

З ІСТОРІЇ СУДНОПІДЙОМУ І ВОДОЛАЗНОЇ СПРАВИ

УДК 94

СУДОПІДЙОМНІ ОПЕРАЦІЇ РАДЯНСЬКИХ СПЕЦСЛУЖБ: ПІДВОДНИЙ ЧОВЕН "ПЕЛІКАН"



Штоквиш О.А.

кандидат філософських наук,
старший науковий співробітник,
головний науковий співробітник
Національної академії Служби безпеки України,

Стаття розповідає про долю підводного човна „Пелікан”, який був затоплений у 1919 році на виході з Одеської гавані та піднятий ЕПРОПом у 1924 році. Йдеться про участь чекістів у розробці суднопідйомного проекту, про його реалізацію чорноморськими водолазами, про реформи у радянському Держсуднопідйомі та монополізації усіх підводних робіт на Чорному та Азовському морях ЕПРОПом.

Ключові слова: підводний човен „Пелікан”, Одеса, ЕПРОП, Ф.Е.Дзержинський, Л.М.Захаров-Мейєр, Ф.А.Шпакович.

Доля цього підводного човна дивовижна. Він не здійснив жодного бойового походу, не зробив жодного пострілу чи торпедного залпу, але став предметом запеклої боротьби між флотами і розвідками провідних країн світу. Отримавши при будівництві назву „Пелікан”, він був перейменований Морським міністерством Української Народної Республіки у „Щуку”. Єдиним судном, яке він потопив, став тральщик „Бесарабець”. Проте сталося це... через два роки після загибелі самої субмарини.

„Пелікан” належав до підводних човнів типу „Барс”. Цей тип субмарин талановитого конструктора, професора І.Г.Бубнова і досі вважається одним з найвдаліших у російському Імператорському морському флоті. Початок його будівництва припадає на розпал Першої Світової війни, коли влітку 1915 року на заводі „Наваль” у м.Миколаєві була закладена партія з чотирьох човнів, що згодом отримали назви „Буревісник”, „Лебідь”, „Орлан” та „Пелікан”.

За своїми тактико-технічними характеристиками „пташина партія” мало чим відрізнялася від головного човна „Барс”, побудованому на Балтійському заводі в Петербурзі: довжина 68 метрів, ширина – 4,5, водотоннажність – 650

тонн. Надводна швидкість - 16-17 вузлів, дальність плавання до 2400 миль, глибина занурення до 90 метрів, що було явно вищим за середні показники того часу. Озброєння складало чотири торпедні апарати (по два у носу і кормі), чотири зовнішні торпедні апарати Джевецького, дві гармати і кулемет [1].



Спуск на воду підводного човна «Пелікан».

4 вересня 1917 року останній з човнів був спущений на воду, але добудувати їх перешкодили революція та громадянська війна. На човні вже були призначені команди. Під час змін влади над ними підіймалися то андріївські, то червоні, то жовто-блакитні стяги. У 1919 році білогвардійці вивели з заводу всі чотири субмарини. Хроніка тих подій коротко висвітлена Е.А. Ковальовим у книзі „Короли подплава в море червонных валетов”. „Листопад <1918 р. – О.Ш.>. З доповіді командира Миколаївського порту командуючому ЧФ: „Окрім „АГ-23” є 24, 25 і 26-а в незібраному виді в ящиках. Підводні човни „Лебідь” і „Пелікан” на воді, представляють з себе плаваючі коробки” [2, с. 57].

„У другій половині січня <1919 р. – О.Ш.> білі відвели з Миколаєва на буксирі підводні човни „Пелікан” (70 % готовності) і „Лебідь” (60 % готовності) до Одеси, де один затопили на вході в торговий порт, а інший в самому порту. Такі дії робляться лише тоді, коли зникає впевненість в стабільності положення, що склалося” [2, с. 58].

Таким чином, вся „пташина партія” миколаївських субмарин була знищена: „Лебідь” і „Пелікан” був затоплений в Одесі; „Орлан” – в Севастополі; „Буревісник” знайшов свій кінець в Бізерті.

Як бачимо, білі не лише знищили „Пелікан” як потенційну бойову одиницю, але й затопили його на фарватері у входу до Одеської гавані.



