Юбилей краснознаменного ЭПРОНа, 1933 г. Центральный военно-морской музей Министерства обороны РФ

ЭПРОН: из Балаклавы во Владивосток (1923–1942 гг.)

Алексей Усов, кандидат исторических наук

Статья подготовлена на основе архивных материалов, а также данных ранее широко не использовавшихся опубликованных документов по истории Экспедиции подводных работ особого назначения при ОГПУ СССР. Особое внимание уделено вкладу эпроновцев в укрепление оборонного потенциала Дальнего Востока СССР в период 1932–1942 гг. Окрепнув и превратившись из локальной черноморской организации во всесоюзную, ЭПРОН внес значительный вклад в укрепление оборонного потенциала в условиях напряженной обстановки на дальневосточных рубежах СССР в 1930-е годы.

Учеба и повседневный быт. Демонстрация снаряжения водолаза. Владивосток, 1932–1936 гг.

Центральный военно-морской музей Министерства обороны РФ

Логотип научного проекта «История ЭПРОН. Подъем из глубины десятилетий»

В юбилейный год 75-летия Великой Победы, медленно поднимаясь из глубины десятилетий незаслуженного забвения, особо актуально звучит легендарная аббревиатура – ЭПРОН. Эпроновцы смогли проложить весной 1942 г. через Ладожское озеро нитку бензопровода длиной 21,5 км за 16 суток, невзирая на фронтовые условия и интенсивное воздействие противника. В результате была решена задача по питанию горючим Ленфронта и Ленинградской оборонной промышленности в период блокады г. Ленинграда. С подготовкой и аварийно-спасательным обеспечением «дороги жизни» неразрывно связаны имена Фотия Ивановича Крылова, более девяти лет руководившего ЭПРОНом, а также Нины Васильевны Соколовой – первой в СССР женщины-водолаза.

В 1920–1930-х годах формирование отечественного судоподъемного, водолазного и спасательного дела тесно сопряжено с феноменом Экспедиции подводных работ особого назначения (ЭПРОН). Организация была учреждена при Особом отделе Государственного политического управления в марте 1923 г. как образование опытно-хозяйственного характера. 17 декабря того же года она была преобразована в постоянную судоподъемную партию,

С 18 декабря 1930 г. зам. начальника, а затем начальником Экспедиции был назначен Ф.С. Медведев, сотрудник органов государственной безопасности, позднее уволенный из ОГПУ

С января 1932 г. ЭПРОН возглавил Ф.И. Крылов

Во второй половине 1930-х гг. на Тихоокеанских рубежах СССР отмечается рост водолазно-строительных работ оборонного значения – обустройство пирсов и спусковых площадок торпедных катеров, подводных лодок и самолетов.

Отдельная дальневосточная партия ЭПРОНа (первый начальник – Ф.М. Бауман, крайний слева). Операция по снятию с камней английского парохода «Гольденси» в бухте Тетюхе, 1934 г. Центральный военно-морской музей Министерства обороны РФ

обеспеченную соответствующими средствами для производства различных подводных работ. Первоначально годовым праздником ЭПРОНа как военно-морской части было приказано считать 20 декабря – празднование Дня создания первой советской спецслужбы – ВЧК/ОГПУ. После выхода из состава органов госбезопасности отчет стали вести от 17 декабря 1923 г. – даты преобразования в постоянную судоподъемную партию.

Л.Н. Захаров (Мейер), организатор и самый известный руководитель ЭПРОНа «чекистского периода», в своих воспоминаниях писал: *«Днем основания ЭПРОНа правильнее считать 13 или 23 марта 1923 г.»* Это связано с тем, что изначально ЭПРОН был образован при Особом отделе Государственного политического управления (ОО ГПУ) как учреждение хозяйственно-опытного характера. Подготовку к работам в Балаклаве сотрудники ОО ГПУ начали с марта 1923 г., приступив к непосредственному исполнению в августе. В задачу Экспедиции входило создание специального подводного водолазного аппарата по чертежам конструктора Е.Г. Даниленко. Вновь созданной организации (со штатом 30–40 человек) предстояло обследовать затонувшие суда на недоступных до этого глубинах.

