УДК 94(47).084.5

М. В. Жарков

ЭПРОН и подъем подводной лодки «Пеликан»

В декабре 1923 г. при Особом отделе ОГПУ СССР была создана Экспедиция подводных работ особого назначения (ЭПРОН)[1]. Ее создание было продиктовано как стремлением к возрождению торгового и военного флота, так и частыми случаями использования металла и оборудования непригодных к ремонту судов.

В ряду первых масштабных операций, проведенных ЭПРОН, можно выделить подъем подводной лодки «Пеликан», произведенный 12 августа 1924 г.[2]

При рассмотрении этой темы следует восстановить контекст, в котором происходила данная операция, так как вопрос о необходимости восстановления лодки определялся на тот момент в частности состоянием флота и подводных сил. После Гражданской войны положение флота в значительной степени можно характеризовать как кризисное. Острый дефицит квалифицированных кадров и материальных ресурсов нашел отражение в документах того времени. В записке помощника начальника Особого отдела ОГПУ Мейера упоминается следующий способ получения оборудования для недавно созданной Экспедиции подводных работ особого назначения: «На устанавливаемых ЭПРОНОМ на судне «Кубанец» котлах «Яроу» отсутствует некоторая необходимая арматура к ним. Таковая арматура предоставляется ЭПРОНУ — Рудметалторгом с разбираемого миноносца «Жуткий»»[3]. Таким образом, складывалась ситуация, когда необходимое имущество являлось по своей сути вторично используемым, при этом сам процесс получения материальной части не имел системы и носил скорее случайный характер.

В сфере технического обслуживания имевшихся в то время подлодок ситуация также выглядела довольно критично. В 1923 г., в записке помощника по Морским делам о неудовлетворительном состоянии аккумуляторных батарей подводных лодок Балтийского флота констатировалось, что «финансовое

и материальное состояние страны не позволяло до сих пор решить этот вопрос»[4]. По сути, большинство подлодок было оснащено аккумуляторами, исчерпавшими свой ресурс, что естественным образом отражалось на возможности применения таких лодок.

При этом финансовая обстановка, в частности инфляция, обесценивала даже уже отпущенные на флот средства. В отчете о состоянии и деятельности Морских сил Черного моря за февраль 1923 г. описывается следующее положение дел: «Общее положение флота ни в одной из отраслей по сравнению с предыдущим месяцем не улучшилось. Все нужды, указанные в прошлых отчетах, остаются в силе. Более солидный отпуск кредитов на февраль дал надежду на успешное проведение ремонтных работ, но до сего времени фактически деньги еще не получены. Работы вследствие этого не производятся, а падение рубля обесценивает уже отпускаемый кредит. Совершенно необходимо изменить систему финансирования, дабы впредь не повторялись бы случаи захвата посторонними учреждениями денег, адресованных флоту, от своевременного получения коих зависит всё существование последнего»[5].

Специфической особенностью существования Морских сил Черного моря в начале 1920-х гг. являлось внимание к Белой эскадре, стоявшей в Бизерте, которая, несмотря на частичное разоружение, окончательно не списывалась со счетов, и состояние которой внимательно анализировалось Оперативным управлением РККФ как по линии технического состояния кораблей, так и в отношении боеготовности экипажа[6].

История подъема подводной лодки «Пеликан» начинается в январе 1920 г., когда лодка была переведена на буксире Белыми частями из оставляемого Николаева в Одессу. В ходе транспортировки подлодка набрала забортную воду и прибыла в Одессу уже полузатопленной. Будучи оставлена в гавани в таком состоянии, она затонула[7]. Таким образом, на дне оказалась лодка, не имевшая повреждений, вызванных умышленным подрывом, однако, оказавшись затонувшей на внутреннем рейде Одесского порта, она представляла непосредственную опасность для заходящих в Одессу кораблей[8].