Сучасний вигляд Одеської гавані

Човен лежав на 16-метровій глибині і, враховуючи розміри його корпусу, являв собою небезпеку для судноплавства. Його не раз таранили судна, і водолази Держсуднопідйому Чорного і Азовського морів намагалися підняти субмарину, продуваючи цистерни і відсіки стислим повітрям. Проте марно. Дійшло до того, що серйозно розглядалися пропозиції підриву човна, щоб потім краном витягнути його з води по частинах.

6 червня 1921 року із затопленим човном стався інцидент, який привернув увагу до нього радянських спецслужб. Під час свого знаходження у Києві Фелікс Едмундович Держинський надіслав до Особливого відділу ВНК В.Р.Менжинському наступну телеграму (мова і стилістика оригіналу):

«Москва, ВЧК, Менжинському лично.

Передайте Склянскому нижеследующую записку и проследите точное выполнение моей телеграммы Крымской ЧК [об] аресте Максимова в Севастополе и [в] Одессе Сполатбога. [В] Киеве 6 июня 1921 года совещание [под] моим председательством с участием Манцева, Дыбенко, [начальника] укрепрайона Одессы Урицкого, председателя Одесской и Николаевской губчк [начальника] мортрана Иванова и других парт-представителей мортрана, признано несомненно доказанным, что морведы являются притоном белогвардейщины.

[По] вине морведа первого [и] второго июня произошли две возмутительные аварии. Первого июня английский пароход «Камилла Жильберт» [с] грузом 420 тысяч пуд[ов] угля посажен лоцманом на мель [в] пяти милях от Одессы.

Следствием установлена возмутительная халатность управления безопасности кораблевождения Черназморей и старшего [на] одесском рейде начминообороны Максимова, [в] результате чего угольщик и посажен на мель.

Заведомо намереваясь до окончания снятия угольщика с мели выехать [в] Севастополь, Максимов взял на себя руководство операцией и пошел на помощь на тральщике «Бесарабец» и, не дав последнему закончить работу, Максимов ночью вернулся на нем в Одессу, чтобы отплыть на пароходе «Брусилов» в Севастополь.

В самом порту «Бесарабец» напоролся на давно затонувшую подлодку «Пеликан» и, получив пробоину, стал тонуть. Максимов первым сошел [на] шлюпку и той же ночью уехал в Севастополь, оставив «Бесарабец» без внимания и указаний.

Следствием установлено, что меры к спасению тральщика приняты не были, [в] результате чего корма погрузилась в воду [на] 3-4 фута, затоплена кочегарка [и] машинное отделение. Непринятием своевременных мер корма проломилась.

Следствием вполне установлено, что обе аварии – результат преступного бездействия и разгильдяйства чинов морведа в течение долгого времени до катастрофы. Придавая случившемуся государственное значение и принимая во внимание, что изложенное является частью обширного фактического материала, доказывающего белогвардейскую работу чинов морведа, совещание единогласно признало необходимым в корне пресечь возможность повторения [и] постановило арестовать виновников аварии: [начальника] минно-обороны Максимова, [начальника] [управления] [безопасности] [кораблевождения] Черназ[морей] Сполатбога и капитана «Бесарабца», придав их суду.

Дальнейшее следствие и установление остальных виновных производится. Распоряжение [об] арестах мною отдано.

[Председатель] ВЧК Дзержинский»[3].

Інакше кажучи, передчасно повертаючись до Одеси начальник рятивної партії Максимов нашттовхнувся своїм тральщиком на „Пелікан”, в результаті чого тральщик затонув, а сам Максимов з колегами отримав звинувачення у „білогвардійщині”. Чим закінчувалися подібні справи ВЧК добре відомо.

Декілька років по тому у Фелікса Едмундовича з’явилася нагода згадати про затоплений підводний човен на одеському рейді у дещо іншому контексті.

