С. Л. Гуринов

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МОРСКИХ СИЛ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА (1932–1935 годы)

Работа представлена кафедрой педагогики и социально-политических наук Воронежского государственного аграрного университета им. К. Д. Глинки. Научный руководитель – доктор исторических наук, доцент Д. В. Ливенцев

В статье исследуется формирование советских военно-морских сил на Дальнем Востоке в 1932–1935 гг. Изложены выводы об итогах их деятельности.

Ключевые слова: *Морские силы Дальнего Востока, Владивосток, минные заградители, тральщики.*

S. Gurinov

ACTIVITIES OF THE NAVAL FORCES IN THE FAR EAST (1932–1935)

Forming of the naval forces in the Far East in 1932–1935 is studied in the article. The conclusions about their activity are set forth.

Key words: *naval forces of the Far East, Vladivostok, minelayers, trawlers.*

Учитывая агрессивный внешнеполитический курс Японии, СССР был вынужден приступить в начале 1930-х гг. созданию Морских сил Дальнего Востока (МСДВ), которые стали прообразом будущего Тихоокеанского флота. Отметим, что советская судостроительная промышленность все еще не была готова к подобному развитию событий. Из-за экономической маломощности Советский Союз в конце 1920-х гг. был вынужден отказаться от МСДВ, но теперь под влиянием неблагоприятной внешнеполитической обстановки их пришлось возрождать.

30 марта 1932 г. закончилось формирование штаба МСДВ, начальником которого был назначен О. С. Солонников, через две недели создали политическое управление.

Командующим МСДВ назначили Михаила Владимировича Викторова, который был кадровым офицером русского флота (окончил Морской корпус в 1913 г.) и участником Первой мировой войны. После октября 1917 г. он добровольно перешел на сторону советской власти, что было очень редким случаем среди офицеров царского флота. В годы Гражданской войны М. В. Викторов был штурманом крейсера «Олег», до прихода на Тихий океан командовал Балтийским и Черноморским флотами [1, с. 94]. Назначение такого опытного моряка на должность командующего МСДВ объясняется важностью дальневосточного морского театра.

В первом приказе флагмана М. В. Викторова от 21 апреля 1932 г. перечислялись соединения, части, корабли и учреждения Морских сил Дальнего Востока. Первая бригада траленья и заграждения МСДВ полностью состояла из судов гражданского флота и комиссариата рыбной промышленности.

Советский торговый флот передал из своего состава транспорты «Томск» и «Эривань», которые были переоборудованы в минные заградители. Народный комиссариат рыбной промышленности передал формирующемуся флоту траулеры «Ара», «Гагара», «Баклан», а торговый порт – буксиры «Босфор», «Геркулес», «Патрокл», «Диомид», «Скрыплев», «Славянка», которые впоследствии стали тральщиками.

В первую морскую бригаду заграждения и траленья в середине 1938 г., базировавшуюся в бухте Новик, входили следующие корабли: минные заградители «Серго Орджоникидзе», «Ворошиловск», «Эривань», «Теодор Нетте», «Томск», «Яна», «Аргунь»; тральщики «Ара», «Пластун», «Гагара»,

«Баклан», «№ 17», «№ 18», «№ 19», «Босфор», «Геркулес», «Патрокл», «Диомид», «Скрыплев», «Славянка». Также входил целый ряд катеров-тральщиков: «Б-2», «Б-3», «К-62», «Ке-13», «Найт» «Разин», «№ 14», «Корюшко». Катера-тральщики предназначались для действий на мелководье Амурского залива и были переданы в состав военно-морских сил трестом «Главамуррыбпром», что свидетельствовало об активной военизации гражданского флота [2].

Из корабельного состава первой бригады можно сделать вывод, что М. В. Викторов в организации военно-морских сил последовал рекомендациям видного теоретика флота Е. Е. Шведе, предсказавшего военизацию гражданского флота СССР как следствие недостатка боевых кораблей, тем более что гражданский флот на Дальнем Востоке развивался быстрыми темпами.

