

Усов Алексей Вячеславович
*Доцент Центра гуманитарных,
социально-экономических и естественнонаучных дисциплин
Государственного академического университета
гуманитарных наук (ГАУГН),
кандидат исторических наук.*

ВКЛАД ЭКСПЕДИЦИИ ПОДВОДНЫХ РАБОТ ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ (ЭПРОН) В УКРЕПЛЕНИЕ ОБОРОННОГО ПОТЕНЦИАЛА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА СССР (1932–1942)

В юбилейный год 75-летия Великой Победы, медленно поднимаясь из глубины десятилетий незаслуженного забвения, особо актуально звучит легендарная аббревиатура – ЭПРОН¹. 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. Ленинграда². С подготовкой и аварийно-спасательным обеспечением «Дороги жизни» неразрывно связаны имена Фотия Ивановича Крылова³, более девяти лет руководившего ЭПРОНОм, а также Нины Васильевны Соколовой – первой в СССР женщины-водолаза⁴.

Именно с феноменом Экспедиции подводных работ особого назначения в 1920-х – 1930-х гг. тесно сопряжено формирование отечественного судоподъёмного, водолазного и спасательного дела. Из учреждения хозяйственно-опытного характера, образованного при Особом отделе Государственного политического управления в марте 1923 г., ЭПРОН в конце года был преобразован в постоянную судоподъёмную партию, снабжённую всеми необходимыми средствами для производства различных подводных работ⁵. К концу 20-х гг. XX в. ЭПРОН значительно окреп и начал постепенно

превращаться из локальной черноморской организации во всесоюзную, охватывая всё новые водные бассейны страны⁶.

Отдельную партию ЭПРОНа стали создавать на Дальнем Востоке СССР весной 1932 г. в условиях перманентно обостренной обстановки и возрождения Морских сил Дальнего Востока (с 1935 г. – Тихоокеанского флота)⁷. 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 СССР⁸.

Отдельная дальневосточная партия ЭПРОНа 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: «...В момент труднейшей работы по созданию обороноспособности и по сколачиванию МСДВ, в целом – Отдельная Д.В. партия ЭПРОНа принимала и принимает самое активное участие...»⁹. 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 поднимали землечерпалки, баржи и катера различных организаций, цветной металл, полезные вещи и механизмы. Аварийно-спасательные работы производились в большинстве случаев путем оказания помощи и снятия с мели¹⁰. В рамках портовых работ велся осмотр подводных частей различных судов, снятие с них винтов, постановка их на место без ввода в док, а также очистка и ремонт рулей, троса и кабеля.

Водолазные строительные работы в 1932 г. происходили только в пределах Владивостокского порта. В 1933 г. – в ближайших районах Владивостока и на Амуре, а в 1934 г. – по всему советскому побережью Тихого океана, всему бассейну Амура, а также в Южно-Китайском море. Было

развернуто до 26 водолазных станций. В 1933 г. и 1934 г. предприняты экспедиции к острову Врангеля и на Колыму¹¹.

В первом квартале 1934 г. ЭПРОН произвел коренную перестройку всей своей системы управления. В результате реформирования Балтийская, Мурманская, Севастопольская, Каспийская и Дальневосточная партии были реорганизованы в Экспедиции¹².

В довоенный период на Тихоокеанскую экспедицию ЭПРОНа были возложены задачи обеспечения водолазной и судоподъемной службами, гидротехническими и водолажными работами, а также несение аварийно-спасательной готовности на всем Тихоокеанском и Северном побережьях СССР. Своим вниманием, в аварийно-спасательном отношении, эпроновцы охватывали не только Тихоокеанский флот, но и суда флотилии НКВД, Дальневосточного государственного морского пароходства, Промыслового флота на протяжении от Южно-Китайского моря до Северного моря¹³. Кроме того, на спасателей ЭПРОНа было возложено обеспечение учебно-боевой подготовки ТОФ и несение готовности по спасению подводных лодок и их личного состава¹⁴.

Дальневосточные эпроновцы получали заявки на работу не только от морских и рыбных организаций бассейна, но и от Управления оборонного строительства ТОФ. Главное управление ЭПРОНа (г. Ленинград) утверждало для Тихоокеанской экспедиции годовые планы. Основными работами, которые проводились на советском побережье морей Тихого океана, являлись¹⁵: 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 Востоке¹⁶.

Аварийно-спасательными группами поднималось на поверхность затонувшее имущество частей ТОФ, самолеты и катера. При этом, к водолазным относились водолазно-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, ловли 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 сетей¹⁷.

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 том, 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 дорого¹⁸.

Во второй половине 1930-х гг. отмечается рост водолазно-строительных работ, в первую очередь, оборонного значения. Происходило 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 так же 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 порту¹⁹.

В рамках портовых работ специалисты Тихоокеанского ЭПРОНа выполняли обследования подводной части субмарин и кораблей ТОФ, очистку от ракушек, ремонт рулей, винтов, кингстонов. Занимались распряжкой спущенных подводных лодок от спусковых салазок, сменой винтов²⁰.

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. водолазным путем.

По ходу выполнения плана работ зачастую приходилось выделять станции и группы по приказаниям Начальника Штаба ТОФ или Комфлота для выполнения заданий Штаба ТОФ или срочных строительных оборонных работ²¹.

