НКВД и ЭПРОН на Тихом океане

Усов Алексей, к.и.н. ▮ фото из архива редакции

В статье рассматриваются основные направления взаимодействия НКВД и ЭПРОН на Тихом океане в 30–40 гг. XX века на основе документов, основная часть которых вводится в научный оборот впервые. Главное внимание уделяется взаимодействию органов госбезопасности и дальневосточных эпроновцев в сфере производственной деятельности, кадрового обеспечения, а также отправки конфиденциальной корреспонденции.

Интерес к мужественной профессии морского спасателя в наши дни не ослабевает, а актуальность исследований по обобщению и внедрению в современную практику исторического опыта спасания на море растет по мере получения ежегодных сводок об аварийности на бассейнах Отечества.

В 2017 году среди годовщин знаменательных событий в истории России, помимо 100-летия Великой русской революции, 135-летия водолазного дела, а также 100-летия ВЧК при СНК РСФСР, отдельного внимания заслуживает интересная памятная дата – 85 лет (1932 г.) с момента начала организации Отдельной дальневосточной партии ЭПРОН для выполнения судоподъемных, аварийно-спасательных и водолазных работ на территориях Восточной Сибири и Дальневосточного края.

Аббревиатура ЭПРОН, произошедшая от названия легендарной Экспедиции подводных работ особого назначения и звучавшая на всю огромную страну Советов благодаря своей успешной деятельности, к сожалению, уже не так хорошо знакома нашим современникам, как, например, ОГПУ (Объединенное государственное политическое управление) или НКВД (Народный Комиссариат внутренних дел). Примечательно, что именно под непосредственным патронажем ОГПУ при Совете народных комиссаров (СНК) СССР 17 декабря 1923 г. на Черном море был образован ЭПРОН (первым начальником стал чекист Л.Н. Захаров-Мейер), и эта дата до настоящего времени считается днем рождения для российских морских спасателей гражданской и военной ветвей.

В 1923–1931 гг. в оперативном отношении ЭПРОН подчинялся Наркомату Военно-Морского Флота и сохранял военизированную структуру.

К концу 20-х – началу 30-х годов XX века структура ЭПРОНа расширилась, успешная деятельность на Балтике позволила начать процесс монополизации спасательных, судоподъемных и водолазных работ в своих руках и впоследствии стать всесоюзной самостоятельной организацией.

В 1932 г. новый руководитель ЭПРОНа Ф.И. Крылов, активно руководивший им до 1942 г., продолжил курс на интенсивное создание и развитие экспедиций и отрядов на всех морских бассейнах. В марте 1933 г. ЭПРОН был награжден орденом Красного Знамени и стал называться Краснознаменным. Организация аварийно-спасательного обеспечения РККФ определялась Положением об аварийно-спасательной службе на морских силах морей и военных флотилий, разработанным на основе постановления СНК 1932 г. № 65. Это Положение было введено в действие приказом Реввоенсовета СССР 1933 г. № 0132.

В январе 1934 г. была проведена общесоюзная реорганизация структуры ЭПРОНа, в результате которой Дальневосточная партия была преобразована в Дальневосточную экспедицию. В том же году постановлением ЦИК СССР от 10 июля был образован общесоюзный Народный Комиссариат внутренних дел с включением в его состав ОГПУ.

К середине 1930-х гг. ЭПРОН стал мощной специализированной организацией – монополистом в области аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ,

с экспедициями (управлениями), организованными на всех морских бассейнах, а также отдельными экспедициями в Москве и Ленинграде, предназначенными для обеспечения внутренних водных путей, рек и озер. Помимо этого, организация сыграла значительную роль в укреплении Морских сил Дальнего Востока (МСДВ), созданных в 1932 г. и переименованных в Тихоокеанский флот 11 января 1935 г.

К декабрю 1936 г. Краснознаменная Тихоокеанская экспедиция ЭПРОН (Владивосток) имела аварийно-спасательные отряды в Петропавловске-на-Камчатке, Николаевске-на-Амуре, Советской Гавани. Необходимо отметить, что с 1937 г. ЭПРОН в масштабах СССР в своей деятельности стал руководствоваться «Положением об аварийно-спасательной службе на Морских силах РККА».

