

УДК 94(47).084

Сутормин Владимир Анатольевич

сотрудник Института береговой охраны
ФСБ России, г. Анапа
тел.: (961) 513-68-10

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ МОРСКОЙ ПОГРАНИЧНОЙ ОХРАНЫ ОГПУ В 1922–1932 ГГ.

Аннотация:

В публикации рассматриваются основные этапы развития системы советской морской пограничной охраны, формирования пограничных флотилий и соединений в составе ОГПУ, что позволило выявить особенности их обеспечения кораблями и катерами в 1922–1932 гг., оценить влияние проводимых реформ на развитие состава пограничных кораблей.

Ключевые слова:

морская пограничная охрана, пограничные корабли, флотилия, отряд, ОГПУ, влияние, развитие, обеспечение.

Sutormin Vladimir Anatolievich

officer, Institute Coast Guard of
Russian Federal Security Service, Anapa
tel.: (961) 513-68-10

DEVELOPMENT COAST GUARD SYSTEM OF OGPU IN 1922–1932

The summary:

The article examines the main stages in the development of the Soviet coast guard, forming the border flotillas and connections within the OGPU, which revealed the singularity of their support ships and boats in the 1922-1932 years. To assess the effect of the conductivity of reforms on the development of the guard-ships.

Keywords:

coast guard, cutters, flotilla, detachment, OGPU, impact, development, maintenance.

За четыре с половиной года, с марта 1918 г. до сентября 1922 г., пограничная охрана четырежды передавалась из ведомства в ведомство: с мая 1918 г. – в состав Наркомата по делам финансов, с июня 1918 г. – в Народный комиссариат торговли и промышленности, с июля 1919 г. – в подчинение Народного комиссариата по военным делам, с ноября 1920 г. – в ведение ВЧК, пока, наконец, в октябре 1921 г. не была расформирована совсем с передачей задач охраны и обороны границы частям армии и флота.

Переход к войсковой охране государственной границы регулярными частями Красной Армии в 1921 г. позволил в короткое время разгромить крупные вооруженные банды в приграничье. В связи с окончанием Гражданской войны и укреплением Советской власти, на основании постановления IX Всероссийского съезда Советов от 28 декабря 1921 г. и постановления ВЦИК от 6 февраля 1922 г. ВЧК была реорганизована в Государственное политическое управление (ГПУ) при НКВД РСФСР (с ноября 1923 г. – ОГПУ при СНК СССР), в числе задач которого была «охрана границы РСФСР и борьба с контрабандой» [1, с. 11].

К лету 1922 г. обстановка на границе изменилась. Враждебные действия против Советской России главным образом перешли к шпионажу, диверсиям мелкими группами, активной контрабанде. Для ведения борьбы в этих условиях нужны были войска со специальной подготовкой. Уже 10 мая 1922 г. на совещании Полномочного представительства и Управления войск ГПУ было принято решение о «возбуждении ходатайства о создании Отдельного корпуса пограничной стражи (ОПК), комплектование которого провести путем мобилизации старых пограничников» [2, с. 196].

Ходатайство ГПУ было признано целесообразным, и постановлением Совета Труда и Обороны от 27 сентября 1922 г. охрана «сухопутной и морской границ РСФСР во всех отношениях» передавалась в ведение ГПУ, для чего создавался Отдельный пограничный корпус войск ГПУ. Приказом ГПУ № 425 от 13 октября 1922 г. было утверждено «Положение об организации Отдельного пограничного корпуса войск ГПУ», которым, в частности, предусматривалось создание в составе корпуса речных и морских пограничных флотилий. 24 октября 1922 г. помощник Главкома по морским делам подписал приказ о передаче ГПУ судов Финско-Ладожского, Чудского, Черноморского, Каспийского и Северного отрядов судов охраны границы [3, с. 120].