Слід зазначити, що Дзержинський був не лише головою Всесоюзної Ради Народного Господарства. У радянському уряді він займав безліч посад: з лютого 1922 року був наркомом внутрішніх справ, потім очолював Народний Комісаріат шляхів сполучення (НКШС), який мав до морського транспорту і суднопідіймання безпосереднє відношення. Достатньо вказати, що у відомстві НКШС знаходилася Центральна Водолазна база в Петрограді. У листопаді 1923 року при Раді Народних Комісарів СРСР було створено Об’єднане державне політичне управління (ОДПУ). Дзержинський був Головою ДПУ і ОДПУ до кінця свого життя. Отже, в особі Фелікса Едмундовича перетнулися інтереси спецслужб і морського транспорту, що, врешті-решт, призвело до створення в структурі ОДПУ Експедиції Підводних Робіт Особливого Призначення (ЕПРОПу).

Офіційно ЕПРОП був затверджений Наказом по ОДПУ № 528 від 17 грудня 1923 року як експедиція за золотом „Принца” – англійського парусно-гвинтового судна, що загинуло під час Кримської війни на Балаклавському рейді. Очолив експедицію професійний чекіст Л.М.Захаров-Мейер [4]. Проте, як тільки виникли перші труднощі у пошуках британського скарбу, партія водолазів була відряджена до Одеси – піднімати „Пелікан”.

Крім розчистки фарватеру чекісти плекали надію, що той буде у стані, придатному для подальшого використання за призначенням. Адже навіть у середині 20-х років „барсів” аж ніяк не можна було вважати застарілими човнами. Природньо, що радянське військово-морське командування було зацікавленим у поповненні Червоного флоту бойовими кораблями подібного типу.

Очолив водолазний десант Феоктист Андрійович Шпакович (1882-1964) - один з найдосвідченіших водолазних фахівців країни. Ознайомившись з документацією, він поспішає особисто обстежити положення субмарини на дні. „Підйом „Пелікана”, - визнавав він пізніше, - не здавався вже нам задачею нездійсненною. Ми міркували так: човен можна примусити спливати, якщо закласти в ньому отвори, а їх у човнах обмаль – лише декілька круглих люків; ці люки, крім того, на підводних човнах обладнуються так, щоб їх легко можна було задраювати водонепроникно, перед тим, як човен зануриться під воду. Після того, як люки будуть нами закриті, залишиться тільки продути з „Пелікану” воду стислим повітрям, і він повинен спливати. Проте, коли водолази оглянули човен на місці, то виявилось, що оскільки він недобудований, люки у нього незакінчені, кришок немає або вони несправні. Виникли також сумніви, чи вистачить сили у продутого човна спливати, оскільки його сильно засмоктало у ґрунт” [5].

Порадившись з інженерами, Шпакович визначив підйомну масу „Пелікану” у 500 тонн. Для того, щоб подолати донний присос він запропонував піднімати човен за допомогою двох 400-тонних понтонів.

Погоджувати свій проект він возив до Москви, де його розглядав особисто Голова ОДПУ. Держинський довго розмовляв з водолазом, намагаючись переконатися, що враховані найдрібніші деталі проекту. Вочевидь, вже тоді він планував використати підйом субмарини для передачі ЕПРОПу (а отже – й ОДПУ) всіх замовлень Держсуднопідйому на Чорному та Азовському морях. А для цього йому потрібна була перемога...

11 травня 1924 року проект затверджений, і Ф.А.Шпакович повертається до Одеси. Феоктист Андрійович мобілізує епроповців своєї групи – боцмана Г.І.Варіводу, водолазів Ф.К.Хандюка, В.Т.Сергєєва та інших.

У повній відповідності із затвердженим планом робіт під днищем субмарини були проміто два тунелі, в які потім заведені по два сталеві рушники. Ці рушники з'єднали над корпусом „Пелікана” так, що вони опоясали човен чотирма сталевими кільцями. Для з'єднання рушників використовували стропи і міцні скоби вагою у 160 кілограм кожна. До скоб прикріпили прямостінні сталеві понтони.

Підготовчі роботи тривали до середини жовтня. Спуски здійснювалися з катера, яким командував П.Д.Ветов. Шпакович не лише керував, але і сам щодня занурювався під воду, працюючи як рядовий водолаз. Пізніше він згадував, що на папері все виглядало без проблем, а насправді труднощі виникали там, де їх зовсім не чекали.

