %), то надо на 1934 г. ждать еще большего повышения ее*.

* Помимо двух серьезных аварий, целый ряд пароходов получил из-за тяжелых ледовых условий повреждения корпуса⁸⁰

ИМПОРТНАЯ ОПЕРАЦИЯ

Для выработки соответствующих мероприятий на 1934 г. необходимо несколько более подробно остановиться на импортной операции.

Основное ее назначение – это:

⁷⁸ Коллойда – Калайда Александр Васильевич (1883–1938) – капитан дальнего плавания (дворянин по происхождению), участник Карской операции 1933 г. На него была возложена ответственность за аварию парохода «Кинника». Во 2-й половине 1930-х гг. работал аварийным инспектором треста Мурманрыба. Арестован 5 июля 1937 г. Расстрелян 25 февраля 1938 г. и похоронен в Ленинграде.

⁷⁹ Слюнин К. Ф. – капитан дальнего плавания, участник Карских операций. Групповой капитан в 1930, 1933 гг.

⁸⁰ Фрагмент под знаком * – сноска, располагавшаяся в нижней части листа. При публикации документа ее текст переставлен к комментируемому фрагменту. Но текст сноски оборван, сохранился не полностью.

1) освобождение жел. дороги от соответствующих перевозок путем передачи их на воду;

2) удешевление расходов, падающих на лесозэкспорт.

Вся операция с импортом оправдывает себя лишь при значительном объеме ее, т. е. при возможности загрузки каждого из имеющих на себе импорт карского парохода максимально допускаемым по грузоподъемности количеством его.

Предпосылкой же нормальной загрузки является своевременное и полное выявление количества намечаемого импорта. К сожалению, также и в операцию 1933 г. нам такого положения достигнуть не удалось.

Несмотря на поддержку Главков – НКТП⁸¹ и НКВТ⁸² – окончательные получатели импорта – Промобъединения – очень неохотно шли на карский путь, и в результате нам в плановом порядке удалось лишь обеспечить 2.000 т импортного металла.

Для привлечения также и разного оборудования для Сибири и в основном с Урала Сектор выступил как непосредственно перед получателями импорта, так и через Торгпредства и Внешторгтранс. Однако Торгпредства на себя ответственности за направление импорта карским путем в этом году не взяли и согласились лишь передавать на карские суда тот импорт, на который будет получено соответствующее разрешение промышленности.

Наш уполномоченный за границей капитан Шибинский⁸³ также не смог привлечь большее количество импорта, с другой стороны, Сектор совместно с находившимся в Москве представителем Торгпредства добивался помощи Комитета по

⁸¹ НКТП – Наркомтяжпром – Народный комиссариат тяжелой промышленности СССР. Создан 5 января 1932 г. на базе Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ). 8 декабря 1936 г. из Наркомтяжпрома был выделен Наркомат оборонной промышленности, а 22 августа 1937 г. – Наркомат машиностроения. 24 января 1939 г. Наркомтяжпром был упразднен, на его основе был создан ряд отраслевых наркоматов, курирующих работу советской промышленности.

⁸² НКВТ – здесь: Наркомат внешней торговли СССР.

⁸³ Мокасей (Макасей)-Шибинский Владимир Григорьевич (18.06.1887–?) – морской деятель, капитан дальнего плавания. Окончил Морской корпус (1907). В 1908–1909 гг. – офицер крейсера «Адмирал Макаров» (сверх комплекта), участник оказания помощи пострадавшим в Мессине. В 1912 г. – вахтенный начальник крейсера «Россия». Участник Первой мировой войны, старший лейтенант за отличие (03.10.1916, старшинство с 30.07.1916). В 1918 г. – заведующий штурманским депо в Кронштадте. В РКВМФ – с 23.02.1918 г. по 1922 г. (и с 1941 г. по 1944 г.), затем – в торговом флоте. В 1926 г. уволен из Совторгфлота без права обратного поступления и арестован по подозрению в принадлежности к контрреволюционной монархической организации бывших офицеров Балтийского флота. За недоказанностью обвинений освобожден. Поступил на службу в Комсеперпуть. Работал в Лондоне как представитель Комсеперпути, входил в руководящий состав ряда Карских экспедиций – 1928 г. (помощник начальника экспедиции), 1929 г. (помощник начальника по Обской группе), 1930 г. (помощник начальника по ледовой проводке), 1932 и 1934 гг. (начальник ледовой проводки). В 1935 г. был обвинен в том, что зафрахтовал непригодные суда для Карской операции 1933 г., но репрессирован не был. В годы Великой Отечественной войны – капитан 3-го ранга, командир вооруженного ледокола «Волынец». Награжден медалью «За оборону Ленинграда» (1943), орденом Отечественной войны 2-й ст. (1944), орденом Красной Звезды (1944).

перевозкам. Реальной помощи мы, однако, не получили, и единственное, чего нам удалось добиться, – это передачи решения вопроса о направлении импорта карским путем непосредственно во Внешторгтранс, с которым мы фактически уже имели договор, предусматривавший активное участие Внешторгтранса по привлечению импорта со специальным вознаграждением последнего за каждую привлекаемую Внешторгтрансом тонну груза.

Несмотря на все это, Внешторгтранс также не обеспечил нам крупных количеств импорта, и в результате мы, помимо металлов, получили всего лишь 950 т оборудования, которое Сектор выявил здесь на месте и которое в основном было предназначено для строящихся на Каме бумажных фабрик Гознака⁸⁴ и Камуралбумлеса⁸⁵.

Оборудование это было отправлено из Гамбурга на п/х «Нитс Абби», который, таким образом, получил лишь весьма незначительную нагрузку. Если же нагрузка п/х «Бельфри», имевшего 2000 тн. металла, оказалась более высокой, то сама организация отправки оказалась для нас неудачной, вследствие того что Совфрахт, несмотря на наши протесты, направил специально в Гдыню судно, принятое им на чартер на Тайне, что вызвало длительную задолженность судна в связи с импортной операцией, а стало быть, пониженную рентабельность ее.

Примерный расчет стоимости перевозок металла на п/х «Бельфри» показывает, что стоимость перевозки 1 тонны металла нам фактически обошлась в 4/9.

Такой же анализ перевозки оборудования из Гамбурга на п/х «Нитс Абби» дает цифру стоимости перевозки одной тонны в 6/4.

Сектор считает, что в операцию 1934 г. вопрос об импорте должен быть поставлен коренным образом, с тем чтобы либо привлечь его достаточно большое количество и загрузить если не полностью, то в значительной мере каждый из имеющих на

⁸⁴ Гознак – Управление фабрик заготовления государственных бумаг при Наркомате финансов РСФСР (затем СССР). Образовано при реорганизации Экспедиции заготовления государственных бумаг (при Министерстве финансов Российской империи), учрежденной 21 августа (2 сентября) 1818 г. В конце 1930-х гг. – Главное управление производством государственных знаков, монет и орденов при Министерстве финансов СССР («Гознак»). Управление объединяло бумажные и печатные фабрики, монетные дворы.

⁸⁵ Камуралбумлес – Камско-Уральский лесобумажный государственный трест. Образован в соответствии с Постановлением Уральского областного экономического совещания (УралЭКОСО) от 12 июля 1922 г. «Положение об органе управления лесной промышленностью Камско-Уральского района «Камураллес» (первое название треста) при слиянии промышленных объединений «Уралбум» и «Ураллес» (созданы решением Уралпромбюро ВСНХ в 1920 г.). Входил в систему предприятий ВСНХ РСФСР. Объединял лесную, деревообрабатывающую, химической перегонки и целлюлозно-бумажную промышленность Урала. Управление находилось в Екатеринбурге (существовали отделения в Москве, Перми и других городах, представительства во всех крупных городах Западной Сибири). «Камуралбумлес» был реорганизован в трест «Ураллес» (1930–1931), затем в «Ураллеспром» (разукрупнен на ряд специализированных отраслевых трестов). В 1934 г. на базе объединения трестов «Востоклес», «Свердлгорлестоп» и четырех леспромхозов треста «Южураллес» создан единый лесной трест «Свердлес». Позже название и структура управления неоднократно менялись. С 1975 г. – всесоюзное (с 1988 г. – территориальное) объединение «Свердлеспром». В ноябре 1992 г. акционировано, работает в наши дни.

себе импорт пароходов, или же от перевозки импорта карскими судами при незначительных количествах его – вообще отказаться.

В заключение следует отметить, что в этом году обработка импорта в реке впервые производилась Наркомводом. Цифровых данных, дающих анализ работы НКВода, мы еще не имеем, однако имеющиеся у нас сведения показывают, что с перегрузкой в Оби Наркомвод вполне справился, правильно и нормально организовав ее, а также выдержав сроки отправки импорта на Оби по реке в Омск.

О течении операции по реке, а равно и об организации перегрузки и отправки импорта по назначению можно будет судить позже по поступлении к нам соответствующих материалов.

ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ОПЕРАЦИИ

Расходы по Карской операции идут по двум основным линиям: валютной и червонной.

Валютные расходы включают в себя в основном все расходы, непосредственно связанные с арендой и обслуживанием судов. Основная часть червонных расходов состоит из стоимости ледокольного и авиационного обслуживания, оперативных расходов и др. более мелких статей.

На сегодня у Сектора еще не имеется полных бухгалтерских данных как по валютной, так и по червонной части. В основном это объясняется: 1) задержкой в получении нами от заграничных советских организаций всех документов на стоимость обслуживания пароходов. Задержка эта в значительной мере является следствием получаемого советскими организациями за границей кредита. Из-за этого обстоятельства наши организации лишены возможности до момента производства реальных платежей по тем или иным статьям настоять на вручении им иностранными организациями твердых счетов; 2) непредставлением нам Управлением Снабжения всех счетов на произведенные им[и] для нас затраты на уголь, снаряжение и снабжение судов и ледоколов и др., несмотря на наши длительные и настойчивые просьбы и требования, вплоть до обращения к руководству ГУСМП.

Эти обстоятельства лишают нас возможности иметь точные бухгалтерские цифры.

По этой причине мы вынуждены были по целому ряду статей пользоваться плановыми цифрами, внося лишь коррективы по фактическому выполнению тех расходных статей, по которым у нас, если не по бухгалтерской, то по оперативной линии, были более или менее уточняющие данные.

Переходя к рассмотрению отдельно валютной и червонной части, следует отметить:

Валютная часть. Сравнение цифр фактического расхода с плановыми наметками представляется в следующем виде:

		План	Фактически.
		ф. ст.	
1. Аренда судов	128000 т. Д/В по 4/2 на 67 дн.	59.560	
	130700 т. Д/В по 4/0 на 71 д.		61.865
2. Уголь для судов	20000 т. по 14/6	14.500	
	14550 " " 14/0		10.000
3. Страхование	30 п/х по ф. ст.		
	750.—.—	22.500	22.000
4. Портов. сборы, лоцманск., маячные и буксирные	33 п/х по ф. ст.		
	250.—.—	8.250	
	30 " " 250.—.—		7.750
5. Агентские расходы	33 п/х по ф. ст.		
	20.—.—	660	
	30 " " 20.—.—		600
6. Сверхурочные команде			
	30 п/х по ф. ст. 50.—.—	1.500	
	27 " " " " 50.—.—		1.350
7. Бонусы капитанам		600	600
8. Телеграфные расходы		132	130
9. Вода для котлов		230	230
10. Питание лоцманов и группкапитанов		90	90
11. Командировочные и разъезды сотрудника за границей		190	190
12. Представительское продовольствие бонами на Торгсин ⁸⁶		75	75
	ф. ст.	108287	104880
13. Предварительн. докование		2100	630
14. Возможные аварийные расходы ф. ст.	40.—.—	1200	1200
15. Выгрузка экспорта	39000 ст. по 7/0	13650	12950
	ф. ст.	125237	119660

⁸⁶ Торгсин – Всесоюзное объединение по торговле с иностранцами – организация, занимавшаяся обслуживанием иностранцев в СССР и советских граждан, имеющих «валютные ценности» (драгметаллы и драгоценные камни, предметы старины, валюту), которые они могли в магазинах объединения обменять на продукты или другие товары потребления. Торгсин был образован 5 июля 1931 г. постановлением председателя Совнаркома СССР В. В. Молотова на базе конторы по торговле с иностранцами, которая существовала в СССР с 1930 г. и занималась обслуживанием только иностранцев, приезжавших в страну на короткое время. Открытие Торгсина для рядовых советских людей произошло в момент крайне тяжелого продовольственного положения в стране, вызванного коллективизацией. 1 января 1935 г. были отменены карточки на хлеб, а с октября 1935 г. – на мясо, сахар, жиры, картофель. Торгсины все больше переходили на отоваривание иностранной валюты. Ее поступало совсем немного, и сохранять широкую сеть магазинов Торгсина было нецелесообразно – она стала сокращаться. 1 февраля 1936 г. Торгсин был упразднен.

По отдельным статьям этой сводки отмечаем основные коррективы, которые мы внесли в наши плановые цифры:

п. 1. а) Увеличенное количество зафрахтованного тоннажа – на 2700 тн. дедев. против плановых наметок.

б) Увеличенный чартер – на 4 дня против плановой наметки. Хотя, по нашим оперативным подсчетам, чартер будет выше прошлогоднего, вероятно, лишь дней на 3,5, однако осторожности ради мы при финансовых подсчетах, как в данном случае, так и в ряде других случаев, берем менее выгодные для нас цифры, предпочитая при окончательном бухгалтерском подсчете получить несколько пониженную ставку против оперативных наметок, нежели наоборот.

в) Удешевленная стоимость тоннажа – опять-таки по оперативным наметкам мы полагаем стоимость одной тонны в 3/11, при финансовых подсчетах считаем таковую в 4/-.

п. 2. Значительно уменьшенное количество угля, что объясняется в основном Мурманской операцией, т. е. бункеровкой судов в Мурманске.

п. 3. Отнесение на расходы по предварительному докованию лишь 1/3 плановых наметок в ф. ст. 70 на 1 судно.

Общий валютный итог стоимости операции в 119.600 ф. ст. дает стоимость перевозки одного стандарта леса в 66–67 шилл. против плановой наметки в 64 шилл. 4 пенс.

Это удорожание фактической стоимости вывоза против плана объясняется в основном увеличенным сроком чартера и уменьшенным количеством экспорта – 36,5 тыс. вместо 39 тыс. станд.

Несмотря на удорожание стоимости перевозок по сравнению с планом на 2 шилл., реальная стоимость перевозок оказывается значительно дешевле цифры, предусмотренной нами в договоре с Экспортлесом.

В этом договоре последний согласился платить нам за стандарт леса 75/3. Таким образом, фактически себестоимость перевозки одного стандарта будет, вероятно, шилл. на 8 дешевле договора и примерно на столько же дешевле фрахта 1932 г.

Причитающийся за перевозки валютный фрахт поступал в Лондоне к соответствующим советским организациям по доставке нашими пароходами экспорта на основе лесных чартеров. В чартерах этот фрахт предусматривался не по единой ставке 75 шилл. 3 пенс., а по дифференцированной, в зависимости от размеров судна и порта назначения, однако с таким расчетом, чтобы средняя фрахтовая ставка оказалась на уровне оговоренных 75 ш. 3 п.

При сравнении фрахтовой ставки этого года в 67 шилл. с прошлогодней 74 шилл. следует отметить ряд причин, повлиявших в ту или иную сторону на конечный результат операции.

К факторам, повлиявшим на удорожание операции этого года, относятся:

- 1) удлинение среднего чартера на 2 дня
= 1730 ф. ст., или на 1 станд. 0/11;
- 2) оплата советского тоннажа в инвалюте
6050 ф. ст. " " " 3/4;
- 3) увеличение количества зафрахтованного тоннажа, падающего на 1 станд. леса
всего 1300 тонн 620 ф. ст. " " " 0/4;
- 4) Факторы, вызывающие удешевление перевозок:
 - 1) Улучшенная фрахтовая конъюнктура (10 % аренды) 6200 ф. ст. 3/5;
 - 2) Укрупнение тоннажа (5 % аренды) 3100 ф. ст. [отношение утрачено];
 - 3) удешевление страхования (1 тонна дедв., 3/5 вместо 4/5)
6550 ф. ст. – на 1 станд. 3/6;
 - 4) замена 2600 тн. иностранного угля советским
1850 " " " " 1/0;
 - 5) удешевление стоимости разгрузки экспорта на 1/0;
 - 6) ликвидация Бюро в Лондоне 2000 ф. ст. " " 1/1.

Червоная часть. В сравнении с планом червоновые расходы представляются в следующем виде:

	План	Фактич.
	в рублях	
1. Ледокол	778.000	720.000
2. Страховой фонд по ледоколу	30.000	30.000
3. Уголь для судов	250.000	335.000
4. Авиаобслуживание	145.000	105.000
5. Обслуживание судов в Сибирских портах и Ленинграде	73.000	73.000
6. Лоцманское обслуживание на Енисее	75.000	75.000
7. Оперативные и организ. расходы	146.000	146.000
8. Проценты за кредит	4.500	4.500
	Руб. 1.501.500	1.488.500
Прибыль 3 % от р. 501.500 – 45.000 ф. ст. 129.270 24.430	69.430	66.650
	Руб. 1.570.930	1.555.150

По отдельным статьям этой сметы следует заметить:

п. 1. Стоимость ледокола выведена нами в 720 руб. ориентировочно, поскольку у нас нет еще основных счетов на снабжение ледокола.

Основные же статьи расхода представляются в следующем виде:

Аренда 512.000 вместо плановых 435.000,
уголь 125.000 " " 200.000.

Таким образом, эта часть остается по сравнению с планом неизменной, т. е. 637.000 вместо 635.000.

Удешевление же на 58.000 р. против плана объясняется не ожидаемым нами удешевлением снаряжения, а отнесением части расходов по ледоколу на посторонние, не связанные с Карской операцией задачи.

п. 2. Страховой фонд – в отношении страхования следует отметить, что по решению Коллегии ГУСМП⁸⁷ ледокол нами в этом году фактически не застрахован.

Расходы, необходимые на исправление полученных ледоколом повреждений, будут получены нами по специальному ассигнованию. Однако во избежание искусственного снижения себестоимости перевозок мы в графе «Фактические расходы» оставляем планово запроектированные 30.000 р., в которые нам обошлось бы, вероятно, страхование ледокола у Госстраха.

п. 3. Уголь для судов – цифра стоимости угля для судов выведена нами из расчета 5.600 тн. по 60 руб. тонна. Точных цифр мы от Управления Снабжения еще не получили.

п. 4. По договору с Управлением Авиаслужбы ему за обслуживание Карской и Ленской операций должно быть уплачено 330.000 р., из которых на Карскую операцию мы отнесли 145.000 р.

Учитывая, однако, что Авиауправление своих обязательств в отношении Карской не выполнило, мы недоплатили ему 90.000 р., из которых мы 40.000 р. относим на Карскую и 50.000 р. на Ленскую операцию.

п. 7. В графу «Оперативные и организационные расходы» входит содержание штаба экспедиции, содержание групповых капитанов в Ленинграде и центрального аппарата в Москве.

Надо полагать, что в связи с Мурманской операцией, а также и с перерасходом по отдельным статьям этих расходов общая сумма их будет реально несколько выше 146.000 р.

Червонный расход в 1.555.150 р. покрывается нами в некоторой своей части фрахтом от каботаж и импорта (каботаж 456.000 и импорт 80.000 р.).

(В отношении ставок по каботажу – см. раздел «Каботажные операции в Ленинграде».)

Что касается перевозок импорта, то по договоренности с импортными объединениями, утвержденной Наркомвнешторгом, они нам уплачивали в качества фрахта по 21 р. за тонну металла и 34 р. за тонну оборудования.

В результате экспорт должен был оплатить 1.019.150 р., что дает фрахтовую ставку в 27,5 р. за стандарт.

⁸⁷ Коллегия ГУСМП – Главсевморпуть, подобно другим наркоматам, возглавлялся начальником и управлялся коллегиально. В состав коллегии входили начальник Главсевморпути (на 1933 г. – О. Ю. Шмидт) и его заместители М. И. Шевелёв (руководство вопросами морского и воздушного флота) и Г. А. Ушаков (руководство вопросами полярных радиостанций, гидрометслужбы и научно-исследовательских работ). В тексте Положения о Главсевморпути 1936 г. указано, что при начальнике ГУСМП состоит совет ГУСМП, персональный состав которого, по представлению начальника, утверждает Совнарком СССР.

Ставка эта на 1,5 р. ниже плановой, но на 7,5 р. выше договорной ставки с Экспортлесом.

Однако независимо от договора Экспортлес, учитывая, что в основном повышение червонной части фрахта вызвано Мурманской угольной операцией, давшей нам возможность снизить расход валюты, согласился увеличить фрахтовую ставку с 20 р. до 25 р. за стандарт леса.

Недобор же, таким образом, в 2,5 р. за каждый стандарт леса (25 р. против намечаемой себестоимости в 27,5 р.) покрывается перебором по валютному фрахту примерно в 7 шилл. на стандарт, что в конечном счете компенсирует недобор червонной части.

В 1932 г. червонный фрахт обошелся Экспортлесу в 17 р. со стандарта. В настоящую операцию ряд факторов повлиял сильнеешим образом в сторону удорожания этого фрахта.

Сравнивая ставку этого года с прошлогодней, отмечаем наиболее существенные факторы, повлиявшие в сторону удешевления и удорожания фрахта:

а) Удешевление

1. Оплата аренды за советские суда в иностранной валюте,
экономия 270 т. р., или на 1 ст. 7 р. 40 к.
2. Уменьшение стоимости авиаобслуживания
180 т. р. " " " 5 р.

б) Удорожание

1. Уменьшение количества каботажного
и импорта – недобор 271 т. р., или на std. 7 р. 40 к.
2. Увеличение количества советск.
угля на 3300 тн. по 60 тн. 198 " " " " " 5 р. 40 к.
3. Удорожание стоимости основного количества советск. угля – 2400 тн.
по 20 рубл. 48 " " " " " 1 р. 35 к.
4. Удорожание ледокольного
оборудования на 160 " " " " " 4 р. 40 к.
5. Лоцманское обслуживание
на Енисее 75 " " " " " 2 р. 05 к.
6. Организационные расходы 16 " " " " " 0 р. 45 к.

1. По существу стоимость Карского авиаобслуживания предусмотрена нами на уровне прошлого года, т. е. в размере 145.000 руб.

Уменьшение же сейчас стоимости авиаобслуживания на 180.000 объясняется следующим:

1) по операциям 1932 г. мы вынуждены были дополнительно уплатить Авиауправлению за имевшую место аварию – 140 т. р.

2) Учитывая невыполнение Авиауправлением всех принятых им по договору 1933 г. обязательств по обслуживанию Карской операции, мы сократили наши платежи ему на 40 т. р.

2. Фактически стоимость ледокольного обслуживания вряд ли много превысит стоимость прошлого года. Предусматриваемое же нами сейчас увеличение на 160.000 р. объясняется неточными цифровыми итогами стоимости 1932 г., положенными в основу бухгалтерского отчета, из которых мы сейчас вынуждены исходить.

Отмечаем на всякий случай еще раз, что все приведенные нами цифры являются пока лишь ориентировочными и неточными и составлены на основании частично плановых и частично уточненных оперативных и финансовых данных. Однако более или менее правильную картину для суждения о финансовых результатах текущей операции они, конечно, дают. Особо отмечаем возможность некоторого отклонения наших цифр при исчислении фактической себестоимости аварийных пароходов «Пенденнис» и «Кинника», поскольку окончательные цифры будут в конце концов зависеть от того, на каких условиях нашим заграничным организациям удастся окончательно договориться с арматорами этих судов.

Заканчивая расчетную часть операции, следует отметить, что, хотя в абсолютных цифрах орграсходы 1933 г. и несколько выше прошлогодних, однако относительно они снижены против прошлого года. Так, в 1932 г. они составляли в общей сумме всех расходов 6,6 %, в 1933 г. – 6,3 %.

Таким образом, оплата орграсходов ложится в этом году на одну единицу груза в меньшем размере, нежели в прошлом. Стоимость орграсходов, оплачиваемых одним стандартом леса, была в 1932 г. 4 р. 40 к., в этом году – 4 р.

Фактически стоимость перевозки одного стандарта леса, т. е. издержки, падающие на вывоз 1 std. леса, не считая поступлений о перевозке импорта и каботажа, поскольку эти операции являются побочными, составляют округленно в этом году 41 р. 80 коп. против 44 р. 15 коп. в прошлом году.

Движение игарских судов:

Пароходы	Чартер	За гран. до выхода в рейс	На рейс. загран. порт – проливы	На проход. проливов в вост. напр.	На рейс проливов – Игарка	На нахожд. в Игарке	На рейс Игарка – проливы	На рейс проливы – порт назначения	Порт назначения	Кол-во перевезен. леса в std.	В порту назначения	
											ожидание разгрузки	разгрузка
Иностран. тайм-чартиров.												
Поллукс	70 д. 7 ч.	3 д. 12,5 ч.	10 д. 6 ч.	5 д. 11,5 ч.	7 д. 16 ч.	13 д. 8 ч.	5 д. 15 ч.	11 д. 6 ч.	Лондон	1604	2 д. 18 ч.	10 д. 8 ч.
Аннаворе	71 д. 3,5 ч.	4 д. 2 ч.	8 д. 14 ч.	6 д. 10,5 ч.	7 д. 14,5 ч.	13 д. 15 ч.	5 д. 13 ч.	11 д. 9,5 ч.	"	1689	2 д. 15,5 ч.	11 д. 6 ч.
Виллем Рене	75 д. 2 ч.	1 д. 5,5 ч.	8 д. 23,5 ч.	7 д. 1,5 ч.	8 д. 7 ч.	13 д. 6,5 ч.	5 д. 8 ч.	13 д. 5,5 ч.	Кардиф	1208	0 д. 20,5 ч.	16 д. 20 ч.
Коткас	63 д. 2 ч.	0 д. 9,5 ч.	11 д. 15,5 ч.	5 д. 20 ч.	6 д. 13 ч.	10 д. 0 ч.	5 д. 20 ч.	13 д. 16 ч.	Ньюпорт	906	1 д. 1 ч.	8 д. 2 ч.
Леди Бренда	66 д. 3 ч.	0 д. 13,5 ч.	8 д. 19,5 ч.	1 д. 12 ч.	6 д. 12 ч.	19 д. 6 ч.	7 д. 4,5 ч.	11 д. 4,5 ч.	Лондон	1517	0 д. 3 ч.	11 д. 0 ч.
Манорди- ло	68 д. 3 ч.	1 д. 4 ч.	9 д. 10 ч.	4 д. 0 ч.	7 д. 0 ч.	16 д. 11,5 ч.	5 д. 1,5 ч.	13 д. 8 ч.	"	1167	0 д. 16 ч.	10 д. 4 ч.
Чаттон	74 д. 8 ч.	1 д. 6,5 ч.	9 д. 3 ч.	3 д. 1 ч.	6 д. 20 ч.	19 д. 8 ч.	7 д. 9,5 ч.	13 д. 6,5 ч.	"	1717	0 д. 17 ч.	13 д. 8,5 ч.
Морган Абби	78 д. 6 ч.	1 д. 5 ч.	9 д. 6 ч.	4 д. 0 ч.	6 д. 19 ч.	16 д. 9 ч.	6 д. 0 ч.	12 д. 3 ч.	Гулль	1240	11 д. 5 ч.	11 д. 7 ч.
Сюлев	65 д. 12 ч.	0 д. 19 ч.	8 д. 15,5 ч.	3 д. 9,5 ч.	6 д. 19,5 ч.	11 д. 8 ч.	6 д. 2,5 ч.	9 д. 17 ч.	Гримсби	952	1 д. 12 ч.	7 д. 5 ч.
Навекс	62 д. 7 ч.	2 д. 14,5 ч.	13 д. 16 ч.	1 д. 16 ч.	8 д. 15,5 ч.	8 д. 20,5 ч.	7 д. 16 ч.	12 д. 15 ч.	"	912	0 д. 10,5 ч.	7 д. 3 ч.
Грейтхоп	55 д. 1,5 ч.	0 д. 14,5 ч.	8 д. 16,5 ч.	0 д. 14 ч.	5 д. 14 ч.	11 д. 13 ч.	5 д. 23,5 ч.	12 д. 0 ч.	Саутгемптон	1026	0 д. 5 ч.	9 д. 21,5 ч.
Рондо	71 д. 0,5 ч.	1 д. 0,5 ч.	8 д. 19,5 ч.	0 д. 20 ч.	5 д. 21 ч.	21 д. 3 ч.	11 д. 6,5 ч.	10 д. 15 ч.	Амстердам	1098	2 д. 2 ч.	9 д. 9 ч.
Пенолвер	73 д. 3 ч.	1 д. 9 ч.	8 д. 13 ч.	0 д. 2 ч.	5 д. 11 ч.	21 д. 19 ч.	9 д. 15 ч.	11 д. 3 ч.	Лондон	1642	0 д. 23 ч.	14 д. 4 ч.
Гарри Волтон	72 д. 2 ч.	1 д. 2 ч.	9 д. 6 ч.	0 д. 14 ч.	5 д. 10 ч.	21 д. 21 ч.	10 д. 0 ч.	12 д. 1 ч.	"	1595	0 д. 15 ч.	11 д. 3 ч.
Ларго	65 д. 15,5 ч.	0 д. 9,5 ч.	12 д. 20 ч.	3 д. 13 ч.	6 д. 22 ч.	10 д. 1 ч.	8 д. 18 ч.	11 д. 7,5 ч.	Кингслин	868	1 д. 11 ч.	10 д. 9,5 ч.
Давид Дэвидсон	67 д. 4 ч.	0 д. 12,5 ч.	9 д. 12,5 ч.	0 д. 4 ч.	6 д. 20,5 ч.	14 д. 15,5 ч.	10 д. 11 ч.	11 д. 16 ч.	Гулль	1427	1 д. 5 ч.	12 д. 3 ч.
Хорсли	64 д. 8 ч.	0 д. 11 ч.	14 д. 17,5 ч.	0 д. 20 ч.	7 д. 5 ч.	8 д. 19 ч.	9 д. 0,5 ч.	11 д. 2 ч.	Бостон	882	1 д. 20 ч.	10 д. 9 ч.
Пенденнис						13 д. 19 ч.			Стангсейт	886		
ВСЕГО	1152 д. 16 ч.	22 д. 7 ч.	169 д. 20 ч.	49 д. 1 ч.	116 д. 2 ч.	251 д. 16 ч.	127 д. 16,5 ч.	201 д. 14,5 ч.		22336	30 д. 7,5 ч.	184 д. 2,5 ч.
На 1 п/х	67 д. 19 ч. 20 м.	1 д. 7 ч. 30 м.	9 д. 23 ч. 45 м.	8 д. 21 ч. 15 м.	6 д. 19 ч. 55 м.	14 д. 19 ч. 20 м.	7 д. 12 ч. 15 м.	11 д. 20 ч. 30 м.		1241	1 д. 18 ч. 50 м.	10 д. 20 ч.

Пароходы	Чартер	За гран. до выхода в рейс	На рейс. загран. порт – проливы	На проходж. проливов в вост. напр.	На рейс проливы – Игарка	На нахожд. в Игарке	На рейс Игарка – проливы	На рейс проливы – порт назначения	Порт назначения	Кол-во перевезен. леса в std.	В порту назначения	
											ожидание разгрузки	разгрузка
Советск. тайм-чартирован.		В Ленин- граде	Лен-д – проливы									
Искра	91 д. 7 ч.	8 д. 18 ч.	14 д. 14 ч.	6 д. 0 ч.	8 д. 14 ч.	17 д. 11 ч.	6 д. 4,5 ч.	20 д. 2 ч.	Престон	1126	0 д. 9 ч.	9 д. 6,5 ч.
Рабочий	89 д. 2 ч.	11 д. 9 ч.	13 д. 9 ч.	6 д. 12 ч.	9 д. 13,5 ч.	20 д. 7 ч.	6 д. 19,5 ч.	13 д. 16 ч.	Лондон	1124	0 д. 9 ч.	7 д. 3 ч.
Мста	88 д. 19,5 ч.	7 д. 4 ч.	15 д. 4 ч.	2 д. 14 ч.	10 д. 20 ч.	21 д. 18 ч.	5 д. 10 ч.	12 д. 4 ч.	Бристоль	867	0 д. 12,5 ч.	13 д. 5 ч.
	269 д. 4,5 ч.	27 д. 7 ч.	43 д. 3 ч.	15 д. 2 ч.	28 д. 23,5 ч.	59 д. 12 ч.	18 д. 10 ч.	45 д. 22 ч.		3117	1 д. 6,5 ч.	29 д. 14,5 ч.
на 1 сов. п/х	89 д. 17 ч. 30 м.	9 д. 2 ч. 20 м.	14 д. 9 ч.	5 д. 0 ч. 40 м.	9 д. 16 ч.	19 д. 20 ч.	6 д. 3 ч. 20 м.	15 д. 7 ч. 20 м.		1039	10 ч. 10 м.	9 д. 21 ч.
ИТОГО по тайм- чартерным	1421 д. 20 ч. 30 м.			64 д. 3 ч.	145 д. 1,5 ч.	324 д. 23 ч. 5 м.	146 д. 2,5 ч.			25453	31 д. 14 ч.	213 д. 17 ч.
На 1 п/х	71 д. 2 ч. 15 м.			3 д. 5 ч.	7 д. 6 ч.	15 д. 11 ч. 20 м.	7 д. 7 ч. 15 м.			1212	1 д. 18 ч. 55 м.	10 д. 4 ч. 25 м.
Рейсов. суда												
Нейлон Брук	73 д. 22 ч.			0 д. 2 ч.	5 д. 22,5 ч.	23 д. 3 ч.	10 д. 12 ч.	11 д. 8 ч.	Лондон	1816		
Бракондайл	6/			0 д. 4,5 ч.	7 д. 3 ч.	26 д. 16 ч.	8 д. 19 ч.	14 д. 0 ч.	В. Хартль- пуль	1371		
Турстон	6/			0 д. 1 ч.	7 д. 0,5 ч.	16 д. 4 ч.	6/	6/	Лондон	1321		
Кинника	7/			7 д. 0 ч.	9 д. 11 ч.	16 д. 14 ч.	7/		Лондон	1887		
Всего по 3 рейсов. п/х				7 д. 7,5 ч.	29 д. 13 ч.	81 д. 13 ч.				6395		
На 1 рейс.				1 д. 20 ч.	7 д. 9 ч. 15 м.	20 д. 9 ч. 15 м.				1598		
ИТОГО по всем пароходам			71 д. 10 ч.	174 д. 14,5 ч.	406 д. 12 ч.							
На 1 п/х				2 д. 11 ч.	7 д. 6 ч. 30 м.	16 д. 6 ч. 15 м.						

Оперативный отчет по Карской экспедиции 1934 г.¹

ОГЛАВЛЕНИЕ		стр.
1. Грузо- и судооборот:	а) грузы	
	б) тоннаж.....	1-3
2. График движения судов		4-6
3. Организация фрахтования		6-8
4. Страхование судов		8-9
5. Обслуживание судов за границей		10
6. Обслуживание судов в Мурманске		11-16
7. Снабжение углем		16-19, 53
8. Организация проводки		19-24
9. Ледовая проводка и авиаобслуживание		24-25
10. Работа Нового Порта		26-30
11. Работа Игарского Порта		30-25, 54-56
12. Анализ движения		35-37, 57, 58
13. Аварийность		38-39
14. Радиосвязь		39-40
15. Обстановка пути		40-41, 59
16. Финансовые результаты		41-48
17. Выводы на 1935 год		48-52
	а) по фрахтованию, движению и обслужив. судов	49
	б) по Сибпортам	50
	в) по радиосвязи	51
	г) по обстановке (гидрография)	51

Составлен Сектором Карско-Ленской операции² Морского управления Главсевморпути³.

На основании:

- 1) Рейсовых донесений капитанов судов.
- 2) Навигационных отчетов групповых капитанов.
- 3) Оперативных и расчетных материалов, поступивших в Сектор на 1.1-35.
- 4) Личных бесед и переговоров с отдельными участниками операций.

Москва, январь 1935 г.

НАЧАЛЬНИК СЕКТОРА КАРСКО-ЛЕНСКОЙ ОПЕРАЦИИ /Геци⁴/

СТАРШИЙ КОНСУЛЬТАНТ /Сваровский/

¹ Машинопись. 53 л.

² Сектор Карско-Ленской операции – см. примечание 2 к документу № 7.

³ Морское управление Главсевморпути – см. примечание 48 к документу № 7.

⁴ Геци – см. примечание 3 к документу № 7.

1. ГРУЗО- И СУДООБОРОТ

а) Грузы

Определяющим моментом при подготовке Карской операции является количество экспорта, подлежащего вывозу Карскими судами. Эта цифра определяет как общий объем операций, так и отдельные стороны ее.

Согласно заключенного 15 января 1934 г. с Экспортлесом⁵ договора, подлежало вывозу по Оби и Енисею 34.000 стандартов пилолеса. Впоследствии, однако, цифра эта выросла до 37.000 ст., и фрахтование тоннажа началось применительно к этому количеству. Однако уже при разворачивании фрахтования выяснилось, что экспорта будет больше и что окончательно намечено к вывозу 38.176 ст., применительно к этому количеству экспорта и закончено фрахтование тоннажа.

Весь грузооборот 1934 г. представляется в следующем виде:

	О Б Ъ		ЕНИСЕЙ		ВСЕГО		ГРУЗО- ОБОРОТ 1934 г.
	Намечено по плану	Фактически перевезено	Намечено по плану	Фактически перевезено	Намечено по плану	Фактически перевезено	
Экспорт (пилолес) в стандартах...	5210	5213	32966	33516	38176	38729 (101,4 %)	36804
Каботаж (прод., техн. и ремтовары) в тоннах...	—	—	7300	7775 + 2600 на Диксон	7300	10375 (142,1 %)	6580
Импорт в тоннах	—	—	—	—	—	—	3000

Под графой «Намечено по плану» мы понимаем в отношении каботаж количество, предусмотренное договорами, а в отношении леса – количество его, значащееся в окончательно переданных нам нарядах, применительно к которым и происходило фрахтование тоннажа.

При пересчете леса на метротонны⁶ – при весе 1 ст. в 2,7 т. – весь грузооборот выразится в следующих цифрах (в тоннах):

	1934 г.	1933 г.
Экспорт	104564	99380
Каботаж	10975	6580
Импорт	—	3000
ВСЕГО:	114939	108960

В 1934 г., таким образом, импорт выпал полностью, каботаж увеличился против 1933 г. на 57,7 %, экспорт на 5,2 %. Весь же грузооборот по сравнению с 1933 г. дал увеличение на 5,5 %.

Доля экспорта в общем грузообороте выражается, как и в 1933 г., в 91 %.

⁵ Экспортлес – см. примечание 18 к документу № 4.

⁶ Метротонна – метрическая тонна (т), единица измерения веса в метрической системе, равная 1000 кг. Составляет 0,9842 английской тонны, или 61,048211 пуда.

О П Е Р А Т И В Н Ы Й О Т Ч Е Т

П О КАРСКОЙ ОПЕРАЦИИ

1 9 3 4 г.

С О Д Е Р Ж А Н И Е :

	<u>Стр.</u>
1. Уво- и судооборот	
а) грузы,	1 - 3
б) тоннаж	
2. Анализ движения судов	4 - 6
3. Организация фрахтования	6 - 8
4. Фрахтование судов	8 - 9
5. Обслуживание судов заграничей	10
6. Обслуживание судов в Мурманске	11 - 16
7. Снабжение углем	16 - 19, 53
8. Организация проводки	19 - 24
9. Ледовая проводка и авиаобслуживание	24 - 25
10. Работа Нового Порта	26 - 30
11. Работа Игарского Порта	30 - 25, 54-56
12. Анализ движения	35 - 37, 57, 58
13. Аварийность	38 - 39
14. Радиосвязь	39 - 40
15. Организация пути	40 - 41, 59
16. Оценочные результаты	41 - 48
17. Ввод на 1935 год	48 - 52
а) по фрахтованию, движению и обслужив. судов	49
б) по Сибирю	50
в) по радиосвязи	51
г) по обстановке (гидрография)	51

СОСТАВЛЕН СЕКТОРОМ КАРСКО-ЛЕНСКОЙ
ОПЕРАЦИИ
МОРСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГЛАВСЕВМОРПУТИ.

О С Н О В А Н И Я :

- 1) Работных донесений капитанов судов.
- 2) Навигационных отчетов групповых капитанов.
- 3) Оперативных и расчетных материалов, поступивших в Сектор на 1.1-35.
- 4) Личных бесед и переговоров с отдельными участниками операций.

Москва, 1 Января 1935 г.

НАЧАЛЬНИК СЕКТОРА КАРСКО-ЛЕНСКОЙ ОПЕРАЦИИ: *Яг-3*
СТАРШИЙ КОНСУЛЬТАНТ: *Савва-Вед*

В Карском грузообороте мы не учитываем вывезенного 3 судами 1-й Ленской экспедиции леса из Игарки в Мурманск, всего 1461 стнд., или 3944 тонны.

б) Тоннаж

Всего в Карской операции 1934 г. участвовало 28 пароходов против 30 пароходов в 1933 г. Несмотря на уменьшение против 1933 г. количества судов, они вывезли на 2000 стнд. больше 33 г. Достигнуто это благодаря укрупнению размера отдельных судов.

Приводим сравнение нескольких показателей по 1933 г. и 1934 г.:

	1934 г.	1933 г.	% увеличения в 1934 г.
Общий дедвейт ⁷ всех судов	140160 т.	130680 т.	7,2
Средний " 1 парохода	5000 т.	4356 т.	14,8
Среднее количество экспорта на 1 пароходе	1383 ст.	1227 ст.	13,0

В отношении размера отдельных судов следует прежде всего установить, что в 1934 г. был допущен некоторый перегиб в этом вопросе, и отдельные суда оказались слишком крупного размера; намного больше, чем его может быть допущено нормальным ходом обработки их в Игарке в плавании в ледовых условиях. Максимальный размер судов, участвовавших в Карской операции до 1934 г., не превышал 6700 тонн, в 1934 г. участвовало 6 пароходов с дедвейтом свыше 7200 тонн, а 3 из них имело даже дедвейт более 8000 т. (Варкворт 8070, Хапельсайд 8300 и Квин Ольга 8341 т.) Эти крупных суда затрудняли маневрирование ими в сравнительно узкой Игарской протоке и во льдах Карского моря. К тому же 5 таких судов занимали полностью весь причальный фронт на Игарке, рассчитанный на обработку 6 средних нормальных пароходов.

Из всех участвовавших в Карской операции судов 14 пароходов, в т. ч. три советских, представляют собой мелкогрузные суда с дедвейтом от 3000 до 3950 тонн и с грузоподъемностью в 825–1100 стнд., 7 пароходов были среднего тоннажа, от 4960 до 6620 тонн дедвейта, с грузоподъемностью в 1350–1400 стандартов, и наконец, 6 пароходов крупного тоннажа, от 7250 до 8340 т. Д/В, поднимающие каждый 1880–2130 стандартов.

Следующая табличка показывает долю участия отдельных категорий судов в вывозе экспорта:

Размер ⁸	категория тоннажа в общ. дедвейте	количество вывезенного экспорта
мелкий	33,6 %	35 %
средний	27,8 %	28 %
крупный	38,6 %	37 %

Показательно, что крупный тоннаж, составляющий 38,6 % в общем дедвейте, вывез лишь 37 % всего количества груза.

⁷ В тексте – «дедвейд».

⁸ Слово «размер» вписано от руки.

Из 28 судов 3 парохода были советскими и 25 – иностранцев. Дедвейт их распределяется следующим образом:

Советский тоннаж 10 310 – 7,3 % – и иностранный 139 850 тонн – 92, 7 %.

Вывезено совсудами 8,4 % и иностранными судами – 91,6 % всего экспорта. Это подтверждает 100-процентное использование при погрузке леса советского тоннажа и менее удачное использование иностранного.

Из вышеприведенных цифр видно явное несоответствие в размере участвующего в Карской операции советского тоннажа по сравнению с иностранным. Ежегодно, однако, Наркомвод⁹ отказывал в предоставлении тоннажа для Карской и лишь по постановлению Правительства предоставлял 2–4 парохода. Нарком. внеш. торг.¹⁰, в ведении коего находятся перевозки на внешние рынки, со своей стороны, не соглашался на предоставление Карской советского тоннажа, поскольку это влекло снятие на длительное время соответствующих судов с других экспортных перевозок.