По штатам на 1938 г. в Экспедицию входили: командование, штаб во главе с начальником (корабельный инженер, инженер-механик, водолазный специалист, начальник связи, начальник гидротехнических работ, начальник

распорядительно-строевой части), часть материально-финансового обеспечения.

В 1938 г. после разделения Наркомвода на два Наркомата – речного и морского флотов, ЭПРОН остается в составе морского флота, сохраняя по-прежнему структуру военной организации, во главе с Главным Управлением.

С 1939 г. штат Экспедиции дополняется береговой рацией, понтонно-моторным парком, ремонтно-механическими мастерскими, спасательными судами «Колывань» и «Находка».

Объемные задачи выполнения аварийно-спасательных, судоподъемных и водолазных работ в условиях военного времени привели к необходимости реорганизации ЭПРОН. В июне 1940 г. Совнарком СССР и ЦК ВКП (б) приняли совместное постановление «Об организационных мероприятиях по улучшению эксплуатации морского флота». Оно намечало меры по организации морских перевозок, борьбе с аварийностью, укреплению кадров. Наркомат морского флота (НКМФ) был наделен дополнительными полномочиями. В его подчинение передавалось все портовое хозяйство, транспортный и вспомогательный флоты.

К началу Великой Отечественной войны ЭПРОН стал мощной организацией, обладавшей опытнейшими кадрами, судами и техникой, способной выполнять любые аварийно-спасательные, судоподъемные и подводно-технические работы.

В 1941 г. ЭПРОН начал путь к тому, чтобы стать ядром аварийно-спасательного дела Военно-морского флота. 22 июня 1941 г. был подписан совместный приказ Народных Комиссаров ВМФ и МФ за № 0525/22 о передаче в состав ВМФ всех подразделений и средств ЭПРОНа.

В соответствии с приказом командующего ТОФ № 0335 от 23 июня 1941 г. (на основании приказа Наркомата военно-морского флота (НКВМФ) № 0525 от 22 июня 1941 г.) Тихоокеанская Краснознаменная Экспедиция подводных работ особого назначения в пол-

ном составе была включена в состав Тихоокеанского флота. В связи с переходом ЭПРОНа в ВМФ была произведена организационная перестройка подразделений, пересмотр штатов, установление воинской структуры.

Приказом НКВМФ № 0799 от 22 августа 1941 г. было введено «Положение о Главном управлении ЭПРОНа», по которому Экспедиция подводных работ флота становится соединением флота. Экспедицию возглавили начальник и военный комиссар, подчиненные Военному Совету флота, а в специальном и техническом отношении – начальнику Главного управления ЭПРОНа. Экспедиция находилась в Главной базе флота и состояла из Управления, плавучих и технических спасательных средств и береговой базы.

Приказом НКВМФ № 0798 от 23 августа 1941 г. объявлен штат и состав ЭПРОНа ТОФ. Согласно штатному расписанию экспедиции подчинялись следующие плавучие средства: морские суда «Находка» и «Тельман», морской буксир № 2, ВРД №№ 33,34, 35, плавбаза «Кречет». На балансе находилась береговая база.

Приказом НКВМФ № 0741 от 30 августа 1942 г. экспедиции на флотах были реорганизованы в аварийно-спасательные отделы, начальники которых подчинялись непосредственно Военному Совету и командиру военно-морской базы флота, а в специальном отношении – начальнику и комиссару Аварийно-спасательного управления ВМФ. Структура отдела по Положению состояла из Командования, Отделений (аварийно-спасательного и боевой подготовки аварийно-спасательной службы; судоподъема и боевой подготовки судоподъемной службы; снабжения специмуществом; финансового; общей и секретной частей).

С 1 июня 1942 г. Главное управление ЭПРОНа стало называться Главным управлением аварийно-спасательной и судоподъемной службы (АССС) ВМФ, а приказом НКВМФ № 0741 от 30 августа 1942 г. Аварийно-спасательным Управлением ВМФ («ЭПРОН»). Аварийно-спасательному Управлению в специальном отношении на флотах были подчинены аварийно-спасательные отделы флотов.

Несмотря на то, что именно с 1942 г. следует считать окончательное переименование ЭПРОНа в АССС ВМФ, легендарная аббревиатура еще некоторое время периодически фигурировала в документообороте флота.