Зокрема, пливучий ґрунт вимагав промивки тунелів з негайним його відсмоктуванням. „Перший водолаз, що скомандував дати повний натиск струменю, у той же момент був сильним поштовхом відкинутий на декілька сажень назад і трохи не вилетів на поверхню. Довелося прив'язувати до наконечника вантажі, що дуже ускладнювало маніпуляції з ним водолаза. Спустившись на ґрунт, водолаз чудово бачить човен і всі предмети на ґрунті, може правильно встановити наконечник і правильно почати роботу. Але як тільки ударив перший струмінь, підіймається суцільна муť, і водолаза закутує повна темрява, в якій він втрачає орієнтацію. Доводиться час від часу припинити роботу і чекати осадження муť. Згодом водолазу стає нестерпно жарко, оскільки помпою подається тепла вода, забирає з поверхні моря” [5, с. 33].

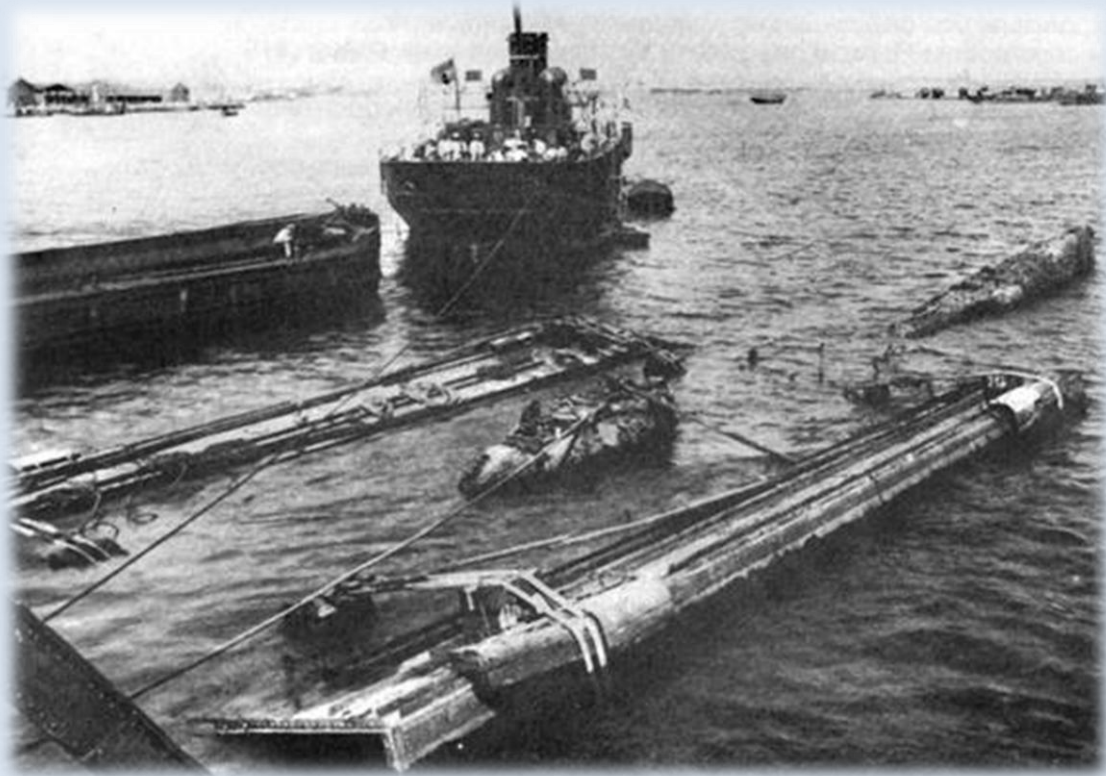
До цих незручностей додавалися ще й інші: працювати доводилося лежачи, у вузькому тунелі, в положенні, при якому надзвичайно незручно регулювати повітря. Бувало, що роздувався водолазний костюм, і епропівець безпорадно застрявав в тунелі. Було й таке, що ґрунт, який осідав позаду водолаза, загороджував йому вихід. В обох випадках доводилося спускати додаткового водолаза на допомогу.

Промивши під корпус половину тунеля з одного борту, епропівці виконали подібну операцію з іншого борту, з'єднали тунель, завели троси, протягнули рушники, потім повторили все у іншому місці. До рушників приєднали понтони.