В результате выполнения срочного оперативного задания по углублению протоки в районе озера Хасан (27 августа – 5 октября 1938 г.) эпроновцам (совместно с военными служащими ТОФ) удалось получить данные для корректировки методики сооружения канала в реке, имеющей малое течение, а также сформулировать возможные варианты снабжения войск, дислоцированных в районе работ, водным путем. Помимо этого, был

проанализирован опыт применения прибора Фролова и подрывных машинок нового образца – «ПМ-1», «ПМ-2»²².

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 Флота²³. 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 готовности²⁴. 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 пролив²⁵.

После начала 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 подготовкам²⁶.

Таким образом, в изучаемый период представителями Экспедиции подводных работ особого назначения велась активная работа 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 эпроновцев входило осуществление широкого спектра специализированных водолазных и

подводно-технических работ, оказание помощи аварийным подводным лодкам и их экипажам, осуществление оборонно-строительных работ.

¹ Усов А.В. Подъем из глубины десятилетий: Экспедиции подводных работ особого назначения (ЭПРОН) СССР - 95 лет! // Клио. 2019. № 1 (145). С. 136-142.

² Филиал Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации (архив Военно-Морского Флота, г. Гатчина). Ф. 436. Оп. 21. Д. 96. Л. 13.

³ Чикер Н.П. Служба особого назначения. М.: ДОСААФ, 1975. 225 с.

⁴ Шайхутдинов Д.Г., Тарануха Е.В., Гапанюк М.В. Легенда Аварийно-спасательной службы Военно-Морского Флота // Морской сборник. 2020. Т. 2082. № 9. С. 11-16.

⁵ ЭПРОН. Документы по истории Экспедиции подводных работ особого назначения при ОГПУ СССР (1923—1931): архивные документы и материалы / отв. ред. В.С. Христофоров. М.: Граница, 2015. С. 19, 329.

⁶ Усов А.В. Экспедиция подводных работ особого назначения СССР: от Черного моря к Тихому океану (1923-1934 гг.) // Вопросы подводной археологии. 2019. № 10. С. 104-123.

⁷ Семенов В.Н. Создание Тихоокеанского флота СССР (1932-1941 гг.) // Вопросы национальных и федеративных отношений. 2020. Т. 10. № 3 (60). С. 515-524.

⁸ Деревянко А.П. Пограничный конфликт в районе озера Хасан в 1938 году. Материалы к 60-летию Хасанских событий. Владивосток: Уссури, 1998. С. 5-12.

⁹ Российский государственный архив Военно-Морского Флота (РГАВМФ). Ф. Р-1495. Оп. 2. Д. 149. Л. 180.

¹⁰ Бауман Ф.М. Снятие с камней п/х «Гольденси» // ЭПРОН. Сборник статей по судоподъему, водолазному и аварийно-спасательному делу. Вып. X—XII. Л.: Краснознаменная экспедиция подводных работ СССР, 1935. С. 39—56.

¹¹ Бауман Ф.М. Три года Тихоокеанской экспедиции ЭПРОНа // ЭПРОН. Сборник статей по судоподъему, водолазному и аварийно-спасательному делу. Вып. X—XII. Л.: Краснознаменная экспедиция подводных работ СССР, 1935. С. 264—270.

¹² РГАВМФ. Ф.Р-1495. Оп. 2. Д. 147. Л. 3.

¹³ РГАВМФ. Ф. Р-1122. Оп. 1. Д. 22. Л. 38.

¹⁴ РГАВМФ. Ф. Р-1122. Оп. 1. Д. 22. Л. 22.

¹⁵ РГАВМФ. Ф. Р-1122. Оп. 1. Д. 22. Л. 23.

¹⁶ Российский государственный архив экономики (РГАЭ).Ф. 8045. Оп.3. Д. 14. Л. 10.

¹⁷ РГАВМФ. Ф. Р-1122. Оп. 1. Д. 22. Л. 40.

¹⁸ РГАВМФ. Ф. Р-1122. Оп. 1. Д. 22. Л. 63об.

¹⁹ РГАВМФ. Ф. Р-1122. Оп. 1. Д. 22. Л. 29, 37.

²⁰ РГАВМФ. Ф. Р-1122. Оп. 1. Д. 22. Л. 30.

²¹ РГАВМФ. Ф. Р-1122. Оп. 1. Д. 22. Л. 33.

²² РГАВМФ. Ф. Р-1122. Оп. 1. Д. 35. Л. 1—23.

²³ Архивный отдел (на Тихоокеанском флоте, г. Владивосток) филиала ЦА МО РФ (арх. ВМФ, г. Гатчина). Дело фонда № 94. Выписка из исторической справки. Л. 5

²⁴ Авакянц С.И. Тихоокеанский флот в годы Великой Отечественной войны, войны с Японией и на современном этапе // Морской сборник. 2020. Т. 2078. № 5. С. 26-35.

²⁵ Усов А.В. Аварийно-спасательная служба (ЭПРОН) Тихоокеанского флота в первые годы Великой Отечественной войны // Великая Отечественная война, войны России и проблемы исторической памяти // Материалы XLVII Международной научной конференции / Под редакцией С.Н. Полторака. Санкт-Петербург, 2020. 232-236.

²⁶ Филиал ЦА МО РФ (арх. ВМФ, г. Гатчина). Ф. 436. Оп. 21. Д. 96. Л. 18.