Все 28 судов распределяются по флагам следующим образом:

Советский	–	3 п/х.
Английский	–	19 "
Бельгийский	–	1 "
Латвийский	–	1 "
Норвежский	–	3 "
Германский	–	1 "

Интересно, что доля английского тоннажа в 3 последних Карских операциях все время растет, а именно:

1932 г.	–	42,8 %
1933 "	–	63,3 %
1934 "	–	67,8 %

Все суда этого года были взяты на тайм-чартер¹¹, поскольку рейсовое фрахтование прошлого года себя не вполне оправдало и с валютной стороны вывоз леса на тайм-чартерных судах оказался более выгодным для нас.

2. ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ

При составлении графика движения Карских судов приходилось учитывать несколько основных моментов.

Прежде всего это пропускная способность Игарского порта, имеющего ограниченную причальную линию в 600 метров и могущего одновременно грузить лишь 6 морсудов¹² среднего размера (4000–4500 т Д/В¹³).

⁹ Наркомвод – см. примечание 58 к документу № 7.

¹⁰ Наркомвнешторг – см. примечание 2 к документу № 1.

¹¹ Тайм-чартер – см. примечание 2 к документу № 4.

¹² Морских судов.

¹³ Дедвейт.

Затем – обработка судов в Мурманске под бункеровкой с погрузкой каботажа, где количество причалов опять-таки ограничено.

Дальше – сроки подачи в Сибирские порты речного груза.

Наконец, для некоторой части судов – также время, доступное им для захода в соответствующий заграничный порт.

Само собой разумеется, что лимитирующим при этом моментом начала всей операции в целом является вопрос о времени открытия проливов Новой Земли.

При составлении графика и были прежде всего установлены сроки прихода судов к Новой Земле и, уже исходя отсюда, выведены сроки прихода в Игарку, Мурманск и приемки за границей на чартер. При этом учитывалось, что продукция Игарских лесозаводов может быть подана для погрузки на суда в любое время.

Поскольку суда фрахтуются индивидуально, т. е. для конкретных нарядов, имеющих назначение в конкретные порты, пришлось с самого начала наметить распределение всего лесоэкспорта по отдельным пароходам, установив, таким образом, как общее число судов, так и размер каждого из них.

Поскольку крупный тоннаж обходится гораздо дешевле мелкого и среднего, мы при комбинировании нарядов учитывали при этом целесообразность максимально укрупнить тоннаж, конечно, до определенного, логически допустимого, предела.

Завися в отношении речного экспорта от НАРКОМВОДА, т. е. от сроков подачи им в Сибирские порты речного груза, мы взяли этот момент в качестве основного отправного пункта при разработке всего графика.

Исходя из того, что пароходы для речного груза должны прибыть в Игарку и Новый Порт в определенные, твердо установленные сроки, мы, уже применительно к ним, строили нам график в отношении пароходов, грузящих лес и с причалов.

Для согласования с промышленностью и с НАРКОМВОДОМ сроков отгрузки и прибытия в Игарку и в Новый Порт речных грузов нами в конце мая был командирован в Омск и Красноярск специальный представитель, который установил с заинтересованными организациями твердые сроки подачи речных счалов¹⁴.

В начале июня мы получили соответствующие материалы и к 15 июня составили график движения судов, применительно к которому и должно было развлекаться фрахтование. По этому графику и предусматривался вывоз всего лесоэкспорта в количестве 36,5–37 тыс. стандартов – 28 пароходами (5 по Оби и 23 по Енисею). Размер отдельных судов был при этом по возможности укрупнен, но не превышал по отдельным пароходам 1900 стандартов.

В соответствии с нарядами Экспортлеса, предусматривавшими доставку многих мелких партий груза в порты, не допускавшие захода крупного тоннажа, было запланировано также участие ряда мелких судов с грузом в 900–975 стандартов.

На основании составленного 15 июня графика и начало проводиться фрахтование. Впоследствии, однако, пришлось внести в график целый ряд поправок,

¹⁴ Счал (счалка) – группа судов, связанных (счаленных) друг с другом.

существенно изменивших как сроки, так и, особенно, размеры отдельных пароходов.

Поправки эти вносились в основном по следующим причинам:

1) Некоторые порты назначения мелких судов доступны для входа в них судов лишь в определенные, весьма короткие сроки, так как снижающийся уровень воды не всегда позволяет зайти в них судам даже с небольшой осадкой, как пароходы, принимающие 900–950 стандартов.

2) В связи с ходом выполнения экспортной программы промышленностью ЭКСПОРТЛЕС менял несколько раз (в сторону увеличения) общее количество экспорта и, главное, не зная окончательного количества, очень долго задержал выдачу нам последних нарядов.

3) Условия заграничного фрахтования часто не давали возможности СОВФРАХТУ¹⁵ обеспечить тоннаж именно тех размеров и в те сроки, которые предусмотрены по графику. Сплошь да рядом мы становились перед альтернативой: либо настоять на нашем графике, т. е. на фрахтовании судна точно предусмотренного в нем размера и с подачей в точно предусмотренный срок, но по дорогой, неприемлемой для нас ставке, либо согласиться на принятие другого судна с иной грузоподъемностью и с подачей в другие сроки, однако более дешевого по своей фрахтовой ставке.

Исходя из необходимости проведения операции с максимальной валютной целесообразностью, мы в большинстве случаев становились на вторую точку зрения. Это влекло за собой изменение если не всего графика в целом, то значительной части его, так как отклонение от сроков и количеств в одном пароходе отражалось на всей операции в целом и требовало соответствующих изменений и по прочим судам.

20 июля мы вынуждены были пересоставить наш первоначальный график и дальнейшее фрахтование вести уже применительно к этому последнему графику, причем даже в нем мы вынуждены были два последних парохода на Лондон оставить открытыми в отношении количества груза.

По этому графику операция должна была начаться 17 июля принятием на чартер первого парохода за границей и закончиться 26 сентября выходом последнего судна из Игарки.

В заключение надо оказать, что, несмотря на ряд трудностей в составлении графика, основное затруднение состояло именно в необходимости постоянно¹⁶ его перестраивать на ходу, применяясь к тем конкретным предложениям тоннажа, которые нам делал Совфрахт.

¹⁵ Документ интересен тем, что раскрывает роль Совфрахта в подготовке Карских экспедиций и показывает нюансы отношений разных структур, привлеченных к организации перевозок.

¹⁶ В тексте – «постоянного».

3. ОРГАНИЗАЦИЯ ФРАХТОВАНИЯ

Фрахтование иностранного тоннажа велось, как и ежегодно, через СОВФРАХТ, который должен был обеспечить Карскую операцию судами в соответствии с нашими фрахтовыми ордерами¹⁷.

Согласно нашего договора с СОВФРАХТОМ мы должны были выдать ему ордер в следующие сроки:

40 % – за 45 дней до принятия судна на чартер

50 % – " 30 " " " " " "

10 % – " 10 " " " " " "

Во исполнение этого пункта мы выдали ордера:

26 мая на 6 судов

5 июня " 7 "

11 " " 4 "

16 " " 4 "

17 " " 4 "

Впоследствии выяснилось, что некоторые пароходы, имеющие назначение в мелкие порты Англии – Бристоль, Бостон¹⁸ и Кингслин¹⁹, не могут из-за спада воды на походах к портам зайти в них в предусмотренное время. В связи с этим пришлось перестроить график на первые 13 пароходов, комбинируя таким образом, чтобы суда к этим портам подошли в те короткие твердые сроки, когда состояние уровня моря позволяет судам сделать его без простоя.

В сравнении с договорными сроками выдачи ордеров на фрахтование, дело это представляется в следующем виде:

По 4 пароходам ордера нами выпущены за 56 дней до принятия судна

" 4 " " " " " 53 " " " "

" 13 " " " " " " 50 " " " "

" 4 " " " " " " 33 " " " "

Если же учесть наши дополнительные изменения первой и второй фрахтовых групп, то срок по 13 пароходам сократится.

Как показывают эти цифры, мы, таким образом, в предусмотренные договором сроки все же уложились, и выдача ордеров представляется так:

16 % – 53 дня

28 % – 44 "

16 % – 36 "

40 % – 33 "

100 %

¹⁷ Фрахтовый ордер – см. примечание 13 к документу № 4.

¹⁸ Бостон (Великобритания) – небольшой город-порт в Англии (графство Линкольншир). Расположен на р. Уитем в 9 км от места ее впадения в Северное море.

¹⁹ Кингслин – Кингс-Линн (англ. *King's Lynn*), город-порт в Англии (графство Норфолк). Расположен на реке Грейт-Уз вблизи места ее впадения в Северное море.

Переходя к анализу фрахтования, следует сказать, что конъюнктура 1934 г. была не особенно благоприятной и, по словам и СОВФРАХТА, у него был очень небольшой выбор судов, в частности, в отношении судов, находящихся на приколе. В основном пришлось привлекать суда, плавающие в других рейсах, что ограничило, с одной стороны, возможности и СОВФРАХТА, а с другой стороны, не давало развернуть фрахтование со сдачей пароходов в нужные сроки. Надо сказать, что СОВФРАХТ при фрахтовании Карского тоннажа пошел по линии наименьшего сопротивления и его Лондонский филиал не уделил, на наш взгляд, достаточного внимания Карскому тоннажу, ставя перед нами вопрос так, что если мы то или иное предлагаемое им судно не возьмем, то другого тоннажа не будет или будет по очень высокой ставке. В этом отношении мы слишком долго шли на уступки СОВФРАХТУ и допустили, на наш взгляд, перегиб, часто соглашаясь на принятие не вполне удовлетворяющего нас в отношении размеров и сроков тоннажа. Как видно, именно в отношении крупного тоннажа у СОВФРАХТА было более легкое положение, и он всячески старался на нас воздействовать с целью устройства в Карской слишком крупного тоннажа. В результате же нашей уступчивости мы в этом году имеем участие в Карской операции судов слишком больших размеров.

В то время как в прошлом году максимальным пределом считалось 6500–6700 тонн дедвейта, шесть пароходов текущего года имеют тоннаж свыше 7 тыс. тонн и, в частности, три из них свыше 8 тыс. тонн дедвейта. Подобные пароходы затрудняют маневрирование в сравнительно узкой Игарской протоке, подвергаются большой опасности при проводке через льды, и наконец, упираясь в ограниченную причальную линию на Игарке, уменьшают возможное количество судов, находящихся единовременно при погрузке с берега.

Надо, однако, сказать, что, став на позицию привлечения к Карской операции не всегда удовлетворяющего нас по своим эксплуатационным показателям тоннажа, СОВФРАХТ добился хороших результатов в отношении фрахтовой ставки. Так, например, по всем иностранным пароходам средняя фрахтовая ставка, несмотря на некоторое конъюнктурное удорожание 1934 года против 1933 г., обошлась в £– 3/7,5 против £– 3/11 в прошлом году.

Стоимость отдельных групп тоннажа представляется в следующем виде:

Тоннаж от 3000–4000 т. Д/В обходился в 4/3 – 4/9 шиллинг.

" " 5000–6000 " " " " 3/1,5 – 4/0 "

" " 6600–8350 " " " " 2/11 – 3/6 "

Если же не считать парохода в 6600 т, то этот, т. е. крупный, тоннаж обходился в 3/0 – 3/6 шиллингов.

В отношении общей оценки судов надо отметить, что большинство из них были вполне приемлемыми для нас по своим эксплуатационным показателям, а некоторые, как, например, «ЛУИЗЕ ЛЕОНГАРДТ», «СИВАЛОУР», «ПАТРИА», «НАВЕКС» и друг., оказались даже весьма хорошими.

Были, однако, и плохо нас устраивающие суда, в частности угольщики, мало пригодные под лес («КВИН ОЛЬГА», «ПЕНХИЛ», «МАРКЛИН» и др.).

Особенно надо остановиться на фрахтовании парохода «КВИН ОЛЬГА», де-вейт которого 8300 тонн и грузоподъемность 2500 стандартов. Наш ордер был на пароход в 2000 станд., и мы сильно протестовали против фрахтования «КВИН ОЛЬГИ», который имел много лишнего тоннажа, что удорожало валютную часть операции и усложняло нашу работу на Игарке из-за крупного размера судна. Несмотря на наш протест, СОВФРАХТ все же принял это судно на чартер²⁰. Наши убытки, вызванные этим фрахтованием, по нашим подсчетам, свыше 300 фунт. стерлингов, СОВФРАХТ обязался нам вернуть.

Следует также особо отметить пароход «ХАМСТЕРЛЕЙ», который должен был принять 975 стандартов и грузоподъемность которого оказалась намного меньше. На месте в Лондоне СОВФРАХТ согласовал с РУССКОЛЕСОМ²¹ уменьшение наряда для «ХАМСТЕРЛЕЙ» до 937 стандартов. Капитан судна, однако, придя на Игарку, подал письменный нотис²² о том, что свыше 370 стандартов он принять не может. Правда, впоследствии на это судно погрузили 907 стандартов, однако Игарка на свой риск и страх произвела перестановку судов, погрузив наряды «ХАМСТЕРЛЕЯ» на другой пароход, «СТЕССО», и дав «ХАМСТЕРЛЕЮ» наряд, предназначенный первоначально для «СТЕССО». Перемещение это оказалось неудачным и вызвало непроизводительный расход валюты в £90.—. Об этом обстоятельстве мы более подробно скажем в разделе об Игарке, здесь же отмечаем сам факт фрахтования парохода «ХАМСТЕРЛЕЙ» со значительно меньшим тоннажем, нежели это требовалось соответствующими нарядами.

4. СТРАХОВАНИЕ СУДОВ

Страхование Карского тоннажа велось, как и в прежние годы, через Госстрах²³ на основании предварительно заключенного между нами договора. Страховая ставка была в этом году из-за прошлых годов повреждений и аварий несколько выше, чем в 1933 г., и колебалась от 3 до 8 % брутто²⁴.

Несмотря на высокую ставку (по большинству пароходов – преваляет 6 %), надо сказать, что Госстрах провел в этом году свою работу неплохо, действуя согласованно с фрахтующей организацией и развивая определенную маневренную

²⁰ Чартер – см. примечание 2 к документу № 4.

²¹ Руссколес – «Русское лесное агентство» (англ. *Russian Wood Agency in the United Kingdom*), совместная советско-британская брокерская организация, через которую производилась продажа основной массы советских лесоматериалов в Великобритании. Создана в 1923 г., работает по настоящее время.

²² Нотис (англ. *Notice*) – уведомление о полной готовности судна к погрузке или выгрузке.

²³ Госстрах – см. примечание 14 к документу № 7.

²⁴ Брутто-ставка – страховой тариф, состоит из нетто-ставки и надбавки, используемой для возмещения расходов по проведению страховых операций.

гибкость при проведении того или иного застрахования, доведя, таким образом, фактическую нетто-ставку до 3,15 %, – 29 % страховой суммы Госстрах оставил на своем риске, перекрыв 71 % в иностранных организациях. Страховые суммы отдельных пароходов колеблются в зависимости от размера и возраста судна и других моментов от 11 т. фунтов («ЛАРГО») до 40 т. фунтов («ХЕЛЬМСТРАТТ», «ВАРКВОРТ»).

Окончательных итогов страхования подвести еще нельзя. Дело в том, что целый ряд претензий судов на те или иные повреждения еще на разрешен, но форсирование их разрешения отнюдь не в наших интересах.

Однако некоторые основные показатели и итоги можно с некоторым приближением вывести уже сейчас.

В общем они представляются по всем 25 иностранным судам в следующем виде:

1. Страховая сумма всего	£ 615070.—	на 1 п/х.	£ 24603.—
2. Премия-брутто ²⁵	£ 33567.—	на 1 п/х.	£ 1343.—
10 % скидка	£ 3356.—	" 1 "	
3. " нетто	£ 30210.—	" 1 "	£ 1208.—
4. Ожидаемый возврат страховой премии	£ 6400.—		£ 256.—
5. Чистая стоимость страх.	£ 23810.—		£ 958.—
6. В случае благоприятного исхода операции в отношении признанных убытков по судам стоимость страхования уменьшится на следующие суммы (по данным Госстраха):			
1) Снижение ставки премии (8 % с £30210)	£ 2415.—		
2) Тантьема ²⁶ 10 % с разницы между 100 % убытка и фактическим (условно убыток принимается в 40 %), т. е. 10 % от £18000.—	£ 1800.—		
ВСЕГО:	£ 42151.—		£ 169.—
7. Окончательная нетто-стоимость страхования	£ 19595.—		£ 783.—
нетто-ставка	3,15 %		

Судя по прохождению Карской операции и исходя из имеющихся пока сведений, больших убытков по страхованию ожидать не приходится, и, таким образом, Карское страхование может закончиться с вышеприведенным результатом, т. е. с общей стоимостью ориентировочно в £19.510.—.

²⁵ Брутто-премия – полная сумма страхового взноса, который уплачивает страхователь страховщику, рассчитанная на основе брутто-ставки.

²⁶ Тантьема (в тексте – «тантьема») – здесь: вознаграждение, определяемое по финансовому успеху предприятия.

Стоимость страхования по отдельным показателям будет в этом случае таковой:

		1934 г.	1933 г.
1.	Стоимость страхования 1 п/х. £	783	760
2.	" " 1 т Д/В шил.	3/0	3/5
3.	" " 1 ст. леса "	11/0	12/2

Таким образом, при повышении размера отдельных судов на 14,8 % затраты на страхование одного судна выросли на 2,6 %.

5. ОБСЛУЖИВАНИЕ СУДОВ ЗА ГРАНИЦЕЙ

В соответствии с нашим договором, своевременно заключенным с Внешторгтрансом²⁷, последний принял на себя обслуживание за границей всех Карских судов. Сюда входят организация и приемка от судовладельца, организация их осмотра в доке, бункеровка углем, отправка в рейс и обработка при возвращении при разгрузке, как то: сдача судовладельцу, урегулирование всевозможных претензий и проведение всех расчетов.

Внешторгтранс свою работу строил через свои заграничные филиалы Аркос²⁸ в Англии и Дерутра²⁹ на Континенте. Последние, в соответствии с нашим договором с Внешторгтрансом, должны были особое внимание обратить на то, чтобы не допускать длительного простоя судна за границей перед отправлением в рейс и при разгрузке его.

С этой работой Аркос и Дерутра справились. Средний простой вместо разрешенных как максимум 24 часов равнялся 11 часам и колебался по отдельным пароходам от 3 часов («СПОРТС») до 29 часов (пароход «ЭКСТРАНЕД»).

Сдача нам пароходов происходила в следующих пунктах: 11 пароходов приняты в наиболее удобном для нас по близости и стоимости угля Английском порту – на Тайне, 1 пароход принят на восточном берегу Англии в другом порту, 7 пароходов приняты на западном берегу Англии, 4 парохода в Голландии и 1 – в Норвегии.

Сдача судов производилась в портах разгрузки экспорта и фактически имела место в следующих портах: на восточном берегу Англии 20 пароходов, из них 11 в Лондоне, на западном берегу 6 пароходов, на южном берегу 1 и в Голландии 1 пароход. Два судна имели заход в 2 порта назначения, все остальные только в один.

Оперативный материал по обслуживанию судов нами от Аркоса уже полностью получен, за исключением отдельных частных открытых еще вопросов. Что же каса-

²⁷ Внешторгтранс – см. примечание 38 к документу № 7.

²⁸ Аркос – см. примечание 2 к документу № 2.

²⁹ Дерутра (нем. *Derutra*, от *Deutsch-Russische Transport-Aktiengesellschaft* – Немецко-русское транспортное акционерное общество) – советско-германская компания. Основана в 1921 г. для координации пассажиропотока и товарообмена между СССР и Германией, работала до 1934 г. Деятельность компании была возобновлена в 1946 г., после окончания Второй мировой войны. В 1954 г. компания передана ГДР.

ется бухгалтерских документов, то они еще не полностью находятся в нашем распоряжении, но в ближайшее время мы ждем окончательных материалов по этому вопросу.

Наши взаимоотношения с Аркосом развивались в целом нормально. Следует лишь отметить отдельные более мелкие вопросы, как, например, снабжение судов водой, по которым Аркос не выполнил наших инструкций и ряд судов снабдил водой за границей на весь рейс вместо того, чтобы дать им воды лишь частично, до Мурманска, где они могла бы получить воду для дальнейшего плавания.

Разгрузка судов за границей велась по обычным для отдельных портов нормам, с некоторым при этом превышением их.

Показательно, однако, что в среднем суда находились в порту разгрузки 12 д. 18 ч., в то время как в Сибпортах под погрузочными работами стояли 12 д. 13 час.

6. ОБСЛУЖИВАНИЕ СУДОВ В МУРМАНСКЕ

В навигацию 1933 г. мы, в виде опыта, организовали в Мурманске промежуточную бункеровку 7 иностранных пароходов советским углем.

Обычно до этого все суда бункеровались за границей полностью на весь рейс до Сибирских портов и обратно до заграничного порта назначения.

Бункеровка судов в Мурманске позволяет нам снабдить их за границей лишь минимальным количеством угля, необходимым им для плавания до Мурманска, где они уже принимают все недостающее им количество угля на весь дальнейший рейс, т. е. до Сибирского порта и обратно до иностранного порта разгрузки экспорта.

Это освобождает нас от большого количества иностранного угля и экономит, таким образом, значительные валютные средства.

Поскольку опыт 1933 г. оказался удачным, мы в 1934 году организовали в Мурманске основную бункеровочную базу, предусмотрев заход всех без исключения судов в Мурманск и обеспечив там предварительно необходимое количество угля и погрузку его на пароходы.

Одновременно с бункеровкой мы организовали в Мурманске погрузку на суда каботаж, предназначенного для Игарки.

До сих пор эта операция производилась в Ленинграде. Однако Ленинградский порт, работающий летом по основным экспортно-импортным операциям, не мог обеспечить действительной защиты наших интересов, не выделял нам необходимой складской площади и долго задерживал наши суда под погрузкой.

Ввиду этого мы своевременно договорились с грузоотправителями о направлении всех их грузов вместо Ленинграда – в Мурманск, где были обеспечены соответствующая складская площадь и организация погрузки их.

Оставив за собой обработку пароходов, мы вели все работы по погрузке через Управление Мурманского Порта, с которым мы своевременно заключили договор, оговорив в нем, в частности, твердые нормы суточной погрузки.

	ПРЕБЫВАНИЕ В МУРМАНСКЕ			ПРИНЯТО	
	с	по	Всего в днях и часах	Уголь в тоннах	Груз в тоннах
1. ХАМСТЕРЛЕЙ	23/7 – 10 ч. 45 м.	29/7 – 16 ч. 15 м.	6 д. 5,5 ч.	418	1262
2. НАВЕКС	24/7 – 17 ч. 30 м.	31/7 – 14 ч.	6 д. 20,5 ч.	545	1008
3. ЛАРГО	24/7 – 2 ч.	28/7 – 12 ч. 30 м.	4 д. 9,5 ч.	547	735 уг. + 100 воды
4. СТЕССО	24/7 – 0 ч.	28/7 – 24 ч.	5 д. 0 ч.	597	1323
5. ПАТРИА	28/8 – 23 ч.	3/8 – 1 ч. 25 м.	5 д. 2,5 ч.	470	586
6. ХОМСАЙД	28/7 – 15 ч. 30 м.	3/8 – 3 ч.	5 д. 21,5 ч.	645	674
7. БРЕНТАЙВ	29/7 – 6 ч. 40 м.	2/8 – 21 ч.	4 д. 14 ч.	566	395 уг. + 200 воды
8. СПОРТС	5/8 – 8 ч.	7/8 – 17 ч.	2 д. 9 ч.	560	–
9. ХЕЛЬМСТРАТТ	5/3 – 19 ч.	12/8 – 6 ч. 30 м.	6 д. 11,5 ч.	745	985
10. СТРАНД	6/8 – 2 ч. 40 м.	9/8 – 16 ч. 05 м.	3 д. 13,5 ч.	449	250 уг.
11. ЗЕЛЛО	7/3 – 21 ч.	11/8 – 11 ч.	3 д. 14 ч.	600	250
12. МАРКЛИН	9/8 – 15 ч.	12/8 – 6 ч. 30 м.	2 д. 16,5 ч.	701	–
13. ВАРКВОРТ	9/8 – 8 ч. 30 м.	16/8 – 3 ч.	6 д. 18,5 ч.	800	719
14. СИВАЛОУР	10/8 – 13 ч. 20 м.	14/8 – 19 ч. 30 м.	4 д. 6 ч.	500	168
15. ЛУИЗЕ ЛЕОНГАРДТ	11/8 – 5 ч. 25 м.	16/3 – 5 ч.	4 д. 23,5 ч.	751	–
16. ЭКСТРАНД	11/8 – 9 ч.	15/8 – 12 ч. 50 м.	4 д. 4 ч.	452	–
17. ГРЕЙТХОП	10/8 – 14 ч.	19/8 – 17 ч.	3 д. 3 ч.	420	–
18. ЭЙФОРБИЯ	17/8 – 4 ч. 45 м.	23/8 – 24 ч.	6 д. 19 ч.	588	493
19. КУЙБЫШЕВ ³⁰	18/8 – 8 ч.	22/8 – 1 ч.	3 д. 17 ч.	519	–
20. ИСКРА ³¹	22/8 – 15 ч.	25/8 – 21 ч.	3 д. 6 ч.	75	–
21. ПЕНМОРВА	23/8 – 11 ч. 20 м.	28/8 – 13 ч.	5 д. 1,5 ч.	872	–
22. КВИН ОЛЬГА	24/8 – 7 ч.	29/8 – 23 ч.	5 д. 15 ч.	1212	–
23. ПЕНОЛВЕР	20/8 – 17 ч. 20 м.	2/9 – 2 ч.	6 д. 8,5 ч.	869	–
24. ХАРТСАЙД	26/8 – 1 ч. 45 м.	2/9 – 20 ч.	7 д. 28 ч.	850	130
25. КОТСВОРТ	28/8 – 10 ч.	2/8 – 9 ч.	5 д. 23 ч.	636	300 уг.
26. ПЕНХИЛ	26/8 – 9 ч.	2/9 – 4 ч.	4 д. 19 ч.	625	90
ВСЕГО:			129 д. 7 ч		

³⁰ «Куйбышев» – советский грузовой пароход. Принадлежал к IV серии лесовозов, строившихся на Балтийском заводе в Ленинграде. Вступил в строй в 1930 г. Работал на Севере, с 1940 г. входил в состав Мурманского морского пароходства. 24 августа 1942 г. был потоплен со всем экипажем германской подводной лодкой U-601 в районе о. Белый. Длина судна – 92 м; ширина – 13,1 м; высота борта – 6,9 м; осадка с генеральным грузом – 5,8 м, с лесным грузом – 5,9 м; дедвейт – 3790 т; мощность машины – 950 л. с.

³¹ «Искра» – см. примечание 6 к документу № 4.

В транфинплане³² Карской, согласованном с Наркомвнешторгом, на Мурманскую операцию предусматривалось 130 дней. Таким образом, мы как раз уложились в этот срок. Правда, при составлении графика движения мы полагали несколько сэкономить предусмотренное в транс. фин. плане время и, в частности, организовать в некоторых случаях погрузку каботаж одновременно с бункеровкой судов.

К сожалению, реальные возможности Мурманского порта не позволяли этого сделать. Мало того, порт во многих случаях не выполнил отдельных погрузочных норм, предусмотренных в нашем договоре (250 т в сутки для угля и 500 т для каботаж) и задолжал суда на 17 лишних дней против положенного по договору с ним. По нашим окончательным расчетам, мы по шести судам платили порту демередж³³ за 3 дня 3,5 час. и по 20 судам получили от него диспач³⁴ за 20 дн. 9,5 ч.

Из 25 пропущенных через Мурманск пароходов – 24 были иностранцы. Один из 25 иностранных был забункерован из-за позднего времени сдачи его за границей полностью в порту отправления и в Мурманск не заходил, направившись из-за границы прямо на Игарку.

Кроме этой операции, несколько пароходов заходило на обратном пути в Мурманск.

По этим судам, принявшим 1200 тони бункерного угля, порт погрузочной нормы также не выполнил. Так, вместо нормально предусмотренного по договору времени на бункеровку 6 судов в 4 дня 21 ч. – суда потеряли в Мурманске 6 д. 4 ч., т. е. 1 д. 7 ч. лишних, за что Порт должен уплатить нам диспач.

Из вышеуказанных 6 пароходов – 3 советских судна зашли в Мурманск не из-за нехватки им угля для окончания Карского рейса, а с тем, чтобы не брать за границей иностранного угля при последующем следовании их после окончания Карского рейса из заграничных портов³⁵ разгрузки в первый советский порт назначения.

Большинство заходивших в Мурманск из-за границы судов принимали там также и воду за счет соответствующего недобора воды за границей. Эта операция велась параллельно с основной по бункеровке и поэтому отдельно не учитывается.

Анализируя Мурманскую операцию, следует констатировать на фоне общей ее успешности и отдельные слабые места ее, а именно:

- 1) Невыполнение портом погрузочной нормы, о чем мы говорили выше.
- 2) Неважная в отдельных пароходах погрузка и укладка каботаж.

³² Транфинплан – транспортно-финансовый план, сводный план производственно-финансовой деятельности транспортного предприятия.

³³ Демередж (от англ. *demurrage*) – возмещение затрат на содержание судна во время стоянки в случае простоя судна сверх нормы.

³⁴ Диспач (от англ. *dispatch*) – компенсация усилий фрахтователя за окончание погрузки груза до истечения времени, отводимого на грузовые операции (сталийного времени).

³⁵ В тексте: «из-заграничные порты».

В отношении валютной экономии, связанной с угольной операцией, расчет представляется в следующем виде:

1. Из 129 дней – 19 дней ушло на каботажную операцию
 таким образом, на погрузку угля затрачено. 110 дней
 Отклонение от прямого пути на заход в Мурманск, считая
 по 12 ч. на пароход 13 дней
 ВСЕГО: 123 дня.

2. При принятии соответствующего количества угля (15233 т. для себя
 и 1735 т. для ледоколов) за границей требовалось бы. 15 дней
 Чистая потеря в днях выразится, таким образом, в 108 дней

3. Средняя стоимость 1 парохода в сутки равна. £31.—.—.
 Исходя из этого, лишняя задолженность судов
 в 103 дня обходится в £3348.—.—.

4. При средней стоимости одной тонны угля за границей
 в 14/1-17073 т. угля обошлись бы в £12022.—.—.
 Чистая валютная экономия на Мурманской операции выражается,
 таким образом, в £8674.—.—.

Валютную стоимость каботажных перевозок мы выводим из следующего расчета:

1. На всю операцию затрачено:
 Погрузка в Мурманске – 19 дн.
 Разгрузка в Игарке – 12,5 дн.
 31,5 дн. при 34 днях,
 предусмотренных транфинпланом.

2. При стоимости 1 парохода в сутки. £31.—.—.
 Общая стоимость этой операции выражается в. £976.—.—.

3. Таким образом, валютная стоимость перевозки 1 тонны каботажа
 (перевезено 7775 тонн) обошлась £0.2/6

Погрузка каботажа на суда проводилась в некоторых случаях с отклонением от намеченных по графику количеств, но всегда с учетом реально создавшейся на данный момент обстановки. Мурманск, таким образом, должен был каботажной операцией выправлять те отклонения от графика, которые создавались ходом операции, освобождая от каботажа те суда, которые запаздывали против графика, и передавая больше, нежели это предусмотрено по графику, на суда, приход которых на Игарку намечался на более ранний против графика срок.

Этим обстоятельством Мурманск, по мере возможности, и корректировал выполнение графика движения судов.

При этом по согласованию с Морской частью основное количество каботажа (46 %) было погружено на 3 парохода первой группы, поскольку именно она могла, скорее всего, встретиться со льдом, для прохождения через который особое значение придавалось полному погружению винта в воду.

Помимо угля, воды и каботажа, все суда получали от нас в Мурманске полный комплект необходимых им для плавания морских карт и лоций Карского моря и проливов, а равно и инструкции, как письменные, так и устные, подлежащие безусловному соблюдению в дальнейшем их плавании в Сибпорты и обратно. Помимо того, в Мурманске исправлялись мелкие повреждения судов, полученные судами во время бункеровки и погрузки, и разрешалась те или иные вопросы как специфически Карского, так и общего порядка, возбуждаемые капитанами, их помощниками и старшими механиками судов.

Переходя к общей оценке Мурманской операции, следует прежде всего отметить, что проходила она в чрезвычайно тяжелой, напряженной обстановке. Как раз в это время Мурманский порт работал по вывозу апатитов на экспорт. Между тем число причалов в Мурманске ограничено, механизации для бункеровки судов нет никакой, и естественно, что вклинившаяся Карская операция заморозила в сильнейшей степени апатитовую операцию, вызвав этим самым целый ряд протестов НАРКОМТЯЖПРОМА³⁶ и сама встретившись поэтому с рядом осложнений.

В результате принятые по договору портом погрузочные нормы не были им выполнены, что влекло задержку судов и в некоторых случаях – их более поздний, чем намечено по графику, выход в плавание, несмотря на то что значительное количество судов приходило в Мурманск раньше намеченного графиком срока.

Неблагоприятно было в Мурманске с обслуживанием судов из-за отсутствия в [нашем] распоряжении³⁷ катера для сообщения с судами, стоящими на рейде. На некоторые суда невозможно было иногда попасть именно из-за отсутствия перевозочных средств. У порта не хватало также морских и портовых лоцманов, из-за чего некоторые суда имели простой.

Особенно плохо порт обслужил суда, заходившие в Мурманск на обратном пути из Сиб. портов.

Так, несмотря на своевременное предупреждение о подходе судов «ИСКРА» и «КУЙБЫШЕВ», никто из представителей Мурманского порта их не встречал и для их бункеровки абсолютно ничего подготовлено не было.

В отношении каботажа дело представляется в следующем виде:

Отправленный из Мурманска каботаж, в среднем в 648 тонн на судно, состоял из прод., пром. и товаров (среди них основная масса груза была мука).

³⁶ Наркомтяжпром – см. примечание 82 к документу № 7.

³⁷ В тексте: «в н./распоряжении».

По пароходам и грузополучателям каботаж распределяется следующим образом:

	ВСЕГО в тоннах	ИЗ НИХ							
		Таймырский Трест ³⁸	Полярные станции	Игарский порт	Севполяр лес ³⁹	Вост. Сиб.		л/п Малыгин	Стр-во остр. Диксон
						Край союз	Торг.		
Хартсайд	202,2	200,9	1,3	–	–	–	–	–	–
Сивелоур	167,6	35,2	14,6	2,4	75,5	35,9	0,9	3,5	–
Пенхил	104,5	91,7	–	–	–	12,8	–	–	–
Эйфорбия	492,1	205,5	–	4,8	277,1	4,4	–	–	0,3
Хомсайд	673,6	302,5	–	136,3	–	–	234,8	–	–
Навекс	1008,5	896,1	–	93,3	19,1	–	–	–	–
Патриа	585,5	7,8	–	–	521,9	–	–	–	–
Варкворт	718,5	–	–	–	718,5	–	–	–	–
Мейстерлей	1262,5	–	–	–	1262,5	–	–	–	–
Стессо	1323,6	–	–	–	–	1323,6	–	–	–
Зело	249,7	195,5	–	53,2	–	–	–	–	–
Хельмстратт	985,6	–	–	–	473,3	479,3	33,0	–	–
	7775,0	1936,2	15,9	290,0	3355,9	1856,0	315,6	3,5	0,3

7. СНАБЖЕНИЕ УГЛЕМ

Как уже сказано в разделе о Мурманской операции, основная бункеровочная база была организована в Мурманске, где суда получили советский уголь вместо иностранного – валютного угля.

За границей суда, таким образом, забункеровались ограниченным количеством угля, необходимым им лишь на рейс до Мурманска.

Движение угля по пароходам видно из следующей сводки (см. приложение № 1).

Как видно из этой сводки:

1) Общее количество угля, израсходованного всеми Карскими судами, равно 23654 тонны, из них 5386 т. (22,8 %) – иностранного и 18258 т. (77,2 %) – советского.

³⁸ Таймырский трест – Таймырский трест ГУСМП (Таймырский промышленно-транспортный трест «Таймырсеппуть»), одна из хозрасчетных организаций, созданных в системе ГУСМП на базе прекратившего свое существование Комсеперпути (в соответствии с Постановлением СТО СССР от 11 марта 1933 г.). Таймырский трест ГУСМП должен был всесторонне развивать и эксплуатировать производительные силы в районе севернее Игарки (в Игарке находился центр организации). В ведении треста, в частности, находились речное и каботажное судоходство, работа портов.

³⁹ Севполярлес – см. примечание 51 к документу № 7.

При этом 1 пароход (ХАЦЕЛЬСАЙД) был СОВФРАХТОМ забункерован полностью за границей (1115 т.), что сильно увеличило абсолютное и относительное количество иностранного угля.

Если бы пароход «ХАЦЕЛЬСАЙД» был принят в отношении угля на общих с остальными иностранными пароходами основаниях, максимум тонн 400, общий расход иностранного угля составил бы 4671 т., или 19,9 % к общему количеству всего угля.

2) Отдельные суда, в зависимости от их дедвейта и продолжительности чартера, прожгли за Карский рейс от 1408 т. (КВИН ОЛЬГА) до 497 т. (ГРЕЙТХОП) при среднем расходе угля на 1 пароход в 844,3 т. угля.

При этом средний расход угля по отдельным группам судов выражается в следующих цифрах:

на 1 иностранный пароход	–	871,5 т
" 1 советский	"	– 622 "
" 1 Енисейский	"	– 898 "
" 1 Обский	"	– 600 "

3) В среднем на 1 иностранный пароход приходится:

советского угля	638,8 т.	(73,2 %)
иностранного	233,5 т.	(26,8 %)

4) Советские суда, забункеровавшись исключительно советским углем, приняли у нас оставшийся уголь за границей по валютной стоимости его.

В отношении валютно-финансовой стороны угольной операции дело обстоит так:

1. 2226 т угля, принятые на самих судах, обошлись нам, в зависимости от места их приемки, от шилл. 13/6 до шилл. 18/0, в среднем по 15/1, при общей затрате в £1678.–.–.

2. Бункеровка судов за границей при их отправлении в рейс приравнивалась, по возможности, к наиболее дешевому порту – Ньюкестль, где стоимость угля равна 13/6 – 13/9. Некоторые суда приходилось, однако, бункеровать и в более дорогих по цене портах, в портах их приемки, где стоимость угля достигала до 16/0 (Шарпнес⁴⁰) и 16/6 (Роттердам). Общая затрата на 5094 т принятого угля составляет £3584.–.–., что дает среднюю стоимость одной тонны в 14/1.

3. В общей сложности все принятые за границей при отправлении в рейс 7320 т. обошлись в £5262.–.–. (в среднем 1 тонна 14/4,5).

4. Зашедшие на обратном пути в Норвегию 4 суда затратили на 298 т. угля – £334.–.–. Заход этот явился для нас неожиданностью, так как возможная недостача угля на весь обратный рейс должна была покрываться в Мурманске советским углем, но отнюдь не за границей.

5. Бункеровкой угля в Мурманске мы достигли не только экономии в расходовании иностранного угля на Карский рейс, но и своего рода экспорта угля, поскольку пароходовладельцы должны были, в соответствии с чартером, принять весь уголь, остающийся на судах после окончания Карского рейса, по цене, существующей

⁴⁰ Шарпнес (англ. *Sharpness*) – порт на западе Англии (графство Глoucestershire).

щей в порту сдачи судна. Благодаря этому мы сдали арматорам⁴¹ после Карского рейса 1776 т. угля по иностранным судам и 456 – по советским. По некоторым судам остаток угля достигал значительных размеров (по 150 тонн на судах ЛАРГО, МАРКЛИН, КВИН ОЛЬГА). В среднем возвращено по 80 т. на пароход. За сданные 2232 т угля выручено £2270.–, или в среднем по 19/2 шил. за тонну.

Показательно, что при средней стоимости принятого при отправке судов угля в 14/4,5 мы за тонну сдаваемого нами угля выручали 19/2 шил.

6. В результате всех этих операций весь иностранный уголь (чистый расход в 5386 т.) обошелся в £3327.– при средней, таким образом, стоимости 1 тонны угля в 12/4.

Некоторые Карские суда, кроме угля для себя, погрузили в Мурманске также и уголь для ледоколов, который они им передавали в Карском море. Часть угля, из-за невозможности ледоколов принять его, была передана на другие суда, например: п/х «СТАЛИН»⁴².

Всего Карские суда перевезли для других судов угля (в тоннах):

Пароходы	Ермак ⁴³	Малыгин ⁴⁴	Сталин	Разные мелкие суда	Угольная база Диксон	ВСЕГО
ЛАРГО	735	–	–	–	–	735
КОТСВОРТ	–	–	250	–	150	400
БРЕНТАЙВ	–	402	–	–	–	402
СТРАНД	–	230	–	20	–	250
ИСКРА	–	–	–	107	–	107
	735	632	250	127	150	1894

⁴¹ Арматор – см. примечание 11 к документу № 4.

⁴² «Товарищ Сталин» – советский грузовой пароход. Головное судно I серии средних лесовозов, строившихся на Балтийском заводе в Ленинграде (тип «Рабочий») специально для вывоза леса через Север. Вступил в строй в 1926 г. Работал в составе Северной главной конторы Совторгфлота, в 1930-е гг. – Балтийского и Мурманского государственных морских пароходств. В годы Великой Отечественной войны использовался для обеспечения сил флота. Списан в 1954 г. Длина судна – 89,6 м; ширина – 13 м; высота борта – 6,9 м; осадка с генеральным грузом – 5,8 м, с лесным грузом – 5,9 м; водоизмещение – 5280 т; дедвейт – 3610 т; мощность машины – 900 л. с.

⁴³ «Ермак» – русский и советский паровой линейный ледокол, первое судно этого класса в мире. Построен в 1898 г. в Ньюкасле (Великобритания) по русскому заказу. Техническое задание разрабатывалось при непосредственном участии вице-адмирала С. О. Макарова, который в 1899 и 1901 гг. предпринял на ледоколе два арктических похода (к Шпицбергену и Земле Франца-Иосифа). В 1900–10-х гг. ледокол проводил суда на Балтике, участвовал в Первой мировой войне. В 1918 г. обеспечивал переход боевых кораблей Балтийского флота из Гельсингфорса в Кронштадт (Ледовый поход). В 1920-е гг. работал в Ленинградском порту. С 1934 г. привлекался для проводок в западном секторе Арктики. В годы Великой Отечественной войны был вооружен, находился в Ленинграде и участвовал в обороне города. В послевоенное время работал на Балтике, с 1947 г. вновь использовался в Арктике. В 1950 г. приписан к Мурманскому морскому пароходству, с тех пор постоянно работал на Севере. Списан в 1963 г. Длина – 97,5 м; ширина – 21,6 м; осадка – 7,3 м; водоизмещение – 8730 т; мощность машин – 9000 л. с.

⁴⁴ «Малыгин» – см. примечание 7 к документу № 2.

Общий расход угля по самой Карской операции представляется в следующем виде (в тоннах):

	Иностран. суда	Советские суда	ВСЕГО	л/к Ермак	ИТОГО
Иностран. уголь	5842	1 + 456 (приход)	5386	–	5386
Советск. уголь	15947	2428	18958	5481	23749
ВСЕГО	21789	1972	23654	5481	29135

В сравнении с прошлогодней операцией расход угля представляется в следующем виде:

Карские суда	ВСЕГО	На 1 п/х
1934 г.	23654	844
1933 г.	20351	763

Это дает увеличение расхода угля против 1933 г. на 10,6 %, между тем как сам тоннаж укрупнен на 14,8 %.

Это укрупнение тоннажа и повлекло увеличенный расход угля. Кроме того, надо учесть, что в 1933 г. доля иностранного угля (высокосортного Кардифского угля) была несравненно выше, нежели в 1934 г.: 72,5 % против 22,8 %.

Вышеуказанные два фактора, т. е. более крупный тоннаж с одной стороны и значительное уменьшение доли высококачественного угля с другой стороны, не только оправдывают увеличенный против 1933 г. расход угля в 81 т на судно, но и показывают более экономный подход к прожогу угля в текущую навигацию.

8. ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОВОДКИ СУДОВ

Как и ежегодно, бесперебойное движение судов должно было быть обеспечено комбинированным участием ледокола и самолета. Авиация должна была осветить к моменту похода первой группы судов состояние Карского моря по трем основным радиусам: Матшар⁴⁵ – Диксон, Юшар⁴⁶ – Диксон и Мыс Желания – Диксон – и вести в дальнейшем систематическое наблюдение за режимом Карского моря, находя, по возможности, свободные ото льдов проходы для всех групп Карских судов.

⁴⁵ Сокращенное наименование новоземельского пролива Маточкин Шар.

⁴⁶ Юшар – см. примечание 10 к документу № 2.