Дальнейшая история Отечественного спасания на море была связана с Аварийно-спасательной службой ВМФ. Судоподъемные отряды упразднялись, а задачи судоподъема вновь возлагались на аварийно-спасательные отряды. При этом аварийно-спасательные отряды и отряды подводно-технических работ переходили в непосредственное подчинение АСС флота (флотилии). Такая система подчиненности сохранялась до конца войны.

Особый интерес в контексте исследуемой темы вызывают вопросы взаимодействия эпроновцев с органами госбезопасности на Тихоокеанском направлении. В некоторых документах из фондов РГА ВМФ и ЦВМА, касающихся ЭПРОНа, приведены разрозненные данные, позволяющие выделить следующие основные формы взаимодействия между органами госбезопасности и ЭПРОН на Тихом океане:

В 1942 году ЭПРОНом по заказу НКВД в целом по СССР было выполнено работ более чем на 6,5 млн рублей, что составило 47,2 % от общего объема работ.

Взаимодействие в сфере производственной деятельности

Помимо Морских сил ТОФ, Дальзавода, Торгпорта и еще свыше двух десятков организаций, Тихоокеанская Экспедиция в 1936 г. проводила водолазно-портовые работы для Морской пограничной охраны ДВК.

НКВД выступал в качестве заказчика работ. Так, ГУЛАГ НКВД в 1941 г. привлекал ЭПРОН для обеспечения гидротехнического строительства и дноуглубительных работ в Амурском лимане на Строительстве № 201 (г. Николаевск-на-Амуре); для очистки замытого аварийного кабеля связи на глубину 1 м (ст. Хор, Амурлаг).

В целом по СССР для НКВД в 1942 году ЭПРОНом было выполнено работ по сметной стоимости на 6574,6 тыс. рублей, что составило 47,2 % от общего объема работ.

Ярким примером выполнения правительственного задания являются сложнейшие работы по прокладке нефтепровода через Татарский пролив гидротехнической группой на Строитель-

стве № 15 НКВД в 1941–1942 гг. Длина одной нитки трубопровода составила 8720 м, диаметр – 300 мм. Ее прокладывали зимой со льда по дну пролива в условиях значительной территориальной оторванности от производственно-технических баз. Надо отметить, что благодаря мастерству эпроновцев работы были выполнены в установленный срок и объект сдан в эксплуатацию. Тенденция выполнять подводно-технические работы для НКВД четко прослеживается вплоть до 1945 г. Примером тому является участие специалистов АСС ТОФ в строительстве № 500 (управление строительства и лагерей железнодорожной линии Комсомольск–Советская Гавань) в бухте Ванина.

Взаимодействие в осуществлении кадрового обеспечения

Особый отдел ОГПУ, а после 1934 г. Управление НКВД по Дальневосточному краю (при тесном взаимодействии с Особым отделом ГУГБ ТОФ) давало отношения на сотрудников как состоящих на службе в дальневосточном ЭПРОНе, так и на рассматривающиеся для трудоустройства кандидатуры. Например, в НКВД посылались анкеты с автобиографиями на вольнонаемный состав работающих в Тихоокеанской Экспедиции Краснознаменного ЭПРОНа с просьбой «сообщить, нет ли возражений». Возможный вариант ответа: «Против приема на работу в ТО ЭПРОН в качестве... со стороны Особого Отдела УГБ ТОФ возражения не встречается», за подписями начальника 5 ОТД ОО ТОФ и его заместителя.

В анкете обязательно присутствовала фотография, наименование предполагаемой к замещению должности и ответы на ряд вопросов, среди которых, помимо ФИО, времени и места рождения, в обязательном порядке следовало указать: сословие или происхождение; профессию или специальность; национальность; гражданство (подданство); семейное положение; образование, а также знание языков, кроме русского, и степень владения ими. Ниже предлагалось ответить на вопросы, связанные с проживанием за границей; указать размер и источник дохода до революции; точно указать профессию и адрес родителей или лиц их заменяющих.

Помимо этого, в органы госбезопасности сообщали об изменениях в основных положениях, задачах, подготовке и комплектовании, а также материальном обеспечении Тихоокеанского ЭПРОНа.

