



Побратимы Арктики



Конвои мужества

Часть вторая



Герцог Глостерширский на открытии памятника подводникам в шотландском порту Данди стоя приветствует ветеранов северных конвоев и выпивает с ними фронтовую чарку



Принц Эндрю (Великобритания) и российские ветераны северных конвоев на Пискаревском кладбище в Санкт-Петербурге 20 мая 1997 г.



Ветераны северных конвоев возлагают венок к монументу «Алёша». Мурманск. 2004 г.



Российские, английские, американские и канадские ветераны северных конвоев у борта ледокола «Красин». Санкт-Петербург. 2003 г.



Памяти Защитникам блокадного Ленинграда – английский клуб «Русский конвой» (СПб, площадь Победы, 1996 г.)



«Дервиш-50», ветераны-союзники в г. Североморске, август 1991 г.

1941–1945: Полярные конвои – пример великого побратимства!

Побратимы Арктики... Как пароль, преодолевая пространство и время, звучит это святое понятие. И сколько бы лет не прошло со времени окончания самой кровопролитной Второй мировой войны, мы вновь и вновь будем возвращаться к её истории. На этот раз мы более пристально взглянем на истоки победы с позиций полярных конвоев. Только на первый взгляд – это *незначительный эпизод* Второй мировой войны. Скорее всего, здесь подойдёт другое, более точное определение – *малоизвестный эпизод*, которое не умаляет его достоинств. Напротив, его непреходящее значение мы только начинаем сознать. Как говорил Александр Крон, нам «нужен какой-то срок, чтобы отделить главное от второстепенного и увидеть явление в его подлинных масштабах». Прошло более шестидесяти лет со дня Победы. Для истории, возможно, это незначительный срок, но достаточный для нас, чтобы следовать духу и букве этого изречения.

Недавно узнал, что 75-летний русский писатель Василий Аксёнов, живущий во Франции, решил написать, по его словам, «книгу о «ленд-лизе». Значит, эта тема волнует, она востребо-

вана, идёт её осмысление по всем литературным направлениям – художественном, документально-публицистическом, мемуарном, историческом... Вершится суд не самый скорый, но самый справедливый. Во имя истины.

«В связи с «мизерной» помощью союзников в Великой Отечественной войне тема полярных конвоев долгие годы была закрыта, а участники тех событий забыты», – считает президент Региональной Общественной организации «Полярный конвой» из Санкт-Петербурга Ю.Е. Александров, один из авторов текста Меморандума о создании Международного фонда «Полярный конвой». Цель деятельности этого фонда определена как попытка внести свою лепту в построение вселенского здания мира и одновременно – как искренняя потребность выразить нашу благодарность в лице участников Полярных конвоев всем ветеранам стран, разгромивших фашизм. Не в угоду быстро меняющегося мира. Справедливости ради.

С другой стороны, ныне многие ангажированные ширококвещательные средства массовой информации безапелляционно выдают как исторический факт, что главными вершителями Великой Победы были США и Великобритания, Советскому Союзу остаётся «неблагодарная гастроль» захватчика и поработителя. Как будто не советские солдаты водрузили красный флаг над рейхстагом, и не прославленная Красная Армия, приняв на себя основной удар врага, после тяжёлых потерь и отступлений, гнала его от стен Москвы, Ленинграда и Сталинграда до самого фашистского логова – Берлина. Звучит не убедительно, слишком прямолинейно? Попробуем дальнейшим повествованием убедить вас в том, что существует общая для всех нас историческая правда. Только будьте терпеливы к разным точкам зрения, и авторской – в том числе.



Побратимы Арктики

179

Сага о полярных конвоях

публикации,
воспоминания,
иллюстрации,
документы,
письма,
факты

Если бы меня несколько лет назад спросили, что я знаю о полярных союзных конвоях, я бы, наверное, растерялся и в замешательстве, в

лучшем случае, сослался на книгу Валентина Пикуля «Реквием каравану PQ-17». Аргумент мощный, даёт ответы на многие вопросы. Но это только один эпизод, пусть даже самый трагический, в большой истории союзных конвоев. Именно теперь, окунувшись в море информации и фактов, я понимаю, какое значение имели поставки вооружения и продовольствия по ленд-лизу для нашей общей Победы. Спустя много лет сошлись точки зрения совершенно разных людей – русского посла, английского бригадного генерала и американского профессора логистики: «конвои

– северная сага о героизме, отваге и стойкости...», «сага о конвоях...» Господи, сколько материалов мне сподобилось видеть и переработать! Иногда я начинал сомневаться: предлагаю читателю свежий обед или кормлю его вчерашним завтраком. Поверьте, если воспроизвести всё, касающееся нашей тематики, без всякого сомнения, это была бы действительно настоящая сага о северных конвоях. Сожалею в очередной раз, что не могу назвать, как в Книге памяти, всех причастных к этому великому действу под названием «Союзный конвой»!

И всё-таки «шапку» для до-



Любые сомнения в этом вопросе создают сегодня почву под ногами ярых нацистов и националистов разных мастей в прибалтийских государствах, в Молдове, Румынии, Украине, где уравнивали или жаждут уравнять солдат, воевавших по разные стороны «баррикад», в лучшем случае. А ярые уклонисты от истории уже отдали приоритет националистам, сомкнувшимся в своё время с фашистскими кругами. Правящие круги Литвы и Эстонии на государственном уровне поддерживают бывших прихлебателей СС, создают самые благоприятные условия для их парадов и митингов, с одной стороны. С другой стороны, они беззастенчиво потеснили с почётных пьедесталов настоящих героев Великой Отечественной войны. А тех, кто, не жалея жизни, воевал против фашизма, даже не желают признавать гражданами своих доморожденных «демократических» суверенных государств... Беззастенчиво возводятся памятники предателям и прихвостням фашизма. В переписывании истории особенно усердствуют на Украине. По указу президента Ющенко (так хочется угодить его американским ставленникам!) сносятся памятники и переименовываются улицы, ликвидируются символы, связанные с историей Советского государства, с героической борьбой против немецко-фашистских захватчиков. В учебниках и средствах массовой информации республики, пораженной «оранжевой чумой», воспеваются деятельность пособников фашистов ОУН-УПА, СС «Галичина» и других. Потеряв всякую совесть и здравый смысл, из них лепят «борцов за независимость Украины». Присвоено звание Героя Украины гаупштурмфюреру СС Р. Шухевичу...

У новоявленных политиков, видимо, отшибло память, что ожидало бы эти народы после окончательной победы Гитлера. До половины местных жителей подлежало репатриации в отдалённые

районы России; в течение пяти лет должно было завершиться онемечивание сельской местности, через десять лет – городского населения. А те, кто «не подходил по группе арийской крови», больные, недееспособные, должны были просто исчезнуть в печах крематориев многочисленных фашистских концлагерей и послужить немецким бюргерам удобрением для их земель на новых поселениях... И сейчас нельзя без содрогания сердца смотреть на кино и фотодокументы, где запечатлены ряды виселиц, измождённые тени людей из многочисленных концлагерей, овраги, рвы и окопы, заваленные трупами расстрелянных, сожженные и разрушенные до основания деревни и города... Такое торжество нового порядка человечеству не хотелось принимать.

Впрочем, тогда на захваченных территориях открывались школы и гимназии сомнительного толка, в которых преподавали русские учителя, не успевшие эвакуироваться в глубокий тыл, но уже в услужении фашистам: кто-то трудился с удовольствием, кому-то запудрила мозги пропаганда Геббельса, кто-то просто решил выжить... Корреспондент «Комсомольской правды» Алексей Синельников, знакомя своих читателей только с одним изданием «Из секретных архивов Воронежского образования», приходит к неутешительным выводам: стратегия немецкого руководства использовать советских учителей для преподавания наук должна была послужить превращению советских людей в будущих рабов третьего рейха.

«Поздней осенью в центре в небольшом доме открылась «гимназия», – вспоминает одна из участниц нового образовательного процесса. – И я пошла туда со своими деревенскими подружками в четвёртый класс. Учительница была русская, но проинструктированная немцами и обучавшая по их программе. Первый урок был

полнительного раздела книги было нетрудно определить: «Сага о полярных конвоях: публикации, воспоминания, иллюстрации, документы, письма, факты». Хотя и этот композиционный вариант «строительства книги» не даёт возможности представить всю широту этой необъятной темы, над которой работают и будут работать живые ветераны войны, участники тех событий, писатели, публицисты, учёные, историки, краеведы, архивисты, представители многочисленных общественных организаций и просто неравнодушные люди разных стран.

Тут есть о чём подумать. Мы уже говорили о «белых пятнах» истории, об умалчивании её отдельных фактов, о фальсификации, переписывании истории в угоду нового режима или удовлетворения идеологических потребностей новой власти.

Буквально в последний момент мой старший внук и технический помощник Алёша в Интернете «выудил» новые материалы о современных взглядах на историю вообще, и нашу историю, в частности. В этом контексте нельзя было не заметить полемику вокруг «альтернативной истории» Анатолия

Тимофеевича Фоменко, которая, на первый взгляд, не прочитана, а просчитана академиком, профессором мехмата МГУ. Не историком?!. Но трудно не согласиться с его умозаключениями: «Есть такая мудрость: «Добро всегда побеждает зло потому, что историю пишут победители». Другой её вариант: «Кто управляет настоящим, тот управляет прошлым, а кто управляет прошлым, тот управляет будущим». Смысл её в том, что история это не наука сама по себе, она выполняет определённый социальный заказ, предназначена для воспитания народа в том духе, который выгоден



географии. На доску учительница повесила обычную школьную карту, изображавшую нашу страну, и, показывая на неё, сказала, что это территория «бывшего Советского Союза». Я едва досидела до конца урока, а потом долго рыдала. Было ощущение, что у меня украли моё детство или мои детские воспоминания (мою улицу, мой дом, книги, школу, моих друзей...)»

Впрочем, о каких науках могла идти речь. Всё должно было развиваться строго по документу, одобренному Гитлером ещё до войны:

«Для населения восточных окраин не должно быть высшего образования, для него достаточно четырёхклассной народной школы. Целью обучения должно быть: простой счёт, только до 500, умение расписаться. Если будем обучать русских, украинцев и киргизов читать и писать, это обернётся против нас. Нельзя, чтобы они знали больше, чем знание дорожных знаков... Иван должен знать, что столица рейха – Берлин».

Корреспондент даже пытается дать ответ на вопрос, почему учителя, к которым до войны относились как к полубогам, пошли в услужение фашистам. Оккупанты с блеском использовали свою пропагандистскую машину, околпачивали население набором леденящих душу слухов и измышлений о том, что, якобы, Сталин сбежал в Америку; Ворошилов в плену; заводы Урала уничтожены немецкой авиацией; людям демонстрировали фильмы-фальшивки о «Взятии Сталинграда»; в оккупированных населённых пунктах, где отсутствовала какая-либо информация о положении дел на фронте, устраивались праздники по случаю... взятия Москвы. Эти же методы используются и ныне, когда речь заходит о главном носителе и вершителе Победы, которого всеми доступными и недоступными средствами наши внутренние и внешние недруги уже давно ставят под

сомнение. Зачем лишний раз напоминать об этом? Поэтому юбилейные медали, посвящённые 60-летию Победы, не находят ветеранов и оказываются в массовой количестве на мусорной свалке, как это случилось в Винницкой области. Пули такого кощунского изобретения добивают остатки настоящих вершителей той Великой Победы!..

С этим не могут согласиться люди старшего поколения, которые знают не вывернутую наизнанку, а общепринятую мировым прогрессивным сообществом историю. Хотя современная молодёжь впитывает в себя, как губка, предлагаемую «идеологию» сомнительного свойства, которая может привести мир к третьей мировой войне. Кажется, она уже идёт по нашей планете по всем направлениям углубляющегося кризиса поэкономическим, национальным, межэтническим, межконфессиональным признакам, создаются самые благоприятные условия для международного терроризма...

И сейчас уже не кажется крайней точка зрения Николая Боголюбова в его интернетовской версии скандально известного издания «Тайные общества XX века»:

«Несмотря на то, что о трагедии Второй Мировой войны были уже написаны сотни книг, весьма небольшое количество людей знают хоть что-то о вещах, лежавших непосредственно в основании этой самой дорогостоящей из войн.

История войны, как она представляется в официальных учебниках истории в Германии, США, Англии и Японии, имеет весьма мало общего с подлинными причинами и целями этой войны. То, что рассказывается вне сомнения, правильно, но добрая половина правды при этом утаивается.

«Работающие в контролируемых средствах массовой информации «специалисты по созданию образов» приложили все возможные усилия со своей стороны для того, чтобы всем закидать глаза

в текущей политической ситуации (подчёркнуто мной, – Н.Е.). Причём это относится не только к истории, но и к большинству гуманитарных наук. Далеко за примерами ходить не надо, достаточно почитать советские учебники середины века по истории, социологии, психологии и т.д. У меня на полке стоит детская энциклопедия 1959 года, содержание контрастирует даже с советскими учебниками 80-х, не говоря уже о современных. И причём факты излагаются, в общем-то, одни и те же, авторы не придумывают каких-то небылиц, просто излагают специально отобранные факты в

нужной последовательности и с соответствующим эмоциональным наполнением. Взгляд на историю не может быть однозначным, даже современники зачастую существенно расходятся в оценке событий, не говоря уже об их потомках. Взять хотя бы войну в Чечне. Сейчас внутри России однозначного взгляда на неё нет, хотя она непосредственно затронула миллионы людей. А лет через 50 в учебниках истории, в зависимости от политического курса, будет один из следующих взглядов на неё: «подавление вооружённых террористических банд» или «героическая борьба чеченского

народа за независимость».

...В XX веке, продолжает Анатолий Фоменко, при наличии огромного количества свидетелей и относительной свободы слова можно писать историю в том ключе, как это выгодно, не искажая по существу факты, а просто изменяя форму их преподнесения. В более отдалённые времена с этим было несколько проще, информация о событиях разносилась не так широко, свидетелей было меньше, а людей, способных донести что-нибудь до потомков, совсем мало. Современные знания о многих исторических событиях зачастую осно-



песком, предоставляя так называемую полезную информацию и воспитание. Они и только они виновны в том, что мысли всего общества скользят только в одном направлении, что на самом деле существует только лишь «беспомощное замешательство» относительно всех вопросов, имеющих касательство ко Второй Мировой войне». (Дес Гриффин, Нисходящий, стр. 205).

Однако, медленно, но верно сейчас правда всё больше выходит на свет, давая нам несколько более отчётливую картину того, что происходило на самом деле. Что мы знаем об этой войне, так это исторические даты Кто, Когда, Где, С кем... Однако при всём этом никогда не упоминаются имена тех, кто на самом деле дергал за ниточки (Х.9). (Пунктуация и стилистика автора, – Н.Е.)

...Разве не выжидательную позицию занимали наши союзники, всячески оттягивая открытие второго фронта: «Подожждём, посмотрим: кто – кого?..» Для большой политики, это, наверное, вполне естественно: любое государство призвано блюсти собственные интересы...

Каждая из этих точек зрения (есть и другие, более крайние), не дают возможности объективно взглянуть на положение вещей. И снова как бы под благим предлогом предаются забвению Полярные конвои, выхолащивается из нашей памяти образ союзников, подавших руку дружбы и помощи в труднейшие годы нашей истории. В дальнейшем повествовании мы попытаемся не заниматься подтасовкой фактов, чтобы оправдать наш выход на сквозную тему «Побратимы Арктики – полярные конвои».

Если помнит внимательный читатель, к побратимам Арктики чуть раньше я отнёс всех участников обороны Диксона – членов экипажей «Сибирякова», «Дежнёва», «Революционера», «Кары», береговой батареи Н.Корнякова, ополченцев ар-

ктического посёлка... Но, посмотрев более пристально на биографии «Сибирякова» и «Дежнёва», нельзя было не заметить, что первый пароход (с начала войны и до дня своей гибели в августе 1942 года) и второй (от начала и до конца войны) принимали самое активное участие в транспортных операциях на Северном морском пути, в том числе, и в проводке союзных и внутренних полярных конвоев. Только в зимнюю навигацию 1941-42 годов, несмотря на ремонт, «Дежнёв» (СКР-19) участвовал в проводке семи, перестановке в гавани – пятидесяти четырёх, околке – четырнадцати, в боевом охранении – двух транспортов. С двумя тральщиками и ледоколом «И.Сталин» СКР-19 находился в охранении шести транспортов из конвоя «РQ-16». За отлично проведённую сложную операцию дежнёвцы получили личную благодарность командующего Беломорской флотилией вице-адмирала Г.А.Степанова. Не раз «Дежнёв» выполнял функции корабля охранения в конвоях с условными названиями «БА» и «АБ» (Белое море – Арктика, и в обратном направлении), «ВА» и «АВ» (пролив Вилькицкого – Архангельск, и в обратном направлении), «ИБ» и «БИ» (Иоканга – Белое море, и в обратном направлении), «БД» и «ДБ» (Белое море – Диксон, и в обратном направлении)...