Классическим примером обыкновенного корабля Морских сил Дальнего Востока может послужить минный заградитель «Ворошиловск». В Германии в 1907 г. он был спущен на воду. После чего, вплоть до Первой мировой войны совершал регулярные рейсы на Дальний Восток, доставляя туда грузы и переселенцев. После революции команда разбежалась, а пароход поставили на прикол. Во Владивостоке «Ставрополь» пережил Гражданскую войну и интервенцию. О заброшенном пароходе вспомнили лишь после вступления во Владивосток частей Красной Армии. Новой власти были необходимы морские суда, а интервенты увели с собой все, что держалось на плаву. Вот тогда-то и вспомнили о «Ставрополе». Пароход был сразу же поставлен на ремонт и вскоре как вспомогательный крейсер вошел в состав морских сил Дальнего Востока. Затем «Ставрополь» спустил военный флаг и занялся перевозкой грузов. Прошло еще восемь лет, и новый поворот судьбы: «Ставрополь» становится гидрографическим судном. 3 мая 1932 г. на пароходе торжественно подняли Военно-Морской флаг. Как гидрографическое судно «Ставрополь» трудился в течение двух лет. Затем с июня по декабрь 1934 г. он числился минным блокшивом, т. е. судном, выполняющим функции плавучего минного склада, а после опять был классифицирован как минный заградитель. О качестве подобных судов позволяет судить доклад командира бригады траленья и заграждения А. В. Васильева: «Отбор, произведенный комиссией, совершенно неудовлетворительный, так как обладая максимальным ходом в 8 узлов, заградители не могут быть использованы для операций в районе баз противника. Кроме этого и пассивные минные заграждения можно выполнять в темное время суток не дальше острова Аскольд. Состояние заградителей типа “Томск”, кораблей 1912 г., требует постоянного ремонта. “Ворошиловск” не пригоден для мин всех образцов, переоборудовать его не имеет смысла. Лучший из заградителей “Серго Орджоникидзе”, обладающий ходом в 11 узлов, все же не отвечает всем требованиям, предъявляемым к этому классу кораблей. Ни один из имеемых тральщиков не пригоден для целей траленья (осадка, скорость хода). Отобрать из состава торгового флота другие тральщики не представляется возможным, за отсутствием в Тихоокеанском бассейне подходящих кораблей. Зенитная артиллерия устарелых образцов. Нет глубоководных мин. На “Серго Орджоникидзе” нет приборов управления артогнем. Отстает боевая подготовка по траленью» [3]. Из доклада А. В. Васильева можно сделать вывод, что военизация гражданского флота Дальнего Востока не усилила МСДВ, хотя и была единственной возможной мерой в сложившейся ситуации.

Одновременно с М. В. Викторовым получили назначения основные должностные лица Морских сил Дальнего Востока. Начальником штаба стал Н. Е. Басистый (впоследствии адмирал), штурманом флагманского корабля минного заградителя «Томск», а затем флагманским штурманом бригад стал С. Г. Горшков (будущий адмирал Флота Советского Союза), А. Г. Головко (будущий командующий Северным и Балтийскими флотами) исполнял должность флагманского минера. На возрождавшиеся МСДВ были направлены лучшие кадры отечественного флота.

Отметим, что в рамках создания «малого» флота уже в середине 1932 г. вступил первый на Тихом океане дивизион из 12 торпедных катеров. Из общей численности моряков с эшелона отряда торпедных катеров, прибывшего в 1932 г. из Кронштадта, члены и кандидаты в партию составляли 42, а комсомольцы – 25%. Вообще нельзя не отметить, что у советской власти была эффективная политика поддержки флота.

Кроме третьей морской бригады существовал 4-й отдельный дивизион торпедных катеров Шкотовского сектора обороны, 6-й отдельный дивизион торпедных катеров Владимиро-Ольгинской базы и 9-й отдельный дивизион, находившийся в Николаевске-на-Амуре. Именно советские военно-морские силы на Дальнем Востоке в середине 1930-х гг. создали самые мощные соединения торпедных катеров.

В Управлении Морских Сил знали, конечно, что и катера типов «Ш-4» и «Г-5» могли успешно действовать на Балтике и Черном море, на так называемых «закрытых» театрах, что было неоднократно подтверждено в ходе Великой Отечественной войны, но для Северного и Тихоокеанского флотов требовались катера большого водоизмещения. Решить данную проблему было непросто, так как из-за отсутствия дальневосточной судостроительной промышленности катера доставлялись по железной дороге, что существенно ограничивало их габариты. Катера типов «Ш-4» и «Г-5» доставляли в собранном виде, и руководство флота приводило такой подход, как пример оперативности между морскими театрами с эффективным использованием сухопутных путей.

Неоднократные просьбы командования дальневосточных военно-морских сил вынудили в 1936 г. специально для ТОФа начать разработку проектов катеров «СМ-3» и «СМ-4» (аббревиатура «СМ» означала «стальной мореходный», а цифры – число моторов, которые предполагалось установить). Однако реализовывался данный проект крайне медленно, и дальневосточный флот не получил так необходимых для него катеров типа «СМ», что существенно снизило боеспособность «малого» флота. Кстати, неприспособленность торпедных катеров к действиям в бассейне Тихого океана впоследствии создала массу проблем в период советско-японской войны. В результате сложившегося положения концепция «москитного» флота теряла свое значение, что существенно уменьшало роль советских военно-морских сил Дальнего Востока как инструмента внешней политики.