На ледокол, где должен находиться штат экспедиции (Нач. экспедиции, начальник проводки, групповые капитаны и научные работники), были возложены задачи:

1) Концентрировать у себя все гидрометеорологические и синоптические сведения, поступающие от радиостанций Карского моря и других плавающих в нем судов, с целью установления наиболее приемлемого пути следования Карских судов как на Восток, так и на Запад.

2) Установить по возможности раньше непосредственную связь с судами, инструктируя их с момента их выхода из Мурманска о проливе для прохождения Новой Земли и состоянии подходов и нему.

3) Встречать у проливов все подходящие с Запада суда, помещать на них нашего группового капитана – ледового лоцмана и снабжать личными указаниями и инструкциями о состоянии моря и порядке дальнейшего следования судов в Сибпорты.

4) Непосредственно проводить через ледовые и угрожаемые зоны моря все суда, подходящие как из Мурманска, так и обратно из Сибпортов.

5) Оказывать судам при возможных их повреждениях или авариях непосредственную помощь ледоколом и организовывать таковую другими судами.

6) Поддерживать регулярную связь с Мурманском и Сибпортами, имея, таким образом, постоянное наблюдение за движением судов и ходом их обслуживания в Мурманске и Сибпортах.

К сожалению, надо констатировать, что в вопросе с проводкой Карской операции в 1934 г. была полная неразбериха.

До самого последнего момента не было установлено, кто же в конце концов явится Карским лидером-проводником: «ЕРМАК» или «МАЛЫГИН». И только 25 июля совещанием на «ЕРМАКЕ» было решено, что «ЕРМАК» идет базироваться на Диксон, а «МАЛЫГИН» остается у Юшара для встречи и проводки судов с тем, что с 20.8, когда наличия льдов в Карском море на предвидится, «МАЛЫГИН» уйдет на о-ва Русские и заменится «СЕДОВЫМ».⁴⁷

⁴⁷ «Седов», «Георгий Седов» (до 1916 г. – *Beothic*) – советский ледокольный пароход. Построен в 1909 г. в Глазго (Великобритания). В 1915 г. приобретен русским правительством для работ в Белом море, получил новое имя «Георгий Седов» (в честь исследователя Арктики Г. Я. Седова). Работал на зверобойных промыслах, участвовал в Карских экспедициях. В 1928 г. в ходе поисков итальянских аэронавтов экспедиции У. Нобиле привлекался для обследования Земли Франца-Иосифа. В следующем году совершил второй поход к Земле Франца-Иосифа (именно тогда была организована полярная станция в б. Тихой). В 1930 г. доставил на Северную Землю экспедицию Г. А. Ушакова. В навигацию 1937 г. в море Лаптевых «Георгий Седов» был вовлечен в дрейф вместе с ледокольными пароходами «Садко» и «Малыгин». Повреждение руля не позволило «Седову» следовать за ледоколом «Ермак», который вывел «Садко» и «Малыгина» в сентябре 1938 г. С командой из 15 добровольцев во главе с К. С. Бадигиным «Седов» продолжил дрейф через Центральную Арктику (общая продолжительность дрейфа составила 812 дней) и был встречен ледоколом «Иосиф Сталин» у берегов Гренландии в январе 1940 г. В годы Великой Отечественной войны выполнял снабженческие рейсы. Работал на Севморпути до 1960-х гг., в 1967 г. списан и продан на металл в Данию. Длина судна – 76,8 м; ширина – 10,9 м; осадка – 6 м; водоизмещение – 3056 т; мощность машины – 2360 л. с.

Официально Карскими лидерами были:

до 30 августа – «МАЛЫГИН»

с 31 августа – "

по 14 сентября – «ЛИТКЕ»⁴⁸

с 14 по 16 сент. – «САДКО»⁴⁹

с 15 сентября – «ЕРМАК»

Прежде всего эта постоянная смена лидеров является совершенно недопустимой по отношению к иностранным страховым обществам и могла быть в случае серьезных аварий судов чревата для нас очень большими последствиями.

Надо учесть, что страховые общества связывают обычно принятие на страх судов и установление для них страховых ставок не только с теми или иными ледоколами-лидерами, но часто и персонально с определенными руководителями операций. Если в отношении последнего пункта мы были свободны от каких-либо обязательств перед страховщиками, то в отношении судна-лидера наши заграничные организации, оформлявшие страхование, были, конечно, связаны определенной договоренностью.

Полагалось бы, чтобы каждая замена одного лидера другим предварительно согласовывалась со страховщиками и лишь после этого проводилась бы в жизнь. Совершенно недопустимым и нелепым явилось поэтому положение, когда лидеры все время менялись не только без ведома и согласия страховщика, но даже без ясности

⁴⁸ «Литке», «Фёдор Литке» (до 1914 г. – *Earl Gray*, до 1920 г. – «Канада», в 1920–1921 гг. – «III Интернационал», с 1921 г. – «Фёдор Литке») – советский ледорез (судно для ледового плавания, не имеющее характерных ледокольных обводов и работающее только ударами форштевня). Построен в 1909 г. в Барроу (Великобритания). Работал в Канаде, в 1914 г. приобретен русским правительством. В 1920 г. участвовал в спасении ледокольного парохода «Соловей Будимирович», затертого льдами в Карском море. В 1920-х гг. работал в Чёрном и Азовском морях, в 1928 г. переведен на Дальний Восток. В 1929 г. в трудных ледовых условиях совершил поход к о. Врангеля, сменив первую группу зимовщиков под руководством Г. А. Ушакова; за поход награжден орденом Трудового Красного Знамени. В 1934 г. впервые в истории прошел Северным морским путем за одну навигацию с востока на запад. В годы Великой Отечественной войны был вооружен, входил в состав ВМФ как сторожевой корабль СКР-18. В послевоенные годы работал на Севере. В 1955 г. с экспедицией Арктического научно-исследовательского института на борту достиг рекордной на тот момент широты свободного плавания в Арктике – 83°21'. Выведен из эксплуатации в 1958 г. Длина судна – 80 м; ширина – 16 м; осадка – 6 м; водоизмещение – 4850 т; мощность машин – 7000 л. с.

⁴⁹ «Садко» (до 1916 г. – *SS Linrose*) – советский ледокольный пароход. Построен в 1913 г. в Ньюкасле (Великобритания). В 1915 г. приобретен русским правительством для работ в Белом море и на Мурмане, получил новое имя «Садко». 16 июня 1916 г. в Кандалакшской губе наскочил на подводный камень и затонул, в 1933 г. поднят силами ЭПРОН и передан в распоряжение Главсевморпути. В 1935 г. на «Садко» была предпринята первая высокоширотная экспедиция ГУСМП, в ходе которой судно достигло рекордной на тот момент широты свободного плавания в Арктике – 82°4'. В навигацию 1937 г. в море Лаптевых «Садко» был вовлечен в дрейф вместе с ледокольными пароходами «Георгий Седов» и «Малыгин», освобожден в сентябре 1938 г. ледоколом «Ермак» (часть экипажа снята в апреле 1938 г. авиацией). 11 сентября 1940 г. на переходе Диксон – Земля Франца-Иосифа «Садко» в районе о-вов Известий ЦИК выскочил на не обозначенную на карте мель и затонул, экипаж (кроме одного погибшего) был спасен ледоколом «Ленин». Длина судна – 77,7 м; ширина – 11,4 м; осадка – 6,8 м; водоизмещение – 3800 т; мощность машины – 3200 л. с.

для судов – непосредственных участников плавания, которые сплошь да рядом не знали, кто же в конце концов руководит их проводкой, от кого они должны получить необходимые инструкции и где в данный момент находится руководство операцией. Кстати сказать, руководство это в лице капитана ШИБИНСКОГО⁵⁰ порой вообще переносилось на берег; так было, например, после ухода МАЛЫГИНА на Восток, когда капитан ШИБИНСКИЙ в ожидании прихода ЛИТКЕ оставался 3 дня на Диксоне. Между тем суда в это время, безусловно, нуждались в ледовой проводке.

Фактически проводка Карских судов представляется в следующем виде:

Первая группа в составе 4 судов, подходивших к Юшару, начиная с 31.VII была 3.VIII ледоколом «МАЛЫГИН» проведена до средней части Ямала, где на широте 71°04 и долготе 64°42 была передана л/к «ЕРМАК» для дальнейшей проводки до Диксона.

Утром 8 августа «МАЛЫГИН» снялся со второй группой судов (3 иностранных) и провел их из Юшара до острова Вернса (входной маяк в Енисейский залив), выпустив их 12 августа в 11 час. для самостоятельного следования по Енисейскому заливу.

В последующем провел еще 5 пароходов (2 на Обь и 4 на Енисей), после чего остальные подходящие с запада суда следовали самостоятельно, в зависимости от сроков их подхода к проливам, либо в одиночку, либо группами, если группировка их не требовала большой затраты времени.

На каждую группу судов выделяется наш специальный капитан, ледовый лоцман, который, переходя у Новоземельских проливов на одно из судов своей группы, руководил их дальнейшей проводкой до Нового Порта на Оби или Гальчихи на Енисее. От Гальчихи на Игарку и обратно от Игарки до Гальчихи суда проводили специальные речные лоцманы.

Из 25 иностранных пароходов 5 судов шли от Юшара самостоятельно без наших специальных капитанов.

Также и на обратном пути из Сибпортов к Юшару суда, как правило, сопровождалось нашими ледовыми лоцманами. Однако, ввиду распыления групп и движения в основном либо в одиночку, либо совместно с еще одним лишь судном, наших капитанов не хватало, и 6 иностранцев прошли Карское море без нашего специального лоцмана.

Особенно спутал все наши карты уход «МАЛЫГИНА» 30 августа на о-в Русский.

Этот уход оголил Карскую операцию, оставив ее без лидера как раз в весьма тяжелое в ледовом отношении время.

Штормовые северо-западные ветры, дувшие непрерывно в течение последних дней августа, при близости кромки северных льдов к линии пути следования судов в районе Диксона – Белый, заставляли предполагать спуск этих льдов к югу на путь судов. Пришлось обратиться с просьбой к «ЛИТКЕ» форсировать свое следование на запад и, не заходя на Диксон, вступить в проводку Карских судов, провести до о. Белый выходящий на Енисейский залив п/х «СПОРТС» и встретить у Белого

⁵⁰ Шибинский – см. примечание 84 к документу № 7.

идушие из Юшара п/х п/х «ПЕНМОРВА», «ХАЦЕЛЬСАЙД» и «КВИН ОЛЬГА» для сопровождения их до Диксона. «ЛИТКЕ», однако, проводки взять на себя не мог, т. к. ему предстояло после прихода 2 сентября на Диксон погрузить там значительное количество угля (у него оставалось лишь 140 тонн угля), спуститься в Енисейский залив для принятия пресной воды и лишь после этого принять на себя проводку. Однако и это он мог сделать лишь после предварительной разведки льда, т. к. после совершенного «ЛИТКЕ» прохода с востока его состояние не позволяло ему брать на себя во всех случаях проводку судов.

Иностранным судам пришлось, таким образом, следовать через угрожаемые участки одним. П/х «СПОРТС» пошел сам, а п/х «ЗЕЛЛО» был задержан и сгруппирован с подходящим из Енисея п/х «БРЕНТАЙВ», и проводка этой группы поручена капитану п/х «ЗЕЛЛО» гр. Форстеру, ходившему в Карском море в 1933 г. и сравнительно хорошо себя зарекомендовавшему.

Наконец, наши же капитаны, не зная, кто является лидером и при отсутствии при этом налаженной радиосвязи, попадали порой в затруднительное и неопределенное положение.

Так, например, наш представитель в Новом Порту, капитан МОДЗАЛЕВСКИЙ⁵¹, зная, что «МАЛЫГИН» ушел, но не зная, кто занимается проводкой судов и, в частности, где находится начальник проводки капитан ШИБИНСКИЙ, – в течение нескольких дней с 5.9 запрашивал соответствующих указаний и только 8.9, т. е. через 3 суток, получил радиogramму капитана ШИБИНСКОГО.

Мало того, Москва, при необходимости связаться с руководством проводки, подчас не знала, куда обращаться, и на всякий случай слала радиogramмы в 3–4 адреса (авось одна из них придет по назначению). Да, наконец, действительно, более чем странным и рискованным экспериментом представляет собой (так! – *Сост.*) нахождение Начальника проводки в течение довольно длительного времени на берегу, на самом Диксоне, из-за отсутствия судна-лидера.

В проводке последней группы судов из Игарки принимал участие, помимо «ЕРМАКА», также л/к «РУСАНОВ»⁵², который в связи с появлением молодого льда в Енисейском заливе вышел к ним в залив для дальнейшей проводки их до

⁵¹ Модзалевский Всеволод Львович (22.01.1879–12.01.1936) – советский полярный капитан. Окончил Морской корпус (1898), участник Цусимского сражения, прошел японский плен. Участник Первой мировой войны. С 1915 г. – на береговой службе. С 1922 г. – в запасе. Работал в Совторгфлоте, с 1929 г. – в Комсевверпути, затем в Ленинградском управлении ГУСМП. Участник Первой Ленской экспедиции 1933 г., Карской экспедиции 1934 г. (групповой капитан).

⁵² «Русанов», «Владимир Русанов» (до 1916 г. – *Bonaventure*) – советский ледокольный пароход. Построен в 1909 г. в Глазго (Великобритания). В 1915 г. приобретен русским правительством для работ в Белом море, получил новое имя «Владимир Русанов» (в честь исследователя Арктики В. А. Русанова). Работал на зверобойных промыслах в Белом море, участвовал в Карских экспедициях, привлекался для снабжения полярных станций. В 1932 г. на «Русанове» работала экспедиция Всесоюзного арктического института, сменившая коллектив зимовщиков на Северной Земле и открывшая полярную станцию на м. Челюскин (см.). Списан в 1967 г. Длина судна – 73,2 м; ширина – 11 м; осадка – 5,2 м; водоизмещение – 2650 т; мощность машины – 2400 л. с.

«ЕРМАКА». По оценке наблюдавших работу «РУСАНОВА» Карских капитанов, он работал усиленно и много, но капитан его не был особенно опытен в проводке судов, не знал правил проводки во льду и часто поэтому работал впустую, ставя лишь под угрозу проводимые им суда.

В 1933 г. при проводке аналогичным судном «СЕДОВЫМ» Карского парохода «ПЕНДЕННИС» последний потерпел аварию из-за неправильной организации проводки «СЕДОВЫМ». В будущем поэтому нельзя доверять проводку Карских судов первому подвергнувшемуся ледокольному пароходу. Тем более нельзя допустить такого положения, как в 1934 г., когда лидеры менялись, как на экране, и когда, по существу, никто серьезно проводкой Карских судов как таковой не занимался, выполняя ее лишь в качестве побочной операции к своему основному заданию.

Хорошо, что серьезных аварий в Карском море не было и что вся неразбериха сравнительно благополучно окончилась.

В отношении наших групповых капитанов следует отметить следующее:

Капитаны ТЕРЕНТЬЕВ А. В.⁵³ и МОЗДАЛЕВСКИЙ отправились с первым же судном на Игарку (ТЕРЕНТЬЕВ) и в Новый Порт (МОЗДАЛЕВСКИЙ), где они оставались в качестве наших представителей до конца операции в соответствующих портах и откуда они ушли с последней группой судов. Остальные группы сопровождались на восток и на запад 5 ледовыми лоцманами, которые курсировали, таким образом, между Юшаром и Сибпортами и в обязанность которых входило обеспечить безаварийную проводку судов через ледовые зоны и угрожаемые в этом отношении участки моря. Большинство капитанов с этой задачей справились. Неудачным оказался выбор лишь капитана МУРАВЬЁВА⁵⁴, который относился к своим обязанностям слишком поверхностно и несерьезно, допустив посадку на мель п/х п/х «МАРКЛИН» и «ЭКСТРАНД», с которыми он шел.

В Мурманске и на иностранных судах он часто бывал в нетрезвом состоянии, позор лишь этим самым звание советского капитана.

9. ЛЕДОВЫЕ УСЛОВИЯ И АВИАОБСЛУЖИВАНИЕ

Первая ледовая разведка Карского моря была произведена на л/к «ЕРМАК» и ледокольным п/х «МАЛЫГИН». «ЕРМАК» свою разведку повел от восточного входа в Маточкин Шар, начав ее 17.VII, и осветил состояние льдов на пути до о. Белый. «МАЛЫГИН» же произвел разведку от Югорского Шара на пути к о. Белый, начав ее 22 июля.

Эта разведка показала, что на пути из Маточкина Шара к о. Белый – тяжелый 9–10-балльный лед протяжением 150 миль, что делало этот путь для коммерческих

⁵³ Терентьев А. В. – см. примечание 23 к документу № 4.

⁵⁴ Муравьев А. А. – советский капитан, участник Карской экспедиции 1934 г. в качестве группового капитана.

судов трудно проходимым, даже при помощи «ЕРМАКА». Лед был также к вост. побережью о. Н. Земля. От Югорского Шара же распространялась на 20 миль к северу чистая вода, переходившая сначала в разреженный лед, а затем во все более и более уплотненный. Вдоль побережья материка в юго-западной части Карского моря по направлению от Югорского Шара на восток была полоса чистой воды с отдельными полосами разреженного до 4 баллов льда.

Такая же полоса чистой воды с отдельными льдинами и полосами разреженного до 6 баллов льда тянулась вдоль западного побережья полуострова Ямал, достигая в южной части ширины в 40–60 миль между береговой чертой и вост. кромкой сплошных и прижатых к о. Новая Земля льдов и постепенно расширяясь к Северу.

Таяние льдов быстро меняло условия к лучшему. 24 июля при проходе из Югорского Шара и о. Белый МАЛЫГИНА с пароходами Ленской экспедиции полосы разреженного льда на пути вдоль Ямала были уплотнены не более чем до 3–4 баллов.

Первая авиаразведка, произведенная летчиком АЛЕКСЕЕВЫМ⁵⁵, подтвердила правильность выбранного пути.

Проводка Ленских судов ЕРМАКОМ к о. Диксон обнаружила кромку уплотненных льдов, находившихся к северу от Обь-Енисейского района в шир. 75°. К югу же, на пути судового тракта, полосы чистой воды сменялись частыми полосами битого льда плотностью до 6 баллов.

4 августа на пути вдоль зап. побережья полуострова Ямал к о. Белый была чистая вода с отдельными полосками мелкого разреженного льда. На пути от о. Белый к о. Диксон были встречены отдельные полосы битого льда плотностью до 6 баллов, разделенные большими пространствами чистой воды.

Примерно такая же картина была 8 и 12 августа, когда путь от Югорского Шара до о. Белый вдоль Ямала был почти чист от льда. На пути же от о. Белый до о. Диксон были отдельные полосы льда, сплоченного штормовыми норд-остовыми ветрами до 8 баллов. Южная кромка уплотненного северного льда спустилась до шир. 74°80'.

Далее – 19 августа путь из Югорского Шара вдоль Ямала до о. Белый был совершенно чист от льда, район же от о. Белый до о. Диксон с этого дня то совершенно очищается от льда, то пересекается отдельными полосами битого льда, наносимого северными ветрами от южной кромки лежащих к северу ледовых масс.

29 августа установился также путь чистой воды по прямому курсу из Югорского Шара к о. Белый.

⁵⁵ Алексеев Анатолий Дмитриевич (22.12.1902–29.01.1974) – советский полярный летчик, Герой Советского Союза (1937). В 1928 г. – участник спасательной операции ледокола «Красин» в качестве летчика-наблюдателя. В 1930–1934 гг. летал на самолетах «Дорнье-Валь» Комсеверпути и ГУСМП, выполнявших ледовую разведку для Карских экспедиций. В 1937 г. – участник воздушной экспедиции на Северный полюс, командир самолета СССР Н-172. В том же году принял участие в поисках пропавшего самолета С. А. Леваневского. В 1939–1941 и 1944–1958 гг. – на летно-испытательной работе. Участник Великой Отечественной войны (служил в авиации дальнего действия). Награжден тремя орденами Ленина, пятью орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й ст., тремя орденами Красной Звезды, медалями.

Характерным для всей навигации 1934 г. было сравнительно южное положение льдов к северу от о. Белый и о. Вилькицкого.

В отношении плавания из Сибпортов обратно на запад следует отметить, что молодой лед на пути судов из Игарки появился 28 сентября в Енисейском заливе от шир. 72°60' и далее в Карском море до долготы 75°50'. Устойчивое похолодание, доходившее ночью до 15°, к 11 октября распространило молодой лед на пути судам в Енис. заливе от широты 72°07' до широты 75°50' в Карском море.

При следовании из Сибпортов 12 судов льда совершенно не видали (в период времени с 9 по 23 сентября). 11 пароходов встретили незначительные скопления льда до 5 бал. максимум, главным образом в районе о. Вилькицкого – о. Белый, и 8 пароходов, считая в т. ч. и 3 советских парохода, грузившихся на Игарке лесом для Мурманска, натолкнулись на молодой лед в Енисейском заливе.

Рассматривая всю Карскую операцию в целом, надо сказать, что навигация в зап. части Карского моря прошла при благополучных ледовых условиях, оправдавших ледовые прогнозы профессоров ВИЗЕ⁵⁶ и ЗУБОВА⁵⁷. В последних числах сентября

⁵⁶ Визе Владимир Юльевич (21.02.1886–19.02.1954) – выдающийся советский ученый-географ, исследователь Арктики. С 1910 г. принимал участие в северных экспедициях (Кольский полуостров). В 1912–1914 гг. – участник экспедиции к Северному полюсу под руководством Г. Я. Седова на шхуне «Св. Фока». В годы Первой мировой войны служил в Морском генеральном штабе, с 1918 г. – сотрудник Главной геофизической обсерватории. С 1928 г. работал в Институте по изучению Севера (с 1930 г. – Всесоюзный арктический институт). Руководил научными работами целого ряда арктических экспедиций – на ледокольном пароходе «Г. Седов» в 1929 и 1930 гг., на ледокольном пароходе «А. Сибиряков» по трассе Северного морского пути (1932), на ледорезе «Ф. Литке» в 1934 г., в высокоширотной экспедиции на ледокольном пароходе «Садко» в 1937 г. Участвовал в подготовке воздушной экспедиции 1937 г. на Северный полюс и первой дрейфующей станции «Северный полюс». Один из основоположников методики долгосрочных ледовых прогнозов. Автор множества книг и статей по климатологии, методике ледовых прогнозов, истории изучения Арктики. Награжден двумя орденами Ленина, медалями «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией», лауреат Государственной премии СССР и Большой золотой медали Географического общества.

⁵⁷ Зубов Николай Николаевич (11.05.1887–11.11.1960) – советский ученый-океанолог, исследователь Арктики, организатор науки, инженер-контр-адмирал (1945). Окончил Морской корпус, участник Русско-японской войны (поход 2-й Тихоокеанской эскадры и Цусимское сражение). Участник Первой мировой и Гражданской войн. В начале 1920-х гг. – руководитель отдела гидрологии Плавучего морского научного института (Плавморнина), одновременно – преподаватель Военно-морской академии (был уволен в 1924 г. за службу в 1918–1919 гг. в армии А. В. Колчака и сослан на поселение на Урал, вернулся в 1928 г.). С 1928 г. – вновь на научной работе в Арктике. В 1930–1933 гг. – секретарь советского комитета Второго международного полярного года. Научный руководитель экспедиции на судне «Николай Книпович» (1932) и первой высокоширотной экспедиции на ледокольном пароходе «Садко» (1935). Основатель кафедры океанологии в Московском гидрометеорологическом институте (1932). В 1941–1944 гг. – начальник штаба ледокольного отряда Беломорской военной флотилии, затем – офицер для особых поручений при Военном совете Северного флота. В 1944–1948 гг. – директор Государственного океанографического института. Автор множества научных трудов по океанологии, гидрологии Арктики, методике ледовых прогнозов. Награжден российскими орденами св. Анны и св. Станислава, советскими орденами Отечественной войны 1-й ст. и Трудового Красного Знамени, медалями.

началось устойчивое похолодание, вызвавшее быстрое распространение молодого льда на весь путь от м. Сопочная Карга в Енисейском заливе до широты пролива Малыгина в западной части Карского моря.

Последняя группа Карских судов проходила вследствие этого по Енисейскому заливу в весьма тяжелых условиях, несмотря на то что ее сопровождал на этом участке РУСАНОВ.

4 октября они встретили за Сопочной Каргой тонкий лед с небольшими разводьями.

5 октября лед у Ефремова Камня доходил временами до 5 см.

6 октября положение стало гораздо хуже. Отдельные льдины попадают до 10 см. Отдельные судна постоянно застревают, и РУСАНОВУ то и дело приходится их окалывать⁵⁸.

В конечном счете на прохождение участка от Игарки до проливов у последней группы судов ушло свыше 12 дней вместо нормальных 6 суток.

Впоследствии, правда, обстановка несколько улучшилась, но для Карской операции, в то время уже заканчивающейся, это реального значения не имело.

10. РАБОТА НОВОГО ПОРТА

В Новый Порт зашло 5 судов, на которые было погружено 5213 стандарт (по плану 5210). Из этого количества судов три парохода были советские, остальные два – иностранцы. Подача тоннажа была намечена в два приема: два судна к 20 августа и 3 парохода к 29 августа. Фактическое прибытие в Новый Порт развернулось в следующие сроки:

Два иностранных парохода прибыли раньше, один на 1 день и 1 на два. Из трех советских пароходов один прибыл вовремя и два опоздали на 4 дня каждый.

Пароход ИСКРА имел 4-дневное запоздание в основном из-за того, что он был нам сдан на чартер позже предусмотренного срока.

Что же касается парохода ТОМСКИЙ⁵⁹, то его опоздание вызвано предварительным заходом ТОМСКОГО на Диксон для доставки туда 2600 тонн разных материа-

⁵⁸ Околка судов – операция ледокола по освобождению проводимого судна ото льда. При околке ледокол разворачивается и обходит застрявшее судно максимально близко к его бортам.

⁵⁹ «Михаил Томский» (с 15.09.1936 – «Миронич») – советский грузовой пароход, относился к I серии средних лесовозов, строившихся на Балтийском заводе в Ленинграде (тип «Рабочий») специально для вывоза леса через Север. Вступил в строй 11.07.1927. С 01.01.1940 входил в состав Северного государственного морского пароходства. С 07.05.1942 по 16.07.1943 числился в составе СФ в качестве транспорта. С 25.11.1942 по 05.12.1942 совершил переход с экспортным грузом в Исландию, а оттуда через Панамский канал во Владивосток и в 1943 г. переведен на баланс Дальневосточного государственного морского пароходства. 06.02.1946 снова вошел в состав Северного государственного морского пароходства. 07.03.1963 выведен из эксплуатации и исключен из списков судов Минморфлота. Длина судна – 77,7 м; ширина – 11,4 м; осадка – 6,8 м; водоизмещение – 3800 т; мощность машины – 3200 л. с.

лов строительства Диксоновской угольной базы и рации, в то время как по графику для ТОМСКОГО намечалось лишь 1100 тонн груза.

Впервые в этом году суда, пришедшие в Новый Порт, на имели никакого груза: до сих пор ежегодно бывало некоторое количество импорта.

Погрузочные работы в Новом Порту велись Экспортлесом через Обь-Иртышское Управление Наркомвода под непосредственным наблюдением нашего представителя в Новом Порту капитана МОДЗАЛЕВСКОГО.

Распределение грузов по пароходам представляется в следующем виде:

Название пароходов	Колич. экспорта по плану (в стандартах)	Фактически погружено (в стандартах)
СТРАНД	901	909,4
ГРЕЙТХОП	1046	1057,5
ТОМСКИЙ	1047	1055,3
КУЙБЫШЕВ	1106	1077,3
ИСКРА	1110	1113,5

Как видно из этой сводки, недобор имел лишь один пароход, КУЙБЫШЕВ, однако недобор этот был перекрыт остальными 4 пароходами.

В связи с засылкой советских судов в Новый Порт следует отметить, что по первоначальному графику участия советских судов вообще не предполагалось, поскольку Наркомвод нам в них отказал. Впоследствии же, когда выяснилось, что постановлением Правительства Наркомвод обязан дать в распоряжение Карской три парохода, мы могли их направить только в Новый Порт, так как они являются пароходами малогрузными, а ордера на фрахтование тоннажа под небольшой груз на Игарке мы СОВФРАХТУ уже выдали еще до положительного разрешения вопроса о советском тоннаже. С другой стороны, Экспортлес также просил нас о засылке, в виде опыта, 1–2 советских пароходов в Новый Порт, где до сих пор операции велись исключительно с иностранным тоннажем.

Несмотря на сравнительно неплохо поставленную работу по погрузке судов, Новый Порт все же предусмотренной суточной нормы в 120 стандартов не выполнил. Объясняется это не только запозданием в приходе 2 судов, но и недостаточно серьезным отношением Речфлота к вопросу о нормах выработки.

Правда, запоздание п/х ТОМСКИЙ, который вместо 21 августа прибыл в Новый Порт лишь 25 августа, повлекло за собой много неприятностей и, несомненно, отразилось самым неблагоприятным образом на ходе всех работ в порту. Во-первых, была упущена хорошая погода, стоявшая с 21 по 28 августа, за какой срок пароход мог быть полностью погружен и выпущен в море. Во-вторых, из-за позднего прихода произошло скопление в порту одновременно 4 пароходов тогда, когда рабочая сила была рассчитана максимум на 3 парохода. Наконец, в-третьих, произошел простой лихтера ТАРАН, который имел на себе почти весь груз для ТОМСКОГО и который мог бы, в случае окончания погрузки к 28-му

числу, уйти уже из порта и поступить в эксплуатацию Госречфлота для внутренних перевозок.

Если бы пароход ТОМСКИЙ пришел в назначенное ему время, т. е. 21 августа, он грузился бы с той же скоростью, что и грузившийся тогда пароход СТРАНД, и окончил бы, по всей вероятности, погрузку к 27 августа. Это сократило бы его стоянку в порту на 5 дней и не отразилось бы на замедленной погрузке других трех пароходов.

По расчетам капитана МОДЗАЛЕВСКОГО, это опоздание ТОМСКОГО повлекло за собой излишний расход валюты в £380.—. за задержку 4 пароходов (кроме уже ушедшего СТРАНДА) и на оплату штрафа за опоздание. Помимо того, лишний прожог угля по этим судам обошелся в 3900 руб. Наконец, по постановлению Госарбитража мы уплачиваем Госречфлоту в покрытие его убытков по этой статье свыше 30000 р.

Общая работа Нового Порта по погрузке судов видна из следующий сводки:

Название	Прибыл	Вышел из порта	Время стоянки в порту	Погружено в стандартах	Средн. скорость погрузки	Неизбежный простой	Средн. скор. с учетом прост[оев]	Отнош. простоев ко времени стоян.
Странд	20/8 – 19 ч.	26/8 – 12 ч.	5 с. 18 ч.	909,4	158,8	0 с. 4 ч.	206,9	3 %
Томский	25/8 – 12 ч. 30 м.	5/9 – 19 ч.	11 с. 6,5 ч.	1067,5	93,8	3 с. 17,5 ч.	145,5	33 %
Грейтхоп	27/3 – 4 ч.	7/9 – 13 ч.	11 с. 9 ч.	1055,3	99,3	2 с. 12,3 ч.	130,3	14 %
Куйбышев	29/8 – 20 ч.	13/9 – 24 ч.	15 с. 0 ч.	1077,3	71,2	3 с. 22,8 ч.	119,7	26 %
Искра	1/9 – 8 ч.	13/9 – 24 ч.	12 с. 16 ч.	1113,5	88,3	1 с. 20,8 ч.	129,0	15 %
СРЕДНИЕ:			11,5 с.		102,3		146,3	18,2

Средняя скорость погрузки составляет, таким образом, 102,3 стандарта против 120 предусмотренных по договору.

Из нижеприводимой сводки видны отдельные показатели работы по погрузке судов и, в частности, отношение палубного груза к общему количеству погруженного (34,6 % при 27,9 % на Игарке) и кубатура 1 стандарта в трюме (215,6 кф. против 235 кф. на Игарке).

Разница между кубатурой в укладке одного стандарта леса по Обским и Енисейским судам объясняется главным образом тем, что: 1) все участвовавшие в Обской операции пароходы были специальными лесовозами и 2) Обский лес был хорошо просушен, в то время как на Игарке было много сырого леса, дававшего судам большую осадку.

Название пароходов	Делвейт	Кубатура трюмов в куб. футах	ВСЕГО погружено стандарт	ИЗ НИХ		Кубатура 1 ст. в трюме	Тонн дедейта на 1 стандарт	Отнош. палубн. груза к общ. количеству
				В трюме	На палубе			
СТРАНД	3000	121,000	909,4	543,3	366,2	222,9	3,30	40,3 %
ТОМСКИЙ	3360	150,148	1057,5	698,8	358,7	214,9	3,15	34,0 %
ГРЕЙТХОП	3600	154,460	1055,3	719,6	336,7	215,6	3,41	31,9 %
КУЙБЫШЕВ	3470	157,837	1077,3	712,7	364,6	221,5	3,27	33,8 %
ИСКРА	3440	151,800	1113,5	744,1	369,4	204,0	3,12	33,2 %
ВСЕГО			5213,0	СРЕДНЕЕ		215,6	3,25	34,33

Переходя к общему анализу работы Нового Порта, следует прежде всего отметить, что:

1) Все пароходы, кроме СТРАНДА, ушли перегруженными и с креном. Это доказывает, что пароходы были малы для предназначенного груза. Только благодаря тому, что лес был, в общем, весьма хорошего качества, хорошо выдержанный и имел около 2,2–2,3 тонны на стандарт, удалось закончить операцию успешно. Будь товар тяжелее, недогруз был бы неминуем.

Кроме того, для увеличения полезного тоннажа судов пришлось часть имевшегося на п/х ИСКРА угля передать на лихтер Сибгу⁶⁰.

2) Композиция трюмного и палубного груза была неудачной в том отношении, что на палубу шел очень толстый и тяжелый товар, неблагоприятно влияющий на устойчивость судов. В будущем необходимо, чтобы речная часть укладывала товар на лихтера и баржи таким образом, чтобы при погрузке на морской пароход сначала шел толстый, а затем тонкий лес.

3) Представитель Экспортлеса в Новом Порту оказался, по отзывам капитана МОДЗАЛЕВСКОГО, малоопытным человеком и не был в состоянии оказать морсудам необходимую им помощь при погрузработах в Новом порту.

4) Неблагополучно было с буксирным флотом для перестановки судов. Наш капитан МОДЗАЛЕВСКИЙ каждый раз при проводке судов на якорное место встречал затруднения с получением средств передвижения. Речное командование против предоставления буксирных средств возражало, утверждая, что это не входит в его обязанности; капитан же единственного гидрографического судна

⁶⁰ Сибгу – вероятно, имеется в виду Западно-Сибирское гидрографическое управление ГУСМП, преемник Убекосибири (см. примечание 27 к документу № 3). Управление было создано 21 апреля 1933 г., а 2 апреля 1936 г. преобразовано в Гидрографический отдел Омского территориально-производственного управления ГУСМП.

«ШТАТИВ»⁶¹ доказывал, что у него имеется своя программа работ и что он не может отвлекаться на другого рода поручения. Кроме того, это судно ШТАТИВ часто уходило из Нового Порта для производства своих работ, и, таким образом, морсуда оставались без буксира.

5) Речное командование часто возражало против проводки судна на внешний рейд, так как, естественно, на внутреннем рейде погрузка идет успешнее. Капитан МОДЗАЛЕВСКИЙ не считал, однако, возможным перегружать судно, в особенности иностранное, на внутреннем рейде, рискуя посадить его на грунт при последующей перестановке.

В заключение надо отметить неблагополучие с радиосвязью, из-за чего Новый Порт был отрезан от многих пунктов, и часто прибытие судна являлось для него совершенно неожиданным из-за отсутствия предварительного уведомления.

По сравнению с прошлогодней операцией 1933 г., отдельные показатели 1934 г. представляются в следующем виде:

	1933 г.	1934 г.
1. Число судов	5	5
2. Вывезено леса (в стандартах)	4957	5213
3. Средн. количество стандартов на 1 пароход	991	1042
4. Пребывавших судов в Н. Порту (в среднем на 1 п/х.)	14,6	11,2
5. Отношение простоев ко времени стоянки	35,8	18,2
6. Средн. погрузка экспорта в сутки (без простоев в стнд.)	139,6	146,3
7. Куб. фут. на 1 стандарт в трюме	220,0	215,6
8. Средний чартер судна	68,2	57,7

Для сравнения отдельных цифр отмечаем:

1) Время пребывания в Новом Порту уменьшилось не только из-за лучшей организации погрузки, но и из-за отсутствия импорта.

2) На сокращение срока пребывания на чартере, помимо вышеуказанной причины, повлияло в основном то обстоятельство, что советские пароходы были приняты в северных Советских портах вместо иностранных.

3) Если вычесть задолженность п/х ТОМСКИЙ на постороннюю диксоновскую операцию в 14 дней, средний чартер Обских судов выразится в 54 дн. 17,5 ч.

В основном вышеприведенная сводка подтверждает положение о том, что, несмотря на невыполнение договорной нормы погрузки, Обская часть использовала Карский тоннаж лучше прошлого года.

Именно с целью максимального использования тоннажа с п/х СТРАНД было передано гидрографическому судну в Новом Порту 20 тонн угля и с п/х ИСКРА – 107 т. на лихтер Сибгу.

⁶¹ «Штатив» – гидрографическое судно Обского отряда Западно-Сибирского гидрографического управления ГУСМП (водоизмещение 110 т). В 1932–1933 гг. основные работы проводило в Тазовской губе.

Это и дало возможность погрузить на СТРАНД 909 стандартов вместо 901, намеченного по графику.

11. РАБОТА ИГАРСКОГО ПОРТА

Игарский порт должен был в 1934 г. пропустить 23 парохода, погрузив на них 33966 стандартов пилолеса и разгрузив с них 7300 т. равного каботажного груза из Мурманска. Согласно нашего договора с Экспортлесом организацию этих работ он взял на себя и проводил их через Севполярлес. Общий надзор за обслуживанием судов производило Управление Игарского Порта. Кроме того, на все время навигации в Игарке находился наш специальный представитель капитан ТЕРЕНТЬЕВ.

В обязанности последнего входили наблюдение за организацией выгрузки и погрузки, за перестановкой судов, их размещением у причальной линии, урегулирование всякого рода претензий, рекламаций, мелких повреждений судов, инструктирование капитанов об обратном плавании и целый ряд других оперативных и организационных вопросов, связанных с обслуживанием судов к погрузке на них экспорта.

В договоре с Экспортлесом была предусмотрена твердая норма погрузки судов экспортом – в среднем 105 стнд. в сутки: в договорах с грузополучателями каботажна была установлена твердая норма разгрузки: 500 т. в сутки для мешкового груза и 250 для генерального.

При построении графика подачи на Игарку мортоннажа мы прежде всего исходили из сроков доставки туда речного груза и из наличия причалов для разгрузки 6 средних пароходов. Фактическое выполнение графика в отношении Игарки видно из следующей таблицы (см. приложение № 2)⁶².

Прежде всего следует констатировать, что работа Игарки в целом была несколько отодвинута в сроках из-за опоздания почти всех без исключения пароходов. Однако график был построен с таким расчетом, чтобы даже и при незначительном фактическом отклонении от него работа порта могла вестись в нормальных условиях, чтобы одна группа не насканивала на другую, чтобы вместе с тем не было особенного большого разрыва между уходом одного парохода и приходом на его место другого судна.

С этой точки зрения в 1934 г. прорывов на Игарке не было, и только один пароход (СИВАЛОУР) простоял 4 дня из-за отсутствия для него причала. С другой стороны, длительно пустующих причалов также не было.

Общая работа Игарского Порта по обслуживанию Карских судов видна из следующей таблицы:

⁶² В архиве компании «Совфрахт» приложение не сохранилось.

Название парохода	Всего нахождения на Игарке			Из них разгрузка каботажа		
	дн.	час.	мин.	дн.	час.	мин.
1. СТЕССО	9	19	30	1	12	0
2. ХАМСТЕРЛЕЙ	9	19	0	1	15	0
3. НАВЕКС	9	19	30	1	7	0
4. ЛАРГО	7	21	0			
5. ХОМСАЙД	21	22	30	1	16	0
6. БРЕНТАЙВ	15	5	30			
7. ПАТРИА	9	23	0	0	22	0
8. СПОРТС	12	18	30			
9. ЗЕЛО	9	5	0	0	13	0
10. ХЕЛЬМСТРАТТ	20	17	30	1	21	0
11. МАРКЛИН	13	19	0			
12. ВАРКВОРТ	22	12	30	1	13	0
13. ЛУИЗЕ ЛЕОНГАРДТ	18	2	0			0
14. СИВАЛОУР	12	7	30	0	10	0
15. ЭКСТРАНД	11	1	0			
16. ЭЙФОРБИЯ	14	22	30	0	23	0
17. ПЕНМОРВА	17	18	30			
18. ХАЦЕЛЬСАЙД	17	18	30			
19. КВИН ОЛЬГА	19	3	30			
20. ПЕНХИЛ	15	22	30	0	16	0
21. ПЕНОЛВЕР	15	22	0			
22. ХАРСТСАЙД	13	3	30			
23. КОТСВОРТ	14	17	0			
ВСЕГО:	334	4	0	13	0	0
Среднее на 1 пароход	14	12	45			
за вычетом разгрузки	0	13	30			
	13	23	15			

Сроки нахождения на Игарке отдельных судов колеблются в зависимости от количества их груза (каботажа и экспорта). В развернутом виде работа судов на Игарке видна из следующей таблицы (см. приложение № 3)⁶³.

Как показывает эта таблица, среднее время нахождения судов на Игарке равно 14 д. 12 ч. 45 м. Из них на погрузку экспорта падает 12 д. 20 ч. и на разгрузку каботажа 0 д. 13 ч. 20 м. Средн. нерабочий простой судов на Игарке выражается, таким образом, в 1 д. 3 ч. 15 м.

Значительную часть этого времени нужно отнести на простои частично по уважительным причинам и в значительной мере по неуважительным. Анализ простоев судов (в часах) приводим ниже (см. таблицу на стр. 210).

⁶³ В архиве компании «Совфрахт» приложение не сохранилось.

НАЗВАНИЕ ПАРОХОДА	ПРИЧИНЫ УВАЖИТЕЛЬНЫЕ						ПРИЧИНЫ НЕУВАЖИТЕЛЬНЫЕ					ИТОГО
	дождь	переста- новка судов	вырав- нив. крена	порча механиз- мов	разные мелкие	ВСЕГО	Отсутствие					
							транспорта	рабсилы	груза на бирже	нераспо- ряд. бюро	ВСЕГО	
1. СТЕССО	10,5	–	–	–	–	10,0	14,0	–	4,5	–	18,5	28,5
2. ХАМСТЕРЛЕЙ	5,0	–	–	2,0	–	7,0	21,0	–	1,5	7,0	29,5	36,5
3. НАВЕКС	3,0	–	–	–	–	3,0	13,5	–	18,0	–	31,6	34,5
4. ЛАРГО	4,0	–	–	–	–	4,0	10,0	–	1,5	–	11,5	15,5
5. ХОМСАЙД	9,0	–	–	–	–	9,0	–	–	2,5	–	2,5	11,5
6. БРЕНТАЙВ	22,5	1,5	1,0	–	–	25,0	4,5	–	3,0	–	7,5	32,5
7. ПАТРИА	–	–	–	–	–	–	–	1,0	–	–	1,0	1,0
8. СПОРТС	4,5	–	–	–	–	4,5	–	–	14,5	–	14,5	19,0
9. ЗЕЛО	–	1,5	–	2,0	–	3,5	–	–	–	–	–	3,5
10. ХЕЛЬМСТРАТТ	7,0	–	–	–	1,0	8,0	23,0	1,5	3,0	–	27,5	35,5
11. МАРКЛИН	4,5	–	–	–	–	4,5	6,5	–	2,5	4,0	13,0	17,5
12. ВОРКВОРТ	2,5	8,5	–	–	–	11,0	–	5,0	3,0	1,5	9,5	20,5
13. ЛУИЗЕ ЛЕОНГАРДТ	6,5	5,5	–	–	–	12,0	–	1,5	1,0	2,5	5,0	17,0
14. СИВАЛОУР	1,5	–	–	–	–	1,5	–	–	4,5	–	4,5	6,0
15. ЭКСТРАНД	13,5	–	–	–	–	13,5	–	–	–	–	–	13,5
16. ЭЙФОРБИЯ	–	9,0	–	–	–	9,0	–	–	1,0	2,0	3,0	12,0
17. ПЕНМОРВА	–	3,0	–	–	–	3,0	–	–	9,5	–	9,5	12,5
18. ХАЦЕЛЬСАЙД	6,0	–	–	1,0	–	7,0	2,5	–	6,0	–	8,5	15,5
19. КВИН ОЛЬГА	–	3,0	–	–	–	3,0	–	–	4,5	–	4,5	7,5
20. ПЕНХИЛ	–	–	–	–	–	–	–	3,0	–	–	3,0	3,0
21. ПЕНОЛВЕР	2,0	–	–	–	4,0	6,0	2,5	3,0	10,0	–	15,5	21,5
22. ХАРТСАЙД	3,0	2,0	–	–	–	5,0	5,0	–	1,5	–	6,5	11,5
23. КОТСВОРТ	–	1,0	–	–	–	1,0	–	5,0	2,0	–	7,0	8,0
ВСЕГО ЧАСОВ	104,5	35,0	1,0	5,0	5,0	150,5	102,0	20,0	94,0	17,0	233,5	384,0
% %	25	9	0,3	1,3	1,3	39,2	26,7	5,2	24,5	4,4	60,8	100 %

Прежде всего следует отметить чрезвычайно большое количество простоев по неуважительным причинам (60,8 % всего простойного времени). Из них главное количество простоев падает на отсутствие транспорта для подачи леса с биржи на пароход и на отсутствие отсортированного груза на самой бирже.

