

ЭКСПЕДИЦИИ ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ В АРКТИКЕ: ОТ ПОДВИГА К ПОВСЕДНЕВНОСТИ

Экспедиции особого назначения (ЭОН) — это специальные операции, осуществлявшиеся по указанию высшего военно-политического руководства страны с целью межтеатрового перевода оперативных соединений военно-морского флота.

ЭОН — официальная аббревиатура экспедиций особого назначения, так они отобразены практически во всех документах; после чего следует номерное обозначение, указывающее на их порядковый номер, то есть очередность осуществления.

Необходимость в экспедициях особого назначения впервые возникла в ходе создания и становления Северного флота, став в дальнейшем неотъемлемой практикой флотской деятельности.

К сожалению, на сегодняшний день не существует обобщающего труда, раскрывающего задачи и цели многочисленных ЭОН, проводившихся в предвоенный период, годы Великой Отечественной войны и холодной войны, ввиду особой секретности, с которой осуществлялись данные операции. Однако отдельные эпизоды и описания экспедиций все же находят отражение в отечественной историографии. Как правило, это немногочисленные публикации в периодике, фрагментарное освещение рассматриваемой темы в трудах, посвященных истории отечественного Военно-морского флота, а также в мемуарном наследии непосредственных участников событий.

Пожалуй, самой известной является ЭОН-1 (18 мая — 5 августа 1933 года), в ходе которой боевые корабли и подводные лодки были переведены по Беломорско-Балтийскому каналу из состава Морских сил Балтийского моря в Мурманск, с целью создания Северной морской флотилии.

Как видно из «Перечня мероприятий для обеспечения перевода военных судов из Балтийского моря в Белое море», сохранившегося в фондах Российского государственного архива военно-морского флота (Ф. Р-1547. Оп. 1. Д. 145. Л.1), сроки реализации экспедиции, по взглядам командования, были весьма оптимистичны. Беломорско-Балтийский канал, о котором идет речь в пункте № 3 документа, был еще не готов для проводки военных судов.

Это обстоятельство также сказалось на работе ЭОН-2, основной целью которой стало доукомплектование создаваемой флотилии корабельным составом. Экспедиция представляла собой сложную в техническом отношении операцию, связанную с мелководьем связующей артерии.

Насколько важным для государства в целом являлись осуществляемые мероприятия по усилению военной составляющей в арктических широтах, свидетельствует приезд И.В. Сталина вместе с К.Е. Ворошиловым и С.М. Кировым (отвечавшим за подготовку и проведение ЭОН-1) на Кольский полуостров в июле 1933 года. В порту Сорока (ныне Беломорск) они встретили шедшие с Балтики боевые корабли. В ходе этой поездки партийный лидер также обошел на пароходе Кольский залив, намечая места будущих пунктов базирования флота.

Возможность перевода части надводных и подводных сил с одного флота на другой была в сфере постоянного внимания военно-политического руководства СССР в межвоенный период. Данная проблема определялась прежде всего отсутствием соответствующей корабель-

ной инфраструктуры в районах базирования, созданных в 1930-х годах, Тихоокеанского и Северного флотов, а также их значительной удаленностью от традиционных центров отечественного кораблестроения.

Через год после успешного перехода по арктическим морям за одну навигацию ледокольного парохода «Александр Сибиряков» в 1932 году замыслы военно-политического руководства по возможности перевода на Дальний Восток боевых кораблей стали обретать вполне ясные очертания.

Сначала предполагалось провести эскадренные миноносцы типа «Новик» — «Сталин» и «Войков». За ними Тихоокеанский флот планировалось усилить новым крейсером и новыми эсминцами, а также отрядом малых кораблей. Все они должны были пройти к новому месту базирования по Северному морскому пути.

В 1936 году в соответствии с постановлением ЦК ВКП(б) была осуществлена экспедиция ЭОН-3 (2 июля — 17 октября) по проводке двух миноносцев Краснознаменного Балтийского флота во Владивосток Северным морским путем. Вариант перевода боевых кораблей на Дальний Восток вокруг Скандинавии, предложенный Народным комиссаром обороны, был отвергнут на заседании Комиссии обороны при СНК СССР как «абсолютно неприемлемый» в силу обострения внешнеполитической и военной обстановки. Поэтому на первом этапе перехода был снова задействован Беломорско-Балтийский канал, что позволило провести экспедицию гораздо короче, секретнее и быстрее.