Взаимодействие в области отправки корреспонденции

Между Тихоокеанской Экспедицией подводных работ Краснознаменного ЭПРОН и Владивостокским Отделением Связи Приморского Областного Управления НКВД (Прим. ОУ НКВД) существовал договор о приеме к переправке с соблюдением правил, предусмотренных приказом ОГПУ № 133-49 от 7 июля 1926 г. и существующих по ведению секретной переписки инструкций «секретную», «секретно-срочную» и «совершенно секретную» корреспонденцию в пределах, обслуживаемых Отделом Связи НКВД по установленным и прилагаемым к договору списку городов и пунктов. Примечательно, что в договоре прописано, что «в экстренных случаях необходимости доставки секретной корреспонденции (в особенности серии «К») вне маршрутного расписания, таковая может быть принята к переотправке с нарочным фельдъегерем в любой пункт территории СССР», и устанавливались условия предоставления и порядок оплаты такой «услуги».

Таким образом, в 1930–1940 гг. органы госбезопасности взаимодействовали со специалистами ЭПРОНа на Тихоокеанском направлении в сфере производственной деятельности, в осуществлении кадрового обеспечения, в области отправки конфиденциальной корреспонденции. Данная деятельность в значительной мере способствовала укреплению государственной экономики, повышению безопасности мореплавания на Дальнем Востоке России, а также заложила основы для последующего развития аварийно-спасательного и судоподъемного дела на бассейне.

Список литературы и источников

1. Авотин П.Г. ЭПРОН // Судостроение. 1937. № 12. С. 13–15.
2. Березин А.А. Экспедиция подводных работ особого назначения на службе гуманитарной науки СССР // Вестник КГУ им. Н.А. Некрасова. 2016. № 1. С. 49–53.
3. Бурняшев А. Юбилей «Эпрона» // Нептун. Водолазный проект. 2013. № 5. С. 40–47.
4. Митичкин Н.С., Муратов В.Н. Тихоокеанский флот России. История. Современность. Перспективы. Владивосток: Русский остров, 2013.
5. Об образовании общесоюзного Народного комиссариата внутренних дел: Постановление ЦИК СССР от 10.07.1934 // СЗ СССР. 1934. №. 36. С. 283.
6. Судоподъемное и аварийно-спасательное дело. Справочная книга по аварийно-спасательному, судоподъемному и водолазному делу в 3-х частях. М.; Л.: Управление военно-морского издательства НКВМФ СССР, 1945. Ч. 1.
7. Транспорт в годы Великой Отечественной войны. 1941–1945. Исторические хроники. М.: Пан пресс, 2010.
8. Усов А.В. Аварийно-спасательная служба Тихоокеанского флота 1941–1945 гг. // Клио. 2018. № 1. С. 137–144.
9. Чикер Н.П. Служба особого назначения. М.: ДОСААФ, 1975.
10. Чикер. Н. Герои подводных глубин // Спортсмен-подводник. 1984. № 72. С. 48–58.
11. Ширяев В.А. Развитие пограничной охраны на Дальнем Востоке СССР (1922–1941 гг.) // Проблемы Дальнего Востока. 2011. № 5. С. 105–115.
12. ЭПРОН. Документы по истории Экспедиции подводных работ особого назначения при ОГПУ СССР (1923–1931): архивные документы и материалы. М.: Граница, 2015.
13. ЭПРОН. Сборник статей по судоподъему, водолазному и аварийно-спасательному делу. Л.: Краснознаменная экспедиция подводных работ СССР, 1933.
14. Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. р-1122. Оп. 1. Д. 25, 47. Ф. р-1495. Оп. 1с. Д. 473, 561, 728, 149.
15. Центральный архив Военно-морского флота (ЦВМА). Ф. 436. Оп. 10с. Д. 1. Оп. 21. Д. 20, 68, 96, 155, 185, 198, 431, 443, 472. Оп. 22с. Д. 3.

Компьютер Matrix

- Полноточечный дисплей
- Обновляемое ПО
- Аккумуляторные батареи

Благодаря дисплею с высоким разрешением, компасу с компенсацией магнитного склонения, поддержанию до трёх различных смесей, а также полностью перепрограммируемому процессору, компьютер Matrix по праву можно считать одним из самых стильных и многофункциональных компьютеров фирмы Mares. Вы можете выбрать аналоговое или цифровое время на дисплее, установить второй часовой пояс, получить точные данные секундомера — все эти потрясающие функциональные возможности компьютера Matrix поместились в небольшой и элегантный металлический корпус. Это прибор, с которым вы всегда будете выглядеть стильно.

Новый стандарт.

mares

mares.ru