Что же касается простоев по уважительным причинам, то больше всего они падают на дождь, во время которого погрузка приостанавливалась.

Все вывезенное из Игарки количество леса состоит из:

- а) продукции Игарских лесозаводов, грузившейся
с причалов 22 408 ст. – 66,9 %
- б) продукции других заводов, доставленной по реке и грузившейся
на рейде 11 108 ст. – 33,1 %
..... 35 516 ст. – 100 %

Безобразно плохо была организована выгрузка прибывающего на Игарку каботажного груза. Он принимался с судов без учета и сверки с документами, что освободило, таким образом, капитана судна от всякой ответственности за него, сваливался в общую кучу без разбора, и только через некоторое время началась проверка и отсортировка его. Следствием подобного отношения погрузбюро в работе является, например, такой совершенно недопустимый факт, как телеграфная рекламация погрузбюро недостачи на 1 пароходе 600 мест муки. Несдача (так! – *Сост.*) эта на самом деле не только во время предъявления рекламации, но и сейчас не доказана, вследствие чего мы, в свою очередь, вынуждены были от предъявленной судовладельцу претензии отказаться, не будучи в состоянии ее документально подтвердить и обосновать. В данном случае со стороны погрузбюро, вероятно, имела место страховка в связи с каким-то грубым просчетом его.

Только впоследствии, когда уже весь каботаж был выгружен на Игарке, была создана специальная комиссия с привлечением административных и общественных организаций для внесения ясности в вопрос о том, что же, в конце концов, суда действительно приняли и для кого этот груз предназначается.

Плохо было также в этом году с грузчиками, которые оказались совершенно неквалифицированными и неопытными в погрузке судов. Из числа завезенных рабочих только 100 чел. имели соответствующий опыт и знали свое дело, остальные вообще впервые видели пароход.

Это плохое качество рабсилы, а также и подчас недостаток рабочих, конечно, сильно замедлили ход погрузочных работ. Особенно медленно грузился за отсутствием рабочих п/х ЛАРГО. К тому же во второй половине сентября большое количество грузчиков было Севполярлесом снято, что опять-таки сильнейшим обрезом отразилось на ходе погрузок.

Несмотря на плохое качество рабсилы, Игарка погрузила, как мы уже сказали выше, суда преждевременно, т. е. по увеличенной против договора норме. По увеличенной же норме шла также и разгрузка судов. Это показывает, что реально Игарка должна предусматривать обработку судов по более высоким, нежели до сих пор, нормам.

Неблагополучно обстояло также дело с транспортом и отсортировкой на бирже товара, некоторую часть которого приходилось отсортировывать во время погрузки судов, что опять-таки задерживало погрузку.

П/х ПАТРИА, грузившийся на рейде, мог, например, по своей осадке взять еще 30 стандартов, но из-за отсутствия в распоряжении погрузбюро транспортных средств, которые могли бы быстро быть поданы с биржи на судно, ушел без них. Также и с речными грузами было не вполне благополучно, в особенности с Енисейского и Маклаковского заводов. Груз приходил оттуда в плохой укладке на речных судах, многие коносаменты приходилось дополнять с берега, а часть пиломатериалов была погружена на баржу просто чохом. При догрузке парохода КВИН ОЛЬГА пришлось, например, разбирать этот товар на баржах, перекаладывая с одной на другую, а уже потом грузить на пароход.

Документооформление заставило в этом году желать также много лучшего. Уже одно то обстоятельство, что по некоторым пароходам документы изготовлялись в течение одного-полутора часов, а по другим в течение 12 часов, показывает, что на этом участке дело неблагополучно.

Следует еще отметить недостачу на Игарке моторных катеров и буксиров. Ввиду этого приходилось довольно тяжело при перестановке судов и передвижении от одного из них к другому.

В будущем необходимо обеспечить на Игарке мощный буксир с опытным шкипером и матросом, на самой же пристани необходимо наконец устроить палы⁶⁴ для крепления швартов и иметь некоторое количество береговых матросов.

В заключение надо все-таки сказать, что работа на Игарке в этом году шла несравненно лучше, чем в прошлом году, что отчасти объясняется и факторами гидрометеорологического порядка – хорошей погодой на Игарке и сравнительно своевременным приходом отдельных групп судов, чего не было в прошлом году.

Из прилагаемой таблицы № 4 видно использование тоннажа морсудов на Игарке, где было погружено 33 518 стандартов пиломатериала вместо намеченных по окончательному графику 32 956.

Эта таблица показывает:

- 1) Что почти 28 % всего леса было погружено на палубу.
- 2) Что один стандарт трюмного груза занимал в среднем 235 кубофут.
- и 3) Что % использования тоннажа Игарских судов доведен в этом году до 96.

Надо, однако, отметить, что целый ряд судов ушел с недогрузкой. Это прежде всего относится к крупному тоннажу, который по условиям своей осадки не мог быть полностью использован для лесоэкспорта.

Заканчивая вопрос о работе Игарского порта, надо особо отметить его весьма плохую работу по погрузке советских судов 1-й Ленской экспедиции лесом для Мурманска. Этому вопросу Игарка, как видно, никакого значения не придавала. Во всяком

⁶⁴ Палы – гидротехнические сооружения в виде отдельных опор для швартовки судов (сваи, врытые в грунт чугунные тумбы и т. п.).

случае, большинство рабочих уже было снято с работы, погрузка велась служащим персоналом и, естественно, не могла оказаться эффективной. 28 сентября, т. е. в самый разгар погрузки совсудов, Севполярлес послал грузчиков на выкатку леса. Выпавший в этот день большой снег не дал возможности работать ни лесовозами, ни медведками, сани же не были подготовлены, и в результате – потерянный день. В конечном счете всего 3 советских парохода взяли всего вместо 2700–2800 лишь 1460 стандартов, а «СТАЯМИ», например, находившийся в Игарке с 15 сентября, погрузил лишь 400 стандартов.

12. АНАЛИЗ ДВИЖЕНИЯ

Общий анализ движения судов по отдельным их этапам виден из следующей сводки (см. приложение № 5)⁶⁵.

По отдельным цифрам этой сводки надо отметить следующее:

1) п/х «ХАРТСАЙД». Его длительный простой за границей вызван отчасти владельцем судна, который и принял вследствие этого на себя 1 д. 6 ч. из всего просроченного времени. На наш счет, таким образом, относится лишь 22 часа.

2) Более длительные переходы пароходов «БРЕЙНТАЙВ», «МАРКЛИН», «ПЕНХИЛ», «ПЕНОЛВЕР», «КОТСВОРТ» от заграницы до Мурманска объясняются тем, что они были приняты на западном берегу Англии.

3) Пароход «ХАЦЕЛЬСАЙД» был ввиду позднего времени его приемки на чартер отправлен прямо из Роттердама, где он был нам сдан, в Игарку без захода в Мурманск. При исчислении поэтому сроков его движения до Мурманска и оттуда до проливов было положено в основу время его прохода траверса Мурманска.

4) Пароход «ТОМСКИЙ» был нами принят в Архангельске, и отправным пунктом при исчислении срока его пребывания в Мурманске и движения от Мурманска до проливов следует считать не Мурманск, а Архангельск.

5) Длительная задержка отдельных судов у проливов вызвана по пароходам «ХАМСТЕРЛЕЙ», «ЛАРГО», «ХОМСАЙД», «ПАТРИА», «СПОРТС», «ПЕНМОРВА», «ХЕЛЬМСТРАТТ», «МАРКЛИН», «СИВАЛОУР» и «ХАЦЕЛЬСАЙД» ожиданием формирования групп. Считая допустимым потерю на проливы в выжидании групп во всяком случае не более 12 час. на пароход – излишняя потеря времени на подобные задержки выражается в 11 дней и 7 час.

6) «СТРАНД» и «ГРЕЙТХОП» ждали инструкции от ледокола (ГРЕЙТХОП) и готовности в Юшаре катера для МАЛЫГИНА (СТРАНД).

7) «БРЕНТАЙВ» перегружал уголь на МАЛЫГИНА, затратив на это 2 дня 18 час.

8) «ПЕНОЛВЕР», «ПЕНХИЛ» и «КОТСВОРТ» прошли пролив без предварительной связи с ними и были возвращены обратно для посадки на него группового капитана, потеряв на это около суток каждый.

⁶⁵ В архиве компании «Совфрахт» приложение не сохранилось.

9) «ТОМСКИЙ» отстаивался от шторма и перегружал на п/х «ОНЕГА» груз для о. Белый.

10) «ЛАРГО» перегружал уголь на «ЕРМАКА», потеряв на этом 1 д. 13 час.

11) «ПЕНХИЛ», «ПЕНОЛВЕР», «ХАРТСАЙД» попали в свежий и сильный ветер и туман и имели также 3 остановки в реке.

12) «КОТСВОРТ» плавал в тех же условиях, что и «ПЕНХИЛ» и, кроме того, выгружал уголь на ДИКСОН, что заняло 2 дня 20 час.

13) «СТРАНД» 24 часа перегружал уголь на «МАЛЫГИН».

14) «КУЙБЫШЕВ» перегружал продовольствие на «МАЛЫГИНА».

15) «ТОМСКИЙ» заходил на Диксон, где выгрузил 2600 тн. груза. Вся задолженность по Диксоновской операции заняла лишних 14 дней.

16) П/х «ХОМСАЙД» сел на мель в Енисейском заливе, потеряв на этом 1 д. 15 ч. Кроме того, он трижды становился на якорь (потеря 16 час.)

17) «МАРКЛИН» сел на мель в Ензаливе, перегружал в связи с этим часть груза, потеряв на этом 3 д. 18 ч.; кроме того, он дважды становился на якорь.

18) «СИВАЛОУР» ожидал снятия с мели «ХОМСАЙДА».

19) «КВИН ОЛЬГА», «ПЕНОЛВЕР», «ПЕНХИЛ», «КОТСВОРТ» – в Енисейском заливе из-за пурги со снегопадом и темноты шли уменьшенным ходом, становясь часто на якорь. Последние три судна, кроме того, имели в море противный ветер, густой туман и лед.

20) «ХАМСТЕРЛЕЙ», «ХОМСАЙД», «КОТСВОРТ», «ИСКРА» «КУЙБЫШЕВ» и «ТОМСКИЙ» заходили на обратном пути в Мурманск за бункерным углем.

Задолженность судов по отдельным портам и анализ движения судов по группам в зависимости от порта погрузки экспорта (см. приложение № 6)⁶⁶.

В сравнении с прошлыми годами и с планом текущего года анализ чартера операции 1934 г. представляется в следующем виде (в днях):

	1934 г.		1933 г.	1932 г.
	план	фактически		
1. Средн. чартер иностр. судов	67,0	70,8 ¹⁾	67,9 ³⁾	67,2
отдельно по Оби	55,0	56,1	68,2 ⁴⁾	73,5
" по Енисею	68,5	72,1	67,8 ⁵⁾	64,2
Средний чартер по всем судам	67,0	69,5 ¹⁾	70,5	69,0
2. Стоянка за границей до выхода в рейс	1,0	0,4	1,7	4,25
3. Нахождение в Сибпортах,	13,0	13,9 ¹⁾	16,0	14,8
из них: Игарка	13,9	14,5 ¹⁾	16,2	13,5
Новый Порт	9,0	11,2	14,6 ⁴⁾	23,0
4. Разгрузка за границей	12,7	12,8	11,9 ⁵⁾	9,17
5. Проход проливов на Восток	0,6	1,1 ²⁾	2,5	3,0

⁶⁶ В архиве компании «Совфрахт» приложение не сохранилось.

¹⁾ Средний чартер был высчитан исходя из общего количества экспорта в 36 000, в т. ч. 31 000 по Игарке. Фактически же из Игарки было вывезено на 2 700 ст. больше. Таким образом, чартер увеличен против плана на 3,7 %, количество же экспорта на 7,5 %.

²⁾ В это время входит и разгрузка в Юшаре п/х «БРЕНТАЙВ» угля для «МАЛЫГИНА», на что затрачено 2 д. 18 ч. Без этой операции стоянка судов у проливов выразится в 1,0 дн.

³⁾ Чартер 1934 г. увеличен против 1933 г. в основном по следующим причинам:

а) в 1934 г. количество экспорта на судне увеличено против 1933 г. на 18 %.

б) Организация бункеровки и погрузки в Мурманске потребовала затраты 129 дней против 65 дней в 1934 г., учитывая в них 20 дней, затраченных судами в Мурманске, 27 дней задолженность 3 сов. судов на приемку каботажа в Ленинграде и 33 дня на разницу в движении между Ленинградом и заграничным портом, где нормально суда принимаются.

⁴⁾ Сокращение чартера по Обским судам и, в частности, сокращение срока их стоянки в Новом Порту – объясняется не только лучшей организацией работы в Мурманске, но и в основном выпадением импорта.

⁵⁾ Увеличение чартера по Игарке на 6,3 % против 1933 г. объясняется увеличением количества экспорта на каждом судне на 13 % и большим количеством каботажа. Это же вызвало и более длительную разгрузку судов за границей.

Вышеприведенная таблица показывает вместе с тем, что, несмотря на ряд увеличивающих срок чартера обстоятельств и, в частности, на организацию захода всех судов в Мурманск и на увеличенный грузооборот, средний чартер по всем судам в 1934 г. почти на 1 день меньше 1933 г.

Если, однако, учесть корректив на размер отдельных судов, то средний арифметический срок чартера изменится в сторону увеличения, поскольку задолженность более крупных судов, естественно, выше задолженности мелкого и среднего тоннажа.

С учетом дедвейта судов их задолженность выразится в пароходо-днях:

	23 парохода иностран.	на Игарке	74,2 дня против ср. ариф.	72,1 д.
	2	" " " Оби	55,9	" " срока в 72,1 "
Всего	25	" " " "	72,8	" " " 70,8 "
	3	" советских " "	58,5	" " " 58,6 "
Всего	5	" " " Оби	57,5	" " " 57,6 "
ИТОГО ВСЕ 28 п/х п/х			71,8	" " " 69,5 "

13. АВАРИЙНОСТЬ

Несмотря на то что операция 1934 г. прошла в отношении аварийности несравненно лучше 1933 г., все же ряд судов получил в Карском море те или иные повреждения:

1) Раньше всего надо отметить п/х «МАРКЛИН», который 8.IX около полудня при удовлетворительной видимости сел в Енисейском заливе на косу у Сопочной Карги.

Посадка «МАРКЛИНА», на котором находился наш групповой лоцман, капитан МУРАВЬЁВ, произошла при углублении его носа в 21'2" и кормы в 21'10" и при глубине косы в 18'.

Немедленно к МАРКЛИНУ был направлен для оказания ему помощи находившийся в районе Ензалива л/р «ЛИТКЕ», а также советский п/х «СТАЛИН», шедший в это время за лесом на Игарку.

До их прихода «МАРКЛИНУ» пытался оказать помощь речной т/х «МИКОЯН»⁶⁷, но, к сожалению, безуспешно. Только 10.IX, после того как с «МАРКЛИНА» была передана на «СТАЛИН» часть палубного груза, л/р «ЛИТКЕ», производя предварительный шлюпочный промер, приблизился к нему до 60 саж., завел буксир и на полной воде приступил в 23 ч. 40 м. к буксировке. Через 20 минут «МАРКЛИН» сошел с мели и после обратного принятия с п/х «СТАЛИН» 80 стандартов леса направился 12.IX в 6 ч. утра к о. Диксон, потеряв, таким образом, в связи со своей посадкой 3 д. 18 час.

2) 8.IX в Сеченском створе Ензалива сел на мель п/х «ХОМСАЙД», шедший вместе с п/х «СИВАЛОУР» под проводкой группового лоцмана капитана И. А. ТЕРЕНТЬЕВА⁶⁸.

Утром 9-го числа «ХОМСАЙД» самостоятельно снялся, не получив при этом никаких повреждений, и вместе с п/х «СИВАЛОУР» продолжал свой рейс.

3) В тот же самый день, т. е. 8.IX, в Ен. заливе сел на мель п/х «ЭКСТРАНД», который тоже самостоятельно снялся 9-го утром с мели и продолжал без всяких повреждений дальнейшее плавание.

4) При перегрузке в Карском море угля с п/х «СТРАНД» на ледакольный пароход «МАЛЫГИН» на СТРАНДЕ был помят верхний лист обшивки полубака, а при отваливании «МАЛЫГИНА» он задел за кромку верхнего листа обшивки на полуяте и причинил пароходу 3 вмятины.

5) П/х «БРЕНТАЙВ» во время проводки во льду в Карском море был навален ветром лагом на кромку льда. Групповой капитан НИКОЛАЕВ⁶⁹ предупредил капитана «БРЕНТАЙВА» о необходимости соблюдать осторожность и во избежание поломки винта подождать помощи «МАЛЫГИНА», который в это время к нему уже повернул, однако капитан «БРЕНТАЙВА» поторопился и, пытаясь отойти самостоятельно от кромки льда, отбил себе концы лопастей винта.

6) При прохождении в последней группе судов из Игарки через Енисейский залив п/х «ПЕНОЛВЕР» наскочил на идущий впереди п/х «ПЕНХИЛ», ударил своим форштевнем в правый кормовой подзор⁷⁰ на расстоянии одного метра от ахтерштевня и повредил у «Пенхила» обшивку корпуса верхнего листа шириной до

⁶⁷ «Анастас Микоян» (с 1948 г. – «Россия») – речной буксирный теплоход, одно из судов типа «Первая пятилетка», строившихся по советскому заказу в Германии для работы на сибирских реках. Построен в 1929 г. Перешел Северным морским путем на Обь, где работал в Западно-Сибирском речном пароходстве до 1970-х гг. Длина – 60,0 м; ширина – 11,4 м; высота борта – 3,7 м; осадка – 2,4 м; мощность дизелей – 1600 л. с.

⁶⁸ Терентьев И. А. – советский капитан, участник Карских экспедиций 1933 и 1934 гг. в качестве группового капитана.

⁶⁹ Николаев – см. примечание 69 к документу № 7.

⁷⁰ В документе – «подбор».

1 метра и палубу полуяота на $\frac{1}{2}$ метра. У себя при этом «ПЕНХИЛ» порвал по обеим сторонам форштевня верхние листы. Хотя эта авария произошла в сравнительно тяжелой ледовой обстановке, когда суда двигались очень медленно, часто останавливаясь и подвергаясь околке «РУСАНОВЫМ», все же произошла она исключительно по вине «ПЕНОЛВЕРА», который плохо разбирался в подаваемых с других судов сигналах и в данном случае не ориентировался быстро в своевременно поданных с «ПЕНХИЛА» сигналах.

Если отдельные аварии и повреждения судов были вызваны обстоятельствами стихийного или неизбежного порядка, то все же отдельные повреждения следует приписать неосторожности и отсутствию бдительности у групповых капитанов (капитан МУРАВЬЁВ). Во всяком случае, Начальник проводки капитан ШИБИНСКИЙ объясняет посадку на мель «МАРКЛИНА» и «ЭКСТРАНДА» несомненной ошибкой кораблевождения.

В результате этих повреждений, а равно и др. более мелких, полученных во время всего плавания, целый ряд судов предъявили нам свои претензии.

Хотя ликвидация этих убытков падает на страховые организации и к нам непосредственного отношения не имеет, однако, конечно, мы все же не выигрываем от этого дела, и, естественно, в наших интересах обеспечить в будущем проводку судов таким образом, чтобы не допускать ни одного повреждения по нашей вине.

14. РАДИОСВЯЗЬ

Радиосвязь в этом году была очень плохой и вызывала справедливые нарекания со стороны всех капитанов. Как правило, оперативные телеграммы сильно запаздывали и в лучшем случае приходили к адресату через 2–3 суток, подчас к тому же сильно искаженными. Особенно много жалоб на работу радиции Юшар, которая проявила полную незаинтересованность и безответственность в отношении Карской операции. Получить радиопеленг на Юшар оказалось невозможным. Большинство судов не могли своевременно наладить с ним связь, в результате имел место и случай, когда перешедшие уже через Юшар (без связи с ним) суда были возвращены обратно для посадки да них морского лоцмана («КОТСВОРТ», «ПЕНОЛВЕР» и «ПЕНХИЛ»), потеряв при этом около суток каждый.

Не лучше работали и другие станции, в результате чего в Сибпорты пароходы приходили неожиданно, без предварительного уведомления, и нормальная работа Сибпортов часто сильно нарушались.

В качестве примеров можно привести из работы Обской группы следующие факты:

1) Радиограмма «МАЛЫГИНА» на «ГРЕЙТХОП» шла двое суток, в результате чего «ГРЕЙТХОП» из-за отсутствия инструкции о дальнейшем следовании простоял у Юшара 2 суток.

2) «КУЙБЫШЕВ» и «ТОМСКИЙ» пришли в Новый Порт неожиданно, без всякого предупреждения, хотя наш представитель в Новом Порту, капитан МОДЗА-

ЛЕВСКИЙ, в течение 2 дней неоднократно запрашивал о местонахождении судов как капитанов самих судов, так и начальника морской проводки капитана ШИБИНСКОГО в отношении «ТОМСКОГО» – также начальника радиации Диксон – т. МИХАЙЛОВА⁷¹.

3) Радиограмма с «ТОМСКОГО» парохода на обратном пути от м. Дровяной, посланная 7.IX в 20 час., была получена капитаном МОДЗАЛЕВСКИМ в Новом Порту 10 сентября в 23 ч., т. е. через 3 с лишним суток.

4) Также через 3 суток получена в Н. Порту радиограмма капитана ШИБИНСКОГО с Диксона о том, что он находится на ледорезе «ЛИТКЕ» (послана 5.IX – получена 8.IX).

5) Посланные из Нового Порты радиограммы на пароходы «ГРЕЙТХОП», «ИСКРА» и «КУЙБЫШЕВ» получены не были. Посланная с «ТОМСКОГО» о его выходе из порта радиограмма Начальнику проводки капитану ШИБИНСКОМУ им также не была получена.

6) Москва никак не могла наладить связи с Новым Портом и фактически почти до конца операции не была в курсе положения в Новом Порту.

Плохо было и с Игаркой. В качестве отдельных примеров приводим следующее:

1) Радиисты Игарской радиации плохо знают латинский шрифт, между тем связь с иностранными судами может вестись только на английском языке. Таким образом, поддерживать непосредственную связь с судами не удавалось.

2) Почти все суда жаловались на невозможность наладить связь с береговыми радиациями, так как суда работают на волне в 600 мгр., наши же радиации – на других.

3) Радиограммы Начальника морской проводки Игарка получала с большим опозданием, а из Мурманска в большинстве случаев вообще не получала.

Уже этих примеров достаточно для того, чтобы убедиться, насколько плохо в этом году радиосвязь обслуживала Карские суда.

Только в тех случаях, когда удавалось вступить в непосредственную связь с пароходами, телеграммы доходили скоро. Береговые же станции почти совершенно не обеспечили и не осуществляли столь необходимой для Карской операции связи.

15. ОБСТАНОВКА ПУТИ

На общем фоне улучшения обстановки⁷² плавания как в Карском море, так и в Ензаливе и на самом Енисее на всех этих участках имеется еще ряд недоделок, дефектов и прорывов, требующих принятия срочных мер. Особенно неблагоприятно в этом отношении обстоит дело в реке и Енисейском заливе.

⁷¹ Михайлов А. А. – начальник радицентра на Диксоне, один из организаторов радиосвязи на Севере. В Арктике работал с 1918 г. За «образцовое обслуживание» судов Карских и Ленских экспедиций награжден орденом Красной Звезды (1936).

⁷² В тексте «обстановка».

Прежде всего буи Ензалива слишком малы и плохо видимы, а некоторые веи вообще отсутствуют. Особенно плохо с обстановкой у Сопочной Корги, где единственная веа с бумом при наличии хорошей видимости плохо видна и где из 12 бочек на месте стояли только четыре. Совершенно недостаточно ограждение у Крестовского о-ва. Из 12 веи Яковлевской косы стояли только три. На Ефремовом Камне огонь не горел.

В результате всего этого, т. е. недостаточной обстановки в Енисейском заливе и в Енисее до Игарки, морские суда на речном участке имеют значительные простои.

Движение судов от Гальчихи до Игарки видно из следующей таблицы (см. приложение № 7)⁷³.

Из этой сводки для нас интересны следующие выводы:

1) Средняя задолженность судна на прохождение участка Гальчиха – Игарка выражается в 53 часа, а на обратном пути Игарка – Гальчиха – 80 часов. Удлинение времени перехода на обратном пути вызвано главным образом задержкой в движении последней группы судов из Игарки (5 п/х), которая из-за позднего времени, наступления темноты и похолодания и появления льда потребовала по 123 и 132 ч. на судно вместо нормальных 50–55 час.

2) Из всего времени задолженности судов на этом участке падает на простои: 21 % при плавании на Игарку и 49 % при обратном плавании.

3) 82 % всех простоев при движении на Игарку и 71 % при обратном плавании вызваны темнотой и отсутствием надлежащего речного освещения.

В отношении обстановки на морском участке... больше всего нареканий со стороны наших капитанов вызывает район пролива Югорского Шара и восточных подходов к нему. Капитаны считают, что место постановки электромаяка на м. Ярослав выбрано неудачно и что неблагоприятно для операции отражается отсутствие освещения у знака Белого на Вайгаче. Кроме того, надо отметить недостаточность наблюдений за действием огней всех освещаемых знаков.

В специальном разделе в конце отчета мы даем ряд конкретных предложений по части обстановки плавания, о которых Гидрографическое Управление⁷⁴ своевременно уже поставлено нами в известность.

16. ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Окончательных бухгалтерских цифр по всем расходным валютным статьям у нас еще нет. Однако основная масса документов нами уже получена. На основе этих материалов, с одной стороны, и оперативных данных, с другой стороны, можно все же вывести более или менее точно стоимость операции текущего года.

⁷³ В архиве компании «Совфрахт» приложение не сохранилось.

⁷⁴ Гидрографическое управление – см. примечание 60 к этому документу.

Валютная часть

Валютный расход по отдельным статьям складывается в следующем виде:

	в англ. фунтах	
	Фактич. расход	Намечено по плану
1. Аренда	59.800	59.560
2. Страхование	20.000	22.400
3. Уголь для судов	3.350	5.894
4. Аварийные расходы	650	540
5. Выгрузка экспорта	12.400	14.400
6. Предварительное докование	200	420
7. Бонусы капитанам	230	420
8. Портовые расходы	6.800	6.160
9. Агентские	750	560
10. Сверхурочные командам	650	1.120
11. Вода для котлов	120	140
12. Содержание группкапитанов	60	34
13. Телеграфные расходы	140	112
14. Ермак – прохождение норвежских шхер	100	150
	104.750	111.960
Резервный фонд на недополученные счета по расходам	1.500	
ИТОГО	106.250	

Прежде чем остановиться на анализе отдельных цифр этой сводки, следует указать, что выведенный расход в £104.750 может, конечно, немного отклониться в ту или иную сторону. Поскольку, однако, у нас ряда расходов еще нет и действительная стоимость их может все же дать какое-то повышение против ожидаемых сейчас цифр, мы из осторожности резервируем на расход сверх ожидаемых цифр £1.500. Общая валютная стоимость Карской операции может в этом случае подняться до £106.250. Это, надо полагать, является максимально возможной стоимостью операции, и выше ее стоимость Карской вряд ли поднимется.

Переходя сейчас к анализу отдельных, наиболее крупных расходных статей, отмечаем:

1. Аренда. Хотя фактическая стоимость тоннажа намечается как раз на уровне плановой, однако отдельные факторы, отразившиеся на конечном итоге стоимости аренды, несколько расходятся с плановыми наметками. Так, общий тоннаж Карских судов увеличен до 140.160 т Д/В вместо 123.000 плановых. Продолжительность среднего чартера увеличена до 69,5 дней вместо плановых 67 дн. Стоимость одной тонны Д/В снижена с 3/11 плановых до 3/8 фактических.

2. Страхование. Значительная экономия по этой статье получена благодаря удачному проведению плавания и небольшой сравнительно аварийности его.

3. Уголь для судов. На уменьшении против плана расходов по этой статье отразилось прежде всего сокращение количества фактически взятого иностранного угля за счет увеличения количества советского угля, 5.336 т. вместо 8020 т., и затем удачное соотношение цен на принимаемый и сдаваемый нами уголь (14/4,5 шил. против 19/2 шил.).

4. Выгрузка экспорта. Сокращение расходов на выгрузку экспорта объясняется удешевлением этих расходов по отдельным портам, например, Гулль, где значительная часть этих расходов нам возвращается обратно покупателями экспорта. В результате вместо планоно намеченной стоимости выгрузки в среднем в 3/0 за стандарт последняя обошлась в 6/6.

5. Сверхурочные иностранным командам и бонусы инокapитанам доведены нами до 850 фунтов вместо разрешенных 1540. Объясняется это прежде всего более жестким подходом к допуску сверхурочных работ и проведением последних во всех случаях, где это только представлялось возможным, своими силами, без привлечения экипажа судов. Что касается бонусов капитанам, то при выдаче их мы учитывали как количественные, так и качественные показатели всего судна, и в частности капитана, и отзывы о последнем со стороны наших представителей в Мурманске и Сибпортах и наших групповых капитанов.

В конечном счете нами получена экономия против плана свыше чем £7.600. Если учесть резервный фонд на возможные дополнительные расходы, то все же экономия доходит до £6.600.

Вышеуказанный расчет был бы, однако, неправильным без корректива на вывезенное количество экспорта, поскольку первоначальный план и смета намечали вывоз 36.000 ст., в то время как фактически вывезено 38.700 стандартов. С учетом этого корректива плановая цифра валютной стоимости всей операции должна была подняться с £111.960 до £120.350. Таким образом, экономия против плановых наметок выразится в £14.000, т. е. в 12 % общей сумма сметы.

Стоимость перевозки 1 стандарта леса выражается в следующих цифрах:

плановая стоимость	шил. 62/3
фактическая " без учет рез. фонда	54/2
" " с учетом " "	55/0
при СТОИМОСТИ в 1933 г. в	шил. 63/1

Таким образом, стоимость перевозки снижена против 1933 г. на 8/0 шил. за стандарт, что составляет снижение около 13 %.

Из отдельных наиболее существенных факторов, повлиявших на удешевление стоимости вывоза леса, следует отметить:

	ориентир. экономия в £	снижение на 1 ст.
1. Удешевление стоимости аренды тоннажа, главным образом благодаря укрупнению тоннажа	6.500	3/4
2. Уменьшение количества иностранного угля и удешевление его стоимости	6.100	3/2
3. Удешевление стоимости страхования	1.000	0/6
4. Удешевление стоимости разгрузки	1.000	0/6
5. Уменьшение расходов организационных, командировочных, сверхурочных и др.	945	0/6

Заканчивая вопрос о валютной стоимости Карской операции, надо указать на те расчеты с Соворганизациями, которые, хотя и произведены между нами в Сов. знаках, должны учитываться в инвалюте. Речь идет о предусмотренных в наших договорах с Соворганизациями диспаче и демередже, связанных с обработкой иностранных судов в советских и иностранных портах:

	в нашу пользу £	в пользу контрагент. £
1. Экономия времени при приемке судов и их отправке из заграничных портов		278
2. Мурманский порт – задержка судов при погрузке каботаж и угля	587	
3. Игарский порт по д-ру с Экспортлесом за погрузку леса		568
Игарский порт по д-ру с Севполярлесом за разгрузку каботаж		112
4. Новый порт – задержка судов из-за невыполнения погрузки	317	
5. Экономия времени при разгрузке судов за границей	975	
	904	1.933

Наши взаимоотношения с иностранными арматорами вышеуказанными расчетами не затрагиваются, но на конечном результате операции, понятно, отразилось спасенное и потерянное против нормального время при обслуживании Карских судов в тех или иных портах. Сами же расчеты по вышеуказанным статьям между нами и нашими контрагентами ведутся в Соврублях.

Червонная часть

Помимо валютных расходов на аренду, снабжение и обслуживание судов за границей, с проведением Карской операций связан ряд расходов в сов. валюте согласно нижеприведенной сметы:

Все приведенные выше цифры фактического расхода являются не абсолютно точными и могут подвергнуться в окончательном бухгалтерском отчете некоторым изменениям. В особенности это относится к стоимости содержания ледокола, воды для котлов, обслуживанию судов за границей, питанию штаба и теплой одежде для него, где мы и сейчас оперируем плановыми цифрами. Однако существенного изменения в этих цифрах мы не ждем и считаем поэтому возможным, для того чтобы не задерживать дольше наших оперативных итогов, базироваться на плановых цифрах.

Что касается других, более уточненных расходных статей сметы, то изменение некоторых из них против плановых наметок объясняется следующим:

	Фактический расход	Плановый расход
	(в рублях)	
1. Содержание ледокола	1.400.000	1.450.000
2. Авиаобслуживание	105.000	150.000
3. Уголь для судов	1.114.348	1.035.975
4. Вода для котлов	12.000	12.000
5. Обслуживание судов в Сиб. портах и Мурманске	61.050	112.000
6. Обслуживание судов за границей	5.600	5.600
7. Лоцманское обслуживание на Енисее	18.000	50.000
8. Комиссия Совфрахта	9.340	10.720
9. Оперативно-организационные расходы	162.485	128.400
10. Питание штаба операции	15.000	15.000
11. Теплая одежда	8.000	8.000
12. Проценты за кредит	13.000	48.000
13. Диспач за ускорение норм погрузочно-разгрузочных работ в портах	13.940	—
14. Штраф за опоздание в подаче морского тоннажа в Новый порт	10.200	—
	Руб. 2.947.963	3.026.190
Прибыль 3 % от: Руб. –3.026.190 по червон. смете +671.760 по валютн. смете, а всего от руб. –3.697.950		110.940
Руб. –2.947.963 по червон. смете +595.000 во валютн. смете, а всего от руб. –3.542.963	106.288	
	Руб. 2.054.251	3.137.130

А. Авиаобслуживание. Удешевление на 45.000 р. стоимости авиаобслуживания произошло благодаря отнесению на Ленскую экспедицию части намеченных по Карской операции расходов.

Б. Увеличение суммы, затраченной на уголь, объясняется, во-первых, более дорогой стоимостью угля: в среднем 61 р. против 57 р. плановых – и, во-вторых, некоторым увеличением общего количестве израсходованного угля: 13.268 тонн против 18.175 тонн плановых.

В. Повышение против плана оперативно-организационных расходов объясняется главным образом повышением размера полярной надбавки всем группкапитанам вместо 50 % до 100 % их основного оклада.

Г. Диспач за ускорение норм погрузки и разгрузки должен быть уплачен разным Сов. учреждениям за ускоренную обработку судов в заграничных или советских пор-

тах. Расход этот по своей природе полностью себя оправдывает и складывается из следующих отдельных статей:

1. Внешторгтранс – за ускорение отправки судов в Карский рейс и увеличение разгрузочных норм в портах назначения экспорта – руб. 8.036
2. Севполярлес – за увеличение норм разгрузки каботажа на Игарке 2.617
3. Экспортлес – за увеличение норм погрузки на Игарке 3.237

Д. Штраф за опоздание в подаче мор. тоннажа в Новый Порт уплачен нами Обь-Иртышскому Управлению речного транспорта⁷⁵ и вызван главным образом внеплановой засылкой п/х ТОМСКИЙ на Диксон, о которой мы уже говорили в разделе о работе Нового Порта. Размер нашего убытка за опоздания выражается в действительности в 32.000 руб., однако при подсчетах с Речтрансом зачтена наша встречная претензия к нему в размере 22.000 р. за невыполнение им норм погрузки экспорта.

Расходная часть сметы покрыта следующим приходом:

- | | |
|------------------------------|--------------|
| а) грузоотправители каботажа | руб. 404.630 |
| б) экспортлес за лесоэкспорт | 2.795.111 |
| | 3.199.741 |

Таким образом, приход превышает фактические расходы по Карской операции на руб. 252.778, а за вычетом предусмотренной 3-процентной прибыли – на руб. 145.490.

Действительная себестоимость перевозки 1 стандарта пилолеса выражается, таким образом, 8 руб. – 68,42 из следующего расчета:

- | | |
|--|----------------|
| Общий расход, включая 3 % прибыли | руб. 3.054.421 |
| Приход от перевозки каботажа | 404.630 |
| Падает на перевозку экспорта /38729 ст./ – | 2.649.791 |

Подавляющая масса всех фактически произведенных расходов падает на две основных расходных статьи: ледокольное обслуживание (49,5 % всех расходов) и уголь (37,7 %).

Таким образом, только на ледокол в уголь израсходовано 2.564.833 руб., или 37,3 % всех червонных расходов.

Отдельно отмечаем, что оперативно-организационные расходы, т. е. содержание всего руководящего и научного состава экспедиции и центрального аппарата ее, обошлись в 162.000 р., или в 5,5 % от фактических червонных расходов, или в 4,6 % от всей Карской сметы (валютно-червонной).

Движение орграсходов за последние 3 года таково:

1932 г.	1933 г.	1934 г.
6,6 %	7,3 %	5,5 %

⁷⁵ Обь-Иртышское управление речного транспорта (Речтранс) – одно из 22 региональных управлений речного транспорта, созданных в 1930 г. в ходе реформирования управления водным транспортом СССР. В дальнейшем пережило ряд реорганизаций. В 1934 г. обское судоходство находилось в ведении Западно-Сибирского пароходства, которое, в свою очередь, подчинялось Восточному центральному производственно-территориальному управлению речного транспорта в составе Наркомвода.

Значительное падение орграсходов в общей стоимости Карской операции объясняется не абсолютным удешевлением организационно-оперативных расходов, но главным образом чрезвычайным ростом против последних лет червонных расходов по содержанию ледокола и приобретению угля.

В абсолютных цифрах дело представляется так.

На 1 стандарт лесэкспорта орграсходы ложатся в следующем размере:

1932 г.	1933 г.	1934 г.
4 р. 40 к.	4 р. 18 к.	4 р. 18 к.

В сравнении с плановыми наметками стоимость перевозки 1 ст. леса представляется в следующем виде:

	в рублях	
	1934 г.	1933 г.
Плановая стоимость	79	20
Фактическая себестоимость	38,42	22,4
Расчетная ставка	72	25

Удешевление фактической стоимости перевозок против плановой объясняется в основном следующими факторами:

а) увеличение количества экспорта на 2.700 ст. и, таким образом, отнесение всех червонных расходов на большее количество леса, а стало быть, уменьшение абсолютной цифры расходов, падающих на каждую перевозимую единицу;

б) увеличение количества каботажа и поступлений за его перевозку с 290.000 руб. до 404.000;

в) удешевление отдельных расходных статей сметы, как то: авиаобслуживание, обслуживание судов в Сиб. портах, лоцманское обслуживание на Енисее и др.

Сравнение с 1933 г. дает чрезвычайно неблагоприятную картину фрахтов и их скачок в 1934 году на 300 %. Скачок этот вызван главным образом двумя основными причинами: ростом стоимости а) ледокольного обслуживания и б) угля.

Так, содержание ледокола в 1933 году обошлось в руб. 689.000, в 1934 – 1.450.000; стоимость угля в 1933 году составляла 313.000, в 1934 – 1.114.000 руб.

Одно лишь увеличение этих расходов повлекло удорожание перевозки каждого стандарта леса

на руб. 20 по ледоколу
и " 21 по углю.

При этом увеличенный расход на уголь является, по своему существу, расходом безусловно целесообразным, поскольку, как уже сказано в разделе об угле, увеличенное количество советского угля позволило соответственно уменьшить количество иностранного угля и этим самым значительно сэкономить на валютной стоимости операции.

ВЫВОДЫ НА 1935 ГОД

Из анализа операций 1934 года вытекает с очевидной необходимостью целый ряд мероприятий, своевременная подготовка и выполнение которых должны обеспечить нормальное и успешное проведение последующих Карских операций.

По отдельным участкам эти мероприятия сводятся к следующему:

I. По организационным вопросам

1. Для проведения Карской операции должен быть своевременно выделен специальный ледокол, имеющей своим основным заданием организовать проводку Карских судов и освобожденный от других параллельных поручений.

2. На ледоколе-лидере необходимо иметь мореходный моторный катер и легкую переносную спасательную помпу с двигателем и с мощностью откачки в 200–250 тонн воды в час.

3. В Юшаре необходимо иметь мореходный лоцманский бот для встречи морских судов, их проводки через проливы и съёмки с них морских лоцманов.

4. Подбору морских лоцманов должно быть уделено самое серьезное внимание. Помимо проводки судов в море, на них должна быть возложена задача проводки их в реке Енисее от Гальчихи до Игарки и обратно. Ввиду особой серьезности этой задачи групповым капитанам следует вменить в обязанность уже в навигацию 1935 года приступить к серьезному изучению участка Гальчиха – Игарка с тем, чтобы уже с 1937 года проводка судов от проливов до Игарки и обратно была осуществлена групповыми же капитанами без участия речных лоцманов.

5. Ввиду увеличившегося судо- и грузооборота по Карской операции и ее усложненности (заход всех судов в Мурманск, заход части из них на Диксон, организация перевозок из Игарки в Мурманск и др.) созвать не позже марта месяца широкое совещание работников Карской операции с привлечением на него, помимо моряков, работников авиации, гидрографии и др. заинтересованных частей Главсевморпути.

6. Добиться получения от Экспортлеса всех нарядов на подлежащий вывозу лес не позже 15 мая.

7. Оборудовать на Юшаре помещение для пребывания там 2–3 капитанов.

II. По вопросу фрахтования, движения и обслуживания судов

1. Избегать фрахтования неподходящего тоннажа, как, например, угольщики, стараясь фрахтовать главным образом суда специальной постройки – лесовозы.

2. Не допускать фрахтования судов свыше 7.000 т Д/В по Енисею и 4.000 т Д/В по Оби.

3. Фрахтование судов на Карский рейс вести, как и за все последние года, согласованно со Страховыми организациями, обеспечив для максимального снижения ставок своевременное ознакомление иностранных страховщиков и арматоров с улуч-

шенной обстановкой плавания в Карском море и Сибреках (в частности, издание на английском языке специальной брошюры о Карской операции).

4. Фрахтование вести применительно к графику как в отношении сроков подачи, так и размера судов, не допуская фрахтования лишнего тоннажа.

5. При подаче морсудов в Сибпорты исходить, как и в 1934 году, из следующих принципов:

а) в отношении судов, грузящихся с берега, допускать разрыв между сроком ухода одного судна и постановкой на его место другого;

б) в отношении рейдовых пароходов – планировать их подачу в порт на 1–2 дня после намеченного времени прихода речных судов с грузом.

6. Задолженность Карских судов на посторонние операции, совершенно не предусмотренные графиком движения, равно и в течение более продолжительного времени, нежели это предусмотрено графиком, может быть допущена лишь в исключительных случаях, оправдывающих валютный ущерб, по прямой и косвенной задолженности всех судов.

7. При разгрузке судов в портах назначения экспорта добиться увеличения суточных норм разгрузки, особенно по портам: Гуль, Лондон, Ньюпорт, Саутхемптон и Кингслин⁷⁶.

8. Не допускать захода судов для бункеровки в Норвежские порты при их обратном рейсе.

9. Продолжать с целью экономии валюты бункеровку судов советским углем, не допуская при этом уменьшения полезной грузоподъемности судов под экспорт за счет погруженного угля.

10. Добиться от Мурманского порта безусловного выполнения предусмотренных погрузочных норм, а равно и срочного обслуживания Карских судов как при их рейсе в Сибпорты, так и в случаях захода в Мурманск на обратном пути.

11. Для обеспечения успешного проведения в Мурманске угольной и каботажной операции иметь в Мурманске на все время проведения Карской операции специального представителя.