Приказом войск ГПУ № 587/4 от 11 декабря 1922 г. для охраны морских границ предусматривалось создание четырех отрядов судов пограничной охраны (в Белом, Черном, Каспийском морях и Финском заливе) и двух флотилий (Псковско-Чудской и Амурской). Начальники отрядов судов и флотилий в оперативном отношении подчинялись соответствующим полномочным представителям ГПУ и начальникам контрразведывательных отделов соответствующих погранокругов [4, с. 150].

Приказом ГПУ № 5/1 от 2 января 1923 г. было утверждено Временное положение об организации управления кораблями и частями, входившими в состав флотилий ОПК. Этим приказом были созданы Северная, Финско-Ладожская, Черноморская и Каспийская флотилии. Однако обеспечение создаваемых морских частей судовым составом шло с трудом, значительная часть передаваемых погранохране судов требовали текущего и среднего ремонта, а некоторые и капитального. Вместо неисправных плавсредств часто направлялись другие, имеющиеся в наличии. По этой причине состав флотилий неоднократно изменялся.

В результате в состав Северной флотилии (включавшей Архангельский и Мурманский отряды) вошли: посыльное судно «Ярославна», сторожевые суда Т-3, Т-5, Т-15, Т-21, Т-23, Т-24, катера МИ-12, МИ-13, РИ-5, РИ-6, а также Служба наблюдения и связи: южное отделение в Архангельске (4 наблюдательных поста и 3 радиостанции) и северное отделение в Мурманске (6 наблюдательных постов и 4 радиостанции).

Финско-Ладожская флотилия с Финским и Ладожским отрядами включала: сторожевые суда «Копчик», «Коршун», «Руслан», «Черноморский № 2», «Ижора», «Илим»; пароход «Пламя»; паровые катера «Ясный», «Особый», «Пограничник», «Ниспосланный» и № 7; моторные катера «Орленок», «Дельфин», «Зиновьев», «Льдинка», «Мечта»; и Чудской отряд в составе: моторные катера «Коммунист», «Полярная звезда», «Победа», № 6, 8, 10, 15, 16; сторожевые катера «Ильич», «Вега».

Черноморская флотилия с Одесским, Севастопольским, Новороссийским и Батумским отрядами в 1923 году имела: сторожевые суда «Ястреб», «Светлана», катера «Оля», «Летучий», «Лихой», «Дельный», «Жаркий», «Живучий», «Завидный», «Пронзительный», «Прочный», «Прыткий», «Пылкий», «Урицкий», СК-13, «Тифлис» и «Батум», мотофелюги «Алла Эмонет», «Аслан», «Валюта»,

Каспийская флотилия с Бакинским и Красноводским отрядами получила: сторожевые суда «Куница», «Ласка», «Хорек», «Выдра», посыльное судно «Али Байрамов», а также катера № 301 и «Счастливы». Входившие ранее в ее состав канонерские лодки № 308, 309, 310, 311 были исключены из состава каспийских пограничных судов и отправлены по железной дороге в Петроград.

Во главе каждой флотилии назначался начальник, который в «административно-техническом отношении» подчинялся непосредственно помощнику начальника штаба войск ГПУ по морской части, а в оперативном отношении начальнику войск соответствующего пограничного округа. Общая численность судового состава флотилий ОПК составляла 64 единицы [5, л. 17]. При этом на каждое судно, включая маломерные катера, приходился участок границы от 27,2 км на Финско-Ладожском участке до 85,7 км на Каспийском море. Из-за недостаточного количества судового состава и, особенно, горючего, морпогранохрана была не в состоянии обеспечить постоянную дозорную службу в море. Имевшиеся корабли и катера в этот период выходили на границу, как правило, только по оперативной необходимости [6, л. 17].

Приказом Полномочного представительства ГПУ по Дальнему Востоку от 4 января 1923 г. были определены «Построение и порядок охраны границы на Дальнем Востоке», но формирование частей морской пограничной охраны на Тихом океане затянулось в связи с отсутствием судов, пригодных для несения службы. С весны 1923 г. к охране границы на Тихом океане приступил только сторожевой корабль «Красный вымпел» [7, с. 62].