Операция, как и последующие проводки военных судов и подводных лодок по СМП, проводилась в тесном межведомственном взаимодействии Народного комиссариата обороны с Главным управлением Северного морского пути при Совнаркоме СССР. В ходе подготовки экспедиции, в мае 1936 года, Комиссия обороны поручила руководителям ГУСМП и НКО представить самые последние данные о состоянии СМП «с точки зрения проводки больших судов», а также разработать перспективный план работ «по дальнейшему исследованию и оборудованию этого пути маяками и другими навигационными знаками, в особенности в районах сомнительных глубин».

Общее руководство по проводке эсминцев «Сталин» и «Войков» через Северный Ледовитый океан от Белого моря до бухты Провидения осуществлял лично начальник Главсевморпути О.Ю. Шмидт. Нарком обороны утвердил итоговый план экспедиции, разработанный в ГУСМП: на трех основных участках пути были определены головные ледоколы, осуществлявшие проводку, — «Ермак», затем «Литке» и в восточной части трассы — «Красин». По указанию К.Е. Ворошилова, военные суда на время пребывания в арктических морях всецело подчинялись командованию Главсевморпути, в то же время непосредственно командованию эсминцами капитан 1 ранга П.А. Евдокимов, в подчинении которого находился сформированный на время похода штаб под руководством капитан-лейтенанта В.Ф. Андреева.

В оперативном освещении ледовой обстановки участвовало шесть самолетов под управлением полярных летчиков А.Д. Алексеева, В.С. Молокова, И.И. Черевичного, М.Н. Каминского, В.Ф. Богданова, и, как отмечено в документах, их работа «имела решающее значение для успеха дела».

Правительственное задание было успешно выполнено, несмотря на критическую ледовую обстановку в Карском море, задержавшую корабли экспедиции почти на тридцать суток. Совершив за два с половиной месяца сложный переход, в итоге все суда прибыли во Владивосток в сохранности, доказав тем самым возможность межтеатрового маневра силами и средствами флота.

В секретном докладе О.Ю. Шмидт, по согласованию с К.Е. Ворошиловым, ходатайствовал перед И.В. Сталиным о награждении всего личного состава миноносцев, как впоследствии гласило постановление ЦК ВКП(б) — «за исключительно самоотверженную, организованную и успешную работу по укреплению обороны СССР». Командир дивизиона миноносцев капитан 1 ранга П.А. Евдокимов, командир миноносца «Сталин» капитан-лейтенант В.Н. Обухов и командир «Войкова» капитан 3 ранга М.Г. Сухоруков были представлены к награждению орденом Ленина — высшей правительственной наградой СССР, вручившийся за «выдающийся вклад в дело обороны страны».

Завершая доклад, начальник Главсевморпути констатировал: «Идея Северного морского пути, выдвинутая т. Сталиным как важнейшая государственная задача, целиком оправдалась. Теперь окончательно доказано, что Северный морской путь имеет не только экономическое, но оборонное значение».

В целом успешная практика переходов надводных кораблей побудила командование Военно-морского флота попытаться выявить возможность проводки Северным морским путем подводных лодок.

Следует отметить, что в первую очередь это был опасный эксперимент, так как проекты ряда подводных лодок малого и среднего водоизмещения разрабатывались с учетом возможности их перевозки в собранном виде или посекционно на железнодорожном транспорте. Пополнение Тихоокеанского флота осуществлялось в основном железнодорожным транспортом, как из Ленинграда, так и из Николаева и Горького. В общей сложности в 1930-х годах на Дальний Восток по железной дороге были перевезены 86 подводных лодок.