III. По Сибпортам – Игарка и Новый порт

1. Необходимо своевременно отсортировать лес на бирже и организовать бесперебойную сдачу биржей под погрузку на суда нужных сортов леса.

2. Лес, доставляемый по реке, должен быть так же точно отсортирован и уложен на суда таким образом, чтобы погрузка на морсуда велась без задержек, т. е. без сортировки, перекладки и переноса с одного места на другое.

3. Максимально механизировать догрузку судов на Игарке, в частности увеличить количество исправно работающих автолесовозов и обеспечить их работу в любую погоду.

⁷⁶ Названия портов вписаны от руки.

4. Число рабочих-грузчиков довести до количества, обеспечивающего нормальную погрузку судов, обратив особое внимание на привлечение квалифицированных рабочих.

5. Увеличить количество винчманов⁷⁷ до нужного предела, заменив ими винчманы иностранных судов при их работе в сверхурочное время.

6. Проводить погрузочно-разгрузочные работы с максимальной осторожностью, избегая нанесения судну разных повреждений, являющихся часто следствием неосторожной погрузки. При наличии мелких повреждений исправлять их (особенно по Игарским судам) на месте своими силами и средствами.

7. Подсчет подаваемого груза, а равно и составление грузовых документов производить тщательно и точно.

8. Обеспечить наличие на Игарке в 1935 г. под погрузку экспорта не менее 8 причалов с прочными подъездами к ним.

9. Довести среднюю погрузочную норму леса как в Новом порту, так и на Игарке минимум до 125 стандартов в пароходо-сутки.

10. Организовать на Игарке обслуживание Карских судов буксирным паровым флотом, обеспечивающим срочное и бесперебойное выполнение погрузочно-разгрузочных работ. По обской части вменить в обязанность Госречфлоту⁷⁸ предоставлять по требованию нашего представителя находящиеся в распоряжении Госречфлота в Новом Порту перевозочные средства.

11. Обеспечить наличие на Игарке необходимого количества стропов для единовременной погрузки до 10 пароходов.

IV. По радиосвязи

1. Построить в Мурманске радиостанцию для непосредственной связи с Юшаром и Москвою.

2. Обеспечить прямую связь не менее 3 раз в сутки по линиям: Юшар – Диксон – Игарка, Юшар – Новый порт (на время проведения там Карской операции).

3. Установить для судна, несущего обязанности лоцманского судна при входе в р. Енисей, независимо от присвоенного ему лично радиопозывного сигнала, специальный постоянный сигнал, присущий только лоцманскому судну.

4. На лоцманском судне держать круглосуточную радиовахту.

5. Вменить в обязанность Начальникам радиостанций уделять самое серьезное внимание обслуживанию Карских судов, установив первоочередность передачи непосредственно после аварийных оперативных телеграмм по связи Карских судов между собою, с ледоколом-лидером и с Сибпортами.

6. Обеспечить работу всех береговых радиостанций с морскими судами на волне в 600 метров.

⁷⁷ Винчман – рабочий, управляющий лебедкой во время погрузочно-разгрузочных операций.

⁷⁸ Госречфлот (Речфлот) – см. примечание 75 к этому документу.

7. Обеспечить береговые радиостанции радистом, разбирающимся в латинском алфавите и, по возможности, знающим английский язык.

8. Установить на береговых радиостанциях особый учет времени передачи Карских оперативных телеграмм с привлечением к ответственности работников, виновных в задержке этих радиотелеграмм.

9. Обеспечить выпуск не позднее 1 апреля радиорасписания работ полярных радиостанций на навигацию 1935 года как в русском тексте, так и в английском.

10. Обязать все береговые радиостанции Карского моря давать в судовые сроки пароходам сигналы для радиопеленгирования (так! – *Сост.*) не только по расписанию, но и по требованию пароходов.

V. По обстановке

1. Возложить на находящийся в Юшаре лоцманский бот наблюдение за обстановкой в проливе.

2. В Юшаре восстановить ночное освещение, поставить маяки, створные огни и светящиеся буи.

3. Установить на о-ве Белом маяки наподобие поставленного на м. Ярославль, а равно и туманные сирены или пушки по образу беломорских маяков.

4. Закончить промер или траление пролива Карские Ворота, оградив его вехами, знаками и маяками.

5. Осветить электромаяком знак Белый на Вайгаче.

6. Поставить освещенный знак на о-ве Местный.

7. Поставить в Обской губе хорошее гидрографическое судно для наблюдения за исправностью огней и ограждений (Г/с «Штатив» не может обслужить потребности в свежую погоду).

8. На вехах, выставляемых в открытых местах, необходимо прочно прикреплять фигуры и бирки с номерами.

9. Нанести на карту Енисея глубины и все поставленные створы.

10. Все светящиеся буи должны быть достаточной величины с хорошей видимостью.

11. Дать ночное освещение на участке Гальчиха – Игарка и обставить этот район светящимися буями, снабдив их хорошим ацетиленом.

12. Усилить береговыми знаками и вехами район Игарка – Гальчиха, заменив их красный цвет окраской в бело-черный.

13. На поворотах и переходах со створа на створ необходимо ставить по 2 вехи большой видимости рядом.

14. Изменить ограждение Липатниковской узости и Крестовского острова: оградить одну сторону вехами, другую – бочками.

15. Банку «Болтен» оградить светящимся буюм.

16. Нанести на картах Картушки.

9.
Пояснительная записка за 1935 год
к годовому отчету
конторы Карско-Ленских операций¹

– **КАРСКАЯ ОПЕРАЦИЯ** –

ГРУЗООБОРОТ

Общее представление о Карском грузообороте дает следующая таблица:

	Обь			Енисей			ВСЕГО			Грузооборот 1934 г.
	По тран- финплану ²	По заявкам и нарядам. ¹⁾	Фактически	По тран- финплану	По заявкам и нарядам. ¹⁾	Фактически	По тран- финплану	По заявкам и нарядам. ¹⁾	Фактически	
Экспорт Пилолес в ст. в тн.	5000	5396	5367	40000	39956	39514	45000 126000	45352	44881 ²⁾ 125660	38729
Каботаж Генгруз и уголь из Архангельска в тн.	—	—	—	6500	1450 ³⁾	17857 ³⁾	6500	14500	17857	10375
ВСЕГО в тн.							132500		143517	114939

¹⁾ После составления транфинплана ряд организаций заявил дополнительные грузы к перевозке и частично изменил существующие заявки. По этой причине цифры транфинплана иногда значительно расходятся с окончательными заявками и нарядами.

²⁾ Помимо этого, вывезено экспорта с перегрузкой через 123 ст. или 345 тн.
143962 тн.

³⁾ Енисейский каботаж включает в себя также перевозки на Диксон.

Исходя из того, что 1 ст. леса весит в среднем 2,8 тн., общий грузооборот выразится в 143.962 тн. против 135.500 плановых и 117.939 тн. 1934 г.

Таким образом, план перевозок выполнен на 108.6 % при 100 %-ном выполнении плана вывоза леса.

По сравнению же с прошлым годом грузооборот увеличился на 25 %.

¹ Машинопись, 34 л.

² Транфинплан – см. примечание 32 к документу № 8.

Основной предмет экспорта Карской операции составляют доски (39598 ст., или 88,2 %). Кроме того, вывозилось некоторое количество стрипсов³, дилен⁴, наметельников⁵, паркета и ящичных комплектов.

Из общего количества экспорта 1310 ст., или менее 3 %, падает на лиственничные породы, остальное – сосна.

По Сибпортам экспорт распределяется следующим образом:

	Имелось нарядов	Фактически вывезено	
Объ (в стандартах)	5395	5367	11,9 %
Енисей иносудами	39206	38672	
Енисей п/х «Сталинград» ⁶	750	842	
" п/х «Куйбышев» ⁷	–	123	
Всего Игарка	39956	39637	88,1 %
	45351	45004	100 %

Из всего этого количества вывезено иностранными судами 44039 ст.

советскими судами 965 ст.
или 2,2 %

По странам назначения весь Карский экспорт распределяется следующим образом:

Англия (34 парохода)	40706 ст., или 91,9 % судов, или 90,5 % груза
Германия (2 ")	2156 " " 5,4 % " " 4,8 % "
Южн. Африка (1 ")	2001 " " 2,7 % " " 4,4 % "
Мурманск (для дальнейшего переотправления за границу)	0,3 % "

Следует отметить, что вне Европы Карский экспорт вывозится впервые.

Основная масса английского экспорта (50 %) имела своим назначением Лондон – 20071 ст., остальной английский экспорт шел в Гуль⁸ – 3805 ст., Кардиф⁹ – 3081 ст.,

³ Стрипсы (от англ. *strips*) – пиломатериалы, узкие доски толщиной до 2 дюймов и шириной до 8 дюймов.

⁴ Дилены (от англ. *dealends*) – короткие доски, или так называемые концы. Толщина и ширина как у обычных досок, длина меньше 3 м. Экспортный товар, оплачиваемый обычно в размере $\frac{2}{3}$ соответствующей цены на пиломатериалы полной длины.

⁵ Наметельник – пиломатериалы в виде брусков с квадратным сечением. Единицей измерения наметельников является «ленинградский стандарт», равный 4,672 м³ (165 куб. фут.). Название пиломатериала происходит от «наметельника» – палки, на которую насаживается метла. Наметельник производился в СССР из хвойных пород северного произрастания и поставлялся НКВТ на экспорт через северные порты.

⁶ «Сталинград» – грузо-пассажирский пароход типа «Анадырь». Место постройки – Балтийский завод, Ленинград. Год постройки – 1932. Длина наибольшая – 100 м. Ширина наибольшая – 14,05 м. Осадка в грузу – 6,04 м. Водоизмещение в полном грузу – 6140 т. Мощность паровой машины – 1181 л/с. В 1934 г. принимал участие в спасении челюскинцев. В 1935 г. осуществил вместе с пароходом «Анадырь» сквозной рейс с востока на запад по трассе Севморпути. Дата и место гибели – 13.09.1942, следовал в конвое PQ-18, потоплен в Гренландском море немецкой подводной лодкой. Из 87 человек погиб 21, в т. ч. 5 пассажиров.

⁷ «Куйбышев» – см. примечание 30 к документу № 8.

⁸ Кингстон-апон-Халл (англ. *Kingston-upon-Hull*; ранее Гуль).

⁹ Кардифф – крупнейший город и столица Уэльса.

Шарпнес¹⁰ – 1404 ст., Саутхемптон¹¹ – 1373 ст. и ряд мелких портов, как Гримсби¹², Ипсвич¹³, Бостон¹⁴ и др.

Кроме экспорта, Карские суда перевезли следующий каботаж:

	Из Мурманска	Из Архангельска
Генгруз	5315	2945
Горючее и взрывматериалы	540	–
Уголь	2050	7007
ВСЕГО:	7905	9952

Пункты назначения каботажа следующие:

	Ген. груз.	Горюч. и взрыв. вещ.	Уголь	Всего
Диксон	2280	528	6606	9414
Игарка	5905	12	1301 ^{х)}	7218
Усть-Порт	75	–	–	–
Л/к. «Ленин» ¹⁵	–	–	1150	1150
	8260	540	9057	17857

^{х)} 1301 тн. угля, завезенного на Игарку, складывается из 1001 тн., доставленных п/х. Лулвич, и 300 тн. – п/х. Сирамблер. Уголь этот предназначался по плану для Диксона, но вследствие неготовности площадки не мог быть разгружен, и пароходы доставили его на Игарку. Часть угля на Сирамблере (350 тн.) была предназначена для л/к. «Ленин» и фактически сдана последнему.

СУДООБОРОТ

Из 37 пароходов, участвовавших в Карской экспортной операции, 1 п/х. был советский и 36 п/х. иностранных, которые по флагам распределяются следующим образом:

Англия	–	26
Норвегия	–	3
Латвия	–	3
Финляндия	–	1
Бельгия	–	1
Эстония	–	1
Дания	–	1

¹⁰ Шарпнес (англ. *Sharpness*) – английский порт в графстве Глостершир.

¹¹ Саутгемптон (англ. *Southampton*) – английский город в графстве Хэмпшир.

¹² Гримсби (англ. *Grimsbby*) – город и порт в церемониальном графстве Линкольншир в Англии.

¹³ Ипсуич, Ипсвич (англ. *Ipswich*) – город и порт в Восточной Англии.

¹⁴ Бостон (англ. *Boston*) – город в церемониальном графстве Линкольншир.

¹⁵ «Ленин» – см. примечание 25 к документу № 4.

Следует при этом отметить неуклонный рост доли английского тоннажа; так, его было в процентах к общему количеству судов:

1932 г.	1933 г.	1934 г.	1935 г.
42,8	63,3	67,8	70,3

Размер отдельных судов колебался от 3000 тн. д/в. (Транхейм) до 8350 (Трихерберт). Поскольку в этом году количество нарядов на мелкие порты Англии с лимитированной осадкой судов было особенно велико, пришлось привлекать очень большое количество мелкого тоннажа на 900–920 ст.

Распределение судов по отдельным категориям представляется в следующем виде в процентах:

	Мелкий тон. до 4000 тн. д/в	Сред. тоннаж от 4001 до 6620 тн. д/в	Крупн. тон. свыше 6621 тн. д/в
Количество судов	51	38	11
Общий дедвейт	38 (33,5)	43,5 (27,8)	18,5 (38,6)
Перевезено экспорта	39 (35)	44 (28)	17 (37)

В скобках помещены цифры прошлого года.

Вышеприведенная таблица подтверждает, что:

1) В 1935 г. больше половины всех судов (51 %) были мелкотоннажными – до 4000 тн. д/в.

2) Доля мелкого тоннажа заметно возросла против 1934 г. – 51 % вместо 34 %.

Средний размер тоннажа оказывается, таким образом, намного ниже прошлого года. Значительно ниже также среднее количество экспорта на каждом пароходе.

Правильность этого положения подтверждает следующая таблица:

	1933 г.	1934 г.	% уменьшения в 1935 г.
Количество судов	37	28	
Общий дедвейт всех судов	167.160	140.160	
Средний " на 1 п/х.	4.518	5.000	10 %
Средн. колич. экспорта на 1 п/х	1.213	1.383	14 %

Последнее обстоятельство оказалось весьма чувствительным, так как изменение в сроках прихода или в размере одного судна влекло за собой необходимость перестройки графика по всем последующим пароходам, поскольку суда фраговались индивидуально, т. е. для конкретных нарядов на точно определенные иностранные порты.

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ И ФРАХТОВАНИЕ СУДОВ

При составлении графика движения Карских судов приходилось учитывать несколько основных моментов, и в первую очередь пропускную способность Игарского Порта, причальная линия которого могла одновременно принять до 8 пароходов среднего размера.

Приходилось также учитывать возможность нормальной обработки судов в Мурманске, который мог одновременно, в особенности в начале навигации, пропускать лишь ограниченное количество Карских судов.

Далее учитывалось, что в некоторые заграничные порты экспорт мог быть подан только лишь в ограниченные сроки из-за уровня воды в этих портах.

Все эти моменты суживали маневренную возможность при составлении графика.

Тяжелее всего отразились на графике медленное поступление нарядов Экспорт-леса¹⁶ и очень сильная задержка последним в даче нам последних нарядов. График пришлось, таким образом, строить по частям в течение всего времени навигации. При этом он постоянно менялся, иногда даже ежедневно, в зависимости, с одной стороны, от постоянных изменений количества леса на тот или иной порт и, с другой стороны, из-за невозможности Совфрахта покрыть наши ордера в точности тоннажем нужного размера и с подачей в точно предусмотренные графиком сроки.

Неблагоприятно отразились на графике также смешанные продажи, согласно которых на один и тот же пароход должен быть погружен сплошь да рядом лес как с берега, так и с рейда.

Между тем с рейдовых пароходов в сроке подачи речного экспорта в Сиб. Порты было своевременно достигнуто особое соглашение с Речной частью, которое приходилось учитывать при построении морского графика. Смешанные же пароходы, таким образом, еще более связывали нас при установлении графика.

В заключение следует отметить, что благодаря всем вышеизложенным обстоятельствам Карский тоннаж фрахтовался еще в последней декаде августа, т. е. тогда, когда основная масса судов уже давно находилась в плавании, а часть из них уже возвращалась обратно с экспортом.

Условия фрахтования, как уже отмечено выше, были неблагоприятными. Это отразилось не только на трудностях составления и реализации графика, но и на коммерческом эффекте операции.

Средняя фрахтовая ставка оказалась на 3 пенса дороже прошлогодней (3/10,5 против 3/7,5).

Конъюнктура рынка была настолько неблагоприятна, что по некоторым пароходам пришлось платить ненормально высокую ставку, например: 5/3 шиллинга по пароходу «Лифлянд». Кроме того, при фрахтовании последнего, 37-го парохода на-

¹⁶ Экспортлес – см. примечание 18 к документу № 4.

мечалась ставка в 6 шиллингов, да к тому же не было гарантии получить пароход не только в нужные нам сроки, но хотя бы с небольшим отклонением от них.

В данном конкретном случае выход из положения был найден тем, что под этот груз поставлен был пароход «Сталинград», подходивший к тому времени из своего сквозного похода из Владивостока.

Несколько разрядило обстановку наличие ряда судов, работающих в Архангельском направлении и имеющих опцион на Карский рейс. В особо тяжелые минуты пришлось обращаться к этим пароходам, и в конечном счете в Карской операции из 36 иностранных пароходов участвовало 10 опционных судов.

Тяжелые условия фрахтования, естественно, отразились на сроке сдачи нам судов. Много пароходов пришлось принять на чартер на несколько дней раньше нужного нам срока, и в конечном счете пришлось особенно осторожно маневрировать и перестраивать суда, дабы не нарушить очень сильно сроки подхода судов как в Мурманск, так и к проливам и в Сиб. порты.

Все же к Новоземельским проливам, где производилась фактическая группировка судов, последние подходили сравнительно в срок.

БУНКЕРОВКА

Карские иностранные суда израсходовали за весь свой рейс 29025 тн. угля, или в среднем по 806 тн. на судно.

Этот уголь состоит из 6343 тн. иностранного угля – 21,8 % и из 22682 тн. советского угля – 78,2 %

На каждый пароход в среднем приходится, таким образом, по 176 тн. иностранного угля и 630 тн. советского.

Фактический расход угля по каждому отдельному судну сильно колеблется и зависит прежде всего от размера судна, длительности его чартера, состояния механизмов и т. д. Если п/х. «Сивенчур», например, затратил за весь рейс всего 495 тн. угля, а Сивалоур, Белл-Мари – от 600 до 620 тн., то такие суда, как Дулвич и Грелрозе, сожгли уже по 1100 тн., а Трихерберт, имевший своим назначением Южную Африку, – 1900 тн.

Основную массу советского угля суда приняли в Мурманске, и лишь 2170 тн. – в Архангельске и 290 тн. на Диксоне.

При отправлении в Карский рейс суда бункеровались за границей минимальным количеством угля с таким расчетом, чтобы принимаемый уголь покрыл потребности судна до Мурманска, где суда должны были взять уголь уже на весь дальнейший рейс до Сибпортов и обратно до заграничных портов назначения, минуя заход за бункером в промежуточный заграничный порт. Бункеровка в Мурманске производилась при этом с расчетом дачи судам максимального количества угля, но без ущерба, конечно, для его полезной грузоподъемности.

В некоторых случаях, однако, суда при передаче их нам за границей имели уже в бункерах гораздо большее количество угля, нежели им требовалось на рейс до Мур-

манска, например: п/х п/х. Беквортс, Бур, Лифлянд и др., которые, придя в Мурманск, имели еще по 150–200 тн. угля.

Фактическая затрата иностранного угля выведена нами с учетом того количества угля, которое оставалось на судне после каждого рейса (т. е. мы учитывали разницу между принятым и сданным за границей углем).

Это обстоятельство позволило довести иностранного угля по некоторым судам до очень низкой цифры, напр. Марсден – 27 тн., Марклин – 37, Стивилл – 57 и т. д. Пароход же Сивенчур сдал при возвращении из рейса даже на 6 тонн больше, чем он имел при отправлении.

Помимо того, следует отметить, что в среднем стоимость принимаемого за границей угля, поскольку мы его старались брать в наиболее дешевых портах, гораздо ниже средней стоимости, выручаемой за сдаваемый уголь, поскольку уголь сдавался нами в портах разгрузки судов, т. е. иногда весьма дорогих в отношении угля портах.

Это обстоятельство принесло нам значительную валютную выгоду. Так, по некоторым судам, которые приняли при отправлении в рейс угля больше, нежели они его сдали при возвращении, мы фактически имеем не затрату, а, наоборот, приход валюты по этой статье.

Так, п/х. Стивилл израсходовал 57 тн. иностранного угля. Мы же по его угольной операции получили чистых 39 английских фунтов дохода.

Соответственно и пароходы Марклин и Марсден, расход угля которых был указан выше и по которым у нас имеется чистый приход за уголь в размере ф. ст. 58 и 84.

В сравнении с прошлым годом средний расход угля на 1 судно представляется в следующем виде (в тоннах):

1934 г. всего на 1 п/х	871,5, в т. ч. советск. – 638, иностр. – 233,5		
1935 г. " " " "	806,0 " " " 630 " 176,0		
ИТОГО экономия:	65,5 т	8	57,5
	7,6 % против 1934 г.		

Показательным является при этом тот факт, что эта экономия достигнута главным образом на иностранном валютном угле (88 % иностранного и 12 % советского).

СТРАХОВАНИЕ

Так же, как и в прошлые годы, страхование Карского тоннажа велось через Госстрах¹⁷ на основании предварительно заключенного с ним договора.

Несмотря на благоприятный в отношении плавания, а стало быть, и по коммерческим результатам страхования 1934 г., снижение страховой ставки в 1935 г. оказалось недостаточным. Фактическая нетто-ставка снизилась до 2,8 % вместо 3,15 % в 1934 г.

¹⁷ Госстрах – см. примечание 14 к документу № 7.

В конечном итоге страхование 1 п/х. без учета возврата тантъемы обошлось в £633 против £783 в 1934 г., т. е. размер снижения равен, таким образом, 20 % при снижении размера тоннажа на 10 %.

Мурманск

Через Мурманский порт прошло в текущую навигацию 33 Карских парохода; кроме того, 9 судов зашли за бункером на обратном пути. Помимо бункерного угля, суда должны были принять до 6000 тонн разного груза для Игарских организаций и частично для Диксона.

Всего Карскими судами было принято в Мурманске:

33 пароходами – 18.602 тн. бункерного угля

9 пароходами – на обратном пути – 1.792 тн.

ВСЕГО на 42 п/х 20.394 тн. угля

Кроме того, 6 судов взяли в качестве груза:

Трюмного угля для л/к «Ленин» и о-ва Диксон – 2050 тн¹⁸

Разного груза – 5315 "

Горючее и взрыв. вещества – 540 "

Некоторые суда брали в Мурманске также и воду, но эта операция производилась параллельно с другими и специального времени, таким образом, не требовала.

Всего, таким образом, в Мурманске было погружено на Карские суда 28.299 тн. равного груза.

Несмотря на механизацию подачи угля – погрузка «Вотаном» – порт, особенно в начале операции и в конце ее, грузил очень медленно. Частые задержки были из-за недостачи в порту буксиров, которые подводили бы к берегу баржи и своевременно отводили бы самого Вотана от пароходов.

В общем, суда задолжали в Мурманске 85 суток в их рейсе в Сибирь и 14 суток 7 часов на обратный заход, т. е. 99,3 суток, что дает валовую норму погрузки в сутки 285 тн.

Эта цифра сама по себе, конечно, не служит показателем работы Мурманска. Но при общем анализе Карской операции она не может быть скинута с весов.

Фактически из 99 суток нахождения в Мурманске суда потеряли 31 сутки на разные простои (ожидание причалов и крана, разные формальности и др.). Таким образом, под погрузкой суда находились 68 суток, что повышает валовую норму погрузки до 416 тн. в сутки.

¹⁸ Данный раздел посвящен Мурманской операции – бункеровке судов в Мурманске. При сравнении с документами 1933 и 1934 гг. становится очевидным, что операция заняла прочное место в схеме Карских рейсов.

Архангельск

Через Архангельск всего прошло 3 парохода, которые приняли там следующее количество груза:

бункерного угля	– 2013 тн.
трюмного угля	– 7007 "
разного груза (Норильстроя ¹⁹)	– 2945 "
ВСЕГО	11.965 тн.

На принятие этого груза суда задолжали 25 суток 5 часов против 19 суток по графику. Валовая норма среднесуточной погрузки по Архангельску равна 473 тн.

Так же, как и в Мурманске, Контора организовала обслуживание судов в Архангельске через местное Управление Главсевморпути²⁰, командировав туда на время проведения операции своих специальных представителей.

Диксон

Всего на Диксон завезено Карскими судами 9.414 тн. груза, из них:

генгруза	– 2280 тн.
горюч. и взрыв. веществ	– 528 "
угля	– 6606 "
ВСЕГО	9.414 тн.

Следует отметить, что Диксон к операции 1935 г. совершенно не подготовился, в результате чего он, с одной стороны, не смог принять всего запланированного угля, а с другой – не организовал и не проследил за перегрузочными работами по углю.

Из-за неподготовленности угольной площадки Диксона в запланированном размере и несообщения об этом в Москву или Мурманск Диксон не принял угля с п/х. Дулвич (1000 тн.) и Сирамблер (300 тн.), и лишь после долгих согласований уголь этот пришлось выгрузить на Игарке, что явилось далеко не желательным и заметно отразилось на Игарской операции.

Все 6 судов, заходивших на Диксон, задолжали там 45 суток, что дает валовую суточную норму разгрузки в 209 тн. вместо 300 тн., предусмотренных графиком.

Игарка

Из Игарки было всего отправлено Карскими судами 39515 станд. леса; кроме того, Игарка погрузила на п/х. «КУЙБЫШЕВ» 123 станд. с перегрузкой их в Архангельске на сборный пароход для дальнейшей отправки за границу.

¹⁹Предприятие «Норильстрой» до 1935 г. поочередно подчинялось разным ведомствам; 23 июня 1935 г. Совет народных комиссаров СССР принял Постановление «О строительстве Норильского комбината» и о передаче «Норильстроя» в состав НКВД СССР, что положило начало масштабному строительству горно-металлургического комплекса на Таймыре. Строительство комбината велось силами заключенных «Норильлага».

²⁰Архангельское управление Главсевморпути – местное отделение ГУСМП с центром в Архангельске, существовало в 1933–1938 гг. См. также примечание 4 к документу № 17.

Таким образом, всего Игарка сдала на экспорт 39638 ст. Из них 9155 ст. рейдовых, т. е. груза южных заводов, доставленных на Игарку речными судами и перегруженных с борта на борт морских пароходов.

Кроме экспорта, Игарский порт переработал 7218 тн. каботажного груза, доставленного Карскими судами, из них 1300 тн. угля, не могущего быть принятым Диксоном, и 5918 тн. разного груза для Севполярлеса²¹, Таймыруправления ГУСМП²², Красторга²³, Красноярского Потребсоюза²⁴ и Норильстроя.

Если в отношении разгрузки каботажа дело обстояло благополучно, то с погрузкой экспорта Игарка (Севполярлес) в этом году не справилась и не обеспечила должной организации и темпов работы.

Прежде всего, плохо была проведена Севполярлесом подготовка к лесоэкспортной операции в целом.

Распиловка на Игарке была закончена лишь 5/IX вместо 15/VIII. Между распиловкой и переборкой груза оказался большой разрыв, напр. на 1/VIII – не было перебрано 8000 станд. леса. Лесобиржа была очень плохо подготовлена. Вместо 22.000 станд. на ней находилось 29.000 станд., что влекло за собой закладку проулков и разрывов между штабелями и, следовательно, плохую просушку товара. Беспорядочность, толчея и скученность нарушили нормальную циркуляцию воздуха и еще более затруднили просушку пиломатериалов. Поздняя же переборка и нехватка рабочих рук для обслуживания биржи повлекли за собою оставление совершенно открытыми до 250 штабелей, а когда началась погрузка, оказались открытыми до 800 штабелей.

Между тем первая половина лета на Игарке была в этом году очень дождливой, и дожди, а временами сильнейшие ливни, заливали раскрытые штабеля насквозь.

О продолжительности дождей можно судить хотя бы по тому, что, несмотря на последовавшее в 20-х числах августа разрешение Москвы грузить в дождь, пароходы все же имели 46 п/х. суток простоя из-за дождей из общего количества нахождения под погрузкой в 381 п/х. сутки, т. е. свыше 12 % времени

В довершение всего в 1935 г. отмечался большой недостаток бракеров и рабочих рук. Если к тому же прибавить недостатки учета и хаос на бирже, то станет понятным то положение, когда уже к 25 августа на бирже перестало хватать размеров и сотров. Севполярлес, правда, прибегал, что называется, к крайним мерам и в процессе отгрузки трижды производил переучет всей биржи, но это, конечно, не разрешало

²¹ «Севполярлес» – см. примечание 58 к документу № 7.

²² Таймыруправление ГУСМП – Таймырский трест Главсевморпути – см. примечание 38 к документу № 8.

²³ Красторг – предприятие Красноярского краевого управления местными торгами в 30–40-х гг. XX в. Находилось в ведении Народного комиссариата мясной и молочной промышленности СССР, Народного комиссариата торговли РСФСР.

²⁴ Красноярский краевой союз потребительских обществ Центрального союза потребительских обществ, Красноярск.

вопроса по существу. Следует при этом отметить, что на время переучета погрузка приостанавливалась по всему фронту.

В конечном счете средняя норма погрузки опустилась против 108 станд. в 1934 г. до 103,9 в 1935 г., а на рейдовых судах даже до 99,6 станд. в сутки. Между тем в связи с постановлением правительства об увеличении погрузочных норм на 20 % Игарка должна была грузить в среднем не ниже 130 станд. в сутки.

Плохая штивка²⁵ имела своим последствием, с одной стороны, недогруз судов, а с другой – ряд нарушений погрузинструкций и в конечном счете много рекламаций иностранных грузополучателей на недостачу, не говоря уже об их также обоснованных рекламациях на качество груза.

Показательна следующая сравнительная таблица погрузки некоторых судов, посетивших Игарку в 1934 и 1935 гг. (в стандартах):

Пароходы	Погружено в 1935 г.	Погружено в 1934 г.
СТЕССО	917	932
НАВЕКС	895	913
ЗЕЛО	905	914
СПОРТС	1376	1441
СИВАЛОУР	920	955
БРЕНТАЙВ	1478	1559

Средняя укладка на 1 ст. равна 238,3 куб. фут. в 1935 г. против 232,4 в 1934 г. При распространении этой нормы на весь экспорт – общий недогруз 1935 г. против 1934 г. из-за плохой укладки выразится в 713 стандартов.

Что касается указанных выше нарушений инструкции, то в 1935 г. их было 314 случаев против 124 случаев в 1934 г.

В отношении качества леса характерно, что только на последние 7 п/х. (Лифлянд, Иствилл, Пенхил, Хеттон, Брентайв, Дулвич и Нитс-Абби) было погружено 2871 станд. сырого, невыдержанного и синего товара из общего количества принятых ими 9595 станд., т. е. 30 %.

В результате этого сильно возросло количество клеймсов²⁶. Точная сумма их по операции 1935 г. еще неизвестна, но Экспортлес²⁷, регулирующий это дело, считает, что клеймсы текущей операции будут значительно выше прошлых.

Хотя по договоренности с Севполярлесом на Игарке могло грузиться одновременно до 11 пароходов (8 с берега и 3 с рейда), которые Севполярлес обязался грузить по нормам не ниже 108 ст. валовой погрузки в сутки, суда подавались с таким расчетом, чтобы их находилось на Игарке не свыше 8–9 пароходов и, в частности, не свыше 7 судов у причалов. Лишь из-за плохой погрузки и невыполнения норм

²⁵ Штивка – см. примечание 28 к документу № 7.

²⁶ Клеймс (англ. *claim*) – претензия покупателя в связи с недостатками товара.

²⁷ Экспортлес – см. примечание 18 к документу № 4.

некоторые суда имели значительные простои до начала погрузки или в процессе последней, как, напр., Грелрозе простоял до начала погрузки 4,5 суток, Морган-Абби, Торни, Бур – по 2 суток, Зело, Нью-Лимбтон, Сивалоур, Брентайв и Нитс-Абби – по 1,5 суток.

Не останавливаясь сейчас на отдельных задержках из-за отсутствия рабсилы, нельзя пройти мимо простоев из-за отсутствия груза на бирже, когда отдельные пароходы теряли из-за этого много времени, например: Морган-Абби – больше 1 суток, Фрам – $\frac{1}{2}$ суток, Пилтон, Грелрозе, Стессо – почти сутки каждый. В конечном счете только 7 пароходов (из 31) не имели простоев из-за отсутствия груза.

Неважно обстояло дело и с заготовлением документов, и ряд судов имели по этой причине сравнительно большие простои. В то время, напр., как по п/х. «Сирамблер» на это ушло около 1 часа, а по «Торни» 2 часа, Пилтон и Грелрозе ждали документов свыше 10 часов каждый.

Вина за все эти простои должна быть полностью отнесена на Севполярлес. Следует, однако, отметить, что отдельные пароходы имели значительные простои по причине, от Севполярлеса не зависящей, а именно в ожидании составления группы для следования на Игарку. Зело потерял на это около $1\frac{1}{2}$ суток, Брентайв и Хамстерлей – свыше суток каждый.

В конечном счете из 431 дня нахождения судов на Игарке они задолжали на разгрузку каботажных грузов около 20 суток и на погрузку экспорта 310 суток. Из этих 431 суток суда имели 101 сутки чистого простоя, что дает 24 % всего времени нахождения судов под погрузкой экспорта. Этот процент, конечно, чрезвычайно высок, и даже в 1934 г., т. е. в год не абсолютно благоприятном в этом отношении, он не превышал 8 %.

Новый порт²⁸

Как и в прошлые годы, перегрузку экспорта с морских судов в речные производил Наркомвод²⁹ через Нижне-Иртышское Управление Речного пароходства³⁰.

Работа Нового Порта была в этом году затруднена дождями и штормовой погодой. Кроме того, было завезено слишком мало грузчиков. Надо, однако, сказать,

²⁸ Селение Новый Порт на побережье Обской губы основано в 1921 г. как пункт перегрузки товаров между морскими и речными судами.

²⁹ Наркомвод – см. примечание 58 к документу № 7.

³⁰ Нижне-Иртышское речное пароходство Министерства речного флота СССР было организовано в городе Тобольске в 1932 г. на базе пристаней и предприятий Иртышского бассейна. 23 декабря 1954 г. Нижне-Иртышское и Верхне-Иртышское речные пароходства были объединены в Иртышское речное пароходство с местонахождением Управления пароходства в городе Омске. 9 августа 1956 г. произошло разъединение Нижне-Иртышского и Верхне-Иртышского речных пароходств, и Иртышское речное пароходство стало подчиняться Министерству речного флота РСФСР, а Верхне-Иртышское пароходство – Главречтрансу Казахской ССР. Управление Иртышского речного пароходства выполняло функции по перевозке грузов и пассажиров водным транспортом и осуществляло контроль над работой подведомственных предприятий и организаций.

что доставленные грузчики и формана³¹ оказались хорошими, квалифицированными работниками и по мере возможности выправляли создавшееся положение.

Общее представление об операции в Новом Порту дает следующая таблица:

Наименование судов	Прибытие в Новый Порт	Выход из Нового Порта	Время стоянки в Новом Порту	Погружено стандартов	Средн. скор. погр. в сутки	Неизбежный простой ³²	Средн. скорость с учет. прост. (в ст.)	Отнош. простоев ко времени стоян.
1. МАРСДЕН	15/VIII 10	29/VIII 3	13 дн. 17 ч.	1202,6	87,7	5 дн. 16 ¹ / ₂ ч.	148,8	41,6 %
2. МАРКЛИН	15/VIII 10	31/VIII 8-30	15 дн. 22 ¹ / ₂ ч.	1353,5	85,1	5 дн. 17 ч.	132	35,8 %
3. ЕЛЕНА-ФАУЛЬБАУМС	26/VIII 7	5/IX 20	10 дн. 13 ч.	895,9	85,3	3 дн. 17 ч.	132	35,2 %
4. МЕНИН-РИДЖ	26/VIII 7	6/IX 18	11 дн. 11 ч.	1104,9	96,0	5 дн. 1 ч.	172,8	43,5 %
5. БЕЛЛА-МАРИЯ	26/VIII 7	6/IX 18	11 дн. 11 ч.	810,5	70,5	5 дн. ½ ч.	124,8	43,5 %

³² Под неизбежными простоями понимаются простои, не могущие быть предотвращены работниками Нового Порта.

Значительные простои морсудов в Новом Порту объясняются следующими основными причинами:

1) Первые морские суда прибыли в Новый Порт на 5 дней раньше графика и простояли около четырех суток в ожидании речного каравана (основная причина преждевременного прихода – более ранняя сдача нам судов арматорами за границей и сокращение рейса Мурманск – Новый порт на 1½ суток против обычного).

2) Неблагоприятные метеорологические условия, в особенности весьма частые дожди.

3) Недостача рабочих, вследствие чего пароходы не грузились на все люки, а 3 парохода второй группы имели трехсуточный простой в ожидании погрузки судов первой группы.

4) Из-за недостатка рабочих стивидорам³² приходилось работать по 16–18 час. в сутки, что, естественно, снижало их темпы работы.

Следует при этом отметить, что из всех 5 судов только Хелене-Фаульбаумс является по своей конструкции лесовозом.

³¹ Форман (англ. *foreman*) – в иностранных портах старший рабочий, стоящий у люка и наблюдающий за подъемом, спуском и укладкой грузов на торговом судне. Он управляет людьми, стоящими на оттяжках стрелы, и лебедчиком (винчманом).

³² Стивидор (англ. *stevedore*) – 1) наименование специализированных организаций и фирм, осуществляющих погрузку и выгрузку судов; 2) представитель стивидорной организации.

По сравнению с операциями последних 2 лет итоги работы 1935 г. представляются в следующем виде:

	1933 г.	1934 г.	1935 г.
1. Число судов	5	5	5
2. Общий дедейт судов в тн.	18320	16870	20446
3. Вывезено леса (в ст.)	4957	5213	5367,4
4. Средн. количество станд. на 1 пароход	991	1042	1073,5
5. Пребывание судов в Новом Порту (в средн. на 1 п/х.)	14,6	11,2	12,6
6. Отношение простоев к времени стоянки	35,8	18,2	39,9 %
7. Средняя погрузка экспорта в сутки (без простоев)	139,6	146,3	142,1
8. Куб. фут. на 1 std. в трюме	220	215,6	225,3
9. Средн. чартер судна	68,2	57,7	55,1

Как видно из этих цифр:

1) Суда этого года были значительно крупнее прошлых годов, и, следовательно, маневрировать ими было несколько трудно.

2) Главная масса простоев, как уже было сказано выше, произошла из-за ожидания речного груза в течение 4 суток, значительного количества дождей и нехватки рабочей силы.

3) Тоннаж морсудов не использован полностью из-за отсутствия леса.

4) Большая кубатура на 1 std. объясняется конструкцией судов, из которых только 1 пароход является лесовозом, в то время как в 1934 г. из 5 судов 3 парохода были специальными лесовозами.

5) Несмотря на простои в Новом порту, средний чартер Обских судов значительно снижен против прошлого года. Это достигнуто главным образом за счет ускорения движения судов. Так, напр., нормально рейс Мурманск – Новый порт занимает 8–9 дней, в 1935 г. все суда задолжали на это по 5 суток.

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ

Сравнительные показатели графика 1934 г. и 1935 г. таковы:

	1935 г.	1934 г.
1) Нахождение за границей до отправления в рейс	15 ч. 50 м. ¹⁾	10 ч. 5 м.
2) Плавание от заграницы до Мурманска	7 сут. 6 ч. 9 м.	7 сут. 13 ч.
3) Нахождение в Мурманске	3 сут. 1 ч. 29 м.	4 сут. 20 ч. 10 м.
4) Плавание от Мурманска до проливов	3 сут. 2 ч. 24 м.	2 сут. 20 ч.
5) Задержка у проливов	15 ч. 22 м.	1 сут. 2 ч. 10 м.
6) Плавание от проливов до Сибпортов	5 сут. 17 ч. 39 м.	6 сут. 22 ч. 15 м.

7) Нахождение в Сибпортах	13 сут. 17 ч. ²⁾ 13 сут. 22 ч. 25 м.
8) Плавание от Сибпорта до проливов с учетом прохода последних	5 сут. 18 ч. 4 м. 6 сут. 19 ч. 40 м.
9) Плавание от проливов до заграничн. порта с учетом захода в Мурманск	15 сут. 8 ч. 0 м. 13 сут. 6 ч. 10 м.
10) Разгрузка за границей	12 сут. 17 ч. 46 м. 12 сут. 13 ч. 0 м.

По отдельным цифрам этой сравнительной сводки отмечаем:

¹⁾ Более длительная задержка судов за границей до отправления в рейс объясняется тем обстоятельством, что часть опционных судов, как уже было указано, приходилось после их отправления на Архангельск передиспонировывать³³ на Карский рейс и засылать в ближайший заграничный порт для докования. Надо полагать, что передача агентирования иностранным фирмам вместо Аркоса³⁴ также отразилась в этом отношении.

²⁾ Несмотря на то что время пребывания судов в Сиб. портах сократилось против прошлого года, все же следует учесть, что в то время, как срок пребывания в Порту сократился против прошлого года на 5,5 час., или на 1,6 %, среднее количество принятого экспорта сократилось на 14 %.

Все итоги графика показывают средние арифметические цифры задолженности судов на отдельных операциях без учета тоннажа их. Поскольку, однако, более крупные суда задолжали гораздо больше мелких судов, эта среднеарифметическая цифра не является показательной. Для уточнения ее введен корректив на тоннаж судов.

В этом случае средний срок чартера удлиняется, и соответствующие цифры представляются в следующем виде:

	Средний чартер	В том числе:	
		По Обским судам	По Енисейским судам
Без учета тоннажа	68,24 с.	55,15 с.	70,32 с.
С учетом тоннажа	71,1 с.	58,2 с.	72,7 с.

АВАРИЙНОСТЬ

Состояние моря в навигацию 1935 г. было исключительно благоприятным для плавания, и суда северных повреждений не имели.

Несравненно хуже обстоит дело с разными мелкими повреждениями судов, которые страховым полисом не покрываются и относятся за наш счет.

³³ Диспонировать – распоряжаться свободными суммами на счетах у корреспондентов банка или у комиссионеров.

³⁴ Аркос – см. примечание 2 к документу № 2.

Следует отметить, что если часть мелких поломок неизбежна при погрузо-разгрузках, то все же как Игарка, так и Мурманск очень невнимательно и небрежно обращаются с иносудами, в результате чего ими, с одной стороны, причиняются излишние повреждения судов, и с другой стороны – не принимаются меры к исправлению на месте ряда повреждений, которые технически могли быть вполне исправлены как в Игарке, так и особенно в Мурманске. О необходимости же исправления подобных повреждений мы дали портам соответствующие вполне конкретные указания.

ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

а) Валютная часть

При анализе валютных результатов Карской операции следует исходить из следующих цифр фактических расходов по самой операции:

Всего расход	£126.041
--------------	----------

Сумма эта уменьшается на £2567, вырученную за возвращенный судами уголь, и £387 за уплаченный Экспортлесу диспач	£2.954
--	--------

Таким образом, фактическая стоимость операции	£123.087
---	----------

Из них £120.881 падает на экспорт леса и £2.260 на каботажные операции.

Плановые же цифры таковы.

По окончательной плановой смете валютная стоимость Карской операции намечалась в ф. ст. 139.450, каковая сумма и была нам утверждена Наркомвнешторгом³⁵ с разбивкой ее на:

1. Непосредственно лесоэкспортную операцию с завозом снабженческих грузов на Игарку:	ф. ст.	136.710
а) из них на иностран. судах	ф. ст.	134.575
б) на вывоз п/х. Сталинград	" "	2.135
2. Посторонние операции:	ф. ст.	2.740
в том числе завоз угля на Диксон	" "	1.540
Завоз на Диксон грузов Норильстр.	" "	1.200

Поскольку по рейсу Сталинграда от Мурманска за границу Экспортлес рассчитывается с Наркомводом³⁶, непосредственно вышеуказанную сумму в ф. ст. 2135 мы, таким образом, из нашей сметы исключаем. Следовательно, по смете Главсевморпути остается:

ф. ст.	134.575	на лесоэкспортную операцию
--------	---------	----------------------------

" "	2.740	на посторонние операции
-----	-------	-------------------------

ф. ст.	137.315
--------	---------

³⁵ Наркомвнешторг – см. примечание 2 к документу № 1.