Приказом ГПУ № 289/30 от 19 мая 1923 г. для охраны Афганской границы по р. Амударья был образован Амударьянский пограничный отряд судов, который укомплектовали 4 моторными катерами [8, л. 18].

Таким образом, во второй половине 1923 г. организационно и юридически была оформлена определенная структура пограничной охраны СССР как специальных войск, предназначенных для решения специфических задач по охране государственной границы. В этот же период в основном были завершены и организационные мероприятия по созданию морской пограничной охраны.

Структура морпогранохраны в составе флотилий просуществовала менее года. Правительство и руководство госбезопасности считали, что флотилии не в состоянии самостоятельно организовать охрану морских границ СССР. 12 октября 1923 г. был издан приказ ГПУ № 418, которым Северная, Балтийская, Каспийская флотилии переподчинялись Полномочным представителям ГПУ регионов. Черноморская флотилия расформировывалась, вместо нее создавались 4 отдельных отряда судов погранохраны, непосредственно подчиненных представителям ГПУ соответствующих округов. Согласно приказу, судовый состав морских частей сокращался, значительная часть кораблей и катеров, полученных пограничниками от флота, возвращалась обратно. Был определен следующий состав частей морпогранохраны:

1. Северная флотилия – сторожевые суда «Соколица» (в ходе реформирования флотилии судно «Соколица», подлежащее списанию, было заменено на тральщик Т-21, переименованный в ПС-2), ПС-1, «Воскресник», буксир «Энгельгардт», гидрографическое судно «Таймыр», катера «Кипрус», РИ-5, РИ-6 и ДК-2.

2. Балтийская флотилия – сторожевые суда «Черноморский № 2», «Дозорный» и «Разведчик», сторожевые моторные катера СК 43, СК 44, СК 45, СК 48, СК 49, СК 50, СК 54, СК 55, СК 56, СК 58.

3. На Черном море: 1-й Украинский отряд (Одесса) – сторожевое судно «Ястреб», сторожевой катер «Оля» и 2 парусно-моторные фелюги; 2-й Крымский отряд (Севастополь) – сторожевой катер СК-35 и 5 парусно-моторных фелюг; 3-й Северо-Кавказский отряд (Новороссийск) – 7 парусно-моторных фелюг; 4-й Закавказский отряд (Батуми) – сторожевое судно «Коршун», сторожевой катер «Урицкий» и 6 парусно-моторных фелюг.

4. Каспийская флотилия – сторожевые суда «Хорек» (с 1925 года – «Могилевский») и «Куница» (с 1925 года – «Атарбеков»), катера №-301, «Чайка», «Пулемет», две парусно-моторные «туркменки», 5 парусно-моторных шлюпок и 5 парусных шлюпок [9, л. 20].

Однако и на этом преобразование не закончилось. Пограничные флотилии и отряды в соответствии с приказом ОГПУ от 25 февраля 1924 г. и изданными в его развитие приказами от 19 марта 1924 г. (Северная и Балтийская флотилии), от 12 мая 1924 г. (Черноморские отряды), от 9 сентября 1924 г. (Каспийская флотилия) были расформированы с прикреплением имевшегося корабельно-катерного состава к тем пограничным частям, на участках которых они действовали. Предполагалось, что такое решение позволит максимально эффективно использовать имеющийся судовый состав для охраны границы и будет способствовать улучшению взаимодействия с сухопутными подразделениями пограничных отрядов [10, л. 38].

В 1924–1926 гг. для материально-технического обеспечения пограничного корабельно-катерного состава на основе расформированных флотилий и отрядов пограничных судов в Мурманске, Ленинграде, Севастополе, Баку и Хабаровске были образованы окружные базы снабжения и ремонта. Из Ленинградской

базы судовой состав на период навигации придавался 6-му Кронштадтскому, 7-му Кингисеппскому, 8-му Гдовскому и 9-му Псковскому пограничным отрядам. На Севере были созданы Отдельные Мурманская и Архангельская комендатуры, в состав которых вошли суда из расформированной флотилии [11, л. 7-9].