Нарешті, все було готово до продувки. Ретельне опрацювання щонайменших деталей проекту позбавило епропівців від сюрпризів. Запас у 300 тонн підйомній силі понтонів гарантував відрив і спливання субмарини.

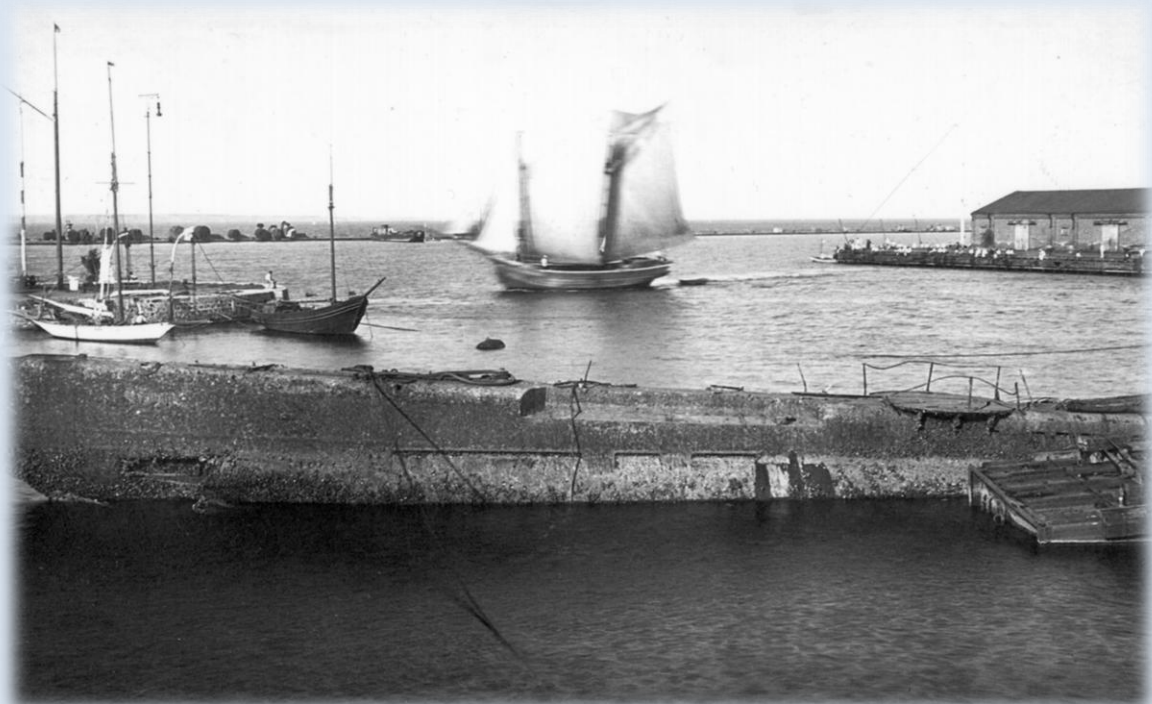
20 жовтня „Пелікан” сплив на поверхню. Його рубка і ніс підносилися над поверхнею моря. У такому вигляді підводний човен відбуксировали спочатку до причалу Одеського порту, а потім – в док для очищення і подальшої добудови в Миколайові.