Возникла необходимость не столько в подъеме и восстановлении самой лодки, сколько в очистке фарватера Одесского порта. В 1922–1923 гг. предпринимались попытки поднять «Пеликан» силами Судоподъемной части НКПС[9], однако отсутствие необходимых технических средств не позволило осуществить операцию, на которую были потрачены значительные средства. Долгое время при планировании новой операции по подъему лодки оставался открытым вопрос о способе подъема. Метод подрыва на дне с последующим подъемом по частям являлся менее затратным, нежели подъем целой лодки, однако в случае подрыва дальнейшая эксплуатация «Пеликана» представлялась маловероятной.

Решение было принято в пользу подъема лодки целиком. Стоимость операции оценивалась в 15 000 руб.[10] Указанная сумма переводилась Госсудоподъемом ЭПРОН. При этом предполагалось, что суммы, полученные от реализации подня-

той лодки, ЭПРОН направит на погашение собственных расходов на операцию. Работы по подъему «Пеликана» продолжались с 1 июля по 12 августа 1924 г. Рабочий день Экспедиции фиксировался в специальных ежедневных отчетах, в которых перечислялись выполненные за день работы. По своей сути сохранившиеся дневные отчеты являются историческим источником, позволяющим реконструировать сам процесс подъема и увидеть возникавшие трудности. Так, например, в отчете за 25 июля фиксируются следующие обстоятельства: «Ветер и волнение мешают работам. С момента выхода «Кр. Кубанца» на работы ежедневно сильные ветра. Сегодня временами идет дождь, работы на открытом воздухе прерываются. Команда не имеет дождевого платья, в особенности вахтенные. Ночи очень холодные, нет постовой одежды»[11]. В тоже время фиксировалось и происходившее под водой: «Галямин и Сергеев открывали крышку люка. При подъеме крышки Галямин ее не удержал, и крышка своим весом придавила ему об острую кромку надстройки подлодки — указательный палец левой руки с отрывом мягкой части первой фаланги. В воде водолаз Галямин не почувствовал вначале боли, но при спуске в трюм заметил повреждение и вышел; тотчас ему была оказана помощь и водолаз Галямин надолго вышел из строя»[12]. 12 августа в 7 часов утра подлодка была в целом виде поднята на поверхность. После успешного подъема был составлен отчет о состоянии «Пеликана» и перспективах его дальнейшего использования. В результате обследования отмечалось хорошее состояние корпуса, наличие двух ходовых моторов, а также 18 вспомогательных механизмов.[13]

В Одессе была произведена чистка корпуса и консервация механизмов лодки, после чего она была перемещена в Николаев. Однако вскоре было принято решение об ее утилизации. В докладе по вопросу о восстановлении подлодки «Пеликан» указывался следующий минус восстановления: ее устаревший тип — лодка являлась однокорпусной. Несмотря на хорошее состояние корпуса, требовалось около 900 000 руб. на последующее введение лодки в строй.

Данная сумма складывалась из нескольких параметров: восстановление и достройка — 510 000 руб., аккумуляторные батареи — 250 000 руб., перископы 50 000 руб., навигационные приборы — компасы «Спери» и лаг «Форбса» — 50 000 руб., артиллерийское вооружение 5000 р., радио — 25 000 руб., снабжение — 50 000 руб.[14] Подобные затраты для середины 1920-х гг. являлись весьма существенными. Чтобы понимать масштабы суммы, следует сравнить ее с затратами на другие ремонтно-восстановительные работы, производимые в тоже время. Так, например, в акте ревизии расходов Мортехупра по смете 1924/1925 г. работы по ремонту линейного корабля «Парижская Коммуна» оценивались в 1 025 000 руб.[15] Соответственно возникали резонные вопросы относительно целесообразности расхода 900 000 руб. на восстановление устаревшей подводной лодки. В целом, если говорить о финансовой стороне подъема лодки, то работы ЭПРОН финансировались по линиям Морведа и НКПС. Причем изначально определенная сумма, отпущенная на подъем, пересматривалась и реструктурировалась, что говорит о неопределенности схемы оплаты ЭПРОНовских работ в тот период. При этом

стоит отметить, что в распоряжении РККФ имелось значительное число лодок, находившихся не в затопленном состоянии, и при этом требовавших ремонта. В таких аспектах, как состояние аккумуляторных батарей, ситуация была крайне сложной.