На Дальнем Востоке в 1924 г. только проходило первоначальное формирование морских пограничных сил. Водные границы охранялись только по рекам Амур, Уссури, Сунгач, Аргунь, озеру Ханко и в части южного побережья Приморья. Морские границы северного Сахалина, Камчатки, Чукотки, побережье Охотского моря не охранялись совсем. Приказом ОГПУ от 30 мая 1924 г. был образован Владивостокский отряд сторожевых судов погранохраны, в который от таможенной службы приняли парусно-моторные шхуны «Красный Приморец» и «Пролетарское око», судно «Менжинский», а также катера «Амур», «Проворный», «Уссуриец», «Находка» (затем «Смычка»), «Контролер», приобретенные Полномочным представительством ОГПУ у частных владельцев. С 1924 г. к охране границы на Дальнем Востоке из состава военного флота были привлечены также канонерская лодка «Красный Октябрь» (бывший ледокол «Надежный») и прибывший в ноябре с Севера сторожевой корабль «Воровский» (бывшее посыльное судно «Ярославна») [12, л. 1–4]. Однако имеющийся состав судов позволял обеспечить охрану морского побережья только на участке от Посыета до Совгавани. Остальные участки морской границы продолжали оставаться неохраняемыми. По итогам совещания, состоявшегося 10 февраля 1925 г. с участием Командующего Морскими силами СССР В. Зофа, начальника Морских сил Дальнего Востока В.А. Селитренникова, Полномочного представителя ОГПУ на Дальнем Востоке В. Алпова, начальника Морской инспекции войск ОГПУ Д. Блинова и других должностных лиц обоих ведомств, было принято решение о передаче ряда кораблей Владивостокского отряда Морских сил – сторожевиков «Воровский», «Красный вымпел», миноносцев «Лазо» и «Потапенко», канонерской лодки «Красный Октябрь» и еще около 10 сторожевых катеров в оперативное подчинение Дальневосточной пограничной охране с июня 1925 г. [13, л. 4]. Передача этих судов, безусловно, способствовала усилению охраны государственной границы на морском участке, но и их все же было недостаточно для столь обширного региона. На каждое сторожевое судно пограничной охраны приходилась фантастическая зона ответственности – 1 375 км.

В целом, во второй половине 1920-х гг. в стране сформировалась организационная структура частей морской пограничной охраны, завершилось их первичное укомплектование корабельно-катерным составом. В 1927–1928 гг. прошла еще одна реорганизация морских частей погранохраны, в результате которой были образованы морские пограничные базы, подчиненные начальникам береговых погранчастей. В составе баз объединились пограничные суда, дислоцирующиеся на их участках. Организационно личный состав был подчинен руководству баз, а в оперативном отношении – командованию пограничных отрядов и комендатур, участки которых обслуживали корабли. В этот период приказами ОГПУ № 103/42-1927 г. и 132/52-1928 г. были сформированы: Архангельская, Мурманская, Одесская, Севастопольская, Новороссийская, Батумская, Бакинская морские базы, Морская окружная база Ленинградского округа, Морская пограничная база Управления пограничной охраны Полномочного представительства ОГПУ Дальневосточного края в г. Владивостоке, Амударьинская и Амурская речные базы. В тоже время эффективность морской пограничной службы в целом не всегда была высока. Причина этого заключалась в несовершенстве организационной структуры. Суда, находясь в оперативном подчинении начальников пограничных отрядов, фактически подчинялись командиру базы, который не нес прямой ответственности за состояние охраны границы [14, с. 609–610].