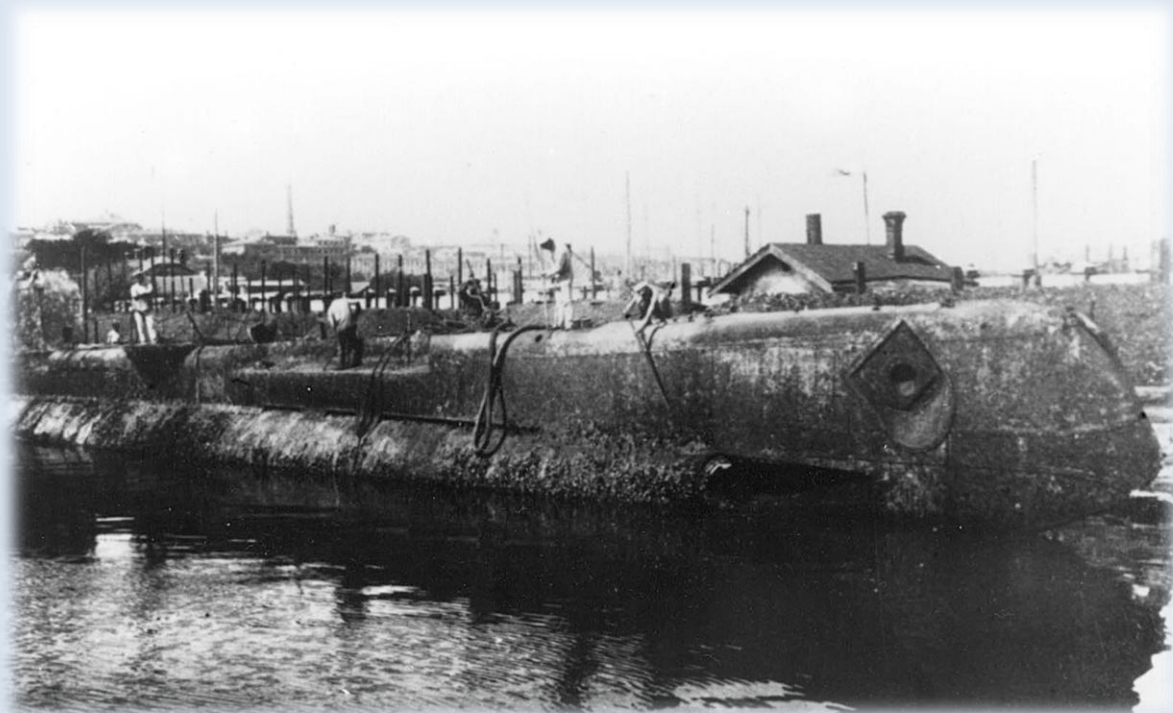


«Пелікан» біля стінки Одеського порту. Фото 1924 р. [6].

Портове начальство зітхнуло з полегшенням – фарватер гавані був обчищений. Про одеський успіх ЕПРОПу із захопленням писали центральні та місцеві газети.

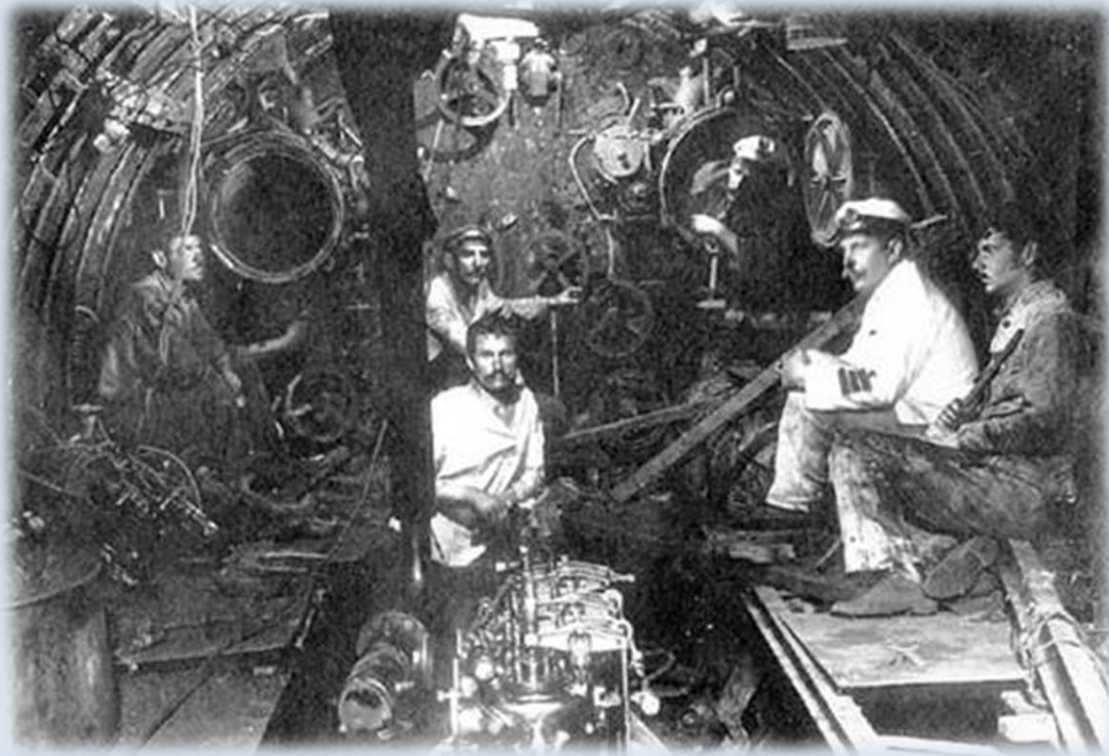


«Пелікан» після підйому.