В докладе начальника Морских сил Балтийского моря от 28 июля 1923 г. «О состоянии аккумуляторов на подлодках Отдельного Дивизиона Балтийского моря» описывалась следующая ситуация: «Из 9-ти лодок в нынешнюю кампанию для ответственных походов могут быть только лодки № 4 и № 8. Что же касается лодок № 1 и № 9, то они могут совершать и проводить лишь учебную программу. Лодка же № 2 способна пропускать через себя лишь учеников, стоя у борта, имея самую ограниченную возможность передвижения. Кроме того неисправность батарей лодок № 1,2 и 9 настолько губительно действует на электромеханизм, что появляется целая серия совершенно непредвиденных повреждений в реостатах и помпах <...>Более чем угрожающее положение с аккумуляторными батареями подлодок, при условии неоконченного Балтводом ремонта их, а также ремонта баз грозит тем, что, если не будут своевременно получены батареи для подлодок №№ 1,2,3,5,6,7 и 9, то в строю на будущий год будет находиться лишь подводная лодка № 8 и только для учебных целей может быть использована подлодка № 4»[16].

Таким образом, не только «Пеликан» нуждался в дорогостоящем ремонте. При ограниченных финансовых возможностях того времени многие, гораздо лучше сохранившиеся, лодки нуждались в ремонте. Еще одним аспектом, ставившим под сомнение целесообразность восстановления лодки «Пеликан», являлась возможность подъема других подлодок более современных типов. В докладе по вопросу о восстановлении подводной лодки «Пеликан» упоминаются двухкорпусные лодки типа «Нарвал»[17], затопленные под Севастополем.

Однако всё же следует отметить, что изначальной целью подъема лодки было не ее восстановление и последующая эксплуатация, а очистка фарватера Одесского порта, и эта задача была успешно выполнена. Поэтому обсуждение перспектив восстановления являлось лишь побочным следствием хорошего состояния лодки. Внимания заслуживают выводы, сделанные инженером ЭПРОН Пономаревым в записке на имя начальника штаба Морсил Черного моря Рыбалтовского: «Механизмы и корпуса затонувших военных судов, при условии, если таковые не были изношены и не подорваны перед их затоплением, пригодны к дальнейшей службе во флоте, после сравнительно небольшого ремонта, так как окисление металлов происходит в воде крайне медленно. Нужны десятки лет пребывания судна под водою для того, чтобы процесс окисления привел судно в негодное состояние для дальнейшей службы». Подобный вывод в определенной степени заложил теоретическое основание для дальнейшей деятельности ЭПРОН. Практическим же обоснованием послужил непосредственный подъем ранее безуспешно поднимаемой подлодки.

[1] Подробнее см.: ЭПРОН. Документы по истории Экспедиции подводных работ особого назначения при ОГПУ СССР (1923–1931): архивные документы и материалы. М.: Граница, 2015.