«Прошу разрешить произвести в текущем году опытную проводку подводной лодки Щ-423, — обращался Народный комиссар ВМФ СССР Н.Г. Кузнецов к главе Комитета обороны В.М. Молотову, — и обязать Главное управление Севморпути оборудовать на судоремонтном заводе Севморпути в городе Мурманске по чертежам НК ВМФ подводную лодку Щ-423 ледовой защитой и провести ее в навигацию



В радиорубке флагманского ледореза «Ф. Литке». Начальник Главсевморпути О.Ю. Шмидт (справа), радист А. Гиршевич. ЭОН-3. 1936 год. Фото М.А. Трояновского. Музей Центральной студии документальных фильмов (ЦСДФ)

средственное руководство действиями подводной лодки отвечал военинженер 1 ранга гидрограф И.М. Сендик, имевший большой опыт плаваний в условиях Арктики.

При подготовке к плаванию во льдах корпус лодки обшили деревянной «шубой», сверху покрытой железом, и заменили штатные бронзовые винты на стальные «ледовые», имевшие съемные лопасти. Из Полярного Щ-423 вышла 5 августа и продвигалась по СМП в сопровождении ледоколов и транспортов снабжения. Несмотря на то, что поход проходил в сложной ледовой обстановке, в начале сентября подводная лодка прибыла в бухту Провидения на Чукотке. На следующий день нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов докладывал И.В. Сталину: «...выйдя из Полярного 5 августа с. г., подводная лодка Щ-423 9 сентября в 14 часов благополучно прибыла в бухту Провидения... Лодка шла под проводкой ледоколов Главного управления Северного морского пути, причем большую часть пути двигалась на буксире, в целях экономии топлива».

В докладе Н.Г. Кузнецов несколько лукавит относительно «экономии топлива», в действительности ледоколам на сложных участках пути приходилось фактически «протаскивать» лодку за собой, чтобы она не застряла в быстро смерзающемся ледяном крошеве и не наткнулась на многометровые льдины.

В главную базу Тихоокеанского флота — Владивосток Щ-423 дошла на 74-е сутки экспедиции (17 октября), побывав в водах восьми морей и став первой подводной лодкой, прошедшей вдоль северных и восточных морских рубежей СССР на всем их протяжении.

Этот первый в истории мореплавания переход выявил реальную возможность проводки в арктических морях не только надводных кораблей, но и подводных лодок. «Считаю, что проводка подлодок типа «С» и «К» вполне возможна Северным морским путем, — заключал в итоговом отчете И.М. Зайдулин. — Если же вести сразу соединение (3–4 объекта), то необходимо иметь ледоколов не менее двух, кои должны заниматься исключительно проводкой

ЭОН-3. 1936 год. Фото М.А. Трояновского. Музей Центральной студии документальных фильмов (ЦСДФ)



военных объектов. Иначе по времени не уложиться и будет опасность зазимовать».

В дальнейшем через Беломорско-Балтийский канал и Северным морским путем предполагалось переводить на Дальний Восток для Тихоокеанского флота строившиеся в Ленинграде крейсерские подводные лодки типа «К» (К-21, К-22 и К-23). Однако реализации этих планов помешала Великая Отечественная война, и летом 1941 года уже созданный штаб ЭОН-11 был расформирован. Большая часть подлодок, планировавшихся к переходу, вошла в состав Северного флота.

Перевод кораблей и судов через Северный морской путь позволил советскому военно-политическому руководству еще перед началом Великой Отечественной войны приобрести значительный опыт различных способов маневрирования силами и средствами флотов (в том числе и подводными), а также превратить СМП в полноценную «магистраль» для реализации военных задач. Целесообразность данных «арктических экспериментов» была доказана уже с открытием боевых действий.

Следующая ЭОН, которую мы рассмотрим, также входит в перечень наиболее изученных операций флота — отдельные элементы проведения ЭОН-18 и ее общее предназначение известны специалистам и историкам из опосредованных источников. Вместе с тем только в мае этого года авторским коллективом под эгидой Института военной истории был подготовлен сборник материалов и документов «Пути сообщения в военном деле», где впервые опубликованы рассекреченные отчеты по данной операции: начиная от замысла, задач и их решения, заканчивая выводами по операции, с описанием всех событий по этапам и часам. Всех интересующихся указанной тематикой адресуем к данному изданию.

Отличительной особенностью ЭОН-18 (15 июля — 14 октября 1942 года) было, наоборот, — усиление корабельного состава Северного флота посредством перевода боевых кораблей Тихоокеанского флота через СМП.