³⁶ Наркомвод – см. примечание 58 к документу № 7.

Реализация сметы по отдельным статьям представляется в следующем виде:

1) По основной статье «фрахтование» получена экономия в 5 % против сметных ассигнований.

2) По углю имеется экономия в ф. ст. 1300 за счет снижения количества иностранного угля: 6300 тонн вместо 8250 (см. раздел «Бункеровка») и удачного соотношения с портами закупки и сдачи угля.

3) По статье «страхование» получена большая экономия (£2.400), главным образом за счет безаварийного плавания. Эта сумма должна в 1936 г. даже несколько увеличиться за счет ожидаемого в конце 1936 г. возврата части премии за благополучное окончание рейса и тантьемы³⁷.

4) Стоимость выгрузки экспорта обошлась на £2000 меньше плана.

5) Расходы по обслуживанию судов за границей (портовые, маячные, лоцманские, буксирные и др., включая сюда и радиогаммы судов в пути, а равно и мелкие расходы по такелажу), дали экономию против сметы в £1.700 против плана.

6) По статье «повреждение судов», т. е. оплата рисков, не принимаемых на страх Госстрахом (напр., повреждения судов от груза), включая сюда и недостачу грузов, пока реально уплачено лишь £320. Однако подобные расходы будут иметь место еще и в течение многих месяцев 1936 г. (форсировать их урегулирование – не в наших интересах), и по имеющимся сведениям общий размер расходов по этой статье намечается в £500 против £720 по смете.

Из более мелких статей сметы следует отметить экономию по капитанским расходам и выдаче им бонусов. Всего, таким образом, по лесоэкспортной операции получено экономии в ф. ст. 13,5 тыс., т. е. в 10 % от сметы.

В результате валютная стоимость одного стандарта снижается на 6/0, и вместо утвержденных Наркомвнешторгом ф. ст. 60/9 стоимость вывоза 1 стандарта обойдется в 56/0 (против 54/1 в 1934 г.).

Это удорожание себестоимости против 1934 г. объясняется двумя основными факторами:

1. Ухудшением конъюнктуры рынка и удорожанием стоимости аренды иностранного тоннажа (1 тн. д/т. 3/10,5 вместо 3/7,5).

2. Более мелким тоннажем, который обходится дороже крупного (в среднем 1 п/х. 4518 т. д/т. вместо 5000 т. в 1934 г.).

По расходам на операции по завозу угля и грузов на Диксон имеется некоторая экономия за счет незначительного снижения задолженности судов на эти операции и удешевления их среднесуточной стоимости.

Так, завоз угля на Диксон обходится в	ф. ст. 1280	при плане в 1540
завоз грузов Норильстроя	980	1200
ВСЕГО	ф. ст. 2260	ф. ст. 2740

³⁷ Тантьема – см. примечание 26 к документу № 8.

б) Червонная часть³⁸

В отношении червонных расходов дело обстоит так:

1. За ледокольное обслуживание нами полностью оплачена вся сумма, предусмотренная транфинпланом, а именно: руб. 1.000.000. По авиаобслуживанию мы уплатили 75.000 руб. (по смете 100.000 руб.)

2. Другой значительной статьей расхода является стоимость угля 1.442.000 против 1.517.000 р. плановых. Экономия по углю получена за счет сокращения количества израсходованного угля.

3. Следующую по величине статью представляют собой оперативные и организационные расходы, включающие в себя как содержание руководства экспедиции, групп, капитанов и центрального аппарата, так и все остальные расходы, связанные с организацией и проведением экспедиции: вместо 211.675 р. плановых расходы по этой статье составят руб. 176.272.

4. Несравненно дороже плановой стоимости обошлись обслуживание и агентирование судов в Сиб. портах, Мурманске, Архангельске и за границей (оплата услуг Совфрахта), включая и стоимость воды для котлов, – руб. 92.038 вместо руб. 41.500. Следует при этом отметить, что в Игарке иностранные пароходы получали продовольствие, приход от которого учтен в валютной смете, в то время как стоимость этого продовольствия в совзнаках попала в настоящую статью. Помимо того, фактически было переработано в портах больше каботажа, нежели было намечено в смете, – 8900 т. против 6500 (не считая угля). Это обстоятельство также несколько увеличило стоимость расходов, падающих на обслуживание судов в сов. портах.

5. Проценты за кредит предусмотрены по транфинплану в руб. 53.000. Фактически нам кредит ничего не стоил, поскольку оплаченные по этой статье проценты покрываются процентами, полученными на оборотный капитал Конторы.

В конечном счете червонная себестоимость Карской операции обошлась в 2.816.000 руб. вместо плановой цифры в 2.994.800, не считая резерва в 128.335 р. на покрытие возможных претензий Экспортлеса на удешевление стоимости операции.

Кроме того, следует учесть, что плановая смета предусматривала приход за перевозки каботажа лишь в размере 260.000 руб., в то время как в связи с увеличенным количеством каботажа приход по этой статье составил 867.000 руб.

Стоимость расходов, падающих на лесоэкспорт, уменьшается, таким образом, помимо чистой экономии, еще на разницу в приходе за каботаж. Всего на лесоэкспорт падает расходов на 900.000 руб. меньше плана.

В итоге вывоз 1 ст. леса обходится в руб. 43,75 при плановой стоимости в руб. 60.80 и при себестоимости 1934 г. в 69 руб.

Таким образом, фактическая себестоимость перевозки 1 стандарта снижена на 37 % против 1934 г. и на 28 % против плановой стоимости 1935 г.

³⁸ С конца 1923 г. в связи с усилившимся падением совзнака было введено червонное исчисление (в золотых рублях).

– ЛЕНСКАЯ ОПЕРАЦИЯ –

В Ленской операции 1935 г. принимали участие 5 серийных пароходов-лесовозов около 3400 тн. дедвейта каждый. Несмотря на прибытие судов в Мурманск под погрузку с опозданием от 5 до 10 суток против позиций по вине Балт. Пароходства, погрузка всех судов была произведена ударным порядком, и последние вышли в рейс в точно установленные графиком сроки.

На погрузку и снаряжение судов в Мурманске было предусмотрено 13 суток. Фактически же пребывание пароходов в порту выразилось:

Крестьянин³⁹ – 10,4 суток

Сакко⁴⁰ – 8,8 "

Молотов⁴¹ – 6,2 "

Сталин⁴² – 5,5 "

Томский⁴³ – 4,7 "

Среднее количество времени пребывания парохода в порту 7,1 суток.

Бункеровка судов частично производилась одновременно с погрузкой.

Все суда перед выходом в рейс приняли 16-месячный запас продовольствия, соответствующее количество комплектов спецодежды и полностью запланированное техаварийное снабжение и такелажное имущество. Погрузка судового снабжения производилась средствами судовых команд,

В результате грузовых операций по Мурманску получен диспач⁴⁴ 6 суток, выраж. руб. 12600.

³⁹ Пароход «Крестьянин». Полная вместимость – 2513 т. Размещения – 92,12 х 13,11 х 6,06 м. ГЭУ котломашинная – 950 л. с. Скорость – 8,5 узла. Заложен 15.11.1925 (Балтийский завод, Ленинград), спущен 27.11.1927, вступил в строй в 1928 г. С 15.03.1934 входил в состав Балтийского, а с 01.01.1940 – Северного государственного морского пароходства. Во время Советско-финляндской войны привлекался командованием СФ для воинских перевозок. С 07.05.1942 числился в составе СФ в качестве транспорта. 11.08.1942 торпедирован и потоплен германской ПЛ U-601 в Баренцевом море.

⁴⁰ «Сакко» – см. примечание 54 к документу № 7.

⁴¹ Пароход «Молотов» (с 1959 г. «Холмогоры»). Полная вместимость – 2332 брт. Размещения – 86,83 (между перпендикулярами) х 13,16 х 5,86 м. ГЭУ котломашинная – 950 л. с. Скорость – 9 узлов. Построен в 1929 г. (Балтийский завод, Ленинград) и вошел в состав судов Северной главной конторы Совторгфлота. В 1933 г. передан Балтийской главной конторе Совторгфлота, а в 1939 г. – Дальневосточному государственному морскому пароходству. С 09.08.1945 по 03.09.1945 числился в составе ТОФ в качестве транспорта. В 1946 г. передан Северному государственному морскому пароходству.

⁴² «Товарищ Сталин» – см. примечание 42 к документу № 8.

⁴³ «Михаил Томский» – см. примечание 59 к документу № 8.

⁴⁴ Диспач – см. примечание 34 к документу № 8.

а) Мурманск – б. Тикси

Наименование пароходов	Количество грузов в тоннах			Пассажиры
	Генгруз	Горючее	Итого	
Сакко	2085	300	2385	–
Молотов	2002	305	2307	–
Крестьянин	2482	–	2482	66
Сталин	2321	248	2569	50
Томский	2454	213	2667	8
ИТОГО	11.344	1.066	12.410	124

Порожняя тара	—	—	125	49
---------------	---	---	-----	----

Наименование пароходов	Количество лесоматер.		Пассажиры
	В стандартах	Тонн.	
Анадырь	530	—	—
Сакко	810	—	11
Крестьянин	852	—	6
Сталин	904	—	5
Томский	599	—	7
Десна ⁴⁵	836	—	19
Куйбышев	724	—	15
ИТОГО	5.255	15.765	63

ПРИМЕЧАНИЕ. В связи с тем что пароход Молотов по распоряжению Нач. Главсевморпути тов. Шмидта⁴⁶ был выделен для перевозки 700 тн. стройматериалов

⁴⁵ Пароход «Десна» (до 1934 г. *Clio*). Полная вместимость – 2927 брт (дедвейт – 3780 т). Размерения – 99,6 x 13,5 x 5,8 м. ГЭУ котломашинная – 203 л. с. Скорость – 10 узлов. Бывший голландский грузовой пароход. Построен в 1910 г. (*Rijkse & Co.N.V.*, Роттердам, Нидерланды). В 1934 г. приобретен СССР и вошел в состав Балтийского государственного морского пароходства. В 1930-х гг. передан Черноморскому государственному морскому пароходству. Погиб 09.11.1941 от подрыва на донной mine противника в Новороссийской бухте.

⁴⁶ Шмидт Отто Юльевич (18(30).09.1891–07.09.1956) – советский ученый и организатор науки, академик АН СССР (1935), Герой Советского Союза (1937). Окончил физико-математический факультет Киевского университета, после революции – член коллегий ряда наркоматов, один из организаторов советской высшей школы, редактор Большой советской энциклопедии. В 1929 г. – начальник экспедиции Института по изучению Севера на Землю Франца-Иосифа. С этого времени деятельность О. Ю. Шмидта надолго связана с Арктикой. В 1930–1932 гг. – директор Всесоюзного арктического института, в 1932–1939 гг. – первый начальник Главсевморпути. Организатор и непосредственный руководитель ряда арктических экспедиций 1930-х гг. (на ледокольном пароходе «Сибиряков» в 1932 г., на пароходе «Челюскин» в 1933 г., дрейфующей станции «Северный полюс» в 1937 г.). В 1939–1942 гг. – вице-президент АН СССР.

и 30 пассажиров из Игарки строительству о. Диксон, для обеспечения всего запланированного к вывозу Игарского леса Полярному строительству Мурманского края, в Игарку, кроме Ленских судов, были также направлены после завершения арктических рейсов пароходы Анадырь, Десна и Куйбышев.

Всего перевезено на судах, участвующих в указанных операциях (включая пароход Молотов), – грузов 28.875 тн., пассажиров 236 чел.

Судами принято бункерного угля в порту выхода и транзитных пунктах (в тоннах):

Наименован. пароходов	Мурман Июль	Диксон Июль – Авг.	Тикси Август	Диксон Сентябрь	Игарка Сентябрь	Мурм. Октябрь	ИТОГО
Сакко	372	198	–	–	200	–	770
Молотов	455	92	120	127	–	–	794
Крестьянин	283	141	223	–	122	–	769
Томский	314	130	166	170	–	–	780
Сталин	161	216	148	203	–	350	1078
ИТОГО	1.585	777	657	500	322	350	4.191

Касаясь выполнения рейсового задания по операции, необходимо отметить следующее:

а) Мурманск – Тикси

	Фактич. перевез.	Недогруз.	% %
Планом предусматривалась перевозка:			
сухогрузов 11436 тн.	11344	92	0,8
горючего в таре (условно) 1170 "	1066	104	9,0
ИТОГО 124	124	196	1,7
Пассажиров 124	124		
Против допускаем. отклонения по договорам 3 % более-менее.			

Анализируя указанный недогруз, мы имеем следующую картину.

По системе Главсевморпути:

Сухогрузы: завезено 3.001 тн. против плана 2.861 тн., т. е. превышение на 140 тн. (превышение завоза по Якуттеруправлению на 511 тн. при невыполнении по другим управлениям, за непредъявлением к погрузке груза по другим управлениям – 371 тн.).

Горючее: невыполнение – 146 тн.

Таким образом, общий результат выражается в невыполнении плана на 6 тонн.

По хозорганизациям Якутии:

Сухогрузы – превышение завоза по Якутзаготпушнине⁴⁷ на 226 тн. и Книгоцентру⁴⁸ на 1 тонну, т. е. 227 тонн при невыполнении плана по Золотопродснабу⁴⁹ – 38 тонн, Якутснабсбыту⁵⁰ – 22 тн., Якутторг⁵¹ – 81 тн., Интегралсоюз⁵² – 5 тн., Холбос⁵³ – 225 тн., Ленорс⁵⁴ – 65 тн., или всего 436 тн. Недогруз – 209 тн.

Горячее – превышение плана завоза на 19 тн.

Общий результат выражается в невыполнении плана на 190 тн.

ОБЩИЙ НЕДОГРУЗ ПО ОПЕРАЦИИ – 196 тн. против плана 12.606 тн., или 1,7 %.

В части задания по вывозу леса из Игарки в Мурманск тоннаж не мог быть использован полностью, с одной стороны, по причине предъявления погрузки сырого товара, а также не достали товара на лесобирже.

В связи с последним обстоятельством п/х «Куйбышев» вышел в море с недогрузом; от засылки на Игарку п/х «Рабочий»⁵⁵ пришлось отказаться.

⁴⁷ Якутское республиканское объединение по заготовкам пушнины и мехового сырья.

⁴⁸ Книгоцентр – организация в составе ОГИЗа (Объединенного государственного издательства), куда с 1930 г. все издательства сдавали свою продукцию для дальнейшего централизованного распространения.

⁴⁹ Золотопродснаб – государственный всесоюзный трест по снабжению продовольственными и промышленными товарами и по обслуживанию бытовых нужд рабочих золотоплатиновой промышленности. Существовал с 1933 по 1939 г.

⁵⁰ Учреждение образовано в 1934 г. под названием «Якутская контора» снабжения и сбыта Министерства коммунального хозяйства ЯАССР – «Якутснабсбыт», имело 2 отделения (в Иркутске и Осетрово). 5 июня 1939 г. постановлением Совета министров ЯАССР «Якутснабсбыт» передано в систему треста «Росснабсбыт» Министерства коммунального хозяйства РСФСР под названием Якутское отделение треста «Росснабсбыт МКХ РСФСР».

⁵¹ Основными торговыми организациями ЯАССР считались местные торговые организации Якутторг и союз кооперативов «Холбос», организованные в декабре 1918 г. на 1-м съезде якутских кооперативов.

⁵² Интегралсоюз – союз интегральных промыслово-охотничьих рыболовецких кооперативов. Интегральная кооперация – способ построения кооперативных организаций, при котором в одном кооперативе объединяется осуществление различных – неоднородных – целей и хозяйственных управлений (функций), например обслуживание крестьянина и как потребителя (снабжение его товарами личного потребления), и как производителя (организация сбыта продуктов его производства, содействие этому сбыту и кооперирование производства). Подобный вид кооперации получил распространение в конце 20-х – начале 30-х гг. XX в.

⁵³ Якутский республиканский потребительский союз «Холбос» существует с 1918 г. по настоящее время.

⁵⁴ Ленорс – Ленский отдел рабочего снабжения (ОРС) – организация (предприятие) государственной розничной торговли в СССР. ОРСы осуществляли торгово-бытовое обслуживание при отсутствии развитой торговой сети Министерства торговли СССР.

⁵⁵ «Рабочий» – см. примечание 6 к документу № 4.

ГРАФИК РЕЙСА МУРМАНСК – ТИКСИ

1-я группа судов в составе Сакко, Крестьянина и Молотова вышла из Мурманска в ночь на 22 июля. В 20 часов 25 июля суда вошли в Юшар⁵⁶. В дальнейшем, следуя под проводкой ледокола «Ермак», в 20 час. 28 июля прибыли на остров Диксон.

2-я группа в составе Томского и Сталина вышла из Мурманска в ночь на 25 июля совместно с судами сквозного похода «Искра»⁵⁷ и «Ванцетти»⁵⁸.

В 23 часа 28 июля прибыли в Юшар и стали на якорь у Хабарова⁵⁹ в ожидании подхода ледокола «Ленин». В полдень 29 июля под проводкой «Ленина» вышли в Карское море; на Диксон прибыли в 17 часов 2 августа.

По окончании бункеровки и других грузовых операций в 11 часов 4 августа пароходы Сакко-Молотов, Крестьянин и Томский под проводкой ледокольного парохода «Седов»⁶⁰ вышли с Диксона в восточном направлении.

В полдень 6 августа на 76°41 сев. широты и 93°15 вост. долготы встретились с л/к. «Ермак»⁶¹.

12 августа после полудня обогнули мыс Челюскин.

В 18 час. 16 августа прибыли на рейд б. Тикси, т. е. досрочно против графика на 7 суток.

С 0 часов 17 августа приступили к выгрузке.

П/х. Сталин был задержан на острове Диксон для перегрузки горючего на п/х. Ванцетти и вышел в море совместно со сквозными судами в 18 часов 11/VIII. Прибыли в Тикси в полдень 21 августа.

Затрачено времени на переход из Мурманска до Тикси:

Крестьянин, Сакко, Молотов	25,7	суток
Томский	21,4	"
Сталин	27,2	"
В среднем:	24,8	суток

Разгрузка в б. Тикси

Перевалочные операции в бухте Тикси были организованы Якуттеруправлением Главсевморпути⁶².

⁵⁶ Юшар – пролив Югорский Шар между о. Вайгач и Югорским полуостровом.

⁵⁷ «Искра» – см. примечание 5 к документу № 4.

⁵⁸ «Ванцетти» – см. примечание 45 к документу № 7.

⁵⁹ Хабарово – поселок на Югорском полуострове у подножья сопки Хабарихи, в месте впадения реки Малой Ою в пролив Югорский Шар.

⁶⁰ «Седов» – см. примечание 47 к документу № 8.

⁶¹ «Ермак» – см. примечание 43 к документу № 8.

⁶² Якутское территориальное управление Главсевморпути – местное отделение ГУСМП в крае с центром в Якутске. Существовало в 1933–1938 гг. После ликвидации системы теруправлений Главсевморпути (29 августа 1938 г.) в Якутске работал уполномоченный Главсевморпути. См. также примечание 4 к документу № 17.

К моменту подхода 4 судов на рейде находились: лихтер – 1, баржей – 6, общей грузоподъемностью 7.870 тн., из которых свободного тоннажа 5.265 тн. Плавсредств, занятых углем, – 2.300 тн., генгрузом и оборудованием – 615 тн. Рабочих – 80 чел.

21 июля прибыл буксирный пароход «Партизан Щетинкин»⁶³ с караваном в 7 единиц, общей грузоподъемностью 5.500 тонн, из которых свободных 4.000 тн., угля 1000 тн. и генгруз – 550 тн., а также 200 чел. рабочих.

Пребывание судов в б. Тикси выразилось в следующих цифрах:

Сакко	14,0
Томский	14,0
Крестьянин	11,8
Молотов	11,8
Сталин	9,3

В среднем – 12,2 суток против времени, обусловленного на выгрузку, 12,0 суток.

Выгружено грузов 12.410 тн., погружено порожней тары – 125 тн., погружено угля для собственной потребности судов – в бункера – 657 тн., погружено в трюма п/х. Крестьянин – 450 тн. («Ермаку» – 400 тн. и для анализа в лабораторию 50 тн.).

ВСЕГО ПЕРЕРАБОТАНО ГРУЗОВ – 13.642 тн.

Разгрузка прибывших грузов и сдача их получателю произведены в порядке в точном в соответствии с количеством мест, указанных в коносаентах.

При выгрузке грузов обнаружено 74 тн. разного генгруза, погруженного без документов, что имеет отражение в актах по выгрузке судов.

Рекламации со стороны получателя при выгрузке заявлено не было, за исключением самых незначительных расхождений в счете мест между приемщиками и судовой администрацией, а также указаний о слабой таре по некоторым грузам (овес, консервы).

Отдельные элементы Операции в бухте Тикси выразились в следующих цифрах:

Перечень операций	(средн. арифм. по 5 судам)
Бункеровка	0,5
Выгрузка	9,0
Погрузка	–
Разные простои	0,9
Ожидан. распоряж.	1,8
ИТОГО	12,2

Норма выгрузки фактич. 280 тн. на п/х. сутки.

" " на валовое время 209 " " " "

Сравнивая эти цифры с итогами работ в Тикси в 1934 г., мы имеем увеличение срока нахождения судов под чистой выгрузкой и тем самым снижение нормы разгрузки до 280 тн. против 438 тн. 1934 г., т. е. на 68 %.

⁶³ «Партизан Щетинкин» – грузо-пассажирский винтовой пароход, мощность машины – 800 л. с. Принадлежал Красноярскому управлению ГУСМП, эксплуатировался на Енисее и СМП.

Касаясь работы Якуттеруправления по организации перевалки прибывших грузов и приемки их получателями, необходимо констатировать некоторое улучшение этих работ против прошлого года, однако вся работа происходила крайне медленно, без заранее составленного плана.

Если общее количество поданного под выгрузку речного тоннажа и обеспечивало перевалку всех прибывших грузов, то тоннаж этот при приходе морсудов не мог быть использован полностью, поскольку был занят грузами, доставленными для нужд бухты Тикси, и частично бункерным углем. Освобождение тоннажа для приемки грузов происходило крайне медленно из-за недостатка рабочих. Руководство речной частью не проявляло в необходимых случаях, при затруднении с тоннажем, должной гибкости, предоставляя работе идти самотеком.

Необходимо также отметить, что в распоряжении речной части не было достаточного количества брезентов, и выгружаемые грузы на палубу плавсредств все время подвергались действию различных атмосферных осадков.

Подведя итоги Операции по бухте Тикси, мы имеем следующую картину:

По 3-м судам (Крестьянин, Молотов, Сталин) диспач всего 3,1 суток

" 2-м " (Сакко, Томский) демередж⁶⁴ 4,0 "

Таким образом, получен демередж в пользу Сектора Карско-Ленских операций в размере 0,9 суток или руб. 1890.

График рейса Тикси – Диксон – Игарка

По окончании перевалочных операций в 13 час. 28 августа из Тикси на соединение с Ермаком вышли Крестьянин и Молотов. В 17 час. 30 августа вышли Сакко, Томский и Сталин. 2 сентября в 17 час. 2-я группа встретила с ледоколом «Ермак». 3 сентября в 8 час. утра соединились с пароходом «Молотов» и, пройдя пролив Вилькицкого⁶⁵, самостоятельно пошли на Диксон. Пароход «Крестьянин» был оставлен у остр. Гансен⁶⁶ для передачи бункерного угля Ермаку. В 19 ч. 5 сентября Молотов, Томский и Сталин прибыли на Диксон.

По договоренности с капитаном парохода Анадырь⁶⁷, прибывшего в этот же день с Игарки на Диксон и следовавшего прямо на Мурманск, на последний были пересажены пассажиры в количестве 44 человек.

⁶⁴ Демередж – см. примечание 33 к документу № 8.

⁶⁵ Пролив, отделяющий полуостров Таймыр от архипелага Северная Земля и соединяющий Карское море с морем Лаптевых.

⁶⁶ Под этим названием могут подразумеваться две группы островов: острова Скотт-Гансена – группа из трех небольших островов в Карском море, примерно в 20 км от оконечности полуострова Михайлова Таймыра, или остров Гелланд-Гансена южнее м. Вега в проливе Вилькицкого.

⁶⁷ «Анадырь» – грузо-пассажирский пароход с ледовыми подкреплениями корпуса. Построен в 1930 г. на Балтийском заводе в Ленинграде. Размещения: 100 х 14 х 6 м. ГЭУ котломашинная, 1500 л. с. Скорость 10,5 узла. В 1932 г. вошел в состав Дальневосточного морского пароходства. Во время Великой Отечественной войны выполнял воинские и народно-хозяйственные перевозки в Северном и Дальневосточном бассейнах. С 15.06.1943 по 23.12.1943 числился в составе Северного флота в качестве транспорта. В 1964 г. передан Владивостокскому рыбному порту.

В 22 часа 5-го пароходы Молотов и Сакко вышли на Игарку. При выходе из бухты Диксон соединились с пароходом Крестьянин.

Пароходы Томский и Сталин были оставлены на остр. Диксон для бункеровки.

В 8 часов 9 сентября Крестьянин, Сакко и Молотов прибыли в Игарку и стали на якорь в Большой Протоке.

Ввиду отсутствия свободных причалов, а также прибытия судов в Игарку досрочно, на 10 суток против графика, все суда имели в Игарке значительный простой, только 14 сентября удалось приступить к погрузке Сталина и Крестьянина; остальные пароходы приступили к погрузке после 20-го.

Наименование парохода	Приход в Игарку	Выход в море	Общее колич. времени преб. в порту	Принято лесоматериала в стд.	Результат операции	
					Диспач дни – час.	Демередж дни – час.
Сакко	9/9	1/10		810	– –	3 – 12
Крестьянин	9/9	22/9		852	– 19	– –
Томский	11/9	22/9		599	– –	3 – 6
Сталин	11/9	26/9		804	– –	1 – 16
Десна	16/9	29/9		836	– –	3 – 1
Куйбышев	16/9	1/10		724	– –	– 17
		ИТОГО			– 19	12 – 3
		Руб.			1680	27500–

Разгрузочные операции и сдача судов Морфлоту в Мурманске

Наименование парохода	Прибыл в Мурманск	Начал выгрузку	Окончил выгрузку	Передан Морфлоту	Длительн. чартера за весь рейс
Сакко	12/X	13/X	18/X	18/X	101,9 сут
Томский	10/X	10/X	14/X	17/X	88,8 "
Сталин	9/X	10/X	14/X	16/X	88,9 "
Крестьянин	4/X	4/X	7/X	10X	86,6 "
Молотов прибыл в Архангельск в балласте и передан Морфлоту				10/X	86,5 сут
или в среднем на пароход 90,5 суток, против утвержденной цифры по транфинплану 106 суток, или сокращение на 15,5 %.					

Передача судов в Мурманске Морфлоту оформлена специальными актами с участием представителей Морагентства Наркомвода и Регистра СССР⁶⁸.

Осмотр подводной части корпусов судов водолазами выявил отсутствие каких-либо повреждений за время рейса, за исключением п/х. Крестьянин (пробит форпик и поврежден форштевень).

⁶⁸ Регистр СССР – см. примечание 13 к документу № 7.

Все судовые запасы, оставшиеся к моменту сдачи судов, были переданы Мурманскому Отделению Арктикснаб⁶⁹, согласно специальных актов, причем была произведена переоценка всего сданного имущества.

Подводя итоги Ленской Морской Операции 1935 г., необходимо подчеркнуть, что успешное и досрочное завершение комбинированной операции этого года явилось результатом:

1. Своевременной и тщательной подготовки Операции в целом.

2. Обеспечения своевременной проводки судов через ледовые зоны ледоколами и своевременной авиаразведкой.

3. Сравнительно легким ледовым режимом морей Карского и моря Лаптевых.

При анализе отдельных статей фактически произведенных расходов по сравнению с транфинпланом необходимо отметить следующие значительные сокращения расходов:

- 1) Аренда судов обошлась всего в 62,3 % плана. Это объясняется досрочным завершением рейса и, тем самым, сокращением числа суток нахождения судов в аренде и уменьшением стоимости аренды.

- 2) В связи с причинами, изложенными в § 1, аналогично снижается расход бункерного угля, выразившийся в сокращении до 70,1 % против намеченного плана.

- 3) Страхование судов. Сумма оплаченной страховой премии выражается 91.508 руб., против плана 200.000 руб. (или 45,75 %), поскольку с Госстрахом перед выходом судов, т. е. уже после составления транфинплана, было достигнуто соглашение о снижении страховой премии в 1936 г.

Сумма же в 200.000 руб. (по 40.000 на п/х.) была предусмотрена в транфинплане на основе страхования 1935 г.

6. Вода для котлов:

Снижение расходов по пресной воде на 35,7 % вызвано тем обстоятельством, что, приняв минимум пресной воды перед выходом в рейс (с целью возможности увеличения чистой грузоподъемности судна), суда принимали пресную воду в транзитных пунктах (б. Тикси и р. Енисей безвозмездно).

Экономия по оплате разных портовых сборов выразилась в 56,37 %, поскольку транфинпланом предусматривалась оплата корабельных сборов, а последние были оплачены непосредственно судами за счет Наркомвода.

Снижение расходов по погрузке и разгрузке судов до 66,27 % плана объясняется снижением ставок торгпорта и расходов н/Управлений при погрузке и разгрузке судов.

Административно-организ. расходы – достигнута экономия в 35 % за счет снижения управленческих расходов.

⁶⁹ Мурманское отделение Управления арктического снабжения (Арктикснаб) Главсевморпути существовало с 1935 по 1940 г. Основными функциями являлись: техническое, продовольственное и промтоварное снабжение полярных станций, экспедиций, судов и других организаций ГУСМП; организация складского хозяйства и перевалочной базы для хранения грузов до их отправки в адрес контрагентов.

Расходы по приобретению спецодежды выявились в сумме руб. 16.429-50 против руб. 30.702 по транфинплану – или сокращенно 9053,51 %. Указанное сокращение вызвано тем обстоятельством, что ряд предметов снабжения был отпущен Балт. пароходством командам судов непосредственно, в связи с чем отпала необходимость снабжения части инвентаря по линии Главсевморпути.

В отношении расходов, превысивших суммы сметных ассигнований, необходимо отметить:

1. Расходы по агентированию судов (117,61 % от плана), вызванные рядом расходов при передаче судов обратно Морфлоту (по окончании рейса), осмотр регистром и водолазами.

2. Расходы на питание судовых команд и экспедиц. руководящего состава (106,5 %), вызванное тем обстоятельством, что фактическая стоимость продовольствия, отпущенного Арктикснабом, была выше, чем это было первоначально установлено при заключении договора.

Кроме этого, часть продуктов из-за недоброкачественного состояния их была списана в расход, в связи с чем было вызвано некоторое увеличение расходов по стоимости питания в целом.

В заключение необходимо отметить, что по всей Операции в целом расходы сокращены против плана на 23 %.

Таким образом, себестоимость перевозки одной весовой тонны груза из Мурманска на Лену выразилась в руб. 198,7 против руб. 260, запланированных в транфинплане.

При этом общая сумма расходов по рейсу	2.870.686-92
Исключается полученный фрахт за перевозку Игарских грузов	359.000-00
За перевозку пассажиров (173 чел.)	44.980-00
ВСЕГО	403.980-00
Падает на перевозку Ленских грузов,	2.466.707-00
что при 12.410 тн. груза и дает руб. 198,7 на тонну.	

СКВОЗНОЙ ПОХОД МУРМАНСК – ВЛАДИВОСТОК

П/х. «Ванцетти», предназначенный для сквозного рейса навигации 1935 г., был принят на чартер от БМГП⁷⁰ 1 июля 1935 г.

Остаток угля при приемке 38.450 тн., марка п. ж.

6 июля в 14 ч. 45 м. закончили погрузку зерна из Ленинградского элеватора в количестве 2500 тонн на адрес Заготзерно, Владивосток и 22 ящиков (мест) котлов для о. Диксон и бухты Тикси.

⁷⁰ Комплексное государственное хозрасчетное предприятие водного транспорта в составе Министерства морского флота СССР, существовавшее в Ленинграде. После того как в апреле 1934 г. объединение «Совторгфлот» было ликвидировано, Балтийскую дирекцию реорганизовали в Балтийское управление морского флота Наркомата водного транспорта. В 1935 г. оно преобразовано в Балтийское государственное морское пароходство (БГМП) Наркомвода СССР.

В 18 час. того же дня, приняв 346 тн. угля марки «Ф», всего на судне 381 тн., пресной воды 550 тонн. 8 июля в 18 ч. 25 м. вышли по назначению. 20 июля в 23 час. прибыли в Мурманск.

25 июля, имея на борту угля 453 тн. марки «Ф», котельной воды 490 тн. и груза 2557 тн., вышли курсом на о. Диксон. В Мурманске, кроме зимовочного и тех. аварийного запаса в количестве до 60 тонн, приняты на борт: а) 2 ящика масла генераторного весом 1230 кг., б) 118 бочек горючего весом 21.844 кг. с перевалкой на о. Диксоне на суда Ленской Операции для дальнейшей переотправки в бухту Тикси; в) 124 бочки горючего весом 26.984 кг. для Якутинтегралсоюза⁷¹, г) 4 места авиапоплавков Упр. Воздушной службы для м. Шмидта весом 3 тонны. В бухте Диксон 2 августа дополнительно для Индигирской экспедиции⁷² погружено 3 кунгасса⁷³ до устья р. Индигирки.

По «Искре»: принят в г. Мурманске в чартер 10 июля с остатком угля 419 тн. марки, при отходе в Мурманск на п/х. погружено:

- 1) Зерна на адрес Заготзерно во Владивостоке – 2200 тн.
- 2) Генгруза (кондитерск. изделия и посуда) на адрес Далькрайпотребсоюза⁷⁴ – Владивосток – 340.
- 3) Скот и фураж для о. Диксон.
- 4) Дополнительно на о. Диксон погружено 2 катера 10 тн., для Индигирской экспедиции.

При выходе из Мурманска наличие угля 600 тн. и пресной воды 590 тн.

Прибыв на о. Диксон 2/VIII, суда сквозного рейса передали имеющиеся грузы, 28 тонн горючего и 11 ящиков котлов на суда Ленской Операции, предназначенные для Тикси и о. Диксон.

Принято угля на о. Диксон: «Искра» – 172 тн.

«Ванцетти» – 300 "

11 августа вышли к проливу Вилькицкого. 19 августа приняли с «Ермака» в море Лаптевых на два судна дополнительно 82 тонны угля марки «Ф»: 23 августа подошли к Индигирке и передали имеющиеся грузы, горючее, 2 катера и 3 кунгаса на п/х. «Русанов»⁷⁵. 28 августа, прибыв на м. Шмидта, отгрузили в полной сохран-

⁷¹ Якутский союз интегральной кооперации (Якутинтегралсоюз) осуществлял закупку и транспортировку товаров и продуктов для Якутской АССР и районов Крайнего Севера. Интегральная кооперация – способ построения кооперативных организаций, при котором в одном кооперативе объединяется осуществление различных – неоднородных – целей и хозяйственных отправлений (функций), например обслуживание крестьянина и как потребителя (снабжение его товарами личного потребления), и как производителя (организация сбыта продуктов его производства, содействие этому сбыту и кооперирование производства).

⁷² Особая Индигирская экспедиция Главсевморпути. С середины 1930-х гг. занималась разведкой золота на Чукотке.

⁷³ Кунгас – тип малого судна.

⁷⁴ «Далькрайпотребсоюз» – Приморский областной союз потребительских обществ «Облпотребсоюз» Дальневосточного краевого союза потребительских обществ. Организация существовала с 1933 по 1938 г.

⁷⁵ «Русанов» – см. примечание 52 к документу № 8.

ности 4 биоплавка Начальнику полярной станции т. Волобуеву⁷⁶. Согласно распоряжения отправился для разгрузки вместо первоначального назначения на Владивосток в Николаевск-на-Амуре, куда прибыли 19 сентября. 20 сентября приступили к выгрузке зерна и генгруза. 25 сентября закончили разгрузку. Генгруз с «Искры» отгружен в Николаевске согласно решениям далькрайкома ВКП(б)⁷⁷. В Николаевске-на-Амуре, приняв «Ванцетти» – 120 тонн и «Искра» – 132 тонны Сахалинского угля, – 26 сентября вышли на Маго⁷⁸ на Амуре на погрузку леса для Владивостока. 30 сентября суда закончили погрузку леса – 5050 кубометров – и пошли на Владивосток.

8 октября, прибыв во Владивосток, сдали полностью все имеющиеся грузы «Ванцетти» 12 октября, а «Искра» немного позднее, т. к. груз имел другое направление.

Пароход «Ванцетти» из тайм-чартера⁷⁹ передан Тихоокеанскому Бассейну 13 октября в 18 часов и «Искра» 21 октября в 12 час. дня.

В общем виде грузооборот сквозного похода из Ленинграда и Мурманска до Николаевска-на-Амуре представляется в следующем:

	Подлежа- ло перев. согл. тр. фин.	Фактиче- ски перевезено	Из них					
			зерно	горючее	генгруз.	кунгас и катера	фураж	скот
Искра	2500	2660	2200	–	340	2 шт.	30	30 гол.
Ванцетти	2500	2789	2500	36	238	3 шт.	–	–
	5000	5399, или 108 %	4700	36	578	17 шт., или 45 тн.	30	30 гол., или 10 тн.

От Николаевска-на-Амуре до Владивостока суда имели следующую загрузку, не предусмотренную планом:

Лес в кубометр

Искра	2513
Ванцетти	2550
	5063 м ³

Весь рейс Мурманск – Владивосток, считая с момента выхода из Мурманска до сдачи судна Морфлоту после разгрузки во Владивостоке, продолжался 80 дней

⁷⁶ Волобуев Георгий Николаевич (1894–1936) – полярный летчик. В 1928 г. назначен начальником Сибирских воздушных линий «Добролёта». В 1935 г. назначен командиром Чукотской авиагруппы и одновременно начальником полярной станции «Мыс Шмидта». Погиб в 1936 г.

⁷⁷ Дальневосточный краевой комитет Всесоюзной коммунистической партии (большевиков) (Далькрайком) (учрежден на VII Дальневосточной партийной конференции 16–20 ноября 1925 г.).

⁷⁸ Поселок Маго расположен на левом берегу Амура, в 30 км к западу от Николаевска-на-Амуре.

⁷⁹ Тайм-чартер – см. примечание 2 к документу № 4.

(с 24/7 до 13/10) против 83 дней по плану. Пароход «Искра» имел особое задание и сдан Морфлоту 21/10. При этом, однако, следует учесть, что в 80 дней входит не предусмотренная транфинпланом операция по завозу леса из Николаевска-на-Амуре во Владивосток, на что было затрачено лишних 10 дней. Кроме того, вместо восьмидневного перехода из Петропавловска непосредственно во Владивосток суда затратили на рейс Петропавловск – Николаевск – Владивосток 12 дней, т. е. лишних 4 дня.

Таким образом, с учетом этих коррективов сэкономлено на этот рейс 17 дней против графика.

Весь график движения судов представляется в следующем виде:

Мурманск	приход	20/7	выход	24/7
Юшар	"	28/7	"	29/7
Диксон	"	2/8	"	11/8
м. Челюскин	"	18/8	"	18/8
Индиگیرка	"	23/8	"	23/8
б. Провидения	"	1/9	"	2/9
Петропавловск	"	8/9	"	11/9
Никол.-на-Амуре	"	15/9/ 29/9 ^{х)}	"	30/9
Владивосток	"	8/10	"	13/10 (сдан)

^{х)} Придя к бару в Николаевске-на-Амуре 15/9, суда фактически вошли на рейд лишь 20/9, т. е. потеряли 5 дней из-за нераспорядительности Порты и Заготзерно, что подтверждено решением советских и партийных областных органов.

Значительный перерасход показан нами также в статье «Цеховые расходы» (организационно-административные). Объясняется это включением сюда перерасхода в 65.000 руб. по продовольственному снабжению, поскольку нами еще до сих пор не получены от капитанов судов официальные документы на фактически произведенный ими расход этого продовольствия. После оформления соответствующего документа расход по этой статье выразится в 47.387 руб. при плановой сумме в руб. 62.500, т. е. и по организационно-административным расходам окажется экономия в 15.000 руб., или 25 % плана.

Всего, таким образом, по Сквозному походу имеется экономия в 415.000 руб., или 26 % сметы.

УГОЛЬНЫЕ БАЗЫ

На Контору Карско-Ленских операций были возложены завоз угля и организация угольных баз в Мурманске, на о. Диксон, Игарке и б. Тикси для бункеровки проходящих через эти пункты судов.

Результат операций по угольным базам на 1935 г. выражается в следующих цифрах:

1. ДИКСОН факт. завезен

Завоз по плану:	морским путем	6000 тн.	6504 тн.
	речным путем	4000 "	4050 "
		10.000 тн.	10.554 тн

Остаток от 1934 г.	—	580 тн.
--------------------	---	---------

ИТОГО поступило:	11.134 тн.
------------------	------------

Отпущено судам и разным организациям:	10.850 "
---------------------------------------	----------

Недостача угля	284 "
----------------	-------

ВСЕГО РАСХОД:	11.134 тн.
---------------	------------

Остаток на 1/1-36 г.

Себестоимость 1 тонны: по транфинплану Р.	113.80 "
---	----------

фактическая "	78.43
---------------	-------

Снижение на 31 %

2. Т И К С И: факт. поступ.

Завоз по плану	3.700 тн.	3.700 тн.
----------------	-----------	-----------

Отпущено судам и разн. организациям	3.106 "
-------------------------------------	---------

Остаток на 1/1 (на о. Бруснева ⁸⁰)	594 тн.
--	---------

Себестоимость 1 тонны по транфинплану Р.	170-68
--	--------

фактическая "	145-61
---------------	--------

Снижение на 10 %

3. И Г А Р К А: фактич. зав.

Завоз по плану	1,850	2.003 тн
----------------	-------	----------

Отпущено судам и разн. организ.	2.003 "
---------------------------------	---------

Себестоимость по транфинплану Р.	72-00
----------------------------------	-------

фактическая "	94-05
---------------	-------

Удорожание против плана на 31 %.

4. МУРМАНСК: фактич. завез.

Завоз по плану: Шпицберген	8.000	10.904 тн
----------------------------	-------	-----------

Донецкий	21.000	18.573 "
----------	--------	----------

ИТОГО	29.700	29.417 тн
-------	--------	-----------

Отпущено судам и разн. организациям:	28.147 "
--------------------------------------	----------

Остаток на 1/1-36 г.	1.270 "
----------------------	---------

Себестоимость: по транфинплану Р.	65-00
-----------------------------------	-------

фактическая "	60-13
---------------	-------

Снижение на 8 %.

⁸⁰ Остров Бруснева – небольшой остров в море Лаптевых. Расположен в бухте Тикси, в 5 км на восток от поселка Тикси.

Общий итог деятельным Операциям выражается в следующих цифрах:

Всего завезено угля 45664 тонны против 45250 плановых, т. е. 100,9 % плана.

Себестоимость завезенного количества руб. 3.352.057 против 3.833.216 по плану, или 87,5 % плановой стоимости.

Что касается отклонения в размере фактической себестоимости угля против плановой по отдельным базам, и в частности удорожания себестоимости по Игарке, то в основном это объясняется измененным против плана соотношением отдельных сортов угля Шпицбергенского и Донецкого и их разницей в цене (Донецкий руб. 40, Шпицбергенский руб. 65 ФР. трюм п/х. Мурманск).

Отпуск угля потребителям произведен Конторой по ценам, утвержденным транфинпланом и предусмотренным в соответствующих хозяйственных договорах Конторы со своими клиентами по углю.

В результате удешевления фактической себестоимости угля и более удачного маневрирования им (сокращение и удешевление перевалок, изменение соотношения сортов и т. д.) при твердо оговоренных отпускных ценах Контора получила по всей угольной Операции экономию в руб. 567.927.

5. АНАЛИЗ БАЛАНСА

Инвентаризация имущества

Инвентарь, научные приборы и аппараты на 1/1-36 г.	9.771-54
--	----------

Инвентарь хозяйственный проинвентаризированный	16.130-59
--	-----------

ИТОГО:	25.902-13
--------	-----------

Материалы вспомогательные

Остаток на 1 января 1936 г. составляет	1.435-60
--	----------

Проинвентаризованы инвентаризационной Комиссией, перечень составлен в особой ведомости, форма № 7.

Малоценный инвентарь и спецодежда в эксплуатации:

На 1/1-1936 г. составляет (с учетом износа)	1.056-50
---	----------

По этому счету числится исключительно спецодежда, находящаяся в эксплуатации у групповых капитанов, подтверждена письмами капитанов.