Пакт о ненападении, заключённый СССР с Германией, возможно, усыпил бдительность руководителей советского государства, которое убеждало своих сограждан доверять подписантам этого важного документа. Хотя в это самое время шла серьёзная дипломатическая игра Гитлера... От последней встречи советской делегации с Гитлером досталось больше вопросов, чем ответов. Гитлер всё время уводил разговор в сторону, пытаясь отвлечь внимание советской делегации. Но советские дипломаты хотели услышать вразумительные ответы на свои прямые вопросы: «Что делает гер-

ваны на единственном достоверном источнике, иногда с некоторыми косвенными подтверждениями, а иногда и без оных. Поэтому до повсеместного распространения печатной литературы простор для творчества был огромный, лёгким движением руки можно было создавать на ровном месте новые исторические факты, не говоря уже о вольной трактовке реально произошедших событий.

Критики неоднозначно восприняли труды Фоменко об «альтернативной истории». Но версию о подделке истории почти безоговорочно приняли за неимением серьёзных

возражений. И на первый взгляд ничего страшного тут нет, каждая власть излагает историю в том варианте, который удобней. Однако масштаб фальсификаций, который обнаружил Фоменко, потрясает, в 17 веке был проделан колоссальный труд, в рамках которого было найдено и уничтожено много неугодных летописей, оставшиеся исправлены, дописаны, иногда даже написаны полностью. Причём это происходило не в одной конкретно взятой стране, а по всей Европе, включая Россию. Кроме летописей стирались и перебивались надписи на гробницах, могильных плитах, вносились

изменения в картины и фрески. То есть обработке подверглись практически все имеющиеся письменные и художественные источники. В XIX веке европейцы попали в Египет, и там процесс продолжился, очень много надписей и скульптур были уничтожены или отредактированы, вплоть до того, что голову Большого Сфинкса расстреливали из пушек, явно стараясь что-то сбить с неё. Что же такое старались скрыть от потомков деятели того времени? Не иначе, как что-то глобальное, имеющее значение для всей цивилизации. И пожар в старейшей библиотеке Санкт-Петербурга,



манская военная миссия в Румынии, почему она направлена туда без ведома Советского Союза?» – «Для каких целей направлены германские войска в Финляндию и почему этот серьёзный шаг опять предпринят без консультаций с Москвой?» Гитлеру не помогли его актёрские способности: он не мог скрыть растерянности, но продолжал гнуть свою линию – немецкая военная миссия, дескать, направлена в Румынию по просьбе правительства Антонеску для обучения румынских войск; что же касается Финляндии, то там германские части вообще не собираются задерживаться, они лишь переправляются через территорию этой страны в Норвегию. Гитлер был изворотлив, как змея, быстро менял тему разговора, предпринимал одну попытку за другой, чтобы вовлечь советскую делегацию в бесконечную дискуссию о разделе сфер влияния, похожую на делёж шкуры неубитого медведя:

– Давайте лучше обратимся к кардинальным проблемам современности, – говорил Гитлер примирительным тоном. – После того как Англия потерпит поражение, Британская империя превратится в гигантский аукцион площадью в 40 миллионов квадратных километров. Здесь для России открывается путь к действительно тёплому океану. До сих пор меньшинство в 40 миллионов англичан управляло 600 миллионами жителей империи. Надо покончить с этой исторической несправедливостью. Государствам, которые могли бы проявить интерес к этому имуществу несостоятельного должника, не следует конфликтовать друг с другом по мелким, несущественным вопросам. Нужно без отлагательств заняться проблемой раздела Британской империи. Тут речь может идти, прежде всего, о Германии, Италии, Японии, России...

Молотов от имени советского правительства настаивал на обсуждении ближайших проблем евро-

пейской безопасности: о присутствии германских войск в Финляндии, об отношениях германского правительства с непосредственными соседями Советского Союза – Турцией, Румынией, Болгарией; о недовольстве Москвы по поводу задержки поставок важного германского оборудования для СССР, что ставит под угрозу срыва советско-германские экономические обязательства. Гитлер снова изворачивается, заявляя, что германский рейх мобилизует все ресурсы для окончательной смертельной схватки... с британцами.

– Но мы только что слышали, что Англия фактически уже разбита. Какая же из сторон ведёт борьбу на смерть, а какая – на жизнь? – спросил Молотов.

– Да, это так, – нарушил Гитлер воцарившуюся напряжённую тишину. – Англия разбита, но ещё надо кое-что сделать...

Уже тогда было видно по всему: Гитлер ведёт двойную игру. Задолго до этой встречи гитлеровское правительство приняло решение напасть на Советский Союз и вело практическую подготовку к этому, выдвигая свои войска под разными предлогами поближе к нашим границам, как это делает США и НАТО в настоящее время. Неужели история нас ничему не научила?

...Через два месяца после подписания пакта о ненападении, Гитлер даёт указание командованию вооружённых сил рассматривать оккупированные Германией польские районы как «плацдарм для будущих германских операций». Об этом 18 октября 1939 года делает соответствующую запись в своём дневнике начальник сухопутных сил генерал Гальдер.

Война против России для Гитлера была уже делом решённым. Высокопоставленный военный начальник генерального штаба германской армии генерал Иодль свидетельствует: «...Ещё во время

уничтожение старинных книг, как исторических источников – факт из того же разряда: возможность подменить или вовсе устранить нужную флешку нашей памяти.

В принципе, по версии Фоменко и умозаключениям его критиков, из приведённых фактов уже можно примерно представить, что пытались стереть из памяти человечества средневековые историки. Это существование огромной Империи, завоевавшей в то время практически весь цивилизованный мир, и центр её был на Руси. Впоследствии из-за смуты в центре Империя раскололась, и Европа, чтобы не допустить

повторного захвата, предприняла описанный выше проект, который должен был стереть сведения об Империи из народной памяти. Идея на первый взгляд кажется безрасчётной, но если подумать, то никакой более убедительной версии на ум не приходит.

А что разве сегодня не такой подход к истории? Лишь бы на первый план выпятить Европу и США, сказав России, какая она «блябука». Двойной стандарт настоящей политики настолько очевиден, что не требует особых доказательств. Но мы всё-таки попробуем прикоснуться к истории собственным

крылом. Югославию нужно раздробить любыми средствами, даже признать Косово независимым в угоду Америке и его сателлитам в лице Албании. Но нельзя допустить признания Абхазии и Приднестровья, поскольку Грузия и Молдова прислуживают Америке, если не сказать, что они уже в её власти. Зачем отрывать лакомые куски от глобальных интересов Америки рядом с Россией?

Для меня, например, сразу наплывает аналогия в том, что Европа (возможно, не вся?) против России. И приближение НАТО к её границам – самое веское подтверждение этому.



Начало войны: фашисты вступают на советскую землю

похода на запад Гитлер изложил своё принципиальное решение ... напасть на Советский Союз весной 1941 года».

Это была глубоко продуманная дипломатическая, политическая и военно-стратегическая уловка гитлеровской Германии. Даже приняв решение о нападении на Советский Союз, не дожидаясь разгрома Англии, Гитлер, вместе с тем, старался выиграть время, пытаясь создать у советского правительства иллюзию готовности обсуждать вопросы дальнейшего мирного урегулирования советско-германских отношений.

*Такою всё дышало тишиной,
Что вся земля ещё спала, казалось.
Кто знал, что между миром и войной
Всего каких-то пять минут осталось!*

Степан Щипачёв.

Современные историки чуть ли ни в один голос заявляют: эта война застала Советский Союз вра-сплох. Иначе, почему такой исполин отступал по

всему фронту – от Мурманска до Кавказа? Можно сказать, что такого широкомасштабного наступления порабождённой Европы на русские земли ещё не знала история. Враг блокирует Ленинград, из бинокля наблюдает Москву, не оставляет камня на камне от волжского города Сталинграда... Враг больно бьёт по святым символам советского государства.

Той же справедливости ради, мы не можем отрицать и другого факта: сразу после нападения фашистской Германии на Советский Союз руководители западных стран У.Черчилль и Ф.Рузвельт заявили о своей поддержке Страны Советов в борьбе против нацизма. Это не было актом благотворительности и уж, тем более, проявлением особой любви к Советской России. Политикам пришлось считаться с мощью нашего государства. Выступая вечером 22 июня 1941 года по радио, Черчилль заявил, что последние двадцать пять лет не знает никого из более последовательных противников коммунизма, чем он сам. Действительно, именно Черчилль был одним из организаторов антисоветской интервенции, а после второй мировой войны, вдохновителем «холодной войны» против СССР. Но и он не мог скрыть того, что в начале второй мировой войны у Великобритании и Соединённых Штатов Америки нет и не было более реального и надёжного союзника, как СССР, обладающего военно-экономическим потенциалом, равнозначным гитлеровской военной машине...

«...Мы окажем России и русскому народу всю помощь, какую только сможем. Мы обратимся ко всем нашим друзьям и союзникам во всех частях света с призывом придерживаться такого курса и проводить его так же стойко и неуклонно до конца, как это будем делать мы... Это не классовая война, а война, в которую втянуты вся Британская империя и Содружество наций, без различия расы,



Казалось бы, такой мелкий инцидент, как судебный процесс над Илашкой у нас, в Приднестровье. Но ему надо придать международный характер. Самое главное, что его наказали за доказанные правосудием факты терроризма против приднестровского народа, но его оправдывает европейский суд (так не хочется писать его с большой буквы, поскольку он хотя бы по данному случаю не заслуживает этого). Мало того, тот же суд требует оплатить этому разбойнику значительные компенсации, за, якобы, нанесённый моральный и материальный ущерб. Это ли не пример двойного

стандарта в подходе к терроризму. С одной стороны, Европа, вроде бы, против пресловутого терроризма, а по существу его прикрывает и поддерживает. Самое интересное в том, что Румыния признаёт его своим сенатором. Простите, конфликт был между Молдовой и Приднестровьем. Причём тут третье государство? Вот кого надо было судить по факту терроризма за вмешательство во внутренние дела суверенного государства, за убийства невинных людей, за поджоги и террористические акты, как, в принципе, справедливо поступило правосудие Приднестровской Мол-

давской Республики. И этот факт останется неоспоримым при любом раскладе фактов.

Подтасовка фактов была, есть и будет в угоду существующей власти. И совсем недавно мне пришлось слышать по телевидению увещевания из уст известного артиста Басилашвили, что переход от одной формации к другой, благодаря Ельцину, прошёл бескровно. Ой, ли! Свидетели тех событий другого мнения. Злата Юлоновна, жена контр-адмирала К.И.Стёпина, как мы уже говорили, имеет свой взгляд на эти события (или преступления?) Её дом был на

вероисповедания или партии. Не мне говорить о действиях Соединённых Штатов, но я скажу, что если Гитлер воображает, будто его нападение на Советскую Россию вызовет малейшее расхождение в целях или ослабление усилий великих демократий, которые решили уничтожить его, то он глубоко заблуждается. Напротив, это ещё больше укрепит и поощрит наши усилия спасти человечество от его тирании. Это укрепит, а не ослабит нашу решимость и наши возможности», – эти слова принадлежат У. Черчиллю.



Но на первых рубежах Советской земли фашистам был дан отпор!



Великобритания сначала фактически боролась в гордом одиночестве с фашистами, теряла свои корабли в Атлантике. Но однажды фортуна повернулась к британцам лицом, и они потопили любимца Гитлера – линкор «Бисмарк» (это название не вызывает сомнений в переводе на русский язык, – Н.Е.). Два великана германского флота «Бисмарк» и «Тирпитц» («Tirpitz» – будем в дальнейшем исходить из полного названия немецкого происхождения, – Н.Е.), как показали рассекреченные после войны архивы, имели недозволенный международными соглашениями тоннаж. Кому-то это было надо и он (а, может, они?) молчал, кто-то хотел из этого извлечь опять свою выгоду наращиванием мощи...

Так что же из себя представлял тот самый крупный корабль Германии – линкор «Тирпитц»? С ним нам ещё не раз придётся встречаться и иметь ввиду его мощь:

- водоизмещение – 53 000 тонн;
- длина – 251 метр (в два с половиной футбольных поля!);
- дальность плавания – до 17 500 миль;
- скорость – 30 узел;
- бронирование борта и боевой рубки – от 320 до 355 мм;
- общая мощность трёх двигателей – 163 тыс. л. с.;
- на вооружении линкора имелось – 6 самолётов («Арадо ФК 196»);
- 8 орудий всепогрушающего калибра 381 мм;
- 12 орудий 150 мм двойного назначения;
- 16 орудий 104 мм ПВО;
- 58 крупнокалиберных автоматических орудий 20 мм;
- 8 торпедных аппаратов 530 мм;
- экипаж – 2400 человек.

С такой силой действительно надо было считаться!

углу Арбата и Садового кольца. То, что вёлся прицельный огонь по их дому, наверное, не единственный случай, когда страдали невинные люди. А то, что в подземных переходах и проездах гибли люди, об этом тоже уже никто не вспомнит. Разве что в очередной раз возложат венки и цветы на могилы тех троих или четырёх молодых людей, которые, якобы, отдали свои жизни за новую власть. Но кто сегодня докажет, что они погибли именно за это. Москвичи рассказывали по горячим следам: когда стягивались моторизованные и сухопутные войска к Белому Дому из-за не-

согласованности действий сзади идущие вели прицельный огонь по впереди идущим. Кто при этом посчитал погибших? Мы грешим на Европу и Америку, которые нам, якобы, диктует историю. Но каковы мы при этом сами? Если не противимся тому, что нам дают со стороны пережевать историю не лучшего свойства, что мы сами потворствуем издеваться над нашей святыней по имени История.

Вот почему не получается такой однозначный взгляд на историю полярных конвоев. Конечно же, мой подробный рассказ, представленные от-

дельные документы и публикации, включённые в эту расширенную подборку материалов, не могут объять необъятное. В нужной ли последовательности излагаются отобранные факты и соответствуют ли они общему эмоциональному наполнению «Побратимов Арктики», судить, конечно, читателю. В одном могу признаться: тут я выступаю, как свободный журналист и неангажированный писатель. И то, что я произвожу сейчас на свет, нельзя назвать лёгким движением руки и созданием новых исторических фактов на ровном месте. Ох, как меня



**Командующий Северным флотом А.Г. Головко
встречает командира подводной лодки
Н.А. Лунина после торпедирования
вражеского линкора «Тирпитц»**

...«Бисмарк» поразил английский линкор «Хууд» с такой лёгкостью и ювелирной точностью, что немецкий снаряд прошёл броню и взорвался внутри погребов. Один из лучших линкоров британского флота разнесло адским взрывом. Из 1400 человек команды спаслись только трое...

Но два ответных прямых попадания подоспевших британских крейсеров заставили «Бисмарка» спешно уйти от преследования. Один из них всё же успевает всадить в «пузо» «Бисмарка» торпеду, от которой разворотило его надстройки. Спасти крупную шкуру «Бисмарку» не удалось, хотя он при полном количестве оборотов устремился прямо на Брест. Самолёты-торпедоносцы нанесли по «Бисмарку» ещё один удачный удар. Линкор «Родней» («Rodney») довершил своё дело и в упор с 50 кабельтовых расстрелял все орудийные башни врага. Безмолвная главная посудина Гитлера медленно погрузилась в воду. Клубы шипящего пара исходили от раскалённой докрасна надстройки линкора. Берлинские фанфары трубили на весь мир о победе над «Хуудом» и умалчивали о гибели «Бисмарка»,

нашедшем свой бесславный конец в Атлантическом океане в 400 милях от оккупированного немцами Бреста (французский порт на выходе из пролива Ла-Манш), 27 мая 1941 года, в 11 часов...

...Переступив через полосу собственных неудач, Великобритания первой протягивает руку помощи нашей стране. В июле-августе 1941 года СССР и Великобритания скрепляют подписями соглашение о совместных действиях и взаимной помощи в войне против фашистской Германии, о взаимном товарообороте. Чуть позже аналогичный документ принимает и заокеанский партнёр по антигитлеровской коалиции – Соединённые Штаты Америки. Уже с конца июля в Советском Союзе и Британии начали работу союзные военные миссии, взявшие на себя полномочия по координации взаимных поставок и совместной обороны северных военных коммуникаций.

Первого октября 1941 года на Московской трёхсторонней конференции (Великобритания, США, СССР) было подписано соглашение, известное как Первый (Московский) протокол о взаимных поставках военных стратегических и сырьевых материалов, согласно которому Советский Союз должен был получать ежемесячно около 500 тысяч тонн грузов. Для выполнения поставленной цели потребовалось бы как минимум 100 транспортных судов. Но США фактически самоустранились от участия в перевозках, ссылаясь на закон о нейтралитете. Возможности Советского Союза были тоже ограничены: по факту транспортных средств он мог перевозить не более четверти определённых протоколом объёмов груза. Оставшиеся три четверти должна была взять на себя Великобритания, которая следовала букве и духу выступления своего премьер-министра по радио в день объявления Германией войны против России. «...Опасность, угрожающая России, – это опасность, грозящая



покатало по штормовым арктическим морям! Загнал я себя в тот «холодный угол ада» не только для того, чтобы пройти его с честью и достоинством. Не по воле рока, чьему-то злему умыслу или лихой указке. А с единственной благородной целью: посмотреть на беспрецедентный феномен полярных конвоев глазами человека, который в одном образе объединил бы принадлежность к разным нациям, вероисповеданиям, разному цвету кожи, представлял себя, то ровесником той эпохи, то свидетелем новой исторической формации. Всё

пропущено через сердце. Не скрою, отдельные трактовки сообразуются с моим реальным жизненным опытом, если хотите, моими политическими, идеологическими пристрастиями к отдельным государственным деятелям, личностям, событиям и фактам, которые были неотъемлемой частью той истории – иногда вблизи, иногда в значительном отдалении, но составляющие единое целое для понимания значимости скоординированных и крупномасштабных действий государств антигитлеровской коалиции.