Руководство переходом ЭОН-18 возлагалось: от Владивостока до бухты Провидения — на командование и штаб Тихоокеанского флота; от бухты Провидения до острова Диксон — на Главный штаб ВМФ; от Диксона до Полярного — на командование и штаб Северного флота.

Еще одной особенностью ЭОН-18 стало ее фактическое совмещение по времени с массовым выводом советских транспортов и ледоколов из Западного и Восточного секторов Арктики. Данное обстоятельство, несомненно, осложняло задачу, поставленную перед командованием Северного флота, — по безопасному выводу и переводу ледоколов и боевых кораблей в Арктике. Фактически эти две операции для сил флота слились в одну общую (имевшую два этапа) и были успешно завершены.

Суровые климатические условия Арктики, тяжелые льды морей Северного Ледовитого океана являлись одним из главных факторов чрезвычайно медленного и осторожного продвижения боевых кораблей по СМП. На отдельных участках пути (бухта Провидения — губа Колючинская в Чукотском море; Чаунская губа — Амбарчик в Восточно-Сибирском море) плотность льда была настолько высокой, что даже ледоколы ГУСМП,



Эсминец «Разумный» идет во льдах Чукотского моря. ЭОН-18. Лето 1942 года.
Форум Balancer.Ru

обеспечивавшие ход отряда, сами застревают во льдах. В наиболее критичной ситуации оказался эскадренный миноносец «Разумный», которому сжатие льдов и малые глубины грозили гибелью. На совещании капитанов ледоколов даже поднимался вопрос о возвращении эсминца на восток. Однако напряженная работа экипажа судна, осуществлявшего круглосуточный скол льда пешнями и паром с его бортов, непрерывный

подрыв льда вокруг корпуса, а также грамотные действия капитанов ледоколов сопровождения позволили вывести миноносец из ледового плена.

В подобной обстановке повреждения кораблей были неизбежным явлением — их корпуса получили вмятины в бортах и деформацию оковки гребных винтов. В то же время возникающие технические трудности не являлись критическими (корпуса оставались цельными, машины и рули кораблей — исправными) и устранялись силами личного состава.

Так, в ходе ЭОН специальным отделением водолазов на «Разъяренном» меняли скоростной винт, чинили погнутый конус вала одной из машин; на «Разумном» — выправляли погнутые лопасти винта, и это не говоря о множестве других, менее значимых, технических неисправностей.

Успешному завершению одной из сложных операций способствовало надежное управление переходом со стороны Главного штаба ВМФ, штабов Тихоокеанского и Северного флотов, обеспечивших безопасность экспедиции, бесперебойную связь с кораблями и взаимодействие с ГУСМП по проводке эсминцев ледоколами. 14 октября 1942 года корабли ЭОН-18 прибыли в Кольский залив и были встречены эскадренным миноносцем «Гремящий» под флагом командующего Северным флотом вице-адмирала А.Г. Головки. Завершая краткий обзор ЭОН-18, еще раз подчеркнем, что осуществление данной операции, по сути, стало новым подтверждением важности оборонного значения Северного морского пути для государства.

В послевоенные годы практика межфлотских арктических переходов закономерно получила свое дальнейшее развитие. К примеру, из опосредованных источников авторами выявлена информация о проведении как минимум восьми экспедиций особого назначения по СМП, начиная с ЭОН-19, ЭОН-20 и ЭОН-21, проведенных летом–осенью 1946 года. Следует отметить, что в ряде мемуарных источников встречаются сведения о наиболее крупных флотских операциях середины 1950-х годов, в ходе которых осуществлялась проводка с Балтики на Север и далее Северным морским путем на Тихоокеанский флот более сорока единиц военных кораблей (включая подводные лодки) различных классов. Однако документальная информация о проводимых в годы холодной войны ЭОН крайне скудна, ввиду того что материалы, проливающие свет на подробности этих и многих других операций, еще находятся под грифом «секретно». Остается надеяться, что рано или поздно и они станут доступны исследователям, по крайней мере начало данному процессу положено.

Е.В. Бей, В.Н. Прямыцын (НИИ (ВИ) ВАГШ ВС РФ)