Топливо

Топливо, находящееся на угольных базах:

1) В бухте Тикси на о-ве Брус в количестве 594 тонны на руб.	91.013-62
--	-----------

2) В Мурманском Торговом Порту 1270 тонн	73.289-04
--	-----------

	164.302-66
--	------------

Указанное количество угля извлечено из отчета Уполномоченного 3-й Ленской Операции т. Иоффе⁸¹ и оценено по себестоимости.

⁸¹ Иоффе Семён Самойлович (1895–1938) – советский военный и государственный деятель. В 1932 г. – председатель Комитета по делам печати при СНК РСФСР. Затем – заместитель начальника Главного управления Северного морского пути при СНК СССР. До ноября 1937 г. – заместитель начальника Аэрофлота. В 1937 г. арестован и в 1938 г. расстрелян.

Материалы, находящиеся на чужих складах

Материалы, состоящие из нереализованных еще зим. запасов одежды, продовольствия и техничеcко-аварийного снабжения, проинвентаризованы и подтверждены письмами с приложением подробных описей.

1) В Архангельск. Отд-нии Арктикснаба	104.851-28
2) В Мурманском " "	211.594-23
ИТОГО:	316.445-51

Денежные средства

Касса: Остаток кассы на 1 января 1936 г. составляет руб. 716-30 к., подтвержденный актом наличия кассы. Расчетный счет в Московской Областной Конторе Госбанка № 150070, наличие остатка средств на 1 января 1936 г. подтверждено банковской выпиской и составляет 1.549.245-91

ДЕБИТОРЫ

Общая дебиторская задолженность на 1 января 1936 г. составляет вместе с междуконторскими расчетами системы Г.У.С.М. 1.601.368-80

Основными должниками являются:

Якутинтегралсоюз	458.455-87
Мурманский Рыбтрест ⁸²	160.000-00
Владивостокское Управление ⁸³	454.663-00
Система Красноярского Теруправления ⁸⁴ , порт, ОРС и Транконтора	442.637-79

⁸² «Мурманрыба», Мурманский государственный рыбопромышленный трест. Организован 01.01.1934 на основании Приказа Народного комиссариата снабжения СССР от 26.12.1933 о слиянии Мургосрыбтреста и Севгостралтреста. Непосредственными задачами треста являлись укрепление технического руководства, расширение самостоятельности предприятий, сокращение управленческих расходов. Включал Управление тралового флота, Управление глубьевого и прибрежного лова, Запорно-поисковое управление, рыбообрабатывающий комбинат в Мурманске, Управление береговой обработки (с базами Сайда-Губа, Териберка, Полярное, Умба, Гаврилово, Порт-Владимир, Поной, Цып-Наволоок, Рында и др.), бондарный и судоремонтный заводы, совхоз «Арктика», Морской техникум (ныне Мурманский морской колледж) и др. предприятия и управления. Первый управляющий трестом – М. С. Светов. Трест ликвидирован на основании приказа Наркомрыбпрома СССР от 04.05.1941. Предприятия и организации «М.» перешли в подчинение «Главсеврыбпрома». Восстановлен Приказом Наркомрыбпрома СССР от 17.02.1945 в системе Главсеврыбпрома как объединение «Мурманрыба», в состав которого вошли траловый флот, промразведка, Кольский госрыбтрест, Мурманский рыбокомбинат, рыбный порт и Муррыбснаб (по материалам «Кольской энциклопедии»).

⁸³ По всей видимости, имелось в виду Дальневосточное территориальное управление Главсевморпути, которое располагалось во Владивостоке.

⁸⁴ Красноярское территориальное управление Главсевморпути – местное отделение ГУСМП в крае с центром в Игарке. Существовало в 1933–1938 гг. После ликвидации системы теруправлений Главсевморпути (29 августа 1938 г.) в Игарке работал уполномоченный Главсевморпути. См. также примечание 4 к документу № 17.

Полярное Управление⁸⁵

41.915-08

В отношении остальной задолженности, главным образом Управления Владивостокское и Красноярское, получены приказы ведомственного арбитража о принудительном взыскании. В отношении этих управлений необходимо отметить безобразное отношение к своей задолженности, которая образовалась в результате неуплаты нам этими управлениями сумм за переданные им с наших судов, на основании соответствующих распоряжений руководства, запасы продовольствия.

Прочие дебиторы имеют незначительные суммы, которые покрываются взаимными расчетами.

Задолженность Якутинтегралсоюза, Мурманского Рыб. треста и Полярного Управления на руб. 660.000 погашена в январе.

Дебиторы по претензиям:

Составляют на 1 января 1936 г.

Руб. 160.116-48

В основном эта задолженность состоит из санкций по договорам за Балтийским Морфлотом. Мы считаем задолженность сквозного похода в сумме 65,774-20, т. к. на эту сумму капитаны п/х п/х. «Искра» и «Ванцетти» не представили еще оправдательных документов на числящееся за пароходами продовольствие.

Задолженность Совфрахта состоит из не поступивших еще к нам от него получаемых им за границей сумм за фрахт Карского экспорта. По мере инкассирования Совфрахтом этих денег он свою задолженность нам погашает.

Дебиторы необобщественного сектора:

Сумма задолженности на 1/1-1936 года выражается в

4,020-00

Задолженность Петровича находится в суде в г. Ленинграде, задолженность эта образовалась вследствие выдачи его семье во Владивостоке, в то время как гр. Петровичем причитающиеся ему деньги получены непосредственно в Ленинградском Управлении Главсевморпути⁸⁶.

⁸⁵ Управление полярных станций Главсевморпути было образовано Приказом по ГУСМП № 16 от 13 марта 1933 г. В связи с изменением структуры ГУСМП Постановлением Совнаркома СССР № 163 от 28 января 1935 г. было преобразовано в Управление полярных станций с гидрометеорологической и радиослужбой. По положению ГУСМП 1936 г. задачами Управления полярных станций являлись разработка планов работ ГУСМП в области гидрометеорологической службы и радиосвязи, осуществление контроля за работой территориальных управлений ГУСМП в указанной области, непосредственное руководство работой морской сети полярных гидрометеостанций и радиостанций, а также сети радиоцентров и радиоузлов, руководство всей жизнью и деятельностью полярных станций, обеспечение и руководство обслуживанием связи и радионавигацией всех экспедиций специального назначения, морской навигации и других операций на трассе СМП. 14 июня 1944 г. в структуре ГУСМП было образовано Управление полярных станций и связи.

13 июля 1955 г. Управление полярных станций было преобразовано в Отдел полярных станций Главсевморпути, который в 1964 г. был передан из системы Министерства морского флота в систему Главного управления гидрометеослужбы.

⁸⁶ Ленинградское теруправление ГУСМП – см. примечание 35 к документу № 7.

Задолженность т. Розенвассерапо в сумме, выданной ему на поездку во Владивосток, будет покрыта в марте по возвращении его из командировки из Владивостока (эта сумма зарезервирована).

КРЕДИТОРЫ:

Кредиторская задолженность на 1 января 1936 г. выражается в сумме 102.783-19.

Основные кредиторы:

1) Красноярское Управление	32.951-80
2) Мурманский Арктикснаб	24.898-40
3) Архангельский "	21.184-63
4) Балтийск. Управл. Морфлот	10.711-63

Красноярскому Управлению уплачено в январе.

Остальная задолженность регулируется взаимными расчетами и соответственно покрывается.

Кредиторы необобщественного сектора:

На 1/1-36 г. составляют 381-77

Образовалась эта сумма от перерасхода по авансовым отчетам.

Кредиторы по неотфактурованным счетам:

составляют на 1 января 1936 г. 136.947-43

Эта задолженность образовалась вследствие неполучения нами до сих пор счетов на отпущенное нашим судам продовольствие.

УСТАВНОЙ ФОНД:

На 1 января 1936 г. составлял 25.902-13

Изменения в течение года не произошло.

Амортизационный фонд:

Амортизационный фонд на 1/1-1935 г. составлял 3.499-60

За 1935 г. начислено амортизации 3.267-26

На 1 января 1936 г. амортизационный фонд составляет 6.866-86

Взносов амортизации в Промбанк⁸⁷ за 1935 г. не было ввиду ее незначительной суммы.

РЕЗЕРВЫ:

Резерв предстоящих расходов образован в сумме 147,218-12

⁸⁷ В 1930-х гг. Промбанк входил в сеть Всесоюзных специализированных банков финансирования и долгосрочного кредитования капитальных вложений – Сельхозбанк, Цекомбанк, Торгбанк, Внешторгбанк.

В основном на суммы, подлежащие возврату Экспортлесу 128,335-00
и на оплату неиспользованных отпусков и сотрудников, работающих по состав-
лению годового отчета.

Резерв по предъявленным претензиям:

Резерв по предъявленным претензиям образован на руб. 65,774-20

По предъявленной нами претензии Балтийскому Морфлоту за несдачу снабже-
ния на п/х. п/х. «Искра» и «Ванцетти» по Сквозному походу, вследствие заявления
капитанов, что документы поступили не полностью и задолженности и недостачи не
должно быть, в связи с этим и образован резерв.

По счету Прибылей и убытков:

Прибыль составляла за 1933 г.	401.663-61	
" " " 1934 г.	327.789-30	729.452-91
" " " 1935 г.	2.609.283-28	

При анализе прибыли следует отметить следующие основные факторы, повлияв-
шие на образование ее:

1. Благоприятные навигационные условия и сокращение вследствие этого срока
чартера судов, особенно Ленских и Сквозных судов.

2. Значительное удешевление расходов по углю по всем Операциям Конторы, глав-
ным образом из-за уменьшения количества затраченного угля, соотношения дорогих
сортов с дешевыми, и некоторое удешевление себестоимости его в отпускных базах.

3. Удешевление ледокольного обслуживания Ленских и особенного судов Сквоз-
ного похода.

4. Удешевление страхования Ленских и Сквозных судов.

5. Удешевление отдельных валютных операций против Карской сметы (аренда,
страхование, разгрузка, транспортно-экспедиторская обработка и др.).

6. Значительное увеличение против плана перевозок Карского каботажа.

7. Довольно значительные доходы, полученные от наших контрагентов в качестве
санкций за нарушение ими договоров.

8. Значительное удешевление расходов на стоимость Банковского кредита, до-
стигнутое в основном благодаря обеспечившим нас денежными средствами клиен-
там к моментам наиболее крупных платежей Конторы и отчасти вследствие пере-
крытия уплаченных процентов процентами полученными.

9. Значительное удешевление организационно-административн. хозяйственных
расходов. В частности, содержание центрального аппарата обошлось в руб. 85.898
против руб. 152.580 по транфинплану.

НАЧАЛЬНИК КОНТОРЫ КАРСКО-ЛЕНСКИХ ОПЕРАЦИЙ:

ГЛАВНЫЙ БУХГАЛТЕР:

н. м.⁸⁸

⁸⁸ Подписи и печати отсутствуют.

10.

**Список походов Карской операции 1935 года
по расчетам за фрахт и др.¹
(по авизо² Совфрахта №15/7)**

Наименование пароходов	Остаток фрахта		Причитается нам в возврат ост. расходов		Расходы, зачтенные в счет фрахта	Общий остаток	
	Дебет	Кредит	Стивед. ³	Портовые сборы		Дебет	Кредит
1. п/х. Пилтон	–	174.18.11	256.2.0	–	–	81.3.1	–
2. " Елизавет	–	2.16.9	–	–	–	–	2.16.9
3. " Беквортс	–	93.7.1	306.6.0	–	–	212.18.11	–
4. " Морган Аббей	–	232.1.4	201.5.11	110.4.0	–	79.8.7	–
5. " Грелроза	–	53.19.4	319.12.7	168.11.0	–	434.4.3	–
6. " Зело	110.16.16	–	–	–	22.12.11	98.3.7	–
7. " Марсен	592.15.2	–	205.15.6	110.0.0	–	908.10.7	–
8. " Спортс	–	234.5.11	254.19.6	–	–	20.13.7	–
9. " Мархлин	–	341.18.8	230.4.6	136.12.0	–	23.17.10	–
10. " Пенхил	496.8.0	–	–	–	–	496.8.0	–
11. " Стилвилл	144.6.7	–	279.16.5	159.12.0	–	583.15.0	–
12. " Дулвич	863.16.1	–	301.3.9	170.6.0	–	1335.5.10	–
13. " Белла Мария	–	201.1.9	137.0.6	81.10.0	–	19.8.9	–
14. " Менин-Ридж	144.2.4	–	188.4.5	103.18.0	–	436.4.9	–
15. " Хелена Фауль-Баумс	70.15.10	–	153.5.3	84.0.0	–	308.1.1	–
16. " Иствилл	405.9.9	–	288.12.8	161.8.0	–	855.10.5	–
17. " Бур	–	709.0.9	310.1.3	182.7.0	–	–	216.12.6
18. " Сент Квентин	415.9.4	–	288.15.2	156.6.0	–	860.10.6	–
19. " Нью Лембтон	–	176.12.7	150.3.1	110.11.0	–	29.1.6	–
20. " Брентайв	518.18.9	–	252.12.1	147.6.0	–	918.16.10	–
21. " Анновер 1933	–	–	3.5.11	–	–	3.5.11	–
	3762.18.4	2220.3.1	4084.6.5	1871.11.0	22.12.11	7705.9.0	219.9.3

н. м. Сальдо для уравнивания £ 7485.19.9
БАЛАНС £ 7705.9.0 – 7705.9.0

Остаток на 1 января 1936 года £ 7485.19.9 а 5.70 = 42670.13 коп.

ГЛАВНЫЙ БУХГАЛТЕР: /Витковский/
БУХГАЛТЕР-КОНСУЛЬТАНТ: /Страшун/

¹ Машинопись, 1 л., альбомный разворот. В верхнем правом углу надпись карандашом: «59». В таблице содержится список из 21 английского парохода. Подписи, печати отсутствуют.

² Ави́зо – официальное извещение, составленное в письменной форме. Оно используется для уведомления о совершении каких-либо платежей, об отправке груза.

³ Стивидорные расходы – при морских перевозках расходы, связанные с погрузо-разгрузочными работами. К ним относятся расходы по погрузке/выгрузке, по укладке, обмеру, счету груза и т. п. В стивидорные расходы входит также причальный сбор.

11.

Ведомость расходов по эксплуатации арендованных судов к-рой Карско-Ленских операций Главсевморпути по сквозному проходу с запада на восток за 1935 год¹

Наименование расходов	п/х Искра ²	п/х Ванцетти ³	Всего по п/х. п/х.	По тран- финплану ⁴	%%
1. Аренда судов	90.737-04	91.537-20	182.274-24-24	228.800-00	79,66
2. Страхование судов	18.918-74	18.998-40	37.917-14	100.000-00	37,92
3. Топливо для судов	72.098-16	87.305-18	159.403-34	262.900-00	60,93
4. Накладные расходы по топл.	—	—	—	—	—
5. Смазочн. и обтирочн. матер.	—	—	—	13.145-00	—
6. Вода для судов	600-00	931-50	1.531-50	—	—
7. Докование судов	—	—	—	—	—
8. Аварийные расходы	686-97	2.585-07	3.272-04	20.000-00	16,35
9. Поврежден. судов при погрузочн. и разгрузочн. работ.	—	—	—	—	—
10. Приспособ. судов для перевозки экспорта	—	—	—	—	—
11. Приспособление судов для других перевозок	3.744-96	6.600-10	10.345-06	10.000-00	103,45
12. Содержание судов в чистоте	372-50	—	372-50	—	—
13. Обслуживание судов в Мурманске	—	—	—	2.790-00	—
14. Обслуживание судов в Петропавловске	—	—	—	6.520-00	—
15. Обслуживание судов в Владивостоке	—	—	—	1.116-00	—
16. Портовые сборы и налоги в портах	—	803-40	803-40	—	—
17. Лоцманские и маячные	1.728-62	1.767-68	3.496-30	—	—
18. Буксирные, перестан. и другие расходы	1.660-37	1.092-17	2.752-54	—	—
19. Выгрузка экспорта	—	—	—	—	—

¹ Машинопись, 2 л. Подписи и печати отсутствуют.

² «Искра» — см. примечание 5 к документу № 4.

³ «Ванцетти» — см. примечание 45 к документу № 7.

⁴ Демередж — см. примечание 33 к документу № 8.

Наименование расходов	п/х Искра	п/х Ванцетти	Всего по п/х. п/х.	По тран- финплану	%%
1. Аренда судов	90.737-04	91.537-20	182.274-24-24	228.800-00	79,66
2. Страхование судов	18.918-74	18.998-40	37.917-14	100.000-00	37,92
3. Топливо для судов	72.098-16	87.305-18	159.403-34	262.900-00	60,93
4. Накладные расходы по топл.	—	—	—	—	—
5. Смазочн. и обтирочн. матер.	—	—	—	13.145-00	—
6. Вода для судов	600-00	931-50	1.531-50	—	—
7. Докование судов	—	—	—	—	—
8. Аварийные расходы	686-97	2.585-07	3.272-04	20.000-00	16,35
9. Поврежден. судов при погрузочн. и разгрузочн. работ.	—	—	—	—	—
10. Приспособ. судов для перевозки экспорта	—	—	—	—	—
11. Приспособление судов для других перевозок	3.744-96	6.600-10	10.345-06	10.000-00	103,45
12. Содержание судов в чистоте	372-50	—	372-50	—	—
13. Обслуживание судов в Мурманске	—	—	—	2.790-00	—
14. Обслуживание судов в Петропавловске	—	—	—	6.520-00	—
15. Обслуживание судов в Владивостоке	—	—	—	1.116-00	—
16. Портовые сборы и налоги в портах	—	803-40	803-40	—	—
17. Лоцманские и маячные	1.728-62	1.767-68	3.496-30	—	—
18. Буксирные, перестан. и другие расходы	1.660-37	1.092-17	2.752-54	—	—
19. Выгрузка экспорта	—	—	—	—	—

НАЧАЛЬНИК КОНТОРЫ

КАРСКО-ЛЕНСКОЙ ОПЕРАЦИИ: /Геци⁵/

Н. М.

ГЛАВНЫЙ БУХГАЛТЕР: /Витковский/

⁵ Геци Р. Р. – см. примечание 3 к документу № 7.

12.

Ведомость результатов по 3-й Ленской экспедиции конторы Карско-Ленских операций Главсевморпути за 1935 год¹

№ № по пор.	Наименование п/х. п/х.	Расход	Доход	Результаты	
				Убыток	Прибыль
1.	П/х «Томский» ²	526.108-38	778.021-52		251.913-14
2.	" «Сталин» ³	567.573-59	781.130-00		213.556-41
3.	" «Молотов» ⁴	514.778-20	675.991-36		161.213-16
4.	" «Сакко» ⁵	540.142-43	729.342-69		189.200-26
5.	" «Крестьянин» ⁶	589.083-70	754.514-69		165.430-99
6.	" «Десна» ⁷	67.863-44	74.420-30		6.556-86
7.	" «Куйбышев» ⁸	65.137-18	83.545-70		18.408-52
ИТОГО:		2.870.686-92	3.876.966-26		1.006.279-34

НАЧАЛЬНИК КОНТОРЫ

КАРСКО-ЛЕНСКИХ ОПЕРАЦИЙ /Геци⁹/

Н. М.

ГЛАВНЫЙ БУХГАЛТЕР /Витковский/

¹ Машинопись, 1 л.

² «Томский» – см. примечание 59 к документу № 8.

³ «Сталин» – см. примечание 42 к документу № 8.

⁴ «Молотов» – см. примечание 41 к документу № 9.

⁵ «Сакко» – см. примечание 54 к документу № 7.

⁶ «Крестьянин» – см. примечание 39 к документу № 9.

⁷ «Десна» – см. примечание 45 к документу № 9.

⁸ «Куйбышев» – см. примечание 30 к документу № 8.

⁹ Геци Р. Р. – см. примечание 3 к документу № 7.

13.

Ведомость результатов по сквозному проходу с запада на восток Конторы Карско-Ленских операций Главсевморпути¹

№ № по пор.	Наименование п/х. п/х.	Расход	Доход	Результаты	
				Убыток	Прибыль
1.	П/х. «Искра» ²	577.010-61	774.564-92		197.554-31
2.	П/х. «Ванцетти» ³	606.128-56	715.163-30		109.034-74
	ИТОГО:	1.183.139-17	1.489.728-22		306.589-05

НАЧАЛЬНИК КОНТОРЫ

КАРСКО-ЛЕНСКИХ ОПЕРАЦИЙ /Геци⁴/

н. м.

ГЛАВНЫЙ БУХГАЛТЕР /Витковский/

¹ Машинопись, 1 л. Подписи и печати отсутствуют.

² «Искра» – см. примечание 5 к документу № 4.

³ «Ванцетти» – см. примечание 45 к документу № 7.

⁴ Геци Р. Р. – см. примечание 3 к документу № 7.

14.

Состояние расчетов с другими ведомствами, учреждениями, предприятиями на 1 января 1936 года¹

Счет № 0590 ДЕБИТОРЫ

№№ п/п	Наименование дебиторов	Сальдо		Образование долга		Заключение инвентари- зационной комиссии
		Дебет	Кредит	Дата	Причина	
1.	Совфрахт	10.549-26		1935 г. Декабрь		<p>Члены:</p> <p>Вследствие поступления денег и наличия актов подтверждения считать задолженность реальной.</p> <p>Предкомиссии:</p>
2.	Экспортлес ²	7.891-93		"-	Деньги получили в 1936 г.	
3.	Якутснабсбыт ³	7.000-00		"-	" " "	
4.	Якутинтегралсоюз ⁴	458.455-87		"-	" " "	
5.	Мурманский Рыбпромтр.	160.000-00		Ноябрь	" " "	
6.	Московская Страхкасса	213-52		Декабрь	Погашены в янв. 1936 г.	
7.	Ленинское Райфо ⁵ по культ. сбору	302-55		"-	" " "	
8.	" " по подох. нал.	345-09		"-	" " "	
9.	Местком ⁶	166-35		"-	" " "	
10.	Архангельск. Мор. отделение	121-81		"-	Выявились при уточне- нии взаиморасчетов	
11.	Владивост. " "	454.663-86		Октябрь	Неперевод денег, полученных за реал- лизацию зимзапасов и морфракт	
12.	Игарский порт	22.160-19		Ноябрь	то же	

¹ Машинопись, 1 л. В верхнем правом углу надпись карандашом: «90». Подписи и печати отсутствуют.

² Экспортлес – см. примечание 18 к документу № 4.

³ Предприятия по снабжению народного хозяйства в Якутии стали создаваться еще в начале 1920 г., когда в стране заканчивалось установление советской власти. В 1934 году путем разделения Якутснабторга на Якутснабсбыт и Якутторг было образовано якутское отделение Всесоюзного объединения «Союзснабсбыт» с подчинением Минтяжпрому СССР. В следующее пятилетие происходит интенсивное развитие экономики республики, что приводит к появлению параллельных структур – Техснаб, Продснаб, Якутзолотоснаб. Кроме того, появляются продовольственные и технические конторы по снабжению предприятий, занимающихся геологоразведкой олова и никеля.

⁴ Якутинтегралсоюз – см. примечание 62 к документу № 9.

⁵ Райфо – районный финансовый отдел.

⁶ Местный комитет профсоюзной организации – термин, принятый в СССР для обозначения низовых подразделений профсоюзных организаций, осуществляющих свою деятельность непосредственно на предприятиях.

№№ п/п	Наименование дебиторов	Сальдо		Образование долга		Заключение инвентари- зационной комиссии
		Дебет	Кредит	Дата	Причина	
13.	Красноярск. Тер. Управление ⁷	189.292-59		-"	-"	
14.	Красноярск. ОРС ⁸ Тер. Упр.	231.185-01		-"	За неуплач. фрахт	
15.	Полярное управление ⁹	41.915-08		-"	Деньги поступ. 19/II	
16.	Якуттеруправление ¹⁰	5.912-92		Декабрь		
17.	Всесоюзн. Арктич. Институт ¹¹	3.430-00		-"		
18.	Дом Отдыха Братцево ¹²	5.000-00		-"	Деньги поступ. 15/1-36 г.	
19.	Арктикснаб ¹³ в г. Москве	2.762-77		-"	Учтены	
	ИТОГО:	1.601.368-80				

НАЧАЛЬНИК КОНТОРЫ

КАРСКО-ЛЕНСКИХ ОПЕРАЦИЙ /Геци¹⁴/

Н. М.

ГЛАВНЫЙ БУХГАЛТЕР /Витковский/

⁷ Красноярск. Тер. Управление – Красноярское территориальное управление Главсевморпути – см. примечание 84 к документу № 9.

⁸ ОРС – оптово-розничное снабжение.

⁹ Полярное управление – Управление полярных станций Главсевморпути – см. примечание 85 к документу № 9.

¹⁰ Якуттеруправление – см. примечание 62 к документу № 9.

¹¹ Всесоюзный арктический институт – название современного Арктического и антарктического научно-исследовательского института в Санкт-Петербурге в период с 1930 по 1938 г. Институт был основан как Северная научно-промысловая экспедиция в 1920 г.

¹² Братцево – усадьбный комплекс на реке Сходне в историческом районе Братцево Северо-Западного административного округа города Москвы. В середине 1930-х гг. по настоянию советского ученого Отто Шмидта усадьба стала домом отдыха Главсевморпути.

¹³ Арктикснаб – заготовительно-снабженческая контора Главсевморпути. На основании Постановления Совета труда и обороны от 8 декабря 1933 г. Управление снабжения ГУСМП при СНК СССР разделено на две самостоятельные организации: Управление рабочего снабжения (УРС) и отдел материально-технического снабжения (Арктикснаб). Основными функциями являлись: техническое, продовольственное и промтоварное снабжение полярных станций, экспедиций, судов и других организаций ГУСМП; организация складского хозяйства и перевалочной базы для хранения грузов до их отправки в адрес контрагентов.

¹⁴ Геци Р. Р. – см. примечание 3 к документу № 7.

15.

Состояния расчетов с дебиторами по претензиям на 1 января 1936 г.¹

Гл. Упр. Сев. Мор. Пути
при СНК СССР

Форма № 16

ИНВЕНТАРНАЯ ОПИСЬ № _____ Состояния расчетов с ДЕБИТОРАМИ ПО ПРЕТЕНЗИЯМ

Трест, Комбинат – Контора Карско-Ленских операций
Учреждение, предприятие – Главсевморпуть
Адрес – Москва, Разина, 12.

По счету № 0601
на 1 января 1936 года

Наименование дебиторов	Сальдо		Образование долга		Заключение инвентаризационной комиссии
	Дебет	Кредит	Дата	Причина	
1. Госстрах ²	84-84		1935 г. Декабрь	Остаток неоплаченных сумм	Оставить на балансе. Предкомис. Члены:
2. ГУЛАГ НКВД ³	8.000-00		"	Санкция по договорам	
3. Совфрахт по неоплач. фрахт.	42.670-13		"	Не оплачены заграничные фрахты	
4. Мурманский рыбтрест ⁴	5.790-15		"	Санкция по договору	
5. Якутинтегралсоюз ⁵	1.752-03		"	то же	
6. Управл. Воздушн. Службы ⁶	2.267-17		"	Неоплата фрахта	
7. Балт. Упр. Морфлота ⁷	65.774-20		"	За недостачу продуктов	
8. Севполярлес ⁸	33.777-96		"	Санкция по договору	
ИТОГО:	160.116-48				

НАЧАЛЬНИК КОНТОРЫ
КАРСКО-ЛЕНСКИХ ОПЕРАЦИЙ /Геци⁹/

н. м.

ГЛАВНЫЙ БУХГАЛТЕР /Витковский/

¹ Машинопись, 1 л. В верхнем левом углу надпись карандашом: «97».

² Госстрах – см. примечание 14 к документу № 7.

³ Главное управление лагерей и мест заключения (ГУЛаг, также дается сокращение Гулаг с расшифровкой «Главное управление исправительно-трудовых лагерей») – подразделение Народного комиссариата внутренних дел СССР, Министерства внутренних дел СССР, Министерства юстиции СССР, осуществлявшее руководство местами заключения и содержания в 1930–1960 гг.

⁴ Мурманский рыбтрест – см. примечание 82 к документу № 9.

⁵ Якутинтегралсоюз – см. примечание 52 к документу № 9.

⁶ Управл. Воздушн. Службы – Управление Воздушной службы Главсевморпути – см. примечание 78 к документу № 7.

⁷ Балтийское управление морского флота Наркомата водного транспорта (в 1935 г. оно преобразовано в Балтийское государственное морское пароходство (БГМП) Наркомвода СССР).

⁸ Севполярлес – см. примечание 51 к документу № 7.

⁹ Геци Р. Р. – см. примечание 3 к документу № 7

16.

Состояния расчетов по расчетам с другими ведомствами по счету кредиторов № 680 на 1 января 1936 года¹

ИНВЕНТАРНАЯ ОПИСЬ № _____

Состояния расчетов по расчетам с другими ведомствами
по счету кредиторов № 680 на 1 января 1936 года

Учрежд., предприятие – Контора Карско-Ленской операции ГУСМП.

Наименование дебиторов	Сальдо		Образование долга		Заключение инвентаризационной комиссии
	Дебет	Кредит	Дата	Причина	
1. Балтийск. Управл. Морфлота ²		10.711-63	1935 г. Декабрь	Задержан перевод ввиду нашей претензии на 6500 руб.	Члены: Уплата произведена и согласована, считать кредиторскую задолженность реальной. Предкомиссии:
2. Ленингр. упр. по займу 3-й год 2-й пятилетки		312-00	- "	Погашены в январе 1936 года	
3. Ленингр. Управл. Местком. ³		77-94	- "	- "	
4. Ленинск. Сберкасса по займу 3-й год 2-й пятил.		195-00	- "	- "	
5. Морагентство в г. Ленинграде		55-00	- "	- "	
6. Гидрографич. управление ⁴		226-50	- "	- "	
7. Морское управление		1.564-65	- "	- "	
8. Краснояр. по п/х. Щетинкин ⁵		32.951-80	- "	- "	
9. Мурманск. Отд. Арктикснаба ⁶		24.898-40	- "	- "	
10. Мурманское Мор.		21.184-63	- "	Задержан платеж ввиду реализации н/запасов	
11. Архангельск. Арктикснаб ⁷		3.166-34	- "	- "	
12. Морск. упр. по красноарм. пайкам.		7.439-30	- "	Производятся платежи	
ИТОГО:		102.783-19			

НАЧАЛЬНИК КОНТОРЫ КАРСКО-ЛЕНСКИХ ОПЕРАЦИЙ /Геци⁸/

н. м. ГЛАВНЫЙ БУХГАЛТЕР /Витковский/

¹ Машинопись, 1 л. В верхнем левом углу надпись карандашом: «93».

² Балтийское управление морского флота Наркомвода СССР – см. примечание 7 к документу № 15.

³ Местком – см. примечание 6 к документу № 14.

⁴ В 1933 г. в составе Всесоюзного арктического института был создан Гидрографический сектор. В конце того же года Гидрографический сектор ВАИ преобразован в Гидрографическое управление ГУСМП. На это управление возложено проведение мероприятий, связанных с гидрографическим изучением и освоением Северного морского пути. Помимо производства экспедиционных описных работ и исследований по изучению гидрометеорологического режима северных полярных морей для целей навигации, на Гидрографическое управление возложено руководство службой ограждения (постановка знаков, буев, огней и т. п.).

⁵ «Щетинкин» – см. примечание 63 к документу № 9.

⁶ Мурманское отделение Арктикснаба – см. примечание 69 к документу № 9.

⁷ Архангельское отделение Управления арктического снабжения (Арктикснаб) Главсевморпути.

⁸ Геци Р. Р. – см. примечание 3 к документу № 7.

17.

Положение об Управлении морского и речного транспорта Главсевморпути^{1, 2}

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Управление Морского и Речного Транспорта действует на основании Положения о Главном управлении Северного морского пути, утвержденного СНК Союза ССР от 22 июня 1936 г.³, и имеет целевую установку:

а) разработка плана работ Главного управления Северного морского пути в области морского и речного транспорта, изыскания и строительства портов, затонов, верфей, судоремонтных заводов, строительства и ремонта судов;

б) осуществление общего руководства и контроля за работой Территориальных Управлений⁴ по морскому и речному транспорту, изысканиям, строительству портов, затонов, верфей, судоремонтных заводов;

¹ Машинопись, 2 листа с оборотом. Одновременно было выработано и Штатное расписание Управления (см. документ № 18 данного сборника).

² Управление морского и речного транспорта было сформировано в составе центрального аппарата ГУСМП Постановлением СНК СССР № 163 от 28 января 1935 г. на основе прежнего Управления морской службы, созданного в 1933 г. Положение о ГУСМП от 22 июня 1936 г. в числе задач управления прямо указывало руководство организацией и проведением Карской операции. 25 июня 1938 г. из Управления был выделен отдел речного транспорта ГУСМП (Постановление СНК СССР № 378). 25 января 1941 г. в составе ГУСМП были образованы Управление арктического флота и портов и Управление речного флота. 3 августа 1949 г. эти управления были объединены с Отделом строительства портов и заводов в Управление морского и речного флота, которое просуществовало до 13 июля 1955 г.

³ Положение о Главном управлении Северного морского пути СНК Союза ССР от 22 июня 1936 г. – это первое Положение о ГУСМП, которое было учреждено 17 декабря 1932 г. В документе 1936 г. были сформулированы основные задачи организации: окончательное освоение Севморпути от Баренцева моря до Берингова пролива, организация морских, речных и воздушных сообщений, радиосвязи и научно-исследовательских работ в Советской Арктике; развитие производительных сил и естественных богатств Крайнего Севера и привлечение коренного населения Крайнего Севера к активному участию в социалистическом строительстве. Текст см.: [Электронный ресурс] URL: <http://istmat.info/node/46648> (дата обращения: 04.12.2018). В данное положение вносились незначительные дополнения и изменения (Собрание законов СССР. 1936. № 36. Ст. 3176; 1938. № 30. Ст. 184; 1939. № 43. Ст. 319; 1940. № 18. Ст. 442). Действовало до издания Постановления Совнаркома СССР от 25 января 1941 г. № 189.

⁴ Территориальные управления (теруправления) Главсевморпути начали создаваться в начале 1933 г. С созданием Политуправления Главсевморпути (8 августа 1934 г.) и его политотделов на местах система взаимоотношений теруправлений с ГУСМП усложнилась. Местному политуправлению подчинялись по партийной линии все учреждения системы на местах. Положения о теруправлениях принимались в 1935–1936 гг. (для каждого отдельно). Всего было создано семь территориальных управлений. Структура теруправлений была следующей: начальник, его заместитель, отделы – полярных станций, гидрографический, сельскохозяйственный, по культурно-бытовому обслуживанию народов Севера, планово-финансовый, бухгалтерия, административно-хозяйственная часть. Теруправления были ликвидированы согласно принятому решению на заседании СНК СССР под председательством В. М. Молотова 28–29 августа 1938 г.

- в) строительство новых судов на верфях других ведомств и
- г) организация и непосредственное руководство Карскими операциями.

II. ФУНКЦИИ

1. Экономическое обоснование и планирование деятельности морского и речного транспорта как по эксплуатации всего транспортного и портового хозяйства, так и по капитальному строительству.

2. Руководство, наблюдение и контроль за работой Территориальных Управлений в части технической и коммерческой эксплуатации транспортного и ледокольного флота, проведение судоремонта и поддержание в хорошем рабочем состоянии всего морского флота.

3. Обеспечение нового металлического судостроения⁵ и наблюдение за строительством новых судов.

4. Руководство, наблюдение и контроль за работой Территориальных Управлений в области речного флота, затона и верфестроения.

5. Организация и руководство работами капитального, промышленного и портового строительства, в том числе непосредственное руководство строительством Мурманского судоремонтного завода⁶.

6. Организация и руководство Карскими операциями.

7. Руководство морскими зверобойными промыслами.

8. Участие в разработке мероприятий по обеспечению нормальных эксплуатационных условий по Северному морскому пути.

III. СТРУКТУРА

Структура аппарата Управления Морского и Речного Транспорта в соответствии с его задачами имеет построение по производственному признаку.

⁵ Металлическое судостроение – иначе железное судостроение – термин, описывающий постройку судов из металла. Появился в начале XIX в. вследствие стремления строить суда из железа/металла, что, в свою очередь, было обусловлено развитием железоделательной промышленности и уменьшением количества лесов в Европе. В документе применяется также термин «деревянное судостроение» (для судов, корпус которых выполнялся из дерева).

⁶ Мурманский судоремонтный завод – предприятие по ремонту судов всех типов и классов, расположенное на восточном берегу Кольского залива. Датой возникновения считается 8 марта 1917 г., когда на базе одного из цехов лесопильного завода (существовавшего с января 1898 г.) было организовано Мурманское судоремонтное промышленное предприятие. С 1924 г. оно подчинялось Мурманскому торговому порту как его судоремонтные мастерские. С созданием Мурманского теруправления ГУСМП деятельность мастерских курировалась теруправлением. В середине 1930-х гг. развернулось строительство корпусов предприятия. В 1936 г. судоремонтные мастерские были переименованы в судоремонтный завод второго разряда. Ныне ОАО «Мурманский судоремонтный завод Морского флота» – предприятие по ремонту гражданских судов всех классов и назначений, в т. ч. с ядерными энергетическими установками, а также кораблей Министерства обороны.

Во главе Управления Морского и Речного Транспорта стоит Начальник Управления, имеющий двух Заместителей – 1) по техническим вопросам и 2) по речному транспорту.

Организационно Управление Морского и Речного Транспорта разделяется на сектора с последующим подразделением на оперативные группы.

1. Плановый сектор

Группы: а) планирования и производственного учета работы морского флота;
б) планирования речного флота.

2. Сектор эксплуатации морского флота

Группы: а) эксплуатации флота Западного Сектора⁷;
б) " " Восточного Сектора.

3. Механико-судовой сектор морского флота

Группы: а) судоремонта; б) теплотехники.

4. Сектор морского судостроения

Группы: а) проектирования металлических судов;
б) постройки судов.

5. Сектор эксплуатации речного флота

6. Судомеханический сектор по речному транспорту

Группы: а) судоремонта и теплотехники;
б) сектор проектирования и строительства речного металлического и деревянного речного и морского флота;
в) верфестроения.

7. Сектор капитального строительства

Группы: а) промышленного строительства;
б) портового строительства.

⁷ Деление трассы Севморпути на западный и восточный сектора для удобства организации морских операций практиковалось с 1935 г. (в научной среде само понятие западного и восточного секторов Арктики (в географическом смысле) фиксируется уже в конце 1920-х гг.) и стало основой оперативной структуры ГУСМП. Разделение секторов по Колыме было обусловлено исторически – в 1920-х гг. сложились два основных маршрута движения грузов по арктическим трассам – с запада (европейские порты и Архангельск) к устьям Оби и Енисея и с востока (Владивосток) на Колыму (так называемые Колымские рейсы). В системе ГУСМП проводки в западном секторе осуществляли ледоколы Мурманского пароходства, в восточном – Дальневосточного. По мере увеличения числа ледоколов на востоке граница секторов сдвигалась на запад (до 125° в. д. в 1940-е гг., в наши дни дальневосточные ледоколы работают до района Дудинки).

8. Финансово-счетный сектор

Во главе секторов стоят начальники, непосредственно подчиненные Начальнику Управления Морского и Речного Транспорта и ответственные каждый за работу своего сектора в целом.

Сектора проводят свою работу в соответствии с положением, утвержденным Начальником Управления Морского и Речного Транспорта для каждого сектора.

В состав Управления Морского и Речного Транспорта входят действующие на основе особого положения, утвержденного Начальником Главсевморпути:

- 1) контора Карских операций⁸;
- 2) комиссия по наблюдению за строительством новых судов;
- 3) Проектно-изыскательное Бюро;
- 4) экспертно-технический совет.

При Начальнике Управления Морского и Речного Транспорта состоят:

- 1) Старший Инспектор по морским зверобойным промыслам;
- 2) Инспектор по кадрам.

28/VI-36

⁸Положение о конторе Карской операции Управления морского и речного транспорта Главного управления Северного морского пути при СНК СССР публикуется в настоящем сборнике – см. документ № 23.

18.

Штатное расписание Управления морского и речного транспорта¹

1. Начальник Управления	1
2. Зам. Нач. Управления по техн. копр.	1
3. " " " по реке	1
4. Секретарь-стенограф	1
5. Ст. инженер по морск. зверобойн. пром.	1
6. Инспектор по кадрам	1
<u>Сектор эксплуатации морского флота</u>	
7. Начальник сектора	1
8. Ст. морской инспектор	1
9. Ст. Инженер по экспл. Зап. р-на ²	1
10. " " по Вост. р-ну	1
<u>Механико-судовой сектор</u>	
11. Начальник сектора – инж.-механик	1
12. Инж. по теплотехнике	1
13. Инж. по радиоэлектро- и навиг. обор.	1
14. Консультант по снабжению	1
<u>Сектор морского судостроения</u>	
15. Начальник Сектора	1
16. Ст. инж.-кораблестроитель	1
17. " " "	1
18. Морской капитан	1
19. Ст. инж.-механик	1
20. " " электрик	1
21. Секретарь-стенограф	1
<u>Сектор капитального строительства</u>	
22. Начальник сектора	1
23. Ст. консультант	1
24. Ст. инж.-портостроитель	1
25. Референт-стенограф	1

¹ Машинопись, 1 лист с оборотом. Документ выработан вместе с Положением об Управлении морского и речного транспорта Главсевморпути (см. документ № 17 в настоящем сборнике).

² О делении трассы Севморпути на западный и восточный сектора (в данном документе – «р-оны») см. примечание 7 к документу № 17.

<u>Сектор эксплуатации речного флота</u>		
26.	Начальник Сектора	1
27.	Инженер-эксплоатационник	1
<u>Судомеханический сектор по речн. флоту</u>		
28.	Начальник Сектора	1
29.	Группа судоремонта – Руковод. группы	1
30.	инженер	1
31.	Группа металлич. судостроения – Руковод. группы	1
32.	Группа дерев. судостр. – Руков. гр.	1
33.	Группа верфестр. – Руковод. гр.	1
34.	Секретарь-стенограф	1
<u>Плановый сектор</u>		
35.	Начальник Сектора	1
36.	Экономист по планированию	1
37.	" по речн. флоту	1
38.	" по труду	1
<u>Фин. счетный сектор</u>		
39.	Начальник сектора – гл. бухгалтер	1
40.	Зам. гл. бухгалтера	1
41.	Ст. бухгалтер	1
42.	Бухгалтер-ревизор	1
<u>Проектно-изыскательное бюро</u>		
43.	Начальник бюро	1
44.	Зав. геокамерой ³	1

³ Геокамера – хранилище геодезических приборов.

19.

Структура командования и условия плавания на Северном морском пути в арктическую навигацию 1936 года¹

«УТВЕРЖДАЮ»

Начальник Управления Морского
и Речного Транспорта² Главсевморпути³
при СНК /КРАСТИН⁴/

5 мая 1936 г.

СТРУКТУРА КОМАНДОВАНИЯ И УСЛОВИЯ ПЛАВАНИЯ НА СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ В АРКТИЧЕСКУЮ НАВИГАЦИЮ 1936 ГОДА

В отношении командования Северный Морской путь делится на две части: Западную от Мурманска и Архангельска до Колымы и Восточную от Владивостока до Колымы включительно⁵.

Основными ледовыми зонами, в которых требуется ледовая проводка судов ледоколами, являются районы:

а) западная часть Карского моря – от о-вов Новой Земли примерно до меридиана о-ва Белого;

б) восточная часть Карского моря с северной частью моря Лаптевых – примерно от о-вов Скотт-Гансена через пролив Вилькицкого до 76-й параллели в море Лаптевых;

в) Восточно-Сибирское и Чукотское моря – от о-вов Медвежьих через пролив Лонга до Берингова пролива.

Начальник морских операций Западного района руководит движением судов и обеспечивает ледовую проводку судов от Мурманска и Архангельска до Колымы, имея свое пребывание на л/к «Ермак»⁶.

¹ Машинопись, 3 л. с оборотами. На л. 3 об. – круглая печать Морского управления ГУСМП.

² Управление морского и речного транспорта – см. примечание 2 к документу № 17.

³ Главсевморпуть – см. примечание 34 к документу № 4.

⁴ Крастин Эдуард Фрицевич (1898–1938) – один из руководителей Главсевморпути, заместитель начальника ГУСМП, начальник Управления морского и речного транспорта ГУСМП. В годы Гражданской войны – один из руководителей партизанского движения на Дальнем Востоке. В 1935 г. непосредственно руководил операциями ГУСМП в Карском море (включая Карскую экспедицию). В январе 1937 г. награжден орденом Ленина. Автор ряда статей и заметок об арктических навигациях в журнале «Советская Арктика». Репрессирован (4 ноября 1937 г. арестован, 19 февраля 1938 г. расстрелян).