Максим Литвинов возвращается в строй

Максим Максимович Литвинов (1876-1951) – один из ближайших соратников Ленина. После Великой Октябрьской социалистической революции призван партией на дипломатическую работу. С 1930 по 1939 год – народный комиссар иностранных дел.

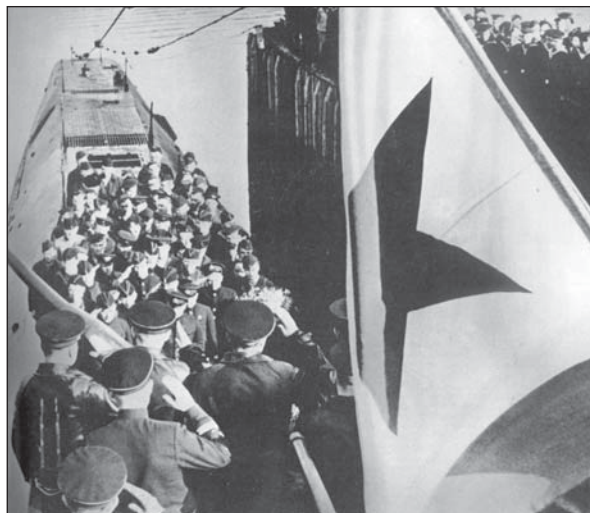


нам и Соединённым Штатам, точно так же как дело каждого русского, сражающегося за свой очаг и дом, – это дело свободных людей и свободных народов во всех уголках земного шара. Усвоим же уроки, уже преподанные нам столь горьким опытом. Удвоим свои усилия и будем бороться сообща, сколько хватит сил и жизни», – говорил тогда У.Черчилль.

Несмотря на недоверие к сталинскому руководству, ограниченность транспортных ресурсов и новизну маршрута, как докладывал И. Сталину А. Микоян, Великобритания «более или менее точно и аккуратно» выполняла свои обязательства в 1941 году.

Полагаю, в дальнейшем мы ещё не раз будем возвращаться к динамичному развитию сотрудничества Советского Союза, Соединённых Штатов Америки и Великобритании, вписавшими своими северными конвоями яркую героическую страницу в историю Второй мировой войны. Теперь открыты многие факты того времени. Возвысившись над ложным патриотизмом, мы можем сегодня более конкретно определить роль союзников.

За годы войны в Советский Союз арктическими водами прошло 40 конвоев в составе 811 судов. (В разных источниках эти данные немного отличаются друг от друга). Из них 58 транспортов погибли при переходе, 33 – вернулись в порты отправления. В обратном направлении из СССР в порты Англии и Исландии прошло 35 конвоев из 715 судов, 29 транспортов погибли, 8 – вернулись обратно. 41 судно предприняло попытку одиночных плаваний, так называемых «переходов по каплям»: 14 – в Советский Союз, 27 – в обратном направлении. В первом случае пять судов были потоплены, во втором – три. Таким образом, в обоих направлениях за годы войны по северному маршруту прошло 1597 судов, потеряно 87 судов, из которых 69 приходит-



Митинг на подводной лодке Н.А. Лунина по случаю потопления трёх вражеских транспортов и торпедирования «Тирпитца»

ся на 1942 год – пик войны, когда Германия пыталась всеми силами переломить ход войны в свою пользу... В первой же крупной противоконвойной операции под кодовым названием «Шпортпаласт» («Стадион») германское командование предполагало нанести сокрушительный удар эскадрой во главе с линкором «Тирпитц» на месте встречи двух конвоев «RQ-12» и «QR-8»...

Официально поставки по ленд-лизу прекратились через три дня после Дня Победы. Фактически по отдельным программам они продолжались до конца 1945 года. К этому времени в Советском Союзе, кажется, не было ни одного человека, кто бы не знал о помощи наших союзников. Кто-то воевал на их самолётах и танках; кто-то применял их оборудование на нефтеперерабатывающих заводах в Куйбышеве, Гурьеве, Орске, на шинном заводе – в Москве, на горно-металлургическом комбинате –

В одну из майских ночей 1939 года здание Народного комиссариата иностранных дел, находившееся тогда в Москве на Кузнецком мосту, было оцеплено частями НКВД. Прибывшие под утро Молотов, Маленков и Берия сообщили Литвинову о его отстранении с поста народного комиссара. Но очень скоро верный большевик-ленинец, талантливый дипломат вернётся в строй...

...Подходил к концу и вынужденный простой Литвинова. 21 июня 1941 года вечером он читал газеты, перед сном пошёл гулять – в сопровождении охраны.



М.М.Литвинов

Наступило тихое летнее утро. И вдруг всё переменялось. Включили приёмник. Взволнованный диктор сообщил, что будет передано важное сообщение.

Через несколько секунд началось выступление Молотова. Война!

– Это конец Гитлера, – сказал Литвинов. В тот же день он написал два письма. Одно Молотову, просил предоставить работу. Другое – в донорский пункт, предлагал свою кровь для раненых бойцов. Из донорского пункта ответили сразу, тепло поблагодарили за предложение, но сообщили, что кровь



Разгрузка судов союзников в Мурманске

в Норильске; кто-то монтировал их турбины при восстановлении Днепрогэса; а вездесущие «студебекеры» ещё долго колесили по всем дорогам страны после окончания войны...

По данным капитана I ранга в отставке, профессора и участника конвоя «Дервиш-91» А.Г.Уварова, в СССР за годы войны в период с 11.07.41 по 31.03.46 из Англии и США (не считая Канады) было доставлено по всем трём маршрутам: северными конвоями, через Иран и порты Дальнего Востока – 22 206 самолётов, 12 755 танков, 471 257 единиц транспортной техники (грузовики, джипы, трактора, мотоциклы), 13 150 зенитных и противотанковых орудий, 131 633 торпеды, 473 миллиона снарядов, 4 005 винтовок и автоматов, 375 735 тонн взрывчатых веществ, 1 981 паровоз и локомотив, 11 155 железнодорожных вагонов и платформ, 540 000 тонн рельсов, 2 670 000 тонн жидкого топлива (бензин, мазут, солярка), 842 000 тонн химикатов, более 1 050 000 миль телефонного кабеля, 3 786 000 автопокрышек, 49 000 тонн кожи, 15 миллионов

пар солдатской обуви, 69 миллионов квадратных метров шерстяных тканей, 96 торговых судов, 28 СКР, 89 ТЩ, 76 БО, 166 ТК, 43 ДК, 60 сторожевых кораблей, 3 ледокола, 4 подводных лодки, 1 линейный корабль, 9 эсминцев, на 1 312 миллионов долларов продовольствия (в том числе 4, 5 миллиона тонн свиной тушёнки), на 120 миллионов фунтов стерлингов промышленного, медицинского оборудования и лекарств. Всего доставлено около 13,5 миллиона тонн на сумму 11 млрд. 260 млн. долларов. Мы не забудем эти впечатляющие цифры!

Наверное, это имели в виду бодрые корреспонденты радиостанции Би-Би-Си, вещавшие на ночных волнах «Маяка» 9 мая 2006 года. Только что отгремели оркестры парада на Красной площади, погасли огни праздничного салюта. И вот на «русских волнах» вещания, свободных до вседозволенности, нас пытаются раздеть догола. Оказывается, за неоплаченные долги. Хороша ложка ко... Дню Победы. Это уж точно: ложка дёгтя в бочку мёда... Один из корреспондентов с упоением рассказывал, как носил кожаное пальто чуть ли не из крокодиловой кожи с плеча отца, которое тому досталось от поставок по ленд-лизу и которое он носил долгое время. Потом по наследству досталось сыну, в котором он как под шагреновой кожей, видимо, и устремился за кордон...

Зарубежные вещатели на хорошем русском языке договорились до того, что русские начали войну, закончили её на «студебеккерах», что русские до сих пор в неоплатном долгу перед союзниками. Не расплатились, дескать, в 1947 году, как обещал Сталин. Не расплатились при Брежнев... Нет никаких гарантий, что этот долг вернут и сейчас... Возможно, строят предположения верноподданные Би-Би-Си, это случится к 2030 году. К чему такой срок? Уж брали бы круглую дату – к столетию начала Второй мировой войны. По глубокому убеждению авторов

шестидесятипятилетних людей пока не нужна, и, если понадобится, ему напишут. Молотов вызвал через несколько дней. А затем позвонили из Кремля. Сталин просил приехать: будет беседа с иностранными дипломатами.

Литвинов прибыл в своей обычной толстовке, которую носил эти последние годы. Приём дипломатов начался сразу же. Сталин поздоровался с Литвиновым, покосился на толстовку, спросил, почему не в чёрном костюме. Литвинов флегматично ответил: «Моль съела».

На следующий день после вызова в Кремль Литвинова зачислили

в Народный комиссариат иностранных дел.

Зарубежная пресса и радио разнесли весть о том, что Литвинов был в Кремле у Сталина. Начались разные догадки и предположения. Телеграфные агентства Америки и Англии, редакции газет запросили статьи, интервью. Литвинов начал писать. Его статьи появились в английских и американских изданиях.

8 июля поздно вечером в радиокомитет на Путинковский переулок в Москве пришёл Литвинов. По поручению Сталина он выступил по радио с обращением

к народам, говорящим на английском языке.

Выступления Литвинова по радио продолжались всё лето. Работать приходилось в трудных условиях. 15 августа он писал жене в Куйбышев: «Получил на днях телеграмму от редактора «Рейнольдс», просившего прислать месседж. Послал, но имел затруднения с переводом. У меня ни стенографистки, ни машинистки английской нет, от руки писать не могу, а потому пришлось послать для перевода в Информбюро, но перевод меня не удовлетворил, пришлось внести много поправок, а переписывать



сей программы, только вернув старые долги, Россия – правопреемник Советского Союза – может сказать, что «...мы не только победили, но и расплатились».

Хотя и это всё условно в их устах. На самом деле, Россия будет должна всегда... Почти как у пятигорских кэвээнщиков: «Печаль 2000 всегда...» Ни больше, ни меньше! Вот так потихоньку вытравливается у молодых россиян правда о войне. А наши широковещательные средства, купленные с потрохами, потворствуют этому, выдавая всё выше сказанное за «демократию», за свободу слова, за капиализм... с человеческим лицом. Вот такое убаюкивание под соусом словоблудия.

Не будем уподобляться зарубежным «искателям правды» и выяснять, кто кому должен. У нас другой счёт и более высокая цель – посмотреть на этот феномен военного сотрудничества более трезвыми глазами, с разных сторон, чтобы привести читателя к собственным выводам, возможно, не совпадающими даже с мнением автора... Но разве транспорты союзников уходили в обратном направлении с пустыми трюмами? Лес, пиломатериалы, редкоземельные руды целыми железнодорожными составами направлялись в Мурманск и Архангельск и грузились на суда союзников в счёт оплаты за помощь... Всё это, без сомнения, влияло на оперативное материально-техническое снабжение нашего фронта. Но мы шли и на это. Наконец, не надо забывать про десять тонн золота высшей пробы, которые англичане «по неосторожности», преднамеренно или по правилам своей игры (на войну всё можно списать!) опустили на дно вместе с собственным крейсером «Эдинбург». Конечно, Би-Би-Си при этом не присутствовала. Не надо забывать: у союзного сотрудничества антигитлеровской коалиции с самого начала было двустороннее движение... Это понимали руководители ведущей

тройки – США, Великобритании, СССР. И первые двое с уважением относились к третьему. Достаточно вспомнить их изречения. Президент США Ф. Рузвельт ещё до разгрома фашистских войск под Сталинградом в июне 1942 года сказал: «В целом ответ на вопрос: выиграем мы войну или проиграем – зависит от русских». И даже «несговорчивый» глава Великобритании У. Черчилль вынужден был признать, что «...Три огромных сражения за Курск, Орёл и Харьков ознаменовали крушение германской армии на Восточном фронте».

Недавно мне представилась возможность познакомиться с удивительной книгой «Вторая мировая война в воспоминаниях Уинстона Черчилля, Шарля де Голля, Корделла Хэлла, Уильяма Леги, Дуайта Эйзенхауэра». Здесь есть много страниц, посвящённых взаимоотношениям России с Соединёнными Штатами Америки, Великобританией и Францией. Немало и того, что является бесспорным сейчас для России как правопреемницы СССР. Но мне удалось уловить одно бесспорное – уважение к русскому народу. Даже яркий сторонник «холодной войны», как всегда представляли нам Дуайта Эйзенхауэра, с волнением вспоминает свои встречи с Россией и её людьми. Эйзенхауэр был видной военной фигурой во время Второй мировой войны: в 1942-1945 годах – главнокомандующий американскими войсками в Европе, верховный главнокомандующий экспедиционными силами союзников в Западной Европе. В 1945 году награждён советским орденом «Победа». В 1953-1961 годах – президент США. Так вот именно этот военный и государственный деятель США одну из глав своей книги «Крестовый поход в Европу» посвятил России. Нельзя читать без волнения эти страницы: его встречи со Сталиным во время огромного спортивного праздника на Красной площади (пожалуй, это единственный зарубежный

некому, у меня нет даже пишущей машинки. Пишу это всё, чтобы ты догадалась, как я вспоминал тебя. Но я и без того вспоминаю и думаю о тебе постоянно».

Наступила первая осень войны. Немцы продвигались по всему фронту. Сосредоточив десятки пехотных и танковых дивизий, Гитлер бросил эти армии на Москву. 16 октября утром в Москве начали закрываться заводы и фабрики. Толпы людей потянулись на восток, запрудив Горьковское шоссе, и без того забитое машинами, орудиями, повозками.

16 октября вечером начальник охраны объявил Литвинову о не-



Нарком иностранных дел М.М. Литвинов выступает в Лиге Наций

обходимости немедленно выехать в Куйбышев. Он был очень растерян, торопил Литвинова, сказав, что на сборы осталось только два-три часа и если поезд, который им определён, уйдёт, то неизвестно, когда они сумеют выбраться из Москвы.

Вечером Литвинов выехал в Куйбышев. На седьмые сутки поезд прибыл к месту назначения. В конце октября там уже было много наркоматов и других центральных учреждений. Город был забит эвакуированными. Семья Литвинова жила в крохотной квартирке. Там же поселилась и его секретарь А.В. Петрова, которая тоже эвакуировалась в Куйбышев, и



деятель, приглашённый на трибуну Мавзолея Ленина), с начальником Генерального штаба Красной Армии Антоновым, с маршалом Победы Жуковым, с простыми рабочими авиационного завода, с пассажирами Московского метрополитена, «которым русские очень гордятся», со зрителями Кремлёвского музея, с руководителями и жителями мужественного Ленинграда...

«... Во время завтрака в Ленинграде, когда проносились тосты, маршал Жуков попросил моего сына, до сих пор остававшегося в стороне, предложить свой тост, – вспоминает Д. Эйзенхауэр. – Позднее Джон говорил мне, что во время визита он больше всего боялся именно этого момента. Он встал и, сделав предварительное вступление, сказал, что, как молодой лейтенант, не привык находиться в кругу таких выдающихся военачальников и руководителей, а затем произнёс: «Я нахожусь в России уже несколько дней и услышал много тостов. В этих тостах говорилось о мужестве и заслугах каждого союзного руководителя, каждого выдающегося маршала, генерала, адмирала и авиационного командующего. Я хочу провозгласить тост в честь самого важного русского человека во Второй мировой войне. Джентльмены, я предлагаю выпить вместе со мной за рядового солдата великой Красной Армии!»

Его тост был встречен с большим энтузиазмом и выкриками одобрения, чем любой другой из множества тостов, которые я слышал за дни пребывания в России. Особенно доволен остался маршал Жуков. Он сказал мне, что мы, должно быть, стареем, если нам пришлось ждать, пока молодой лейтенант не напомним нам, «кто в действительности выиграл войну».

Надо ли оспаривать то, что по истории уже давно является бесспорным для русских, англичан и американцев, «кто в действительности выиграл войну».

Тот же Дуайт Эйзенхауэр, главнокомандующий вооружёнными экспедиционными силами союзников в Европе, говорил, что «...Компании, проведённые Красной Армией, сыграли решающую роль в поражении Германии». Ему же вторит соратник по оружию – фельдмаршал Великобритании Бернارد Монтгомери: «Россия совершила великий военный подвиг... Россия в тяжёлом единоборстве почти один на один с наступающими гитлеровскими армиями приняла на себя всю силу германского удара и выстояла. Мы, англичане, никогда не забудем подвига России».