К 1929 г. ЭПРОН значительно окреп и начал постепенно превращаться из локальной черноморской организации во всесоюзную. Была создана постоянная Балтийская партия – будущая Северная база в Ленинграде. Подготавливалась передача в ЭПРОН Водолазной

школы Военно-морских сил с возложением обязанности готовить водолазов для военного флота. За исключительные заслуги в деле поднятия морских судов ЭПРОН был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В марте 1930 г. была разработана новая организация ЭПРОНа. С этого периода приставка «на Черном и Азовском морях» навсегда ушла из официального наименования Экспедиции. Штаб Северной базы со строительным отделом и Балтийская партия дислоцировались в Ленинграде, где развернули Центральные водолазные мастерские, партии – в Кронштадте, Мурманске, Архангельске. Штаб Южной базы со строительным отделом – в Севастополе, партии – в Керчи, Новороссийске, Туапсе, Батуми. Отдельную Каспийскую партию сформировали в Баку.

С 1 июля 1930 г. руководителем ЭПРОНа при ОГПУ СССР (по совместительству) являлся Д.В. Усов, помощник начальника Транспортного отдела ОГПУ. С 18 декабря 1930 г. заместителем начальника, а затем начальником Экспедиции был назначен Ф.С. Медведев, сотрудник органов государственной безопасности, позднее уволенный из ОГПУ.

25 марта 1930 г. произошло важное событие в становлении ЭПРОНа – ОГПУ были возмещены все средства, затраченные на организацию и работу в период 1923–1924 гг. Эта сумма в балансе ЭПРОНа всегда рассматривалась как ссуда, полученная от чекистов, которую нужно возместить. Можно предположить, что отчасти по причине непогашенной задолженности, руководство ОГПУ тормозило передачу Экспедиции в ведение НКПС, а финансовый отдел ОГПУ пытался препятствовать расширению эпроновской деятельности.

По Постановлению Совета Труда и Обороны № 3 от 1 января 1931 г. произошла реорганизация Экспедиции подводных работ особого назначения: из ведения ОГПУ она была передана в подчинение Народного комиссариата путей сообщения, а затем – Народного комиссариата водного транспорта, с сохранением военизированной структуры, расширением района деятельности.

Судоподъемные работы производились в районе Черного, Азовского, Каспийского, Белого и Балтийского морей, а также речных бассейнов Аму-Дарьи, Дона, Буга и Северной Двины.

Водолазно-строительные, гидротехнические работы производились в Одесском, Оча-

Фотографии из Российского государственного архива Военно-Морского Флота

Эпизоды подготовки к водолазным работам. Владивосток, 1932–1936 гг. Центральный военно-морской музей Министерства обороны РФ

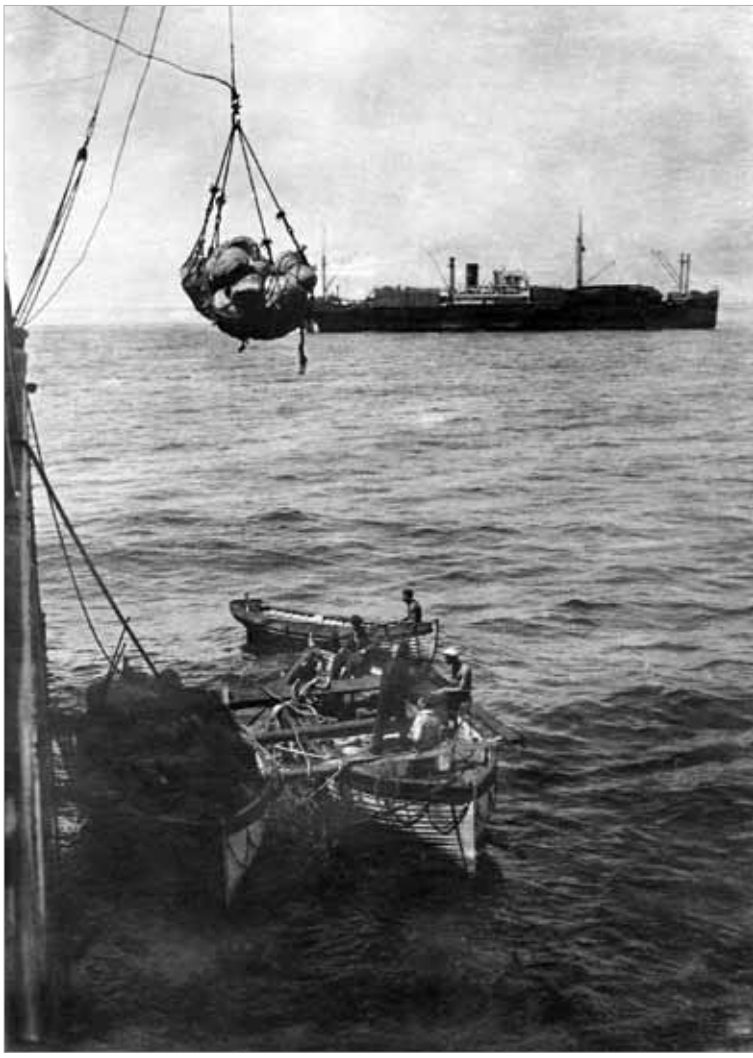
Летом 1942 г. на основе Тихоокеанской экспедиции подводных работ особого назначения была создана Аварийно-спасательная служба Тихоокеанского флота.