⁵ О делении трассы Севморпути на западный и восточный сектора (в данном документе – «части») см. примечание 7 к документу № 17.

⁶ «Ермак» – см. примечание 43 к документу № 8.

Для основной работы по ледовой проводке в распоряжении Начальника Западного района находятся ледоколы:

- 1) «Ленин»⁷ – в западной части Карского моря;
- 2) «Ермак» и «Литке»⁸ – на пути от Диксона до пролива м. Лаптева, и кроме того, в случае надобности для вспомогательной работы все имеющиеся у Главсевморпути ледокольные пароходы: «Садко»⁹, «Малыгин»¹⁰, «Сибиряков»¹¹, «Седов»¹² и «Русанов»¹³.

Обычно л/к «Ленин» с начала и до конца навигации имеет наблюдение за льдами, руководит движением судов, обеспечивает ледовую проводку в западной части Карского моря, для чего ледокол, как правило, держится в одном из проливов Новой Земли, чаще всего в Югорском Шаре.

В связи с Карской операцией, требующей соблюдения сроков прибытия большого числа пароходов под лесоэкспорт в Игарку, для командования в западной части Карского моря на «Ленине» находится помощник Начальника морских операций Западного района, с которым устанавливают связь суда, идущие из Баренцева моря к проливам Новой Земли.

В Восточно-Сибирском и Чукотском морях ледовую обстановку обеспечивает л/к «Красин»¹⁴.

Освещение ледовой обстановки и ледокольная проводка

Ледовая обстановка освещается в порядке предварительной разведки льдов и постоянного наблюдения в течение всей навигации.

Разведка льдов производится гидросамолетами открытого моря и береговыми самолетами, базирующимися в основном на¹⁵:

- а) б. Варнека в проливе Югорский Шар;
- б) о. Диксон;
- в) устье р. Ленивой¹⁶;

⁷ «Ленин» – см. примечание 25 к документу № 4.

⁸ «Литке» – см. примечание 48 к документу № 8.

⁹ «Садко» – см. примечание 49 к документу № 8.

¹⁰ «Малыгин» – см. примечание 7 к документу № 2.

¹¹ «Сибиряков» – см. примечание 69 к документу № 7.

¹² «Седов» – см. примечание 47 к документу № 8.

¹³ «Русанов» – см. примечание 52 к документу № 8.

¹⁴ «Красин» – см. примечание 52 к документу № 7.

¹⁵ Перечисленные ниже пункты охватывают всю трассу Северного морского пути от Новой Земли до Чукотки.

¹⁶ Устье р. Ленивой – имеется в виду гидроаэродром полярной станции Мыс Стерлегова, открытой в 1934 г. на Западном Таймыре в устье р. Ленивой (Берег Харитона Лаптева). Станция работала до 1944 г., когда была уничтожена германскими подводными лодками. Вновь открыта в 1945 г., работает до настоящего времени (в 2002 г. была временно законсервирована из-за пожара).

- г) устье р. Таймыра¹⁷;
- д) м. Челюскин¹⁸;
- е) б. Нордвик;
- ж) б. Тикси;
- з) устье р. Колыма и Чаун;
- и) м. Шмидта.

Самолеты обязаны еще до прихода ледоколов осветить общее расположение льдов и дать результат воздушной разведки на ледоколы.

В зависимости от группировки льдов в западной части Карского моря определяется и указывается ледоколом-лидером один из проливов Новой Земли для прохода пароходов.

Чаще всего приходится пользоваться Югорским Шаром, поскольку этот пролив имеет наиболее полную створную освещаемую обстановку.

К началу навигации воздушная разведка западного сектора сосредоточивает свое внимание на западной части Карского моря, переходя затем к работе по освещению пути от Диксона к мысу Челюскин.

Наблюдение за льдами с самолетов в течение всей навигации ведется в соответствии с требованием обстановки работы судов и насколько позволяют метеорологические условия. Результаты разведки льдов немедленно передаются самолетами на ледоколы-лидеры.

Кроме того, сведения о льдах дают полярные станции по наблюдениям в пределах видимости со станций или самолетов, базирующихся на станциях.

Как указывалось выше, ледокольная проводка выполняется в основном 4 ледоколами.

Предварительно разрабатываемый сводный график движения всех судов на навигацию определяет план работ ледоколов по проводке всех судов в направлениях как с запада на восток, так и обратно.

В период навигации все вопросы проводки решаются Начальником морской операции, в зависимости от выясняющейся на месте ледовой обстановки ледоколы-лидеры информируют капитанов о своих перемещениях и дают указания судам о выходе из промежуточных мест якорных стоянок судов, о времени подхода к ледовой зоне, о рекомендуемых во избежание льда курсах.

Ледоколы должны быть заблаговременно осведомлены о времени прохода судов к ледовой зоне, поэтому суда обязаны регулярно информировать ледоколы о своем движении.

Вступив под проводку ледокола, капитаны пароходов обязаны руководствоваться «Правилами» для судов при плавании в ледовых районах Северного морского пути, а также всеми распоряжениями ледокола.

¹⁷ Устье р. Таймыры – имеется в виду гидроаэродром полярной станции Усть-Таймыр (приступила к наблюдениям в 1935 г., в настоящее время не работает).

¹⁸ Полярная станция Мыс Челюскин организована в августе – сентябре 1932 г. Работает до настоящего времени. В 1983 г. станции присвоено имя Героя Советского Союза академика Е. К. Фёдорова.

В зависимости от состояния льдов, ветра и течений ледокол может проводить одновременно различное число судов.

Правила связи в Арктике

Основным средством связи на данное время плавания является радиотелеграф.

Существующая сеть полярных радиостанций обеспечивает связь между собой на всей трассе Севморпути и с береговой телеграфной сетью.

Во избежание излишней загрузки береговых радиостанций судам рекомендует-ся устанавливать между собой прямую связь, широко используя коротковолновые радиоустановки.

Радиостанции ледоколов «Ермак», «Ленин», «Литке» и «Красин» несут круглосуточную службу, почему связь судов с ними возможна в любое время, за исключением времени, которое занято передачей диспетчерских и приемом метеоледовых¹⁹ с полярных станций.

Радиосвязь в системе радиостанций Главсевморпути осуществляется на основании издаваемого положения и расписания работы радиостанций.

Это же расписание дает указание в отношении существующих радиомаяков, пользования ими, радиопеленгования, получения метеосводок, прогнозов погоды, вызова лоцманов на Енисее и т. п.

Судам рекомендуется тщательно ознакомиться с положением о радиосвязи, с расстановкой радиостанций, с расписанием работы каждой из них, для того чтобы обеспечить себе наилучшую связь в определенные сроки.

Судам надлежит обращать особое внимание на то, чтобы своей работой не нарушать связи ледокола-лидера с соответствующей радиостанцией.

Прогнозы погоды, сводки погоды и состояние льда даются радиоузловыми станциями во всеуслышание в определенное время, и суда не должны без крайней на то надобности требовать для себя особого сообщения, имея в виду, что в случае необходимости нужные сведения даст ледокол-лидер.

Для переговоров между судами надлежит пользоваться радиотелефонами при их наличии.

Диспетчерская служба связи должна обеспечить полную осведомленность о движении и работе судов как Начальника операции данного района, так и Главного управления Северного морского пути в Москве и Теруправления²⁰, которыми суда отправлены в рейс.

Порядок донесений с судов определяется специальной инструкцией.

Сбор диспетчерских сведений от судов указан в положении о радиосвязи.

¹⁹ Сводки о состоянии льдов и погоде.

²⁰ Теруправления Главсевморпути – см. примечание 4 к документу № 17.

Условия плавания Северным морским путем

Время навигации в смысле доступности ледовых зон для плавания обычных судов за ледоколами определяется в среднем:

- а) западная часть Карского моря – с последней декады июля до середины октября;
- б) северо-восточная часть Карского моря – пролив Вилькицкого – северная часть моря Лаптевых – с первых дней августа до середины сентября;
- в) Восточно-Сибирское и Чукотское моря – с первых чисел июля до конца сентября.

В отличие от обычного морского плавания, плавание Северным морским путем имеет ряд неблагоприятных особенностей, которые в основном сводятся к следующему.

1. Ледовая обстановка в части пути.
2. Неполная изученность района плавания в гидрографическом и гидрологическом отношении.
3. Недостаток береговой обстановки как для дневного, так и для ночного плавания.
4. Господствующие туманы.
5. Худшая работа магнитных компасов в высоких широтах при часто встречаемых магнитных аномалиях.

Указанные неблагоприятные условия требуют самого тщательного счисления пути корабля.

Для успешности плавания необходимо:

- 1) иметь уничтоженную и определенную перед походом девиация[ию] компасов;
- 2) не упускать ни одного случая хорошей видимости для производства астрономических наблюдений. При плохом горизонте пользоваться искусственным горизонтом.
- 3) пользоваться каждым случаем появления солнца для определения поправки компасов;
- 4) учитывать наблюдающийся дрейф судна;
- 5) при выходе в плавание проверить поправку радиопеленгаторов;
- 6) пользоваться любой слышимой работой береговых радиостанций для взятия радиопеленгов (сверх специально даваемых знаков пеленгования);
- 7) пользоваться якорной стоянкой разных судов в определенных местах по пути для получения от этих судов также сигналов для радиопеленгов;
- 8) учитывать, что при проходе вблизи берегов может встретиться магнитная аномалия.

Такая аномалия наблюдается, но пока не изучена:

- а) в непосредственной близости от острова архипелага Норденшёльда;
- б) в проливе Вилькицкого вблизи южного берега пролива;
- в) у островов Петра в море Лаптевых;
- г) в районе Медвежьих островов Восточно-Сибирского моря;

9) иметь в виду следующее характерное течение:

а) Обско-Енисейское течение, сильно относящее судно в Карском море к северу;

б) течение на пути от Диксона к Челюскину, относящее к западу;

в) Лено-Хатангское течение, сильно относящее судно в море Лаптевых к северу;

10) при всех обстоятельствах, а в особенности при плавании в тумане, следует не пренебрегать брать глубины, учащая их при проходе белых пятен на карте, вблизи уже известных островов и в районах малых глубин. При глубинах менее 20–25 метров всегда следует опасаться встречи банок.

Встреченные глубины следует наносить на карту, способствуя этим изучению районов плавания;

11) при якорных стоянках и дрейфе во льду следует пользоваться случаем для определения всеми доступными средствами скорости и направления течения, а также дрейфа. Определение дрейфа во льду имеет большое значение и может быть произведено диплотом;

12) при встрече со льдом для выбора пути следует учитывать направление и скорость дрейфа льда;

13) следует учитывать, что вблизи берегов при приливе наблюдается сжатие льдов, а при отливе – разрежение;

14) при плавании во льду за ледоколом (без лага):

а) учитывать каждое изменение направления движения, вести запись моментов изменения курсов;

б) записывать все курсы;

в) учитывать пройденное расстояние между моментами поворота, наблюдая скорость хода, для чего замечать секундомером скорость прохода точек льда вдоль борта.

ПРИМЕЧАНИЕ: Ледокол-лидер при выходе из льдов на чистую воду обычно дает проведенным им судам свое числимое место²¹, но это отнюдь не избавляет от необходимости каждое судно вести свое счисление.

Служба погоды

Прогнозы погоды на сутки вперед даются через радию о. Диксон для всего района Карского моря от Новой Земли до Северной Земли и м. Челюскина.

Для моря Лаптевых и для западной части Восточно-Сибирского моря до о-вов Медвежьих прогнозы погоды сообщает Бюро Погоды в б. Тикси²², Бюро Погоды на

²¹ Счислимое место – место судна, определенное по счислению (пройденное расстояние, измеренное с помощью лага, отмечается на линии истинного курса).

²² Полярная станция в бухте Тикси открыта в 1932 г. совместной экспедицией ВАИ и Якутской геофизической обсерватории.

м. Шмидта²³ обслуживает прогнозами погоды район Восточно-Сибирского моря и Чукотское море до Берингова пролива.

Район Берингова моря от пролива Беринга до м. Наварина обслуживает прогнозами погоды Бюро Погоды в Анадыре²⁴.

Время передач прогнозов всех перечисленных Бюро Погоды указано в расписании соответствующих раций.

Одновременно с сообщением прогнозов погоды дается краткая информация о ледовом состоянии моря.

В целях освещения руководству текущих изменений погоды, состояния льда и детализации прогнозов погоды основных Бюро на ледоколах-лидерах организуются синоптические ячейки в составе 1–2 человек.

СТ. МОРСКОЙ ИНСПЕКТОР

/Янкович²⁵/

04.06.1937 (так! – *Сост.*)²⁶

Верно: Демьянин

²³ Полярная станция Мыс Шмидта (название мыса до 1934 г. – Северный) организована в 1933 г. Постоянная синоптическая ячейка работала на станции с 1934 г. Станция работала до 1995 г. Одноименный арктический поселок существует и в наши дни; планируется воссоздание на полярной станции Мыс Шмидта военной инфраструктуры.

²⁴ Старейшая на Чукотке метеостанция в Анадыре организована Владивостокской геофизической обсерваторией в 1889 г. (одновременно с основанием Ново-Мариинского поста, будущего г. Анадыря). В 1935 г. станция перенесена на новое место на противоположном берегу Анадырского лимана. Непрерывные наблюдения ведутся с 1937 г. по настоящее время.

²⁵ Янкович Владимир Николаевич (1888–1965) – морской офицер, участник Первой мировой войны, Гражданской войны. После революции 1917 г. принял советскую власть. Командуя посыльным судном «Кречет», принял участие в «Ледовом» походе кораблей Балтийского флота из Гельсингфорса в Кронштадт (1917). Работал в различных учреждениях Морских сил республики до 1923 г. С 1928 г. работал в учреждениях по эксплуатации Северного морского пути. В 1931 г. был арестован, но вскоре освобожден.

В 1933 г. Янкович был переведен в Главное управление Северного морского пути, где занимал должность старшего морского инспектора до 1937 г. Летом 1933 г. он плавал в Арктике помощником капитана теплохода «Первая пятилетка». В 1935 и 1936 гг. был групповым капитаном Ленской экспедиции. В сентябре 1937 г. в Морском управлении Главсевморпути была упразднена должность старшего морского инспектора. В 1937–1938 гг. Янкович находился на лечении (к этому времени он вышел на пенсию), одновременно работая в издательстве «Водный транспорт». Заместитель главного инспектора Аварийной инспекции Наркомата рыбной промышленности (1938–1940). С марта 1941 г. Янкович – старший научный сотрудник экономического отделения Арктического института Главсевморпути. В феврале 1948 г., в связи с воссоединением московского филиала Арктического института с основным институтом в Ленинграде, Янкович был переведен на работу в Морскую инспекцию Управления арктического флота и портов Главсевморпути. В этой должности Янкович проработал вплоть до окончательного выхода на пенсию 1 июня 1954 г. В конце жизни В. Н. Янкович написал и опубликовал воспоминания о ликвидации последствий землетрясения в Мессине, в которой участвовал в 1909 г., а также о событиях Первой мировой войны и работе на Севере в 1930-х гг.

²⁶ Дата вписана от руки поверх круглой печати.

20.

Положение о начальнике морских операций Северного морского пути по проведению арктической навигации 1936 года¹

«УТВЕРЖДАЮ»

/О. Ю. Шмидт²/

31 мая 1936 года

ПОЛОЖЕНИЕ О НАЧАЛЬНИКЕ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЙ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ПО ПРОВЕДЕНИЮ АРКТИЧЕСКОЙ НАВИГАЦИИ 1936 года

1. В целях успешного проведения плана морских перевозок в Арктике, разрешения и координации на месте всех текущих политических, оперативно-хозяйственных и административных вопросов по ледовой проводке судов, авиа-, метео- и радиослужбы, по погрузке и выгрузке судов в различных пунктах Арктики и пр. все руководство на время выполнения морских операций переносится непосредственно в Арктику с подразделением Северного морского пути на два основных оперативных района: западный и восточный³.

2. Западным районом считается: Акватория от Баренцева моря до Колымы. Восточный – от Берингова моря до Колымы включительно⁴.

3. Во главе каждого района находится начальник морской операции (НАЧМОР), назначаемый Начальником Главного управления Северного морского пути, который подчиняется в своей работе начальнику Главного управления через Начальника Управления Морского и Речного Транспорта⁵, причем распоряжения последнего являются для Начальников района обязательными.

4. Начальники морских операций имеют одного или двух заместителей, назначаемых тем же порядком (параграф 3 положения).

5. Начальники морских операций несут полную ответственность за выполнение преподанных им навигационных планов морских рейсов и пр. заданий по морским операциям вверенных им районов.

6. Общие указания, инструкции и распоряжения по оперативному руководству и административно-хозяйственным вопросам, а равно подробные планы заданий всем

¹ Машинопись, 3 л. Внизу л. 3 – круглая печать Морского управления ГУСМП с вписанной от руки датой: «4/VI – 1937» (так!).

² Шмидт Отто Юльевич – см. примечание 46 к документу № 9.

³ Оперативные районы – см. примечание 7 к документу № 17.

⁴ Слова «Акватория от Баренцева моря до Колымы» и «от Берингова моря до Колымы включительно» подчеркнуты красным карандашом.

⁵ Управление морского и речного транспорта ГУСМП – см. примечание 2 к документу № 17.

судам в предстоящих морских и воздушных операциях передаются Начальникам морских операций Управления Морского и Речного Транспорта.

ПРИМЕЧАНИЕ: План работ гидрографических судов сообщается Начальнику операций непосредственно Гидрографическим управлением Севморпути⁶.

7. Все указания, инструкции, распоряжения по политической части даются Начальникам Карских операций непосредственно Начальником Политического управления Севморпути⁷.

8. На Начальника морских операций возлагается:

- а) общее оперативное руководство по ледовой проводке всех судов, проходящих вверенный ему район плавания;
- б) организация производства ледовой и летной разведки с целью установления для каждого судна возможно кратчайшего и безопаснейшего пути следования в пункт назначения;
- в) полное и непосредственное руководство работой всех ледоколов, ледокольных, научно-исследовательских, гидрографических, транспортных и вспомогательных судов, а также работой самолетов, участвующих в арктических рейсах данного района.

ПРИМЕЧАНИЕ: В отношении гидрографических судов, выполняющих специальные работы, Начальник морских операций оказывает им необходимое содействие и вправе использовать их в случае крайней необходимости по своему назначению;

г) концентрация всех ледовых, метео- и гидрографических сведений по району и организация систематической информации указанными сведениями заинтересованных судов и организаций;

д) оказание всякого рода необходимой помощи судам и самолетам в организации спасательных работ;

е) принятие мер к скорейшему и успешному окончанию каждым судном выполняемого им плана, используя для этого ледоколы и др. суда, а также их запасы топлива и др. виды снабжения для взаимной помощи;

⁶ Гидрографическое управление ГУСМП сформировано в соответствии с Постановлением СНК СССР № 163 от 28 января 1935 г. По Положению о ГУСМП от 22 июня 1936 г. Гидрографическое управление должно было планировать работу ГУСМП в области гидрографии; контролировать работы в области речной гидрографии, организованные теруправлениями; руководить работой гидрографической службы ГУСМП, вести подготовку кадров через подчиненный ему Гидрографический институт.

⁷ Политическое управление ГУСМП было создано 8 августа 1934 г. и действовало на основании особого положения. Политуправление занималось вопросами партийно-политической работы в учреждениях Главсевморпути через разветвленную сеть местных политотделов.

ж) в случае невозможности возвращения судов обратно из Арктики по ледовым условиям – постановка их в наиболее безопасные места для зимовок;

з) ежедневное представление радиосводки, обобщающей работу, метео- и ледовую обстановку всех судов его района, согласно инструкции об оперативной диспетчерской отчетности.

9. Для успешного проведения всех операций Начальникам морских операций предоставляется право:

а) пользоваться всеми видами связи в пределах, определяемых специальными инструкциями и расписаниями;

б) требовать от всех раций и капитанов судов, находящихся в Арктическом плавании, сообщения ледовых и метеорологических сведений;

в) требовать от гидрографических судов срочной информации о состоянии навигационных ограждений и сведений об их изменениях.

10. Все суда, капитаны судов, Начальники отдельных рейсов, уполномоченные Управления Морского и Речного Транспорта на судах, суперкарго⁸ и групповые капитаны, а также и весь экспедиционный состав подчиняются в районе плавания Начальнику морских операций соответствующего района или его помощнику.

11. Начальник морских операций обязан до выхода в море судов ознакомиться с организацией подготовки их к плаванию и разработать совместно с Начальником местного управления Севморпути⁹ все необходимые мероприятия, обеспечивающие успешную работу судов во время рейса. В случае разногласий в вопросах подготовки судов либо невыполнения намеченных мероприятий со стороны Начальника местного управления Начальник морских операций обязан сообщить об этом Начальнику Управления Морского и Речного Транспорта.

12. Начальникам морских операций предоставляется право налагать на всех лиц, состоящих в его распоряжении, включая экипаж судов (кроме иностранных), административные взыскания в соответствии с Уставом о дисциплинарных взысканиях рабочих и служащих водного транспорта СССР (Собр. Законов и Распоряжений 29 от 7/VI – 1934)¹⁰.

13. Начальники местных управлений и сибирских портов, а также представители Управления Морского и Речного Транспорта в портах обязаны регулярно давать Начальнику операций сведения о ходе погрузочно-разгрузочных работ и предполагаемом окончании их.

14. Начальники морских операций обязаны ставить немедленно в известность Управление Морского и Речного Транспорта обо всех допущенных ими изменениях

⁸ Суперкарго – см. примечание 14 к документу № 2.

⁹ То же, что территориальное управление (см. примечание 4 к документу № 17).

¹⁰ Устав о дисциплине рабочих и служащих водного транспорта Союза ССР // Собрание законов и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства Союза Советских Социалистических республик, издаваемое Управлением делами Совета народных комиссаров Союза ССР и СТО. 7 июня 1934 г. № 29. Ст. 2226. С. 408–414.

в графике движения и маршрута судов и передаче груза, угля и снабжения с одного судна на другое, а также выполнять все правила и инструкции о донесениях, объявленных приказом по Главсевморпути.

15. По окончании навигации Начальник морских операций обязан предоставить Управлению Морского и Речного Транспорта подробный доклад о проделанной им работе¹¹ с приложением соответствующих документов, фиксирующих отдельные события за время проведения операций, – дневник работы и копии всех переписок.

В случае разногласий с капитаном ледокола о выборе пути Начальник выбирает путь и дает таковой капитану в письменном виде, принимая в этом случае всю ответственность на себя.

НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ
МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА
/Крастин¹²/

Копия верна – Демьянин¹³

¹¹ С 1939 г. эти документы составлялись в форме отчетов штабов морских операций западного и восточного секторов Арктики.

¹² Крастин Э. Ф. – см. примечание 4 к документу № 19.

¹³ Рукописный автограф.

21.

Правила для судов при плавании в ледовых районах Северного морского пути¹

Главное управление Северного морского пути при СНК СССР
Морское Управление

«УТВЕРЖДАЮ»

Начальник Управления Морского
и Речного Транспорта

Главсевморпути при СНК СССР /Крастин²/

ПРАВИЛА ДЛЯ СУДОВ ПРИ ПЛАВАНИИ В ЛЕДОВЫХ РАЙОНАХ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

1. Ледовые зоны Северного морского пути в течение всей Арктической навигации находятся под наблюдением самолетов полярных станций и ледоколов-лидеров соответствующего района.

2. Проводку различных судов выполняют ледоколы-лидеры или вспомогательные ледоколы по указанию лидеров, поэтому судам не разрешается идти в лед, не получив от ледоколов-лидеров нужных для плавания указаний.

3. По указанию ледоколов допускается самостоятельное плавание судов в море при наличии небольшого количества плавающего разреженного льда.

4. Для получения указаний о плавании в западной части Карского моря идущие из Мурманска или Архангельска суда обязаны: сообщать ледоколу-лидеру юго-западной части Карского моря (л/к «Ленин»³) о времени своего выхода из портов, ежедневно информировать его о своем движении, просить указаний наименования пролива Новой Земли для прохода из Баренцева в Карское море.

5. Получив сведения от судов, идущих в Карское море, ледокол-лидер обязан указать пароходам пролив для прохода и дать распоряжение в отношении дальнейшего плавания от проливов.

6. Суда, следующие в район о. Диксон – пролив Вилькицкого – море Лаптевых, получают все указания от Начальника морских операций с л/к «Ермак»⁴. При сле-

¹ Машинопись, 3 л. На л. 1 в верхнем правом углу надпись карандашом «40» и «3»; на л. 3 сверху надпись карандашом «39», печать «Морское Управление. Главное Управление Северного Морского Пути при СНК СССР; подпись красным карандашом «Верно», неразборчивая подпись и дата 4/VI – 37 г.

² Крастин – см. примечание 4 к документу № 19.

³ «Ленин» – см. примечание 25 к документу № 4.

⁴ «Ермак» – см. примечание 43 к документу № 8.

довании с запада эти указания даются к моменту прохода судами о. Диксон. При следовании с востока суда получают соответствующие распоряжения ко времени их подхода к ледовой зоне северной части моря Лаптевых.

7. Суда, совершающие плавание на участке пути от пролива Дм. Лаптева до Колымы, получают при следовании указания от Начальника морских операций с л/к «Ермак».

8. Суда, идущие от Берингова пролива к Колыме или в обратном направлении, руководствуются сведениями и распоряжениями с л/к «Красин»⁵.

9. Подходя ко льдам, суда в соответствии с распоряжениями ледокола либо входят в лед, либо остаются на чистой воде у кромки льда в ожидании ледокола.

10. При сильном волнении, колеблющем кромку битого льда, следует входить в лед весьма осторожно, так как бросаемые волной льдины наносят тяжелые удары.

11. Входить в сплоченный лед в тумане без ледокола не рекомендуется.

12. На судах, предназначенных для плавания Северным морским путем, должны иметься в качестве починочного аварийного материала: деревянные брусья, гвозди, быстро схватывающийся цемент, песок, пакля, говяжье сало, а в судовом инвентаре пластырь и маты; кроме того, должны быть в полной исправности и опробованы все судовые водоотливные средства.

13. Капитаны судов, следующих во льду за ледоколом, обязаны подчиняться приказам ледокола и действовать сообразуясь с ними.

14. Время и порядок следования судов через лед, а также число проводимых одновременно судов определяются ледоколом, возглавляющим проводку.

15. Вспомогательные ледокольные суда вводятся в строй проводимых пароходов по усмотрению ледокола – лидера проводки.

16. Суда, идущие за ледоколом, обязаны соблюдать указанные им ледоколом места в строю, ни в коем случае не обгоняя друг друга.

17. При следовании за ледоколом нескольких судов они должны держаться между собою на наименьшей дистанции при неперменном условии уверенности в быстром переводе работы машины с переднего на задний ход.

18. Суда, идущие во льду на буксире ледокола, не должны давать своей машине хода вперед без особого на то всякий раз приказания капитана ледокола. Они должны быть постоянно готовыми отдать буксир по первому требованию капитана ледокола, а также дать полный ход назад.

19. При следовании во льду за ледоколом необходимо наблюдать за характером льдин, выплывающих на путь парохода.

Опасны удары о свежие изломы обломков больших льдин, разбитых ледоколом. Следует наблюдать за подводной частью обтаявших льдин, так как часто они имеют далеко выдающиеся «тараны» крепкого льда.

20. При неизбежности удара о тяжелую льдину, выплывшую на путь судна, следует для ослабления удара резко уменьшить ход или временно застопорить машины

⁵ «Красин» – см. примечание 52 к документу № 7.

и принять удар форштевнем судна, избегая ударов скулой (скула – наиболее уязвимое место корабля).

21. При ходе или дрейфе в тумане следует иметь учет слышимости туманных сигналов всех судов, входящих в группу, дабы не разойтись и не терять времени на последующее сближение судов данной группы.

22. При маневрировании во льду не следует упускать наблюдения за кормою своего судна и за льдом, проходящим по борту. Следует опасаться как попадания крупных и крепких обломков льда под винт, так и ударов кормовой частью судна об лед, поэтому при поворотах необходимо учитывать положение льда у кормы и соответственно командовать рулем. Это также надо учитывать при даче заднего хода.

23. Следует опасаться поломки лопастей винта, в случае если после заднего хода судно застопорило машину, имеет сильное движение назад и входит кормой в лед. То же при переднем ходе.

24. При постановке на якорь во льдах надо вытравливать канат как можно меньше, во избежание потери якоря при наваливании больших льдин на канат. Обычно теряют якорь в ледовых условиях тогда, когда вытравливают много каната и не успевают своевременно выбрать его при <...> из него льда.

25. В случае получения серьезной аварии на судне, следующем за ледоколом, оно обязано подать «сигнал о бедствии» по Международному своду сигналов.

26. Суда, следующие за ледоколом по льду, обязаны руководствоваться нижепоименованными сигналами (см. приложение), подаваемыми свистком или сиреной. Сигналы, за исключением сигнала 9, должны быть повторяемы сзади идущими судами последовательно, начиная с ближайшего к ледоколу или судну, подающему сигнал.

Требования ледоколов по этим сигналам должны выполняться судами немедленно.

27. При буксировке судна во льду ледоколы, помимо звуковых сигналов, могут использовать однофлажные «Буксирные сигналы» Международного свода сигналов.

28. Для обеспечения живой связи между ледоколом и проводимыми судами должен быть используем ручной флажковый семафор.

СТ. МОРСКОЙ ИНСПЕКТОР

/Янкович⁶/

Верно!

⁶ Янкович В. Н. – см. примечание 25 к документу № 19.

22.
Приказ № 206 по Главному Управлению
Северного морского пути при СНК СССР
от 27 декабря 1936 года¹

Главное управление Северного морского пути при СНК СССР
Морское Управление

ПРИКАЗ № 206
ПО ГЛАВНОМУ УПРАВЛЕНИЮ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ
ПРИ СНК СССР

г. Москва

27 декабря 1936 года

1. Во изменение приказа № 135 от 02.03.1935 Контору Карско-Ленских операций Моруправления считать реорганизованной в Контору Карской операции Управления Морского и Речного Транспорта, действующую на основании особого положения о ней.

2. Начальником Конторы Карской операции утвердить т. Геци Роберта Рудольфовича² и его заместителем – Баранова Андрея Петровича.

3. Старшим бухгалтером Конторы Карской операции утвердить т. Страшун Якова Борисовича.

4. Положение о конторе Карской операции утвердить.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Положение.

НАЧАЛЬНИК ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ
СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ПРИ СНК СССР
/Янсон Н. М.³/

¹ Машинопись, 1 л.

² Геци Р. Р. – см. примечание 3 к документу № 7.

³ Янсон Николай Михайлович (1882–1938) – эстонский революционер, советский партийный и государственный деятель. Член ЦИК СССР 4–7-го созывов. В 1928–1930 гг. – народный комиссар юстиции РСФСР. В 1930–1931 гг. заместитель председателя Совета народных комиссаров РСФСР. С 1931 г. – народный комиссар водного транспорта СССР. С 1935 г. – заместитель начальника Главсевморпути при СНК СССР. Арестован в 1937 г. по обвинению в участии в антисоветской эстонской шпионско-диверсионной организации. В 1938 г. расстрелян.

Утверждаю:
Зам. Начальника Главсевморпути
при СНК СССР - ЯНСОН
27/XII-1936г.

П О Л О Ж Е Н И Е

О КОНТОРЕ КАРСКОЙ ОПЕРАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ
ПРИ СНК СССР.

1. Общие положения.

1. Контора Карской Операции входит в состав Управления Морского и Речного Транспорта, действующего на основании Положения о Главном Управлении Северного Морского Пути, утвержденного СНК СССР 22/VI-36 года.
2. Контора производит свою работу под непосредственным руководством Управления Морского и Речного Транспорта.
3. Контора организуется для проведения постоянных грузовых рейсов по Северному Морскому Пути в Новый Порт на р.Оби и в порт Игарка, на р.Енисей.
4. Конторе выделяется оборотный капитал.
5. Контора действует на основе полного хозяйственного расчета в пределах утвержденного транфинплана и находится на самостоятельном законченном балансе.
6. Начальник Конторы несет ответственность за всю работу Конторы и имеет право:
 - а) представительства по всем делам Конторы во всех государственных, кооперативных, профсоюзных и других учреждениях и организациях;
 - б) найма и увольнения рабочих и служащих Конторы; заключения с ними коллективных договоров и индивидуальных трудовых соглашений, согласно действующих на этот предмет законоположений и правил;
 - в) распоряжаться денежными средствами, материалами и имуществом принадлежащим Конторе;
 - г) пользоваться банковским кредитом, выдавать денежные обязательства в пределах лимитов, определяемых Управлением Морского и Речного Транспорта, открывать и закрывать в Госбанке и др. кредитных учреждениях расчетные счета на имя Конторы и ее филиалов, подписывать со скрепой Главного бухгалтера чеки, расчетные поручения, денежные и платежные документы, а равно совершать, согласно правил кредитной реформы, все денежные операции, относящиеся к деятельности Конторы;
 - д) получать от всех учреждений, мест и лиц следуемое Конторе имущество, ценности и документы и выдавать в получении их расписки;
 - е) арендовать необходимые для нужд Конторы помещения и склады, приобретать материалы и товары;
 - ж) отправлять и получать поступающие в адрес Конторы грузы, исправлять наряды на перевозку их, вносить и получать провозную плату, налоги и пр., а равно и наложенные платежи, получать и передавать т.д. накладные, коносаменты и дубликаты, заявлять претензии о переборах, просрочках, утрате, недостатке и порче грузов, осуществляя при этом все права отправителей груза; заключать всякого

23.

Положение о конторе Карской операции Управления морского и речного транспорта Главного Управления Северного морского пути при СНК СССР¹

КОПИЯ

«УТВЕРЖДАЮ»

Зам. Начальника Главсевморпути

при СНК СССР

/Янсон²/

27.12.1936

И. Общие положения

1. Контора Карской Операции входит в состав Управления Морского и Речного Транспорта, действующего на основании Положения о Главном управлении Северного морского пути, утвержденного СНК СССР 22.06.1936.

2. Контора производит свою работу под непосредственным руководством Управления Морского и Речного Транспорта.

3. Контора организуется для проведения постоянных грузовых рейсов по Северному морскому пути в Новый Порт на р. Оби и в порт Игарка на р. Енисее.

4. Конторе выделяется оборотный капитал.

5. Контора действует на основе полного хозяйственного расчета в пределах утвержденного транфинплана и находится на самостоятельном законченном балансе.

6. Начальник Конторы несет ответственность за всю работу Конторы и имеет право:

а) представительства по всем делам Конторы во всех государственных, кооперативных, профсоюзных и других учреждениях и организациях;

б) найма и увольнения рабочих и служащих Конторы; заключения с ними коллективных договоров и индивидуальных трудовых соглашений, согласно действующим на этот предмет законоположениям и правилам;

в) распоряжаться денежными средствами, материалами и имуществом, принадлежащим Конторе;

г) пользоваться банковским кредитом, выдавать денежные обязательства в пределах лимитов, определяемых Управлением Морского и Речного Транспорта, открывать и закрывать в Госбанке и др. кредитных учреждениях расчетные счета на имя Конторы и ее филиалов, подписывать со скрепой Главного бухгалтера чеки, расчетные поручения, денежные и платежные документы, а также совершать согласно правилам кредитной реформы все денежные операции, относящиеся к деятельности Конторы;

¹ Машинопись, 3 л. На л. 1 в верхнем правом углу надпись карандашом «27», на л. 3 надпись карандашом «26», внизу печать «Контора Карских операций. Главное Управление Северного Морского Пути при СНК СССР». Надпись синими чернилами «Копия верна. т. Акатова 22/VIII.37».

² Янсон Н. М. – см. примечание 3 к документу № 22.

д) получать от всех учреждений, мест и лиц следуемые Конторе имущество, ценности и документы и выдавать в получении их расписки;

е) арендовать необходимые для нужд Конторы помещения и склады, приобретать материалы и товары;

ж) отправлять и получать поступающие в адрес Конторы грузы, испрашивать наряды на их перевозку, вносить и получать провозную плату, налоги и пр., а также и наложенные платежи, получать и передавать ж/д накладные, коносаменты³ и дубликаты, заявлять претензии о переборах, просрочках, утрате, недостатке и порче грузов, осуществляя при этом все права отправителей груза; заключать всякого рода договоры со всеми государственными, кооперативными, профсоюзными и др. учреждениями и организациями в пределах утвержденного Управлением Морского и Речного Транспорта финансового плана и сметы;

з) получать и отправлять простую, заказную, денежную и другую корреспонденцию и всякого рода посылки;

и) страховать от огня и других видов риска имущество Конторы, получать страховые вознаграждения и совершать всякого рода акты, связанные со страхованием;

к) подавать по делам Конторы заявления, жалобы и другие бумаги, получать копии, справки и документы, оформлять их нотариальным порядком и получать в том удостоверение;

л) искать и отвечать от имени Конторы в судебных, административных и арбитражных учреждениях, пользуясь при этом всеми законными правами, с правом окончания дела миром;

м) все права и обязанности передавать другим лицам в части или в целом – без права дальнейшего передоверия.

7. По распоряжению Начальника Управления Морского и Речного Транспорта Конторе могут быть переданы для выполнения другие перевозки, помимо указанных в п. 3 настоящего положения.

8. Контора всю работу проводит на договорных началах с соответствующими местными управлениями или отделами Севморпути или другими организациями.

II. Основные функции Конторы

1. Практическое осуществление всех мероприятий по организации и проведению Карских перевозок и руководство всей оперативной и эксплуатационной работой этих операций.

2. Разработка годовых, квартальных и месячных планов по грузо- и судообороту.

3. Составление финансовых планов, а также транфинпланов по проводящим операциям.

³ Коносамент – см. примечание 24 к документу № 4.

4. Разработка и заключение договоров на перевозку пассажиров, грузов, транспортно-экспедиторскую обработку последних, агентирование морских судов в советских иностранных портах, снабжение топливом и навигационным имуществом и пр.

5. Фрахтование в установленном порядке советского и иностранного тоннажа и производство расчетов по этому фрахтованию.

6. Заготовка и снабжение судов необходимым снаряжением (продовольствие, тех. снабжение, спецодежда, аварийное снабжение, топливо и смазка).

7. Организация совместно с Морским Управлением обслуживания Карских рейсов ледоколами и авиацией.

8. Установление по согласованию с Морским Управлением порядка движения судов и составление календарного графика движения судов и учет движения последних.

9. Организация обслуживания судов в советских и иностранных портах.

10. Разработка предварительных и исполнительных калькуляций себестоимости перевозок и установление на основе их фрахтовых ставок.

11. Проведение всевозможных мероприятий, направленных к привлечению на Карские рейсы всевозможных грузов.

12. Обеспечение рейсов соответствующей обстановкой плавания, лоцмейстерской службой, картами и т. п.

13. Организация страхования грузов и судов, а также таможенного обслуживания их в соответствующих портах.

14. Комплектование необходимого персонала для обслуживания рейсов, инструктирование его, разработка положений о ледовой проводке, инструкций плавания и т. п.

15. Разработка и представление на утверждение Моруправления мероприятий, направленных на дальнейшее расширение и развитие постоянных грузовых рейсов по Северному морскому пути.

16. Самостоятельное ведение учета и отчетности и проведение расходов по всем операциям, а также составление годовых, квартальных и месячных балансов.

17. Ведение претензионно-судебных дел в Госарбитраже, других инстанциях, не исключая и заграницы.

18. Составление оперативных отчетов по операциям.

/Геци⁴/

Копия верна:

Т. Акатова

22.08.1937

Главное управление по Северному морскому пути при СНК СССР

Контора Карских операций

⁴ Геци Р. Р. – см. примечание 3 к документу № 7.

26

9. Организация обслуживания судов в советских и иностранных портах.

10. Разработка предварительных и исполнительных калькуляций себестоимости перевозок и установление на основе их фрахтовых ставок.

11. Проведение всевозможных мероприятий, направленных к привлечению на Карские рейсы всевозможных грузов.

12. Обеспечение рейсов соответствующей обстановкой плавания, лоцмейстерской службой, картами и т.п.

13. Организация страхования грузов и судов, а также таможенного обслуживания их в соответствующих портах.

14. Комплектование необходимого персонала для обслуживания рейсов, инструктирование его, разработка положений о ледовой проводке, инструкций плавания и т.п.

15. Разработка и представление на утверждение Моруправления мероприятий, направленных к дальнейшему расширению и развитию постоянных грузовых рейсов по Северному Морскому Пути.

16. Самостоятельное ведение учета и отчетности и проведение расходов по всем операциям, а также составление годовых, квартальных и месячных балансов.

17. Ведение претензионно-судебных дел в Госарбитраже, других инстанциях, не исключая и заграницы.

18. Составление оперативных отчетов по операциям.

/ГЕЩ/



Команд Везна:

И. Акашова.

22/III-37.

СОДЕРЖАНИЕ

<i>М. Емелина, М. Савинов. Карские операции. Исторический очерк</i>	7
Исторические документы из архива компании «Совфрахт» и комментарии к ним	51
1922 г.	
1. Сопроводительная записка к плану Карской экспедиции 1922 г.	53
2. План Карской экспедиции в 1922 г.	56
1927 г.	
3. Программа и порядок проведения Карской экспедиции 1927 г.	63
4. Анализ работы зафрахтованных иностранных и советских судов в Карскую операцию и его цель.	77
1933 г.	
5. Ведомость технических элементов тайм-чартированных пароходов Карской операции 1933 года	113
6. Ведомость технических элементов рейсовых пароходов Карской операции 1933 г.	118
7. Оперативный отчет по Карской операции 1933 г.	121
1934 г.	
8. Оперативный отчет по Карской экспедиции 1934 г.	175
1935 г.	
9. Пояснительная записка за 1935 год к годовому отчету конторы Карско-Ленских операций.	230
10. Список походов Карской операции 1935 года по расчетам за фрахт и др.	267
11. Ведомость расходов по эксплуатации арендованных судов к-рой Карско-Ленских операций Главсевморпути по сквозному проходу с запада на восток за 1935 год	268
12. Ведомость результатов по 3-й Ленской экспедиции конторы Карско-Ленских операций Главсевморпути за 1935 год.	270
13. Ведомость результатов по сквозному проходу с запада на восток Конторы Карско-Ленских операций Главсевморпути	271

1936 г.

14. Состояние расчетов с другими ведомствами, учреждениями, предприятиями на 1 января 1936 года.	272
15. Состояния расчетов с дебиторами по претензиям на 1 января 1936 года ...	274
16. Состояния расчетов по расчетам с другими ведомствами по счету кредиторов № 680 на 1 января 1936 года	275
17. Положение об Управлении морского и речного транспорта Главсевморпути.	276
18. Штатное расписание Управления морского и речного транспорта	280
19. Структура командования и условия плавания на Северном морском пути в арктическую навигацию 1936 года	282
20. Положение о начальнике морских операций Северного морского пути по проведению арктической навигации 1936 года	289
21. Правила для судов при плавании в ледовых районах Северного морского пути	293
22. Приказ № 206 по Главному Управлению Северного морского пути при СНК СССР от 27 декабря 1936 года	296
23. Положение о конторе Карской операции Управления морского и речного транспорта Главного Управления Северного морского пути при СНК СССР.....	298

КАРСКИЕ ОПЕРАЦИИ 1920–1930-х годов

Сборник документов из архива компании «Совфрахт»

Авторы-составители

М. ЕМЕЛИНА, М. САВИНОВ, П. ФИЛИН

Выпускающие редакторы

Савва Сафонов, Ольга Петрова

Дизайн и верстка Наталья Гриц

Корректор Елена Шичкова

Обработка фото Владимир Беляев

Издательство «Паулсен». 107031, Москва, Звонарский пер., 7

Тел. (495) 624-86-05, www.paulsen.ru

Подписано в печать 26.03.2019. Формат 70х100/16.

Бумага офсетная. Тираж 400 экз.

КАРСКИЕ ОПЕРАЦИИ

1920–1930-х годов

Сборник документов
из архива компании «Совфрахт»

Карские экспедиции – интересная и малоизученная часть истории освоения Северного морского пути и Арктики в целом. Начавшиеся как сугубо торговые, эти экспедиции внесли огромный вклад в изучение Карского моря, формирование квалифицированных кадров, работающих в арктических морях, в строительство новых портов и поселков в Заполярье.

Положили они начало также созданию современного крупнейшего независимого транспортно-логистического холдинга России – группы компаний «Совфрахт-Совмортранс», активно работающей на рынке грузоперевозок с 1929 года.

ISBN 978-5-98797-219-9



9 785987 972199 >