К сожалению, «москитный» флот, пусть даже и очень многочисленный, сам по себе не представлял реальной угрозы для японцев. Пользуясь явным превосходством в военно-морских силах, японские рыбаки под прикрытием военных кораблей продолжали систематические акции хищения морских богатств в советских водах, особенно у берегов Камчатки. Только в 1933 г. отловом рыбы и крабов в территориальных водах СССР занимались 17 японских плавучих заводов, 3 краболова, восемь траулеров и до 150 небольших судов. Японские военные корабли часто крейсировали в советских территориальных водах, нередко заходя в трехмильную запретную зону. В провокационных действиях на море японцы активно использовали Курильские острова и южную часть Сахалина, где размещались ее крупные военные базы [4, с. 180]. Такое поведение можно назвать вполне естественным, так как было следствием агрессивной внешней политики Японии, которой на море СССР ничего не мог противопоставить.

Постепенно Морские силы Дальнего Востока стали усиливаться настоящими боевыми кораблями. Из европейской части Советского Союза по железной дороге везли торпедные катера, подводные лодки-«малютки» со снятыми рубками и рулями и «щуки», разрезанные по секциям. Команды кораблей составлялись из моряков Черноморского и Балтийского флотов. В 1934–1935 гг. был сформирован отдельный дивизион сторожевых кораблей (СКР), в который входили «Метель», «Вьюга», «Буран», «Молния», «Гром»,

«Зарница». Этот дивизион полностью отвечал требованиям, предъявляемым к данному классу кораблей, вследствие чего увеличилось количество задержанных японских браконьеров [5, с. 57]. Именно на такие сторожевые корабли легла основная нагрузка при проведении всех операций МСДВ. Вот приказ командования от 6 января 1935 г.: «Иметь по одной дежурной подводной лодке в бухте Находка и мысе Улисс в одночасовой готовности к выходу в море для выполнения боевого задания. Сторожевые корабли «Вьюга» и «Метель» иметь в 24-часовой готовности к выходу по специальному приказанию» [6]. В конце 1936 г. Северным Морским путем с Балтики и Владивостока прибыли два устаревших эскадренных миноносца «Сталин» и «Войков», совершившие первый переход советских кораблей по арктическим морям. Естественно, два корабля-ветерана, участвовавших еще в первой мировой войне, не могли существенно усилить МСДВ. Из них сформировали седьмую морскую бригаду надводных кораблей (командир С. Г. Горшков). Тогда же как отдельное подразделение с целью охраны биологических ресурсов и побережья создана была Камчатская военная флотилия, которая просуществовала до 1949 г. [7].

Однако к началу 1935 г. советское правительство безосновательно решило, что Морские силы Дальнего Востока – организационно вполне оформленный военно-морской флот. Исходя из этого, 11 января 1935 г. в приказе Народного комиссара обороны СССР было объявлено о переименовании МСДВ в Тихоокеанский флот.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Доценко В. Д.* Морской биографический словарь. СПб.: Логос, 1998. 512 с.
2. Российский Государственный архив Военно-Морского Флота (РГА ВМФ). Ф. 1952. Оп. 1. Д. 10. Л. 64.
3. РГА ВМФ. Ф. 1052. Оп. 1. Д. 10. Л. 13–17.
4. *Кузнецов Н. Г.* Курсом к победе. М.: Изд.: Голос, 2000. 218 с.
5. Мы – тихоокеанцы. Владивосток.: Изд. Дальневосточное, 1977. 210 с.
6. РГА ВМФ. Ф. 1174. Оп. 3. Д. 27. Л. 2, 3.
7. РГА ВМФ. Ф. 2014. Оп. 1. Д. 1. Л. 8, 9.

REFERENCES

1. *Dotsenko V. D.* Morskoy biograficheskiy slovar'. SPb.: Logos, 1998. 512 s.
2. Rossiyskiy Gosudarstvenny arkhiv Voyenno-Morskogo Flota (RGA VMF). F. 1952. Op. 1. D. 10. L. 64.
3. RGA VMF. F. 1052. Op. 1. D. 10. L. 13–17.
4. *Kuznetsov N. G.* Kursom k pobede. M.: Izd.: Golos, 2000. 218 s.
5. My – tikhookeantsy. Vladivostok.: Izd. Dal'nevostochnoye, 1977. 210 s.
6. RGA VMF. F. 1174. Op. 3. D. 27. L. 2, 3.
7. RGA VMF. F. 2014. Op. 1. D. 1. L. 8, 9.