ковском, Липатихинском, Севастопольском, Евпаторском, Новороссийском, Туапсинском, Батумском и Бакинском портах и на реке Днестр – на юге. А также на севере – в Кронштадтском, Ленинградском, Мурманском, Архангельском портах и на госпредприятиях, расположенных на реках Нева, Сестра, Ижора, Шексна. Кроме того, по обслуживанию Народного комиссариата путей сообщения ЭПРОН командировал водолазные станции во все главные пункты СССР.

Широкое развитие получили аварийно-спасательные работы ЭПРОНа, производимые в Белом, Балтийском, Черном и Средиземном (близ турецких берегов) морях.

К 1932 г. ЭПРОН претерпел ряд изменений по укрупнению и расширению сферы своего влияния на водных бассейнах Советского Союза. Эти процессы сопровождались сохранением контроля со стороны органов государственной безопасности, вплоть до коренной реорганизации 1931 г. – выхода из ведения ОГПУ с сохранением военизированной структуры. Преобразования ЭПРОНа сопровождались переводом подразделений Экспедиции на хозяйственный расчет, планомерным увеличением штатной численности, концентрацией материальной и кадровой основы для подготовки водолазных специалистов, в том числе для военных нужд.

С января 1932 г. Экспедицию подводных работ особого назначения на морях и реках СССР возглавил Ф.И. Крылов. Для обеспечения районов



Нижней Волги и северной части Каспийского моря в начале 1932 г. создается Астраханская партия. Советский Дальний Восток также не остался без внимания ЭПРОНа.

Отдельную дальневосточную партию ЭПРОНа стали создавать во Владивостоке (северная часть бухты Золотой Рог) весной 1932 г. в условиях перманентно обостренной обстановки и возрождения Морских сил Дальнего Востока (с 1935 г. – Тихоокеанского флота). Нарастание напряжения связано с тем, что на занятой японцами в 1931 г. территории Манчжурии был создан плацдарм для развертывания агрессии против остальной части Китая, Монгольской Народной Республики и Дальневосточных рубежей СССР.

Отдельная дальневосточная партия ЭПРОНа (первый начальник – Ф.М. Бауман) внесла неоценимый вклад в строительство Морских сил Дальнего Востока (МСДВ), а также проделала значительный объем работ по Морскому флоту, Торговому порту и по другим гражданским организациям. В приказе Революционного Военного Совета МСДВ № 0529 от 17 декабря 1933 г., приуроченном к десятилетию Краснознаменного ЭПРОНа, дана следующая характеристика: *«Отдельная Д.В. партия ЭПРОНа на сегодняшний день является достойной организацией на Дальнем Востоке – всего целого Краснознаменного ЭПРОНа. В момент труднейшей работы по созданию обороноспособности и по сколачиванию МСДВ, в целом – Отдельная Д.В. партия ЭПРОНа принимала и принимает самое активное участие...»*. Газета Тихоокеанская звезда в декабре 1933 г., описывая работы ЭПРОНа, выдвинула лозунг: *«Учитесь на всех фронтах освоения Дальнего Востока работать так, как эпроновцы-дальневосточники!»*

Дальневосточные эпроновцы получали заявки на работу не только от морских и рыболовных организаций бассейна, но и от Управ-

Вверху слева: Виды главной береговой базы ЭПРОН во Владивостоке. Один из пирсов, 1932–1936 гг.

Центральный военно-морской музей Министерства обороны РФ

Вверху справа: Снятие с кораллового рифа в Южно-Китайском море теплохода «Кузнец Лесов» в 2300 милях от базы ЭПРОН во Владивостоке. Отправка мягких понтонов со спасательного судна на теплоход, 1934 г.