Этих людей трудно заподозрить в лояльности к России и уж, тем более, в любви к Советскому Союзу.

Прошло время, и оказалось, что всё предано забвению – плати за Победу... А кто нам заплатит за тысячи городов и деревень, разрушенных и сожжённых до тла, кто нам вернёт миллионы лучших людей России в расцвете сил, продолжателей нашего славянского рода, погибших и искалеченных в великой мясорубке Второй мировой войны? И то, что сегодня умирает больше, чем рождается, не столько издержки современной экономической, политической и социальной перестройки общества. Всем известно, что волна демографического коллапса, вызванного Великой Отечественной войной, будет возвращаться, как бумеранг, и накрывать ещё не одно поколение... Молчите, не всё оценивается фунтами стерлингов, долларами и слитками золота. Есть более высокие цены, о которых, видимо, наши союзники забыли...

...Внезапный удар 7 декабря 1941 года японской авиации по военно-морской базе США на Гавайских островах Пёрл-Харбор (Pearl Harbor, опять разница в транскрипции; в отдельных изданиях – Пирл-Харбор) лишил основных сил американского Тихоокеанского флота.

Литвинову снова приказали являться в «присутствие». Ходил он туда нехотя, как бы отбывая повинность, ибо пользы от этого не видел никакой, и это его очень тяготило.

В конце октября 1941 года всё круто изменилось.

Эти изменения были продиктованы коренными интересами Советского Союза, необходимостью расширить его политическое и дипломатическое влияние в западном мире.

После нападения гитлеровской Германии на Советский Союз руководящие деятели Англии и США заявили от имени своих стран о

готовности оказывать ему поддержку. Однако внутри антигитлеровской коалиции сохранилось глубокое противоречие между социалистическим Советским Союзом и его империалистическими партнерами. В этих условиях особо важна была позиция Соединённых Штатов Америки – самой могущественной страны капиталистического мира.

Центральный Комитет партии и Советское правительство сочли необходимым направить в Соединённые Штаты на пост своего дипломатического представителя человека, авторитет которого был

признан в мире и, в частности, был бы известен своими контактами с США и лично с президентом Рузвельтом.

Это предопределило изменение положения М.М. Литвинова.

Поздно вечером из Москвы в Куйбышев позвонил Молотов. В Наркоминделе на звонок отозвался дежурный сотрудник. Молотов спросил сотрудника, знает ли он, где живёт Литвинов. Тот ответил, что знает.

– Передайте Литвинову, что он назначен заместителем народного комиссара иностранных дел и послом Советского Союза в Соеди-



Парад ветеранов северных конвоев.
Санкт-Петербург. 2001 г.



Парад «Серебряного батальона».
г. Виктория. Канада. 2001 г.

Члены делегации СПб РОО «Полярный
конвой» на приёме у президента Исландии
Олафура Рогнара Гримсона.
Рейкьявик. 2005 г.



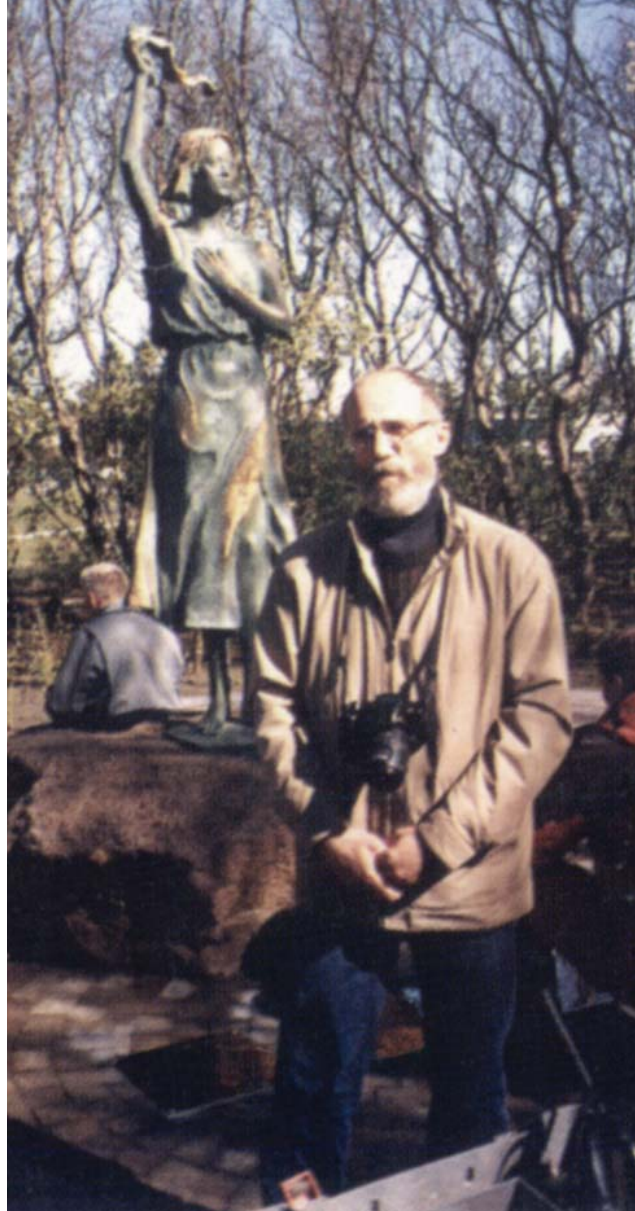
Президент Приднестровской Молдавской
Республики Игорь Смирнов и председатель
Верховного Совета Григорий Маракуца в день
60-летия Победы с ветеранами войны, среди
которых и наши герои.





В.В. Дремлюг и члены екатеринбургской историко-спортивной экспедиции «Север». Санкт-Петербург. 2000 г.

Председатель президиума РОО «Полярный конвой» Ю.Е. Александров, генеральный консул США Мэри Крюгер, генеральный консул Великобритании Джордж Эдгар и поэт А.М. Городницкий на борту крейсера «Аврора»



Скульптор В.А. Суровцев – автор памятника морякам союзных конвоев на городском кладбище Рейкьявика. Исландия. 2005 г.

Вторая международная конференция «Помним "Ижору"». 5 марта 2002 г. в зале Государственной Морской Академии им. С.О. Макарова. На фотографии брат и дочь старпома М.И. Адаева, профессор Н. Клапдор (ФРГ), вдова писателя В.С. Пикуля, учёный секретарь ЦВММ С.Д. Климовский, представители Архангельского морского пароходства.





Военно-морской флот Японии на 7 декабря 1941 года состоял из 230 кораблей основных классов, в том числе 10 линкоров, 10 авианосцев, 38 крейсеров, 112 эсминцев, 65 подводных лодок. К нанесению первых ударов по базам и коммуникациям США, а также их союзников готовились крупные силы флота, авиации и четыре полевые армии (11 пехотных дивизий, три пехотные бригады и девять танковых полков). Для удара по американской базе Пёрл-Харбор было создано авиационное соединение под командованием адмирала Т.Нагумо (6 авианосцев с 432 самолётами на борту; 2 линкора, 3 крейсера, 11 эсминцев и 3 подводные лодки). Кроме того, был выделен передовой отряд из 27 подводных лодок.

Есть и другие свидетельства. Государственный секретарь США Корделл Хэлл вспоминает:

«...6 декабря мы получили многочисленные донесения, что японская армада из 35 транспортов, 8 крейсеров и 20 эсминцев движется от Индокитая к полуострову Кра. Нам казалось очевидным, что давно угрожавшее экспансионистское продвижение Японии на юг с помощью военной силы началось...

По мнению президента, момент для направления послания императору Японии наступил, и тем же вечером я направил его в Токио. Однако послание не дошло до посла Грю или до Хирохито до того, как японцы нанесли удар по Пёрл-Харбору.

...Перехваченные японские радиограммы, отправленные из Берлина и Токио, свидетельствовали о том, что между двумя правительствами на этот счёт имеется определённая договорённость. Поэтому мы решили выждать и дать возможность Гитлеру и Муссолини первыми объявить нам войну. Тем временем мы будем действовать, например, в Атлантике, исходя из предположения, что находимся в состоянии войны как с Японией, так и с европейскими странами «оси».



Даже эти три снимка не дают полного представления о трагедии Пёрл-Харбора

нённых Штатах Америки. И немедленно доложите мне его ответ.

Через десять минут сотрудник Наркоминдела стоял перед Литвиновым. Тот молча выслушал и сказал:

— Ну что ж, обстановка такова, что есть только один выход. Передайте — я согласен!

— Молотов просил узнать, когда вы можете вылететь?

— У меня сборы недолгие, — ответил Литвинов.

Сотрудник передал последнее поручение Молотова: Литвинова просят немедленно вылететь в Москву. Его ждёт Сталин. Самолёт на

аэродроме.

В Кремль Литвинов прибыл в назначенный ему час, и его сразу же принял Сталин. Месяцы войны, видимо, нелегко дались Сталину. Лицо его, и без того суровое, замкнутое, стало ещё более сумрачным, под глазами обозначились тёмные круги. Сталин встретил Литвинова приветливо. Тепло поздоровался. На Сталине был его обычный полувоенный костюм. Литвинов был в той самой толстовке, в которой он пришёл на дипломатический приём в первые дни войны. На этот раз Сталин ничего не сказал.

Кроме Сталина и Литвинова в кабинете был Молотов. Он в стороне, молчит.

И вот Сталин и Литвинов сидят друг против друга. Сталин не вспоминает прошлое. Как будто не было той майской ночи 1939 года, не было вывода из ЦК. Сталин не привык объясняться с кем бы то ни было. Но не только потому он не говорит о прошлом: Сталин хорошо знает Литвинова. Давно. Почти сорок лет. И он приступает к делу. Глуховатым голосом формулирует задачи дипломатической миссии Литвинова. Главное — это торопить Америку со вступлением в войну. Он, Сталин, знает трудности,



Рузвельт оставался спокойным, хотя лицо его было хмурым, и он не сделал попытки приуменьшить масштабы потерь, которые мы понесли в Пёрл-Харборе.

На следующий день, в понедельник, президент выступил в конгрессе. Обе палаты быстро приняли резолюцию об объявлении войны Японии.

Через три дня, после того как Гитлер и Муссолини объявили войну США, конгресс принял дополнительные резолюции о войне с Германией и Италией. Голос дипломатии теперь утонул в гуле орудий...»

Утром 7 декабря, когда авианосное соединение адмирала Нагумо отделяло от цели несколько сот километров, с авианосцев поднялись самолёты первой волны. В Пёрл-Харборе в это воскресное утро находилось свыше 90 боевых кораблей и вспомогательных судов Тихоокеанского флота США под командованием адмирала Х.Киммеля. В результате двух налётов японской авиации были потоплены и выведены из строя 8 линейных кораблей, 6 из 8 крейсеров, эсминец, уничтожено 272 самолёта. Потери в людях составили более трёх тысяч человек, в том числе более двух тысяч убитыми...

Чтобы избежать повторения Пёрл-Харбора, обезопасить советские дальневосточные порты, Ставка срочно направляет Исакова на Дальний Восток. Обстановка на Тихом океане обостряется до предела. Япония выжидает финала противостояния советских и немецких войск под Москвой. Но Москва выстояла, немцев погнали. Угроза Дальнему Востоку оставалась. Ставке было известно, что разгромом американцев в Пёрл-Харборе подтвердились давние оперативно-стратегические прогнозы Исакова. И вот он в третий раз едет на Тихий океан. Верховный главнокомандующий напутствует его: «Вы уже немного повоевали, так поезжайте, посмотрите, чтобы нам не устроили Пёрл-Харбор...» Адмирал помотался по дальневосточным морям

и бухтам действующего флота, привёл всё в соответствие с военным положением и с уверенностью доложил Ставке: в советских портах Пёрл-Харбор не пройдёт...

И опять одна из крайних точек зрения Николая Боголюбова:

«...Президент Рузвельт спровоцировал японцев на вступление в войну тем, что Ноября 26, 1941, он выдвинул им военный ультиматум, в котором требовал, чтобы они вывели все свои войска из Индокитая и Китая (Манчжурии).

Это - исторический факт, однако (авт., вплоть до последнего времени), сохраняемый в строжайшей тайне. Ультиматум Рузвельта был умышленно скрыт от американского Конгресса до тех пор, пока атака на Пирл Харбор не стала свершившимся фактом. Все были согласны относительно того, что у японцев не оставалось никакого иного выхода кроме вступления в войну. Сами же японцы сделали практически всё возможное, чтобы избежать войны против США. ПРИНЦ КЕНОЙЕ, посол Японии в США, неоднократно обращался с просьбами о разрешении приехать в Вашингтон или Гонолулу, чтобы лично встретиться с Президентом Рузвельтом и попытаться найти альтернативу. Позднее он даже был готов выполнить все требования США лишь бы только предотвратить угрозу войны, но Рузвельт постоянно отклонял все его просьбы о личных переговорах, поскольку война против Японии была запланирована задолго до этого - равно как и против Германии.

Одновременно с этим Рузвельт обратился к американскому народу со словами:

«В то время, как я обращаюсь к вашим матерям и отцам, я хочу уверить вас ещё в одной вещи. Я уже говорил ранее, и готов повторять то же самое снова, снова и снова: ваши дети ни в коем случае

с какими сталкивается в этом вопросе Рузвельт, понимает, что президент не горит желанием помочь Советскому Союзу, но он человек умный и не захочет прийти без козырей к концу войны с Гитлером.

Литвинов слушает молча, глядя Сталину в глаза. Просит, чтобы Сталин информировал его о делах, о положении на фронтах. Ему придётся в Америке много выступать, он должен быть в курсе дела.

Сталин пообещал. Поговорили о военных поставках. Сталин сказал, что эти поставки важны, особенно пока идёт перестройка всей промышленности.

Подчеркнул, что надо уделить этому вопросу большое внимание. В тот же вечер Литвинов вылетел в Куйбышев. А дальше были тридцать тысяч километров от Куйбышева до Вашингтона, если лететь через Азию, огибая гигантскую дугу, где были Астрахань, Баку, Тегеран, Багдад, Басра, Калькутта, Бангкок, Сингапур, Филиппины, Гавайские острова. От Ирака до Сан-Франциско предстоял перелёт на летающей лодке.

Путь на Запад через Атлантический океан был закрыт. Шла война.

...6 декабря Литвинов прибыл в Сан-Франциско. Позади были двадцать два дня и двадцать две

ночи. Впереди Вашингтон.

На вашингтонском аэродроме Литвинова встречала огромная толпа. Сюда прибыли не только представители государственного департамента, журналисты и кинооператоры — бывший посол в Москве Дэвис. Чопорный официальный Вашингтон на этот раз не похож на себя. На аэродроме писатели, артисты, бизнесмены, клерки из учреждений и частных контор. Многие с цветами. У Литвинова просят интервью. Он отстраняется от журналистов, подходит к микрофону и сразу даёт понять, ради чего он прибыл в США:



не будут посланы ни на какую войну, ведущуюся за пределами Соединённых Штатов».

Чтобы описать такой обман народа, у меня просто не хватает слов (Х.9).

То, что японцы собирались в первую очередь атаковать Пирл Харбор, было задолго до этого известно американским военным из многих источников.

Посол США в Токио, ДЖОЗЕФ ГРУ, сообщал в письме Рузвельту Января 27, 1941, что в случае начала войны между Японией и США Пирл Харбор станет первой целью для атаки японцев.

Член Конгресса «ДИЕС» представил Президенту Рузвельту в Августе 1941 года не только цель атаки — Пирл Харбор, но также и стратегический план наступления, к которому прилагалась карта. Его сообщение было обойдено молчанием (Х.5).

К этому добавилось то, что американским секретным службам в 1941 году удалось разобраться в японских дипломатических и военных шифрах. Рузвельт и его советники заранее знали совершенно точную дату, время и цель атаки (Х.9).

АЛ БЕЛЕК, один из двух оставшихся в живых участников «Эксперимента Филадельфия», рассказал мне, что в то время он также находился по службе в Пирл Харбор, однако за неделю перед атакой был оттуда отозван, поскольку позднее ему предстояло работать над «Экспериментом Филадельфия» вместе с Николой Тесла [75]. Тогда ему также было сообщено, что его отзывают ввиду ожидавшейся японской атаки. Он был, следовательно, «слишком ценен, чтобы ему позволили погибнуть в том месте».

Сам по себе Пирл Харбор, однако, был извещён о готовящейся атаке едва за два часа до её начала и, таким образом, естественно был к ней не готов. Он был безжалостно разрушен. Именно это и было тем, что требовалось Рузвельту, поскольку теперь он мог представить японцев «коварными свинья-

ми», и США должны были ответить на эту атаку ударом возмездия». (Пунктуация и стилистика автора, – Н.Е.)