В мае 1929 г. на основе морских погранбаз были созданы окружные базы, теперь непосредственно подчиненные управлениям погранохраны региональных Полномочных представительств ОГПУ, но сохранившие подчинение по оперативным вопросам начальникам береговых пограничных отрядов. Всего к концу 1920-х гг. в состав пограничных частей входило 13 сторожевых судов и 107 катеров, ботов и шхун [15, л. 24–32]. Средняя протяженность участка границ, приходящегося в тот период на одно судно, составляла 154,7 км. Причем, если на Балтике, Черном и Каспийском морях эта цифра колебалась от 22,7 до 66,7 км на судно, что в целом реально при наличии исправных быстроходных сторожевых кораблей, то на Дальнем Востоке зона ответственности одного судна достигала 846,2 км, что заведомо обуславливало неприкрытость огромных морских пространств пограничными силами. Стоит упомянуть, что из имевшихся плавсредств все сторожевые суда и не менее 80 % катеров были дореволюционной постройки, устаревшие и слабо вооруженные, прошедшие Первую мировую и Гражданскую войну, и с задачами пограничной службы справлявшиеся с трудом.

В целом, подводя итог этапу развития морпогранохраны в составе ОГПУ, можно отметить, что к началу 1930-х гг. удалось в короткие сроки провести мероприятия по организационному переустройству пограничной охраны, обустройству и обеспечению войск, развитию системы базирования, создать нормативную базу для деятельности по охране границы, разработать новые тактические положения о формах и методах пограничной службы, привлечь к охране границы минимально достаточные силы и средства.

Ссылки:

1. Лубянка. ВЧК-ОГПУ-НКВД-НКГБ-МГБ-МВД-КГБ. 1917–1960. Справочник. М., 1997.
2. Пограничные войска СССР. Сборник документов и материалов. 1918–1928. М., 1973.
3. Там же.
4. Из истории советских пограничных войск. Документы и материалы. 1921–1927. М., 1963.
5. Центральный пограничный музей ФСБ России (ЦПМ). Док. фонд. Оп. 116. Д. 2.

References (transliterated):

1. Lubyanka. VCHK-OGPU-NKVD-NKGB-MGB-MVD-KGB. 1917–1960. Spravochnik. M., 1997.
2. Pogranichnye voyska SSSR. Sbornik dokumentov i materialov. 1918–1928. M., 1973.
3. Ibid.
4. Iz istorii sovet-skikh pogranichnykh voysk. Dokumenty i materialy. 1921–1927. M., 1963.
5. Tsentral'niy pogranichniy muzey FSB Rossii (TSPM). Dok. fond. Op. 116. D. 2.

6. Музей морских частей пограничных войск (ММЧПВ). Док. фонд. Оп. 1П-1. Д. 1.
7. Мошков Ф.А. Морская пограничная охрана России: от Петра I до наших дней. М., 2007.
8. ЦПМ, Док. фонд. Оп. 116. Д. 2.
9. ММЧПВ, Док. фонд. Оп. 1П-1. Д. 1.
10. ЦПМ, Док. фонд. Оп. 11. Д. 19.
11. ММЧПВ, Док. фонд. Оп. 1П-2. Д. 1.
12. ММЧПВ, Док. фонд. Оп. 3П-1. Д. 1.
13. ЦПМ, Док. фонд. Оп. 8. Д. 1.
14. Из истории советских пограничных войск. Документы и материалы. 1921–1927. М., 1963.
15. ММЧПВ, Док. фонд. Оп. 1П-2. Д. 1.
6. Muzey morskikh chastey pogranichnykh voysk (MMCHPV). Dok. fond. Op. 1P-1. D. 1.
7. Moshkov F.A. Morskaya pogranichnaya okhrana Rossii: ot Petra I do nashikh dney. M., 2007.
8. TSPM, Dok. fond. Op. 116. D. 2.
9. MMCHPV, Dok. fond. Op. 1P-1. D. 1.
10. TSPM, Dok. fond. Op. 11. D. 19.
11. MMCHPV, Dok. fond. Op. 1P-2. D. 1.
12. MMCHPV, Dok. fond. Op. 3P-1. D. 1.
13. TSPM, Dok. fond. Op. 8. D. 1.
14. Iz istorii sovetskikh pogranichnykh voysk. Dokumenty i materialy. 1921–1927. M., 1963.
15. MMCHPV, Dok. fond. Op. 1P-2. D. 1.