Центральный военно-морской музей Министерства обороны РФ

Базовое судно экспедиции ЭПРОН на Дальнем Востоке пароход «Индигирка» у пирса во Владивостоке, 1932–1936 гг. Центральный военно-морской музей Министерства обороны РФ

Подлодка «Л-17» после всплытия, дифферент на нос, крен на левый борт. На заднем плане – спасательное судно «Находка». Учение АСО (ЭПРОН) ТОФ по подъему ПЛ «Л-17». Бухта Аякс, остров Русский, 11 июля 1942 г. Филиал Центрального архива Министерства обороны РФ (архив Военно-Морского Флота, г. Гатчина)

ления оборонного строительства ТОФ. Главное управление ЭПРОНа утверждало для Тихоокеанской экспедиции годовые планы. Основными работами, которые проводились на советском побережье морей Тихого океана, являлись: судоподъемные, по очистке фарватера, аварийно-спасательные, водолазные, по розыску и обследованию.

Очистка фарватера от мешавших судоходству затонувших судов производилась в бухте Золотой Рог, на Амуре, а также в Советской Гавани (на месте постройки пирсов для подводных лодок). На процесс осуществления работ сказывалась проблема отсутствия металлургических заводов для переработки извлеченного металлолома, в связи с чем только в 1936 г. в «Основных показателях по ЭПРОНу» не было учтено 5000 тонн металлолома, собранного на Дальнем Востоке.

Аварийно-спасательными группами поднимались на поверхность затонувшее имущество частей ТОФ, самолеты и катера. При этом к водолазным работам относились водолазно-

Пароходы «Индигирка» и «Днепр» с портом приписки Владивосток, 1932–1936 гг. Центральный военно-морской музей Министерства обороны РФ

строительные и водолазно-ремонтные работы; обслуживание судов флота; очистка винтов и рулей, их ремонт; очистка подводной части судов и кингстонов; ловля торпед. Обеспечение учебно-боевой подготовки Тихоокеанского флота производилось силами водолазных ботов Экспедиции, которые присутствовали на глубоководных погружениях, ловле торпед и подобных маневрах. Исходя из специфики задач, эпроновцы на учебно-боевой подготовке осваивали правила вывода личного состава из погруженной подводной лодки, изучали технику подачи пищи через люки и организацию сообщения между субмаринами, лежащими на грунте вблизи друг друга, занимались вопросами очищения подводных лодок от сетей.

Это направление деятельности требовало выделения солидных водолазных и технических средств, в связи с чем ощущалась острая необходимость усиления обеспечивающих средств Экспедиции: водолазных ботов, водолазного оборудования, увеличения плавсредств и понтонного парка. При этом на протяжении изучаемого периода дальневосточным спасателям не хватало водолазного состава, плавсредств (особенно сварных компрессорных ботов и буксирных морских катеров). На оперативной деятельности резко сказывалось отсутствие своего подъемного крана и килектора. До 1939 г. Экспедиция не имела своих спасательных судов, что срывало плановый ход работ, при этом арендовать ледоколы было слишком дорого.

Дальневосточные эпроновцы получали заявки на работу не только от морских и рыболовных организаций, но и от Управления оборонного строительства ТОФ.

Во второй половине 1930-х годов отмечается рост водолазно-строительных работ, в первую очередь, оборонного значения. Происходи-

ло обустройство уже построенных пирсов и спусковых площадок торпедных катеров, подводных лодок и самолетов. Работы велись по заказам Управления оборонного строительства ТОФ в укрепрайонах бухт: Америка, Владимир, Совгавань, Де Кастри, а также самого Владивостока. Причем приоритет отдавали именно оборонному строительству, а деятельность по заявкам гражданских ведомств приходилось частично сворачивать. Характерными были работы по устройству минно-пристрелочной станции на о. Русский, спусковых капитальных площадок для самолетов ТОФ в бухте Патрокл, спусковых площадок для самолетов, торпедных катеров и подводных лодок в бухтах Сельдяная, Врангель, Разбойник, Владимир, Улисс и Совгавань, спусковых площадок для торпедных катеров по заявке Штаба Отдельной Краснознаменной Дальневосточной армии (ОКДВА) в г. Николаевске-на-Амуре. Помимо этого, эпроновцы выполнили срочное восстановление спусковых площадок для подводных лодок типа «Л» и «Щ» на заводе имени Ворошилова, осуществили поднятие затонувших от полученных пробоин буксиров (250 тонн каждый) Владивостокского военного порта и передали их Главному военному порту.