Для Советского Союза это обернулось новыми транспортными проблемами: прекратились дальневосточные перевозки, японцы блокировали проход американским судам. И важность северного маршрута возросла настолько, что Гитлер вынужден был признать «зоной судьбы» арктический театр военных действий (Карское море вплоть до пролива Вилькицкого и северной оконечности Новой Земли) и направил сюда главные силы германского флота. После провала «Блицкрига» и активизации полярных или русских конвоев Гитлер ещё больше стал беспокоиться о морских коммуникациях союзников и возможности открытия ими второго фронта в Скандинавии. Такая невыгодная для Германии карта вполне могла быть разыграна, тем более, что немецкая разведка, якобы, располагала сведениями о намерении Швеции выступить весной 1942 года против Германии...

Рост военных поставок через северные порты России являлся для Германии крайне негативным фактором. Комбинированный удар ВМС Великобритании и США с моря, войск Швеции и Советского Союза с суши лишил бы Германию и Норвегию свободы действий, выводил бы из войны Финляндию, потребовал бы немедленного перераспределения германских войск по всему Восточному фронту. Только теперь германское командование оценило всю важность союзных конвоев, превратив борьбу с ними в приоритетную цель для Военно-морских сил и Люфтваффе. На германские подводные лодки приходится около половины всех потопленных конвойных судов. Остальные стали жертвами Люфтваффе, – число самолётов этого ведомства на аэродромах Северной Норвегии доходило до 300. Подлётное время до целей порой

«Первое моё посещение этой столицы состоялось в весьма важный момент. В настоящее время я прибыл в ещё более важный период, когда решается судьба всех народов – всего человечества. Я знаю, с каким огромным интересом и сочувствием следит американский народ за событиями на Восточном фронте. И я заверяю американский народ, что Красная Армия и все Вооружённые Силы Советского Союза и в дальнейшем продолжат борьбу с гитлеровской Германией с тем же упорством и мужеством, которые вызвали одобрение и восхищение всего мира».

Литвинов сказал, что изоляционисты встретят в штыки его высказывания, начнут кампанию против него. А через несколько часов после прибытия Литвинова в американскую столицу произошло нападение японцев на Пёрл-Харбор. Все радиостанции Соединённых Штатов Америки прервали передачи и начали передавать экстренные сообщения: японцы топят американский флот, бомбят Гонолулу...

В декабре 1941 года официальные круги Соединённых Штатов Америки и весь американский народ переживали тревожные дни.

События развивались стремительно. Морской министр Нокс сообщил предварительные данные о потерях в Пёрл-Харборе: потоплены линкор «Аризона» и ещё пять военных кораблей, убито около трёх тысяч офицеров и моряков. Американское военное командование отдало приказ затемнить всё побережье вдоль Калифорнии до мексиканской границы, началось минирование подступов к нью-йоркскому порту.

Американцам предстояло понять, что Тихий и Атлантический океаны больше не дадут им отсидеться в стороне от войны.



составляло не более получаса. Зимой кромка плавающих льдов не позволяла удалиться от враждебного берега более чем на 400 километров, а летом, когда солнце светит вкруговую, по 24 часа в сутки, единственным спасением от всевидящего ока самолётов-разведчиков был только туман.

В этих условиях немецкое командование распорядилось о спешном усилении сотрудничества не очень «дружелюбных», и постоянно соперничающих Люфтваффе и Кригсмарине во имя общей цели – полной парализации советско-английских коммуникаций на Севере. В Норвегию, в Трондхейм, 16 января 1942 года в срочном порядке прибывает тот самый крупный корабль Германии – линкор «Тирпитц». За ним потянулись и остальные наиболее мощные корабли. К началу марта 1942 года немцы сосредоточили на территории Норвегии около 250 самолётов, а в июле здесь их было уже свыше 400.

Не будем скрывать, немцы в первые годы войны на этом театре боевых действий имели значительный успех. Достаточно вспомнить трагическую судьбу каравана «PQ-17»: из 37 транспортов потеряно 24... Цена прохождению через эти две тысячи миль бушующих полярных морей, буквально напичкованных германскими подводными лодками была высока – жизнь сотен моряков и десятков судов... На дно вместе с судами ушло 3359 автомашин, 430 танков, 210 бомбардировщиков и много другой техники и продовольствия, столько необходимых на всех линиях нашего фронта. От факта никуда не уйти: потери моряков, участвовавших в союзных полярных конвоях, превышали потери в атлантических конвоях почти в восемь раз! Но такое противопоставление и вообще любая статистика такого порядка, кажется, не приемлема, если её соотносить с каждой конкретной жизнью. Жертвами фашистов в полярных морях стало бо-

лее ста кораблей и судов, почти шесть процентов от их общего числа.

...Капитан I ранга, член президиума РОО «Полярный конвой» Сергей Апрелев с уважением говорит об уроженцах Новой Шотландии – прирождённых моряках. С ними ходил по морям отец Джо Норриса, с которым его свела судьба на съёмочной площадке голливудского блокбастера «К-19».

«Я был вторым сыном в семье Самюэля Норриса, – откровенничает Джо Норрис. – Помню рассказы отца о плаваниях через океан. О холоде и лишениях. Когда он умер, я был ещё мал, а ведь ему шёл всего сорок первый год! Мать до сих пор говорит, что его здоровье подорвали Русские конвои».

Это – не статисты, а действующие лица большой истории. Умолчать об этом, значит, предать правду о войне, правду о союзных конвоях...

В июле 1990 года эскадренный миноносец «Безупречный» посетил британский город Портсмут с официальным визитом. Тогда корреспондент журнала «Морской сборник» М.Головкин взял интервью у первого морского лорд-начальника штаба ВМС Великобритании адмирала Джулиана Освальда во время его посещения «Безупречного». Один из вопросов и ответ на него касаются нашей темы.

Вопрос: «В годы Второй мировой войны военно-морские флоты наших стран действовали совместно против общего врага. В последнее время в СССР исследователям стали доступны новые документы о взаимодействии союзных флотов, о взаимоотношениях наших государств. Считаете ли вы, что этот период в нашей военной истории ещё ждёт полной и объективной оценки и в СССР, и в Великобритании?»

Ответ: «Я не могу судить о вашей стране, я мало знаком с появившимися у вас публикациями, однако знаю, что усилия советского флота в борьбе

...В Америке Литвинов получал горы приветственных писем и телеграмм. Писали рабочие, кинозвёзды, миллионеры, журналисты, писатели, фермеры, рыбаки. Литвинов радовался популярности Советского Союза. Как изменились времена! Восемь лет назад, когда он приехал в Соединённые Штаты, многие американцы имели самые искажённые представления о нашей стране. Теперь Россия спасает не только себя – весь мир! Американцы на улицах останавливают Литвинова, хлопают по плечу: «Ар ю мистер Литвинов?» Восторгаются Красной Армией. Но это начало

– Литвинов знает, какая борьба ещё предстоит, как трудно будет расшевелить американское общество, заставить отступить недругов Советского Союза.

8 декабря Литвинова пригласили в Белый дом. Он отправился туда исполненный надежды, что ему удастся установить с Рузвельтом тот важный контакт, который не регулируется никакими протоколами, если, конечно, партнёр способен хотя бы чуточку приподняться над позициями своего класса. Нечто подобное наблюдал он в Европе, где у него был тесный контакт с некоторыми буржуазными государ-

ственными деятелями.

Рузвельт встретил Литвинова дружески. Часы президента были расписаны, и официальную церемонию вручения верительных грамот начали сразу же. Корреспонденты осаждают Белый дом, кинооператоры зажгли юпитеры, радиостанции готовы передать официальное сообщение о первом официальном визите советского дипломата. И он прилагает все усилия, чтобы довести до сознания американцев: война подошла также к их берегам, теперь вести её придётся сообща! Он говорит о «страшной опасности, которую



с фашизмом в годы прошедшей войны не получили должного освещения в трудах западных историков и для большинства людей неизвестны.

Я считаю, что любые новые документы представляют интерес. Полагаю, что исторический отдел нашего флота готов обсудить многие проблемы с советскими учёными. Это одна из областей возможного сотрудничества.

Надеюсь, что моё интервью послужит импульсом к возникновению устойчивых связей между военно-морскими историками наших стран. Готов всячески способствовать этому.

Для меня очень интересна история совместных действий наших флотов, так как мой отец служил в те годы в Королевском флоте и участвовал в эскортировании северных конвоев. Он часто вспоминал о своей «войне в Арктике».

Документальную трагедию «Реквием каравану PQ-17» Валентин Пикуль предварил пронзительным по глубине драматизма эпиграфом:

*«В этой давней истории
мало беспристрастных свидетелей –
ещё меньше объективных судей.*

Но слёзы не высохли...

*По вечерам ещё скорбят старухи
на зелёных берегах*

Волги, Темзы и Миссисипи».

В тяжелейшем для нас 1941 году полярные конвои доставили в Мурманск и Архангельск 153 977 тонн грузов. В обратном направлении к берегам Великобритании из Архангельска ушло 136 000 тонн ценной древесины, руды редких металлов, химикатов...

Именно к советским морским портам Мурманск и Архангельск пролегал самый короткий путь военных грузов из США и Великобритании. По северному маршруту из Великобритании и Исландии, двигаясь по узкой трассе шириной в 200



Северным морским путём продолжали идти караваны с грузами. Ни туманы, ни ледовые заторы не приостанавливали движение судов

милей, суда могли пройти это расстояние за 10-12 суток. Конечно, более безопасными были порты Белого моря – Архангельск и Северодвинск (Молотовск). Они находились дальше от линии фронта. Как и Мурманск, они имели выход к железной дороге, и военная техника незамедлительно попадала на самые горячие участки советско-германского фронта. В отличие от Мурманска беломорские порты не могли функционировать без помощи ледоколов. За четыре года войны более 1000 судов и боевых кораблей СССР, Великобритании, США, Свободной Франции, Норвегии, Бельгии, Гондураса, Дании, Канады, Панамы, Польши приняли участие в полярных конвоях. Весь Северный морской флот, а затем и Беломорская флотилия обслуживали этот «северный горячий коридор».

Вот где таятся истоки настоящего международно-го побратимства! Уже 1942 году миллионы советских людей в тылу и на фронте могли убедиться в том, что

для всех наций представляет осуществление нацистской Германией заранее разработанной Гитлером преступной программы уничтожения политической и экономической независимости всех стран и порабощения всех народов».

Литвинов закончил свою речь. Рузвельт улыбается. Да, он доволен. Теперь очередь президента. К коляске подносят микрофоны. Он сразу скажет, что он думает о советском дипломате. Он с этого и начнёт свою речь. «Мне представляется исключительно удачным, что в эти трагические дни, когда сохранение взаимопонимания и доверия между

нашими двумя странами имеет столь жизненное значение не только для них самих, но также и для будущего всего человечества, Советское правительство сочло уместным послать в качестве своего представителя в Соединённые Штаты государственного деятеля, который уже занимал такой выдающийся пост в своей стране».

Рузвельт подчеркивает, что Литвинов приступает к исполнению своих обязанностей в день великого исторического значения, заявляет, что Америка будет воевать с Германией.

После официальной церемонии вручения верительных грамот пре-

зидент долго беседовал с советским дипломатом.

Когда Литвинов собрался уходить, Рузвельт обратился к нему интимно дружески: «Макс, приходите с женой вечером играть в бридж. Госпожа Рузвельт и я будем рады видеть вас у себя».

Через девять дней после вручения верительных грамот Литвинов напишет сыну и дочери в Москву: «Работы у меня много. Приходится делать много визитов и принимать множество народу.

Гулять и отдыхать не приходится. К вечеру страшно устаю и не успеваю выспаться. У посла в Вашинг-



они не одиноки в борьбе с фашизмом. Американская и английская экзотика – «матильды», «каталины», «харрикейны», «студебекеры», «стюарты», поставляемые по ленд-лизу, – не только поддерживали дух советских солдат, но и доставляли много неприятных сюрпризов солдатам противника.



В Северном море...

Как можно не оценить помощь соседа, если он уже своим присутствием воодушевляет на добрые дела во имя победы! Если же рассматривать объёмы поставок необходимого вооружения и продовольственной помощи, исчисляемой сотнями тысяч тонн, то в капле можно увидеть море, которое не всегда было милосердным для каждого из участников полярных конвоев.

«И чаще всего погибал человек в Атлантике самой худшей из всех смертей, которая зовётся безвестной. Это не та общедоступная смерть, когда тебя подберут, накроют шинелью и уложат в братскую могилу. У этой смерти нет даже могилы...» – это тоже В. Пикуль.

У этой смерти не было национального признака. В море погибали наравне русские, английские и американские моряки... Иногда – без свидетелей, чаще – на глазах друг у друга.

Во второй половине ноября 1943 года в Лондоне начала свою работу обширная выставка «Арктические конвои», которую газета «Ньюс Кроникл» назвала «самой необычной за всю историю этой самой необычной из войн». Все английские журналисты, как один, отметили в своих репортажах и отчётах, что большинство посетителей составляли женщины. Многие приходили сюда в надежде хоть что-то увидеть или узнать о своих близких, погибших или пропавших без вести моряков военного и транспортного флотов. Приходили с маленькими детьми. Были среди них и такие, чьи рукава пересекала полоска траурного крепа. «Они имели право на слёзы, но я не видел слёз, – писал репортёр «Ньюс Кроникл». – Невесты, жёны и вдовы были достойны своих героев, равных которым ещё не знала история флота»

«Мы искренне чтим память погибших английских и американских моряков, – писал в своих воспоминаниях маршал Советского Союза Георгий

тоне в два раза больше работы, чем в любой другой столице, да и момент теперь такой ответственный. Иногда думается, что я взял на себя задачу не по силам или не по возрасту... Пробовал было раз сходить на концерт по приглашению Эгона Петри, но после первого номера меня вызвали к президенту. Я у него уже был четыре раза».

Вскоре после этой встречи Литвинов вылетел в Нью-Йорк. Организация «Уор раша релиф», занимающаяся сбором средств в пользу Советской страны и Красной Армии, устраивала митинг в Медисон-сквер-гарден. В огромном

зале заняты все места, люди стоят в проходах. Мысли Литвинова далеко, в подмосковных снегах. Сегодня солдаты генерала Жукова начали наступление.

Литвинов подошёл к микрофону. Заговорил по-английски. Без бумаги. Он говорил о страданиях Смоленщины и Украины, о горящих белорусских селах, замученных и сожжённых детях, обесчещенных девушках, о советских солдатах, бросающихся под немецкие танки.

В огромном зале стало очень тихо. Потом послышались рыдания. Женщина из первого ряда подбежала к помосту, сорвала с шеи

бриллиантовое кольцо, положила у ног советского посла. За ней другая, третья. Помост обступили люди, срывали с себя бриллиантовые кольца, браслеты. В президиум полетели чеки – один, другой, сотни. Гигантский Медисон-сквер-гарден неистовствовал. Литвинов спокойно посмотрел в зал, сказал: «Господа, нужен второй фронт!»

На Западе – и в Англии, и в Америке – были твёрдо убеждены, что с СССР будет покончено в очень короткий срок. Вскоре, однако, Джозеф Дэвис, бывший посол США в Москве, констатировал: «...сопротивление русской



Жуков, – которые, невзирая на сложную обстановку, на то, что на каждой миле их поджидала смертельная опасность, доставляли нам грузы, обусловленные договором по ленд-лизу».

Не будем скрывать этот «национальный признак» в отношениях друг с другом. Много советских людей, контактировавших с иностранными моряками, сходящими на берег между вахтами, представителями морских миссий – поплатились свободой. Кто – по горячим следам, кто – потом... Советским секретным и карающим службам всё время виделась в этих контактах, если не измена Родине, то пособничество в пользу другого государства... Кажется, по этим причинам летели головы самых высокопоставленных чинов. В начале 1947 года на заседании Главного военного совета ВМФ И.В. Сталин предлагает освободить Н.Г. Кузнецова от должности Главкома ВМС. Месяц спустя его отправляют служить в Ленинград начальником военно-морских заведений. А 16 января 1948 года выходит постановление Совета Министров СССР «Об утверждении решения суда чести по делу адмирала флота Кузнецова Н.Г., адмирала Алафузова В.А., вице-адмирала Степанова Г.А. и адмирала Галлера Л.М.». 2-3 февраля 1948 года Военная коллегия Верховного Суда СССР выносит приговор, по которому в вину адмиралам ставилась «незаконная» передача иностранным миссиям в годы Великой Отечественной войны секретных сведений, касающихся флота. Кузнецов понижен в воинском звании до контр-адмирала, другие адмиралы осуждены на разные сроки заключения... Под этот маховик репрессий, с благословения дядюшки Джо, а чаще всего и без его ведома, попали тысячи невинных людей, готовых отдать жизнь во имя свободы и независимости Родины, и благополучия того же самого дядюшки...