[2] Телефонограмма № 15547 от Пом. Начальника ОО ОГПУ Мейера ВРИД Комморси Галкину // Российский государственный архив Военно-морского флота (далее — РГАВМФ). Р-1. Оп.3. Д. 1827. Л. 42.
[3] Записка помощника начальника ОО ОГПУ Мейера помощнику начальника Морских силКуркову// РГАВМФ. Р-12. Оп.1. Д.250. Л. 30.
[4] Записка помощника по Морским делам главнокомандующего всеми Вооруженными силами Республики // РГАВМФ. Р-1. Оп.3. Д.1526. Л. 60.
[5] Отчет о состоянии и деятельности Морских сил Черного моря за февраль 1923 г. // Там же. Д. 1264. Л. 98.
[6] Ежемесячный отчет по оперативной части Штаба РККФ за май 1922 г. // Там же. Д. 1404. Л. 9.
[7] Рапорт начальника дивизиона подлодок Черного моря А. А. Иконникова // РГАВМФ. Р-141. Оп.1. Д.51. Л. 3.
[8] Записка начальника центрального управления морского транспорта // РГАВМФ. Р-1. Оп. 3. Д. 1827. Л. 5.
[9] Докладная записка Пом. Нач. ОО ГПУ Мейера члену РВС СССР Уншлихту // Там же. Л. 54.
[10] Там же.
[11] Отчет за 25 июля Экспедиции подводных работ особого назначения при ОО ОГПУ // РГАВМФ. Р-12. Оп.1. Д. 250. Л. 181.
[12] Отчет за 23 июля Экспедиции подводных работ особого назначения при ОО ОГПУ // Там же. Л. 178 об.
[13] Доклад Начальника Штаба Морских Сил Черного моря Рыбалтовского Начальнику Штаба РККФ о результатах произведенного обследования подводной лодки «Пеликан» // РГАВМФ.Р-1. Оп.3. Д.1827. Л. 57.
[14] Протокол совещания у начальника Штаба РККФ по вопросу о состоянии подлодки «Пеликан» // Там же. Л. 51 об.
[15] Акт ревизии Мортехупра по смете 1924/1925 г. // РГАВМФ.Р-360. Оп. 2. Д. 6. Л. 22.
[16] Доклад начальника Морских сил Балтийского моря о состоянии аккумуляторов на подлодках Отдельного Дивизиона Балтийского моря // РГАВМФР-1. Оп.3. Д.1526. Л. 46 об.
[17] Доклад начальника Морских сил СССР Панцержанского по вопросу о восстановлении подлодки «Пеликан» // РГАВМФ. Р-1. Оп. 3. Д. 1827. Л. 62.

М. В. Жарков. ЭПРОН и подъем подводной лодки «Пеликан»

Подъем подводной лодки «Пеликан» в августе 1924 г. стал первой масштабной операцией Экспедиции подводных работ особого назначения. Созданная в декабре 1923 г. организация смогла решить сложную техническую задачу по подъему и буксировке лодки, затонувшей в 1919 г. Находясь на фарватере Одесского порта, затонувшая подлодка представляла угрозу для заходящих в порт кораблей.

12 августа 1924 г., несмотря на сложные материальные условия и неблагоприятную погоду, специалисты ЭПРОНа смогли поднять «Пеликан», показав возможность проведения подобных операций в будущем.

***Ключевые слова*:** Экспедиция подводных работ особого назначения (ЭПРОН), подлодка «Пеликан», судоподъем.

M. V. Zharkov. Special Expedition of Underwater works and the lifting of submarine «Pelican»

Lifting of the sunken submarine «Pelican» in August 1924 became the first large-scale operation conducted by Special Expedition for Underwater Works. Established in December 1923, the organization managed to

solve a complex technical problem of lifting and towing a boat that sank in 1919. Being in the fairway of the port of Odessa, the submarine became to be a threat to ships entering the port. August 12, 1924, despite the difficult material conditions and unfavorable weather, Special Expedition specialists lifted the «Pelican», proving the possibility of carrying out similar operations in the future.

Key words: Special Expedition of Underwater works (EPRON), submarine «Pelican», sunken ship lifting.

Жарков Михаил Владимирович — ведущий специалист Отдела информационного обеспечения и выставочной деятельности РГАВМФ, аспирант Санкт-Петербургского института истории РАН.

Zharkov Mikhail Vladimirovich — specialist of Russian State Naval Archive, graduate student of St. Petersburg Institute of History of Russian Academy of Sciences. E-mail: m_zharkov@mail.ru