В рамках портовых работ специалисты Тихоокеанского ЭПРОНа выполняли обследования подводной части субмарин и кораблей

Водолаз Шкуратов в процессе спуска под воду с борта ВРД-35. Учение АСО (ЭПРОН) ТОФ по подъему ПЛ «Л-17». Бухта Аякс, остров Русский, 11 июля 1942 г. Филиал Центрального архива Министерства обороны РФ (архив Военно-Морского Флота, г. Гатчина)

Вид на береговую базу Тихоокеанской экспедиции ЭПРОН. Владивосток, северная часть бухты Золотой Рог. Вторая половина 1930-х гг. Семейный архив Г.У. Короткова (г. Владивосток)

ТОФ. Занимались распряжкой спущенных подводных лодок от спусковых салазок, сменой винтов.

В обстановке загруженности доков военными заказами ТОФ (и судами Морфлота) эпроновцы получали много заявок на ремонты рулей, кингстонов, снятие и постановку винтов, чистку подводной части и т.п.

По ходу выполнения плана работ зачастую приходилось выделять станции и группы по приказам начальника Штаба ТОФ или Комфлота для выполнения заданий Штаба ТОФ или срочных строительных оборонных работ.

В самом начале Великой Отечественной войны Тихоокеанская экспедиция в качестве соединения флота была подчинена непосредственно Военному совету ТОФ, а в специальном и техническом отношении – начальнику Главного управления ЭПРОН, перешедшего

в ведение Военно-Морского Флота. Летом 1942 г. на основе Тихоокеанской экспедиции подводных работ особого назначения была создана Аварийно-спасательная служба Тихоокеанского флота.

Обстановка на Тихоокеанском направлении в 1941 г. характеризовалась как напряженная, а в 1942 г. как сравнительно спокойная, но требующая повышенной готовности. Эпроновцы, в привычных им условиях нехватки специализированных судов-спасателей, занимались широким спектром работ по обеспечению функционирования флота в состоянии повышенной боевой готовности. Проводили учебные и фактические операции по спасению надводных и подводных кораблей, осуществляли подготовку водолазных кадров. В трудных гидрометеорологических условиях был подготовлен и проложен нефтепровод через Татарский пролив.

С началом Великой Отечественной войны изменились особенности задач, отрабатываемых в Тихоокеанской экспедиции ЭПРОНа, интегрированной в систему ВМФ. Учитывая специфику военного времени, особое внимание было уделено общевойсковой, санитарной, химической и противопожарной подготовкам.

Таким образом, Экспедиция подводных работ особого назначения в период с 1923 по 1932 гг. претерпела ряд изменений по укрупнению и расширению сферы своего влияния на водных бассейнах Советского Союза, включая Дальневосточный. Эти процессы сопровождались контролем со стороны органов государственной безопасности, вплоть до коренной реорганизации в 1931 г. – выхода из ведения ОГПУ с сохранением военизированной структуры.

В период с 1932 по 1942 гг. ЭПРОН вел активную работу по укреплению оборонного потенциала Дальнего Востока СССР. Эпроновцам приходилось действовать в условиях огромной протяженности морских границ, значительного спроса на специалистов-подводников, недостаточного материально-технического оснащения. В сферу деятельности специалистов ЭПРОНа входило осуществление широкого спектра специализированных водолазных, подводно-технических и оборонно-строительных работ, оказание помощи аварийным подводным лодкам и их экипажам.

Тихоокеанские эпроновцы, сослуживцы В.С. Чистова и Г.У. Короткова (нижний ряд, второй слева). Весна 1941 г. Семейный архив В.С. Чистова (г. Владивосток)

«Память о совместной службе на флоте 1936–1942». Сопоставление материалов из семейных архивов эпроновцев Владимира Семеновича Чистова, 1916 г. р. (внизу якоря) и Георгия Ульяновича Короткова, 1916 г. р. (второй снизу, к центру якоря). На обороте фрагмента из архива В.С. Чистова надпись: «Май 1942 года». Семейные архивы В.С. Чистова и Г.У. Короткова (г. Владивосток)

Автор выражает благодарность за поддержку и предоставленные фотоматериалы идейному вдохновителю и соучредителю научного проекта «История ЭПРОН. Подъем из глубины десятилетий» – Марине Георгиевне Алексаниной, старшему научному сотруднику Института автоматики и процессов управления ДВО РАН, к.т.н.; Анатолию Владимировичу Чистову; руководству и сотрудникам Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации (архив Военно-Морского Флота, г. Гатчина), а также Центрального военно-морского музея Министерства обороны РФ (г. Санкт-Петербург).