На этом фоне не кажется сентиментальной недавняя встреча через 60 лет двух любивших друг друга людей – бывшего английского радиста арктического конвоя Артура Фоулиса и советской девушки Нины Эккерт. Эта встреча потрясла всех телезрителей ОРТ. Они встретились на передаче «Жди меня». Я почти дословно записал перевод рассказа Артура Редженальда Фоулиса: «Мы встретились в городской библиотеке Архангельска. Я обернулся, увидел, кто смотрит на меня. И обо всём забыл. Я был молод и горяч. Она не говорила по-английски, я не говорил по-русски. Но языку любви не нужны слова. Мне было 22 года. Ей было, кажется, 24, я видел её паспорт. Мы встречались два месяца, а потом Нина неожиданно исчезла...»

Потеря Нины для меня было подобно потере матери. Я вернулся на родину – в Ирландию. Завёл свою семью. Но все 60 лет я хотел найти свою любовь. Недавно мне позвонили по телефону и попросили встретиться. Когда мне показали фотографию, я сразу узнал её...»

Почти слово в слово повторяет эту историю Нина Александровна: работала медсестрой в Архангельском госпитале, где лежал её отец... Встретились с Артуром в библиотеке. Потом её увезли в Мурманск, судили за связь с иностранцем. Год и семь месяцев сидела в камере-одиночке. Косы потеряла... Перевели в Карельские леса... Прожила тяжёлую жизнь, но всё время помнила эти дни счастья. Имеет много морщин на лице. Шутит: не может она с ними расстаться с помощью пластических операций, как Алла Пугачёва...

Когда пришёл репортёр, она только промолвила: «Господи, пожалей меня хоть раз за 60 лет, дай мне счастья встретить любимого человека...» И встретила! На дворе – другое время, а, может, тоже самое время, только в другом человеческом измерении...

армии более эффективно, чем все ожидали». Но эту точку зрения разделяли немногие. Сложной была обстановка, в которой оказался советский посол. Американский журналист Мильтон С. Майер в статье, озаглавленной «Папаша российский», писал в одной из крупнейших газет Соединённых Штатов: «Если бы вы увидели Максима Литвинова на улице, то никогда не подумали, что он посол Советского Союза в Соединённых Штатах Америки, что это и есть человек, испытывавший невероятные превратности судьбы, и один из тех немногих людей, которые

направляют гигантские усилия объединённых наций. Внешне это определить трудно. Скорее Литвинова можно принять за какого-нибудь коммерсанта, который погружён в свои заботы.

Задача «Папаши» состоит в том, чтобы быть представителем Советского правительства и вместе с Рузвельтом и Черчиллем разработать грандиозную стратегию объединённых наций, а также вместе с военным министерством и администрацией ленд-лиза разрешить самую трудную проблему – предоставления Советскому Союзу воору-

жения. Литвинов, несомненно, один из самых деловых людей в нашей фантастически деловой столице. Почти круглые сутки горит свет в окнах советского посольства. Последними гаснут окна литвиновского кабинета».

Разгром немецких армий под Москвой поколебал миф о непобедимости Германии и показал, что война из молниеносной превращается в затяжную, а это ведёт к неминуемому разгрому Германии. Но этот факт очень медленно проникал в сознание американцев, не парализовал усилия изоляционистов, «немецкой партии» и других



«...22 июня 1941 года мы приехали в Ташкент, – вспоминает балерина Кировского (сейчас – Мариинского) театра Галина Галич, отметившая осенью 2006 года своё 90-летие. – Все артисты не знали, что делать, куда податься. На моё счастье в это время в Ташкенте гастролировал Хабаровский театр музыкальной комедии. Я устроилась туда на работу и вскоре оказалась на Дальнем Востоке.

В Хабаровске провела всю войну. Быстро стала ведущей солисткой единственного на весь край театра. Поразительно, но во время войны на спектаклях был полный аншлаги. Красивый танец завораживал, отвлекал от ежедневных смертей, голода и несчастий...

Когда открывался занавес, то все первые ряды были сплошь «в генеральских погонах», ведь в Хабаровске во время войны размещалась Ставка Дальневосточного фронта. Мы часто выезжали во фронтовые госпитали танцевать перед ранеными. Однажды отправились на гастроли в Харбин, но так до него и не доехали: к городу подходила японская армия...

На наших спектаклях часто присутствовали офицеры союзнических армий – американской и китайской. Как-то после выступления американцы подошли к танцовщицам и предложили поехать к ним в гости.

Мы согласились. Через несколько часов я уехала домой. А вот мои подруги остались. Оргвыводы последовали незамедлительно. Вскоре всех моих подружек уволили из театра и выселили из Хабаровска. А меня вызвали в НКВД и сделали строгий выговор...

Прошло много лет, но память часто возвращает меня к событиям тех далёких военных лет... После выхода на пенсию танцевала ещё несколько лет. Знаменитый балетмейстер Леонид Яковсон для меня написал специальную хореографическую сценку «Встреча в порту». Номер, мягко говоря, был

не совсем приличный. Мне пришлось танцевать партию главной героини – портовой проститутки. Мне не очень нравилась эта роль. Но балетмейстер требовал, чтобы я заманивала мужчину, на манер индийских танцовщиц. Но я, благословитая, отказывалась, потому что не хотела выглядеть вульгарно. Мне и костюм не нравился: лаковые сапоги, прозрачная юбка и тельняшка с открытым верхом. Миниатюра по тем временам была просто скандальная. Поэтому перед каждым выступлением приходилось зачитывать аннотацию и объяснять зрителям, что эта сцена из произведения Мопассана... А я уж изо всех сил старалась придать образу трагическую ноту. И зрители буквально рыдали на моих выступлениях!



Во время исполнения номера «Встреча в порту» зрители рыдали

откровенно антисоветских сил в Америке.

Всё же первого января 1942 года в Вашингтоне Рузвельт, Черчилль, Литвинов и 23 посла других стран подписали декларацию, которая содержала обязательство сотрудничать в военной и экономической областях и не заключать сепаратный мир или перемирие с врагами. Государства, подписавшие эту декларацию, стали называться «Объединённые нации».

Зиновий ШЕЙНИС

Смерть без сенсаций

Умер сам или ему «помогли»? Самоубийство или убийство? Погиб случайно или катастрофа организована?..

Когда такая альтернатива возникает в определении судеб знаменитых людей, чей уход из жизни остаётся загадкой (Аллиллуева, Есенин, Маяковский, Фрунзе, Орджоникидзе, Михоэлс...), поиск правдивого ответа не «истекает из срока давности», ибо в истине

очень заинтересована история.

Но докопаться до правды, увы, как правило, удаётся в очень редких случаях. А потому годами живут разные версии, легенды, будоражащие умы, влекущие доморощенных исследователей...

Сенсация, о которой пойдёт речь, связана с именем Литвинова Максима Максимовича (1876 – 1951), выдающегося дипломата, который был народным комиссаром иностранных дел, послом в США в годы Великой Отечественной войны...

Создали сенсацию двое. Точнее – один рассказал (Микоян), а другой – обнародовал (Бережков).



Однажды в Витебске на гастролях директор местного театра сказал, что этот танец – лучшее, что исполнялось на этой сцене!»

...В полярных конвоях, как подтверждают цифры, преобладало двустороннее движение. К нам поступало различное вооружение и продовольствие, в обратном направлении суда увозили лесоматериалы, руду редких металлов и другие природные ископаемые. Мы рассчитывались и золотом... Командующий Северным флотом адмирал А.Г.Головко в книге своих воспоминаний «Вместе с флотом» писал, что британский крейсер «Эдинбург» был добит собственными кораблями и пошёл ко дну вместе с грузом золота, составляющим около десяти тонн. Один из биографов Арсения Григорьевича Головко писал по этому поводу:

«Борьба на коммуникациях ширилась, росла, ожесточалась. Во время проводки обратного конвоя погиб английский крейсер «Эдинбург» («Edinburg»), имевший на своём борту не одну тонну золота в слитках – плата Советского Союза Англии за поставку военных грузов. Атакованный гитлеровцами, он лишился винтов и руля, но, оставшись на плаву, мог спокойно вернуться на буксире в любой из наших портов. И всё-таки, опять следуя пресловутой инструкции британского адмиралтейства, экипаж крейсера, не взяв с собой ящиков с золотыми слитками, перешёл на подошедший миноносец, который хладнокровно расстрелял покинутый корабль.

Адмирал Головко был потрясён этим событием. Страна, разорённая войной, изнемогает от бремени военных расходов, а тут... Несколько залпов и ... золото на океанском дне.

– Никак в голове не укладывается! Ведь корабль был почти цел! – повторял он и видел то же недоумение и у члена Военного совета, и у начальника штаба флота.



Главкомандующий Северным флотом А.Г. Головко и командир эсминца капитан первого ранга В.А. Фокин на ходовом мостике корабля в боевом походе

Знал бы командующий, какая трагедия ждёт ещё моряков, сопровождавших конвои, из-за абсурдности и нелепости приказов британского адмиралтейства, решившего бросить один из конвоев на произвол судьбы. Но это произойдёт позже... »

...В 1981 году предпринимается первая экспедиция в Баренцево море по спасению золота. Из Англии пришло специальное водолазное судно «Дипвотер-2» и стало в точке с известными координатами, где на морском дне, на глубине 260 метров лежал «Эдинбург». Операция была опасной, поскольку золотые слитки находились по соседству с артиллерийским погребом, начинённым боеприпасами. Да и активизация в последние годы морских пиратов в разных районах мира требовала особой осторожности в действиях. Через пять

Журналисту-международнику Валентину Бережкову довелось не только работать с известнейшим партийным и государственным деятелем Анастасом Ивановичем Микояном, но и частенько беседовать с ним в домашней обстановке. И, как правило, такие встречи заканчивались предложением Микояна «поговорить о прошлом».

Вот одна из их бесед.

«...Литвинова, – рассказал Микоян, – решили заменить, когда наметился пакт с Гитлером.

Литвинов как еврей, да ещё человек, олицетворявший нашу борьбу против гитлеровской Германии в

Лиге Наций и вообще на международной арене, был, конечно, неподходящей фигурой на посту наркома иностранных дел в такой момент...

В итоге Литвинов оставался до осени 1941 года не у дел.

Только тогда, когда наши дела стали катастрофически плохи, когда Сталин был готов хвататься за любую соломинку, он решил снова использовать опыт Литвинова и направил его послом в Вашингтон.

Можно сказать, что он спас нас в тот тяжелейший момент, добившись распространения на Советский Союз ленд-лиза и займа в миллиард долларов...

Но как только дела наладились, Молотов снова повёл интриги против Литвинова, и его отозвали в Москву... Литвинов, хотя и получил формально пост заместителя министра иностранных дел, фактически оказался не у дел, а потом и вовсе был уволен в отставку.

А кончил он жизнь вообще трагично. Автомобильная катастрофа, в которой он погиб, была не случайной, она была подстроена Сталиным.

– Анастас Иванович, не может быть, я просто не в состоянии поверить этому...

Микоян невозмутимо продолжал:



лет экспедиция продолжила свою работу, поскольку «золотая лихорадка» подогревалась средствами массовой информации, ими выдвигалась версия, основанная, якобы, на достоверных архивных и литературных источниках, которые как минимум удваивали количество золота, погружённого в 1942 году с «Эдинбургом».

В ходе двух операций, окрещённых в зарубежной прессе «операцией века», с крейсера «Эдинбург» было извлечено на поверхность около четырёх с половиной тонн золотых слитков. После успешного завершения операции золотой груз разделён на борту «Дипвотер-2» между Советским Союзом и Великобританией в пропорции две трети на одну треть (девятнадцать и десять слитков, от 11 до 13 килограммов каждый), и обе стороны перечислили по 45 процентов своей доли в пользу фирмы, проводившей эту сложную, глубоководную операцию.

Это примерно 4,5 тонны драгоценного металла. Остальные пять тонн золота, как свидетельствовал принимавший участие в спасательной экспедиции представитель Министерства морского флота СССР И. Ильин, находились в носовой части артиллерийского погреба, который разнесло снарядами во время боя, бесследно исчезли среди искореженного металла. Это подтвердил телевизионный осмотр отсека. Обследовать же весь крейсер, разрезать, разбирать все разрушенные конструкции на такой глубине практически невозможно...

Сторожевой корабль «Резвый» под командованием капитана третьего ранга Юрия Пискуновича доставил советскую часть золота в Мурманский морской порт, откуда в специальном вагоне два ящика со слитками драгоценного металла доставили в Москву. Среди сообщений агентства Рейтер проскользнула информация: «На слитках из наследства дома Романовых выгравированы двугла-



Глава Гохрана РФ Владимир Рыбкин с советским золотым слитком с затонувшего в 1942-м английского крейсера «Эдинбург».

На слитке - год изготовления: «1937».

вые геральдические орлы». Но журналист В. Мерцалов в «Полярном круге» за 1989 год утверждает, что ему довелось подержать в собственных руках слиток весом свыше 12 килограммов и рассмотреть на благородном металле изображение серпа, молота и отчеканенные слова: «СССР, Москва». На слитках проставлена высшая проба драгоценного металла – 999, 9... Говорят, золотые слитки обещали выставить в Оружейной палате. А, может, их уже и нет? В то время запасы золота таяли на глазах и достигли критически малой отметки. Может, оно бесследно исчезло, как и многое другое в годы перестроечного «воровского» лихолетья, когда обокрали всю страну, начиная со сбережений и ваучеров её верноподданных граждан... Хуже, чем в войну, когда во имя Победы над врагом простые люди отдавали последние крохи, свои сбережения и самое дорогое, что у них было... Но это, как вы поняли, разговор другого порядка...

– Я хорошо знаю это место, не подальше от дачи Литвинова. Там крутой поворот, и когда машина Литвинова завернула, поперёк дороги оказался грузовик...

Учитывая важность всего того, что Микоян мне поведал, я спросил, могу ли я, разумеется, со ссылкой на него, использовать этот рассказ в одной из моих работ.

– Надеюсь, – ответил Анастас Иванович, – что я сам, когда подойду к этому периоду, всё расскажу (Микоян тогда публиковал свои воспоминания в журнале «США: экономика, политика, идеология»,

главным редактором которого был Бережков. – Прим. авт.). Но если не успею, то вы можете, в зависимости от обстановки по здравому суждению, воспользоваться данной информацией».

И Бережков воспользовался. Включил всё это в свою книгу «Рядом со Сталиным». Книга была ещё в печати, когда газета «Вечерняя Москва» поспешила опубликовать отрывок из неё.

Родилась настоящая сенсация. Ещё бы! Почти полвека считалось, что Литвинов умер у себя дома от сердечной болезни, и никто в этом ни разу не усомнился.

Прожила эта сенсация недолго. Не прошло и месяца, как в той же «Вечерней Москве» появилось письмо М. Литвинова, сына М.М. Литвинова, «Смерть без сенсаций».

Он пишет, что отец «...после второго инфаркта в ноябре больше не вставал и 31 декабря 1951 года скончался в собственной постели. Всё это время мой отец находился дома и был под наблюдением врачей Кремлёвской больницы. В последний месяц круглосуточно дежурила медицинская сестра. В момент смерти около него находилась моя мать... Должен сообщить, что в это время у нас не было ни-



Этого драгоценного металла вполне хватило бы для того, чтобы отчеканить новые звёзды самого высокого достоинства для городов-героев: Мурманск, Архангельск, Норильск... Разве это не города-герои?

Когда закончилась война, не раз переписывалась её история – в угоду глав правительств и правящих партий, по логике «холодной войны»... А в период безоглядной гласности, перестроечного лихолетья и других разрушительных течений её подтасовывают, как хотят, покупают, как последнюю девку, заказывают и опять же продают в угоду власти имущих...

Но осталась одна отрада: страна традиционно чествует героев, добывших Победу. Воздаются почести защитникам городов-героев Москвы, Ленинграда, Сталинграда, Минска, Киева, Одессы, Севастополя, Тулы, Керчи, Новороссийска, крепости-героя Бреста... И вот совсем недавно страну захлестнула волна патриотизма: буквально в промежутке двух лет посыпались друг за другом почётные звания городов воинской славы: Ржев,



Мурманск, сожженный германской авиацией

Ельня, Елец, Владикавказ, Мулгабек, Калуга, Полярный (Мурманская область), Туапсе, Воронеж, Ростов-на-Дону, Луга (Ленинградская область), Вязьма, Кронштадт, Наро-Фоминск, Козельск, Псков... Всё справедливо, всё правильно. Иногда вспоминали оборону Советского Заполярья, и все говорили о городах, входивших в «орбиту» Полярных конвоев...

Только через сорок лет после завершения Великой Отечественной войны оценили роль Мурманска: он справедливо назвал городом-героем. Вот как свидетельствовал в своих дневниках военный корреспондент и писатель Владимир Рудный: «Мурманск в руинах, говорят, за ним первое в мире место по интенсивности бомбежек. Приятное первенство!..»

За первые два года войны на Мурманск совершено около 800 налётов фашистских самолётов, сброшено 4100 фугасных и 181 200 зажигательных бомб. В городе разрушено и сожжено почти три четверти жилых домов и 60 процентов производственных построек.