Попри всі очікування військових моряків, „Пелікан” не вдалося занести до лав Червоного Флоту. Авторитетна комісія визнала його стан непридатним до продовження служби, і корпус субмарини здали на металобрухт.





Епроповці у «Пелікані». Фото 1924 р. [4].

Як і планував Держинський, перша суднопідйомна операція ЕПРОПу отримала величезний резонанс. П.А.Боровіков у своїй книзі „Водолазное дело России”, зазначає, що ОДПУ вдалося грамотно піднести керівництву Країни Рад цю роботу. „ЕПРОП у грудні ініціював скликання в НКПС наради, на якій Мейер вніс пропозицію про ліквідацію Чорноморсько-азовського відділення суднопідйому і про передачу всього його майна і завдань ЕПРОПу. Ця пропозиція зустріла рішуче заперечення з боку центрального апарату Держсудопідйому, проте престиж чорноморського суднопідйому після підйому ЕПРОПом у нього під носом підводного човна „Пелікан” виявився абсолютно втраченим. У результаті в цій суперечці переміг ЕПРОП, і наказом НКПС від 5 лютого 1925 р. Чорноморсько–азовське відділення Держсудопідйому було ліквідовано. Всі роботи по підйому судів в цьому регіоні були покладені на ЕПРОП і йому ж передано, не зважаючи на опір, майно відділень” [6].

Література

1. Подводная лодка «Пеликан» // <http://flot.sevastopol.info/ship/podlodki/pelikan.htm>
2. Ковалев Э.А. Короли подплава в море червонных валетов. Хроника начального периода советского подводного плавания. 1918–1941 гг. — М.: ЗАО Центрполиграф, 2006. — 428 с.
3. Цит. по: Додонов Р.А. Рассказы об ЭПРОНе. — Донецк: Норд-Компьютер, 2008. — 220 с.
4. Сорокина М.Ю. В поисках затонувших кораблей // Природа. — 2001. - № 1.
5. Бобрицкий Т.И. Завоевание глубин. Эпизоды из жизни ЭПРОНа. — Л.: Изд-во ЦК ВЛКСМ Молодая Гвардия. Ленинградское отделение, 1934. — 228 с.
6. Боровиков П.А. Водолазное дело России. — М.: Мысль, 2005. — 240 с.

Штоквиш А.А. Судоподъемные операции советских спецслужб: подводная лодка «Пеликан».

Статья рассказывает о судьбе подводной лодки «Пеликан», которая была затоплена в 1919 году на выходе из Одесской Гавани и поднята ЭПРОНом в 1924 году. Упоминается о роли чекистов в разработке судоподъемного проекта, о его реализации черноморскими водолазами, о реформах в советском Госсудоподъеме и монополизации всех подводных работ на Черном и Азовском морях ЭПРОНом.

Ключевые слова: подводная лодка «Пеликан», Одесса, ЭПРОН, Ф.Э.Дзержинский, Л.М.Захаров-Мейер, Ф.А.Шпакович.

Shtokvish A.A. The ship-lifting operations of the soviet top secret organizations: the submarine «Pelican».

The article tells about the fate of the submarine boat «Pelican», which was flooded in 1919 at the exit from Odessa Harbor and lifted by EPRON in 1924. The role of KGB officials in the development of the ship lifting project, its realization by the Black sea divers, the reforms in the Soviet state ship lifting and monopolization of all submarine works on the Black and Azov seas by EPRON are described in the article.

Keywords: the submarine «Pelican», Odessa, EPRON, F.E.Dzerginskiy, L.M.Zaharov-Meyer, F.A.Shpakovich.