Немцы понимали важность незамерзающего порта Мурманска и расположенных рядом с ним военно-морских баз на северном театре боевых действий, они как бы предвидели «переключение» союзных конвоев именно на этот порт, когда в жестокую зиму 1941-1942 годов стали недоступны беломорские порты, скованные льдами двухметровой толщины. Поэтому с августа 1941 года противник осуществлял интенсивные воздушные налёты на Мурманск и его военно-морские базы. Налёты совершались с немецкой методичностью и аккуратностью: три раза в сутки – утром, днём и вечером.

Большинство деревянных зданий в Мурманске сгорело, а каменные – разрушены. Казалось, Мурманск не выдержит такого натиска: в отдельные

какой дачи... Надеюсь, что ваша газета сделает всё возможное, чтобы разоблачить эту очередную историческую фальшивку».

**Из переписки
председателя
Совета
министров СССР с
президентом США,
июнь 1942 года**

Ф.Рузвельт – И.В.Сталину:

«Посол Литвинов информировал меня, что Вы одобрили переброску

американских самолётов через Аляску и северную Сибирь на Западный фронт, и я был рад узнать об этом... Я готов отдать распоряжение американским экипажам... доставлять Вам самолёты до озера Байкал».

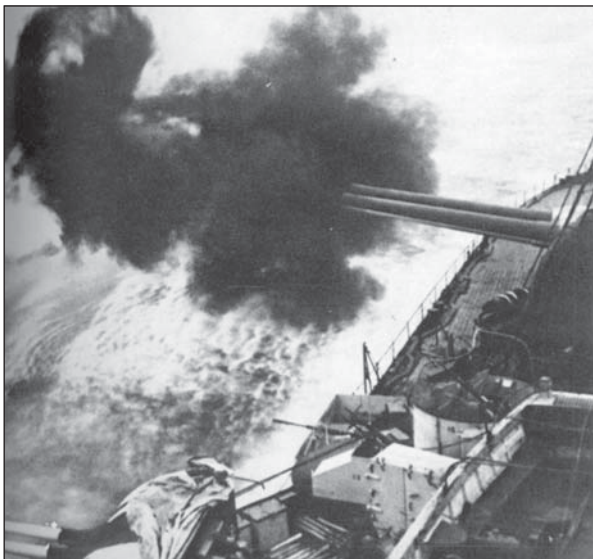
И.В.Сталин – Ф.Рузвельту:

«...Советское правительство уже дало необходимые указания об окончании в короткий срок проводившихся в Сибири работ по подготовке к приёму самолётов, т.е. работ по приспособлению имеющихся аэродромов и соответствующего дооборудования их. Что касается того, силами чьих лётчиков

доставлять самолёты из Аляски, то, мне кажется, что это дело можно будет поручить... советским лётчикам, которые придут в Ном (на Аляске) к установленному сроку».

**Воздушный
мост Аляска –
Сибирь**

На второй день войны, 23 июня 1941 года, начальник полярной авиации И.П.Мазурук, выступая на митинге трудящихся Красноярского авиаремзавода, поставил задачу:



Огонь ведут орудия главного калибра линкора «Архангельск», который гордо нёс славу одноимённого города

дни совершалось до 14-16 налётов. Были и «рекордные» дни – до 50 налётов в сутки. Единоновременно немцы сбрасывали свыше полутора тысяч бомб. Но Мурманск жил, работал, героически защищался, несмотря ни что!

«По случаю» в мае 1984 года Архангельск награждён орденом Ленина «за большой вклад в развитие морского флота, освоение северных районов страны, отмечая заслуги в хозяйственном и культурном строительстве и в связи с 400-летием со времени основания». Если бы сюда приплюсовать заслуги Архангельска, – одного из главных связующих звеньев полярных конвоев, – быть бы ему по праву городом-героем или по нынешней трактовке городом воинской славы...

В мае 2004 года Архангельску исполнилось 420 лет. Ему на роду было написано стать зачинателем

флота российского, родиной первооткрывателей и славных полярных мореходов. В его порту начинали свой путь более трехсот экспедиций в высокие широты, отсюда начала прирастать Россия Севером, Сибирью, главной арктической дорогой – Северным морским путём. Недавно в российских средствах массовой информации прошли рассекреченные данные о том, что во время войны Архангельск потерял от голода десятки тысяч своих жителей и по числу людских потерь город-порт стоит сразу же за блокадным Ленинградом...

Понадобилось 65 лет, чтобы осознать его значение в Великой Победе. Пишу вдогонку в начале 2010 года% Архангельску присвоено звание города воинской славы.

Константин Бадигин вспоминает удивительную историю. Работая в штабе Папанина, ему приходилось встречаться с начальниками и специалистами северных портов, капитанами ледоколов и судов, работающих в Белом море. Как-то заглянул к нему на огонёк его давний друг Виталий Дмитриевич Мещерин, человек завидной судьбы. Ещё в конце 1934 года по инициативе секретаря ЦК ВЛКСМ А.В.Косарева на «Красине» создаётся комсомольский экипаж, чтобы превратить ледокол в кузницу кадров для новых ледовых кораблей арктического класса. В местные комсомольские организации страны поступило свыше тысячи пятисот заявлений юношей и девушек. Мещерин лично отбирал команду на ледокол лучших из трёхсот энтузиастов. В число двенадцати принятых попал и Константин Бадигин. А Виталий Мещерин, укомплектовав команду, остался работать на ледоколе комсогом Центрального Комитета комсомола...

После нескольких лет работы на ледоколе Мещерин возглавит Арктическую контору Главсевморпути в Мурманске. Во время войны вернётся в Архангельск, уже в должности директора судостро-



не только ремонтировать, но и вооружать мирные самолёты, чтобы они на ледовой разведке могли дать отпор врагу, если он проникнет в Арктику.

А осенью командира второй авиагруппы ВВС Северного флота, Героя Советского Союза, полковника Мазурука вызвали в Кремль на заседание Государственного Комитета Обороны. Решался вопрос: по какому пути перегонять из США боевые самолёты, поставляемые по ленд-лизу. Илья Павлович сказал:

– Трасса вдоль Севморпути не пригодна.

– Почему? – спросил Сталин. – Разве наши лётчики не освоили до войны эту трассу?

– Наступает полярная ночь. Вдоль побережья мало аэродромов, нет горячего. Его можно завезти только в навигацию будущего года.

– А если через Камчатку?

– Горы... Да ещё самолётам придётся лететь длительное время над морем. Там очень неблагоприятные метеословия.

ГКО утвердил вариант авиатрассы Аляска – Красноярск через Чукотку, Колыму и Якутию.

– Трассу построили в небывало короткий срок, за десять месяцев, –

говорит Илья Павлович. – Помощь местных партийных и советских органов, местного населения способствовала её быстрому строительству и бесперебойной работе. На Красноярском аэродроме, например, была удлинена взлётно-посадочная полоса, сделаны рулёжные дорожки, оборудованы самолётные стоянки.

Трасса заработала в конце лета 1942 года. Мазурука назначили её начальником и командиром перегонной авиадивизии. В её состав вошло немало лётчиков, штурманов и бортмехаников полярной авиации. Кстати, семьи многих



ительной верфи. Ночные налёты, изнурительная работа, повседневное недоедание, обессиленные рабочие судоверфи не могли не волновать опытного руководителя, душевного и отзывчивого человека. Мещерин приходит к верному другу за советом.

– Плоховато, Сергеич, особенно женщинам-солдаткам, а на верфи их большинство. У всех дети: у кого – двое, у кого – трое. Детей накормят, а сами идут голодные работать...

Когда Мещерин волновался, мелкие капельки пота выступили над его верхней губой и на носу. Так было и на этот раз... Как без волнения можно рассказывать эту историю. Оказывается, седолец, инженер Николай Розов придумал такую штуку и Мещерина втянул. На складе он обнаружил больше восьми тонн ржаной муки. Её заготовили ещё до войны для ремонта котлов, как обмуровочный материал... И льняное масло было на складе – для варки олифы, около трёх тонн... Вот тогда Николай Николаевич взял на себя смелость сказать, дескать, технике найдём заменители, а муку и масло лучше бы отдать многодетным солдаткам...

– Правильно решили, – поддержал Бадигин.

– Мы тоже так думали. А вот соломбальский прокурор думает иначе, судом грозит... Знаешь, к чему клонит? Разбазаривание стратегических государственных средств в военное время... Это не шутки!

Решили обратиться за помощью к Папанину: ему власть дана от самого Сталина...

На другой день, с утра, Мещерин вместе с Розовым пришли на приём к Папанину. Обсказали ситуацию. Папанин внимательно выслушал и велел немедленно соединить по телефону с прокурором Соломбалы. С присущей настойчивостью Папанин отчитал прокурора:

– Что случилось с Мещериным? С государственной точки зрения? А что, разве плохо, когда и кот-

лы будут отремонтированы, и люди накормлены? Хуже не отремонтируют, не бойся, это моя забота. Нет, браток, ты оставь это дело. Голодная лошадь и та долго воз не потянет... Считай, что это тоже государственная точка зрения ... Да, я так думаю!

С лёгкой руки Папанина вопрос разрешился в пользу Мещерина и Розова: ржаную муку и льняное масло на «треугольнике» распределили между особо нуждающимися работницами. По тому времени это была немалая поддержка для полуголодных людей.

Бывший сержант британских ВВС Билл Лоус прибыл в Россию одним из первых конвоев в 1941 году и в течение трёх лет в составе военной миссии помогал советским лётчикам осваивать самолёты, переданные по ленд-лизу. История его романтической любви к русской девушке по имени Зина легла в основу документального повествования северодвинской журналистки Ольги Голубцовой. В годы военного лихолетья Лоус щедро делился с девушкой своим армейским пайком, чем спас свою возлюбленную от голодной смерти. Недавно 83-летние «Ромео» и «Джувьетта» встретились в Архангельске. Боже, надо было прожить долгих 60 лет по разные стороны «железного занавеса холодной войны», чтобы обрести радость встречи и предаться романтическим воспоминаниям...

К этому ряду славных городов-героев России, если хотите, городов воинской или трудовой славы, непременно надо причислить Диксон и Норильск. Диксон хотя бы потому, что с доблестью выдержал атаку бронированного фашистского рейдера «Адмирал Шеер». Да и потому, что Диксон всю войну находился в центре союзных и внутренних конвоев особой военной важности.

Я вполне солидарен с публицистом Евгением Кригером, который сказал: «Немало всякого повидал на свете, а вот думаю теперь: не побывав в



Илья Павлович Мазурук

из них, как и большинство семей работников Главсевморпути, в том числе семья И.П. Мазурука, были в эвакуации в Красноярске.

Полки перегоночной дивизии, сформированные в городе Иваново, прибыли по железной дороге в Красноярск. Штаб Красноярской воздушной трассы ВВС Красной Армии (так она официально именовалась) и штаб перегоночной авиадивизии обосновались в Якутске. В состав дивизии, кроме пяти перегоночных авиаполков, входил 8-й транспортный полк, сформированный из отборных экипажей ГВФ. Они на самолётах Ли-2 и доставили

из Красноярска личный состав перегоночных полков в Фэрбенкс на Аляске и Уэлькаль на Чукотке, в Сеймчан на Колыме, в Якутск и Киренск.

Мазурук несколько раз сам пролетел по всей трассе и предложил эстафетный способ перегонки по ней американских самолётов. Это были бомбардировщики Б-25, средние бомбардировщики-торпедоносцы А-20 («Бостон»), истребители «Аэрокобра» и транспортные «Дугласы». В Красноярске их принимала специальная комендатура ВВС и отправляла сформированные боевые подразделения



Норильске, я вправе был бы сказать, что под конец жизни сам себя обокрал». И, прежде всего, его покорили люди, которых он, без всякого преувеличения причислил к солдатам Победы. Возьму на себя смелость утверждать, что помимо орденов, которых Норильск удостоен вместе с градообразующим комбинатом по всем заслугам, он с полным основанием претендовал и претендует на самое высокое звание. Не только потому, что это – самый северный город мира. Находится между 69 и 70 градусами северной широты... Самый холодный город на планете... Самый молодой и самый большой в нашей стране за Полярным кругом, на вечной мерзлоте... И «самый-самый» по производству никеля, кобальта, меди, других редких металлов. Оборонного и наступательного металла! Победа ковалась не только на передовом военном рубеже, но и в глубоком тылу. Как и вся необъятная страна, Норильск трудился «от звонка до звонка», не покладая рук, не считаясь со временем, под лозунгом «Всё – для Фронта, всё – для Победы!»

По признанию бывшего министра цветной металлургии П.Ф. Ломако, от развития отрасли стратегического значения зависел успех на полях сражений. Скажем, листы, трубы и проволока из монеля – сплава никеля с медью и добавками железа и марганца – применялись в подводных лодках, фильтровальных сетках, баках и выхлопных трубах самолётов. Никель – металл танковой брони и основной легирующий элемент, повышающий вязкость специальных сортов стали, направляемой на производство наиболее ответственных деталей вооружения – артиллерийских и ружейных стволов, коленчатых валов и шатунов авиационных и танковых двигателей. Знаменитая боевая машина – средний советский танк Т-34 – в значительной мере обладал высокой маневренностью, огневой мощью и надёжностью только потому, что метал-

лурги страны обеспечивали оборонную промышленность сталями, сплавами, легированными, цветными и тугоплавкими металлами (никелем, хромом, марганцем, молибденом, ванадием, кобальтом). От хваленной, крепкой брони гитлеровских «тигров», «пантер» и «фердинандов» оставалась только одна пыль от легенды, когда к ним прикладывались снаряды нашей артиллерии и наши легендарные «тридцать четвёрки»...

Роль Норильска в приближении Победы была вынуждена признать Америка. Вот что писал Морис Гиндус в газете «Нью-Йорк геральд трибюн» за 29 сентября 1944 года:

«Среди американцев немногие слышали о Норильске, но для русских Норильск является символом торжества человека над природой Севера. С некоторых пор этот ныне процветающий индустриальный центр, самый крупный в своём роде, поставяет военным заводам бесценные металлы.

Норильск – город, состоящий из маленьких изб и заводов-великанов. Железнодорожная ветка соединяет его с Дудинкой, портом на Енисее, 75 миль к западу. Регулярное воздушное сообщение с Красноярском, расположенным в тысяче миль к югу, является самой близкой с Сибирской железной дорогой. Разумеется, телефонная связь с Москвой и Красноярском постоянна.

В Норильске имеется... стационарный театр, электроцентраль, футбольный стадион, залы для танцев, лекций и демонстрации фильмов. Есть средняя школа и училище, преподающее 71 специальность. При этом Норильск находится в Северной Сибири, у семидесятой параллели, в области вечной мерзлоты, в «замороженной пустыне»...

Москва взялась за дело, развивая невероятную энергию и быстроту... Началась постройка

воздушным путём на фронт. Часть самолётов со снятыми крыльями, в основном истребители, отправляли по железной дороге.

Перегонять самолёты по трассе было нелегко, особенно зимой. На отдельных участках над хребтами приходилось летать на больших высотах, при низких температурах, в кислородных масках. Почти на всех самолётах не было отопления, поэтому четырёхчасовой перелёт с обмёрзшими стёклами и без автопилота, при отсутствии приводных радиостанций и пеленгаторов на аэродромах был серьёзным испытанием. В сильные морозы

самолёты обледеневали, масло превращалось в камень, лопались резина и шланги, выходила из строя тормозная система и гидравлика. На аэродромах не было ангаров, всё делалось под открытым небом, на ветру и морозе. Были и трагические случаи – на трассе погибли некоторые экипажи. Но общие потери составили всего полпроцента. Благодаря мастерству, мужеству и отваге авиаторов перелёт осуществлялся успешно, воздушный мост Аляска – Сибирь работал на полную мощь.

Генерал-майор Мазурук в штабе сидеть не любил, много летал.

На трассе, которую полуофициально называли «линией Мазурука», часто видели его флагманский Си-47, именуемый «Лидер-100». Командир дивизии сам перегнал более пятидесяти американских самолётов.

Во время разговора я обратил внимание на одну из висящих на стене фотографий.

– Это я у самолёта с вице-президентом США Генри Уоллесом, – сказал Илья Павлович. – Весной 1943 года Рузвельт специально направил его к нам с инспекционной поездкой по Северо-Востоку и Сибири. Повозил я его на своём



Английские рабочие у танков, изготовленных для Советского Союза. 1941 г.

могучего никелевого завода. Как только разразилась война, потребность в никеле стала столь острой, что в Норильск пришлось спешно отправить новых инженеров и новых поселенцев. Ныне завод почти закончен, а никель давно поставляется на уральские и сибирские военные заводы».

Номер американской газеты со статьёй «Норильск – центр цветной металлургии в Сибири» из Вашингтона прислал С.С.Бочарников, находившийся тогда в США по случаю закупки оборудования для обогатительной фабрики Норильского комбината. И, наверное, сегодня было бы недостойно умолчать о том, что Норильск в годы войны использовал в полную нагрузку технику, поставляемую по специальным заказам ленд-лиза.

Красноярский писатель и журналист Георгий Кублицкий в военные годы неоднократно бывал в Норильске. Его перу принадлежит корреспонденция под заглавием «Семён Шмойлов и Эрнест Клейтон», написанная в 1943 году для зарубежной печати и рассказывающая о поставке британского оборудования в Норильск:

«Этот ящик с оборудованием проделал огромный и сложный путь. В трюме корабля, ушедшего от берегов Британии, он благополучно пересёк воды, где можно было ожидать всяких каверз от немецких подводных лодок и самолётов. Плавание продолжалось, и настало время, когда капитан вынужден был надеть меховую шубу, потому что по курсу появились льды. Наконец, судно бросило якорь в заполярном порту, и стрелы крана легко перенесли ящик, в числе многих других, на причал. Он был потом погружен в вагон и закончил своё путешествие на товарной станции Норильского промышленного комбината, расположенного в Сибири, в основании омываемого водами Ледовитого океана Таймырского полуострова.

На комбинате были горячие дни. За короткое полярное лето сюда требовалось завезти множество самых разнообразных грузов. С тяжёлыми ящиками возились не только профессиональные грузчики, но и добровольцы, явившиеся на товарную станцию после своего рабочего дня.

Бурильщик Семён Шмойлов, добродушный гигант, распаковывал грузы... Вскрыв один из ящиков, дядя Сёма обнаружил в нём большой лист бумаги. На плакате была изображена рука, протягивающая через море английский военный самолёт. Крупная надпись гласила: «От британского народа. К победе! Мы с вами». На плакате от руки было приписано: «Упаковано Эрнестом Клейтоном (Галифакс, Англия). Желаю счастья России!»

Дядя Сёма обрадовался находке, как маленький. Вокруг него быстро собрались люди.

– Интересно бы узнать, что за парень этот Клейтон, – сказал кто-то. – Молодой он или старик? Наверное, рабочий человек, как мы.

В общем, находка вызвала много разговоров.

самолёте: Колыма, Якутск, Дальний Восток, Иркутск, Красноярск, Новосибирск, даже в Шушенское на пару часов залетели. Уоллес перед музеем Ленина снял шляпу. Помню, Енисеем восхищался... Вообще, ему американцы пеняли, что он настроен «просоветски». А он просто понимал: если Советский Союз не разгромит фашистскую Германию, то и Америке не поздоровится.

Уоллес увидел: несмотря на войну, северо-восток России развивался. Строились совхозы, добывалось золото, а главное – люди твёрдо уверены в победе над фашизмом.

Начальник Дальстроя НКВД генерал Никишов показал Уоллесу тепличные хозяйства, угостил огурцами и помидорами. Побывал вице-президент и на фермах, отведал парного молока. Но особенно его интересовали золотые прииски. Увидев тяжёлый тускло-жёлтый песок, он не удержался и воскликнул: «Золото! Это грандиозно!» Потом философски добавил: «Золото всегда останется золотом». Он, видимо, окончательно убедился в платежеспособности Советов.

Своими поездками вице-президент остался доволен, говорил, что его визит, несомненно,

будет способствовать взаимопониманию союзников, укреплению антигитлеровской коалиции.

Прощаясь, Генри Уоллес пригласил Мазурука в Соединённые Штаты. Илья Павлович, поблагодарив, пожал плечами: мол, война, а я – солдат...

Среди сопровождавших вице-президента журналистов были противники рузвельтовского внешнеполитического курса. В американской прессе появились тенденциозные статьи о Сибири и Севере. Серые, деревянные города, тяжёлый женский труд, бараки, временки цехов, в которых свищет морозный



Русским людям, которые трудятся в далёком Заполярье, неустанно воюя с суровой природой, с вечной мерзлотой, были особенно дороги эти слова приветя, написанные дружественной рукой британца...

Я не знаю, прочтёт ли эти строки Эрнест Клейтон из Галифакса. Во всяком случае, я был бы рад сообщить ему о новых успехах человека, который первым бережно взял в свои огрубевшие рабочие руки плакат. Узнав, что советские войска заняли город Минск, он работал так, что удивил даже своих друзей, которые привыкли к его высокой трудовой производительности. Он за смену выполнил работу шести бурильщиков, чувствуя себя усталым, но счастливым.

Эрнест Клейтон в Галифаксе и Семён Шмойлов в Норильске делают общее дело».

Кублицкий признаётся, что написал о Норильске военных лет до дюжины материалов-коротышек. В «Совинформбюро» их быстро переводили на английский, испанский языки и передавали через информационные агентства и посольства по назначению. Большинство из них увидело свет...

Доля норильского металла в «резервуаре Победы» увеличивалась не по дням, а по часам. Поэтому немецкая «волчья стая» открыла настоящую охоту за **норильскими конвоями, которые были составной частью арктических конвоев**. Фашистские подводные лодки рыскали в Енисейском заливе, «длинная рука фюрера» установила на выходе в Карское море первую ловушку из двадцати четырёх мин...

1941 год: «Дервиш» открывает ворота... в Арктику

Не намерен рассказывать вам сказки, чтобы убаюкивать, как детей, на сон грядущий. Пусть спокойно спят наши дети и внуки, у них всё ещё впереди, им хватит переживаний на их жизненном пути. И, не дай Бог, чтобы они не продолжили нас в главном. Для этого я пишу эти строки, чтобы взрослые, прочитав их, не остались равнодушными. Тогда и детей не станут обманывать, пусть они от близких людей узнают суровую правду...

Разглагольствования Гитлера и Риббентропа по поводу планов дальнейшего сотрудничества с Советским Союзом имели свой тайный нацистский подтекст. Мог ли Гитлер отказаться от планов агрессии против СССР, провозглашённых в своей книге «Майн кампф»? Это было не в правилах «бесноватого ефрейтора». 12 ноября 1940 года, накануне прибытия в Берлин советской правительственной делегации, фюрер издаёт распоряжение №18, в котором вполне определённо фиксирует ближайшие цели и задачи: «Политические переговоры с целью выяснить позицию России на ближайшее время начинаются. Независимо от того, какой будет исход этих переговоров, следует продолжать все уже предусмотренные ранее приготовления для Востока. Дальнейшие указания на этот счёт последу-



И. Мазурук у истребителя "аэрокобра" в Якутске

ветер... Страшные северные лагеря для заключённых сравнивались с фашистскими концлагерями...

Мазурука вызвали в НКВД к Л.П. Берии.

Тот сразу прицелился сквозь стекла пенсне холодным взглядом:

— Ну, о чём вы там с этим Уоллесом договаривались? Зачем он тебя к себе приглашал?

Нервный разговор (если можно назвать его разговором) длился более часа. Берия всё будто примеривался: то ли отпустить, то ли вызвать конвой...

Полярных пилотов обычно не трогали — любимцы Сталина! Но

теперь шла война. Что с того, что ты Герой, депутат Верховного Совета и известный всей стране человек? Не такие люди пропадали в бериевских застенках. На какую карту поставил он тебя в своём дьявольском раскладе?

Полярный и боевой лётчик, не раз отважно смотревший смерти в глаза, испытал настоящий страх. Слишком хорошо знал он это злое ведомство и его хозяина — насмотрелся на Севере лагерей...

— К счастью, пронесло, видимо, Лаврентий решил выждать до лучших времен, — Мазурук снова взглянул на фотографию, висев-



Адмирал И.С. Исаков

ют, как только мною будут утверждены основные положения операционного плана».

Советская сторона продолжала поддерживать дипломатические контакты с Германией. В свою очередь первая сторона зондировала реальные намерения второй стороны. 26 ноября, через две недели после берлинской встречи, германскому послу Шуленбургу Москва сообщает: для продолжения переговоров германская сторона должна немедленно покинуть Финляндию, в ближайшее время обеспечить безопасность Страны Советов путём заключения пакта о взаимопомощи между Советским Союзом и Болгарией. Незамедлитель-

ной реакции, как обещал Шуленбург, не последовало. Молчание было многозначительным. Теперь известна его причина. Гитлер отверг советские требования и более настойчиво занялся подготовкой агрессии «против Востока». В своём дневнике генерал Гальдер так воспроизведёт слова Гитлера, сказанные им по поводу телеграммы Шуленбурга: «Россию надо поставить на колени как можно скорее...»

Гитлер потребовал от генерального штаба ускоренной разработки плана нападения на Советский Союз. После четырёхчасового совещания с главнокомандующим сухопутными силами фельдмаршалом Браухичем и генералом Гальдером Гитлер 5 декабря 1940 года утверждает этот план. Следом подписывает директиву № 21, известную как «План Барбаросса». Здесь он тоже не кривил душой: «Германские вооружённые силы должны быть готовы ещё до окончания войны против Англии разбить Советскую Россию в стремительном походе. Для этого армия должна пустить в действие все находящиеся в её распоряжении соединения, за исключением лишь тех, которые необходимы, чтобы оградить оккупированные районы от каких-либо неожиданностей. Приготовления должны быть закончены до 15 мая 1941 года. Особое внимание надо уделить тому, чтобы подготовку этого нападения было невозможно обнаружить».

Фашистский «План Барбаросса» предусматривал, в частности, быстрый захват Мурманска, Кировской железной дороги и выход гитлеровских армий на линию Архангельск – Волга – Астрахань. С началом войны Архангельск стал ближайшим тылом Карельского фронта. И это предопределило его особую роль в оказании помощи защитникам Карелии и Советского Заполярья, морякам Северного флота и Беломорской военной флотилии на протяжении всей войны.



шую на стене. – А Красноярская воздушная трасса была хорошим примером сотрудничества. Этот пример показывает, что народы СССР и США могут и должны жить в мире и согласии. Мы ценим союзническую помощь Америки. Но не надо забывать: по воздушному мосту из Фэрбенкса в Красноярск за

На аэродроме Фэрбенкс на Аляске советские и американские лётчики-перегонщики самолётов по маршруту: Фэрбенкс - Ном (Аляска) - Берингов пролив - Уэлькаль - Сеймчан - Якутск - Киренск - Красноярск.





Как же действовал в этой ситуации наш флот?

Когда к родным границам подступала война, уже четвёртая для Ивана Степановича Исакова, война, которую так ясно предвидел бывалый моряк и который готовил флот ещё с 1939 года, шаг за шагом отрабатывая быстрый переход по сигналу на готовность №1. Ещё в декабре 1940 года по свежим следам первого года Второй мировой войны на сборе командующих флотами и флотилиями Исаков прочитает острый доклад-анализ с конкретным разбором важнейших военно-стратегических вопросов: взаимодействие армии и флота; операции на коммуникациях; особенности морского боя; значение различных видов морского оружия, организационные принципы современных операций. Оказывается, за унылым словечком XX века «доклад» можно упрятать или раскрыть и военные знания, и душу настоящего патриота.

Современники отмечали, что каждое выступление, каждая статья адмирала Исакова, становились событием. Вот какой любопытный отзыв оставил адмирал Юрий Александрович Пантелев о предисловии к переизданному после войны (в 1956 году) переводу материалов комиссии по изучению результатов стратегических бомбардировок авиации США:

«...Русскому переводу книги «Компании войны на Тихом океане» предшествует обстоятельное предисловие, написанное профессором Адмиралом Флота Советского Союза

И.С. Исаковым. Предисловие по существу является самостоятельным исследованием, исторической монографией...

В предисловии объяснены причины войны и показана предвзятость в описании результатов боевых действий флота США. Оно не только помогает читателю разобраться в книге,

*искусственно усложнённого авторами отчёта, но и побуждает его глубоко задуматься над многими важными вопросами. В предисловии разъясняется недопустимость поверхностной оценки иностранных источников для научного исторического исследования, а также некритического разбора действий наших армий и флотов во время Великой Отечественной войны. Предисловие является своего рода наставлением к тому, как следует изучать и пользоваться иностранными книгами, посвящёнными исследованию опыта второй мировой войны».**

Цитируется по книге Владимира РУДНОГО «Долгое, долгое плавание». Издательство политической литературы. Москва. 1984 г., стр. 114.

Адмирал И.С.Исаков – образец исполнения воинского, морского дела. Доказательства тому не в послужном списке (и в нём, конечно же!), а в человеческих документах, в его переписке с женой Ольгой Васильевной.

«Не преувеличивай военно-морских ужасов во круг нас... Это моя четвёртая война. Я до уныния благоразумен. Каждый случай поспать и по есть использую. Конечно, эта война не то, что я испытывал (что меня испытывало) до сих



Главнокомандующий ВМС СССР на Северном флоте. 1944 г.

годы войны было доставлено 7308 самолётов, а всего США передали Советскому Союзу по ленд-лизу 14 тысяч крылатых машин; ответственная же авиапромышленность выпустила за годы войны 137 тысяч боевых самолётов.

Мазурук вдруг улыбнулся:

– Кстати, тогда удалось получить от американцев на один самолёт больше...

В январе 1944 года в Якутске приземлился американский самолёт «либерейтор». На нём возвращался в США из Москвы сенатор Уилки со своей свитой, кандидат в президенты. За время двухсуточ-

ной стоянки самолёт промёрз. Но американский экипаж пренебрёг советами русских механиков, отказавшись перед взлётом прогревать моторы. У них-де машина ультрасовременная, имеет специальное устройство, разжижающее бензином холодное масло в моторах. При взлёте, однако, один за другим отказали оба непрогретых двигателя, и «либерейтор», не успевший набрать высоту, рухнул в большой сугроб. Только благодаря мастерству пилота американцы отделались ушибами.

Со своим самолётом возиться они не захотели.

– Господин Уилки попросил меня доставить его на Аляску, что и было сделано на следующий день, – продолжал Мазурук. – Перед отлётом ко мне подошёл американский второй пилот и заявил, что дарит нам «либерейтор», который ему купила его мама, очень богатая миссис. Вызвали нотариуса, оформили дарственный акт, самолёт я потом перегнал в Москву...

– Слышал, Илья Павлович, что некоторые американцы враждебно относились к вам...

– Были и такие. В Фэрбенксе устраивали разные провокации. Приходилось сталкиваться с дея-



пор. Как ясно предвидел эту войну... Только не изводись. Работай, стиснув зубы, и жди общего и нашего счастья». – Так писал он, спустя всего одну неделю от начала войны.

А через два месяца второпях на клочке бумаги с великой верой в победу напишет: *«Три раза пытался тебе писать с оказией и три раза не смог, такая работа. Писать о ненависти к врагу некогда, читай в газетах, в письмах непосредственно пострадавших. Писать о моей вере в победу – ты о ней знаешь. От приезжающих знаю, что ты в пекле бываешь худшем, чем я. Будь сильна. Всё, что могу сказать – работаю так, как работал всегда + как надо работать в военное время, или, вернее, сколько меня хватает. Здоров. Силы хватает. Иногда удивляюсь – откуда. Если мечтаю, то о том, когда можно будет работать по восстановлению разрушенного и работать вместе...»*

Флот, как известно, встретил войну в состоянии высшей боевой готовности, о чём свидетельствует адмирал Н.Г.Кузнецов в своей книге «Накануне». В мемуарной литературе упоминается записка наркома ВМФ Н.Г.Кузнецова от 6 мая 1941 года в правительство: «Военно-морской атташе в Берлине капитан I ранга Воронцов доносит... что, со слов одного германского офицера из ставки Гитлера, немцы готовят к 14 мая вторжение в СССР через Финляндию, Прибалтику и Румынию. Одновременно намечены мощные налёты авиации на Москву и Ленинград и высадка парашютных десантов в приграничных центрах...» После этого сообщения Кузнецов позволил себе высказать свою точку зрения: «...полагаю, что сведения являются ложными и специально направлены по этому руслу, с тем, чтобы проверить, как на это будет реагировать СССР».

Кузнецов мог быть осторожным в оценках, поскольку не знал всего объёма получаемой ин-

формации. Но он не мог не знать деталей «Плана Барбаросса». Тут же припомнил встречу в конце января с возвратившимся из Берлина японским военно-морским атташе, который пространно ублаживал собеседников «песенкой» о том, что войска «партнёра по оси» в Болгарии нацелены только на колониальные владения Англии. Хотя тогда как бы случайно бросил фразу: «Не исключено столкновение между Берлином и Москвой». У дипломатов и военных агентов случайных фраз не бывает...

Нарком ВМФ понимал, что идёт игра по-крупному. А дело военных в любой игре – быть всегда начеку. 7 мая всем флотам Кузнецов приказывает усилить разведку и дозорную службу. Моряки без шума и суеты готовились к опасности нападения, приучались к мобилизации по сигналу. На время учений в мае-июне было дано чёткое указание: при появлении неизвестных подводных лодок или авиации, применять всё имеющееся оружие.

19 июня 1941 года Кузнецов приказал командующим флотами и флотилиями западных направлений объявить повышенную готовность №2, что, помимо всего прочего, означало: рассредоточить, затемнить корабли и главные базы.

...В субботу нарком ждал приезда из Берлина военно-морского атташе капитана I ранга М.А. Воронцова. Николай Герасимович вспоминал: при встрече Воронцов минут пятьдесят рассказывал, что делается в Германии. Из этого рассказа следовало – нападения надо ждать с часу на час. «Так что же это означает?» – спросил нарком собеседника в упор. Ответ последовал без колебаний: «Это – война!»

После 23 часов Кузнецов передаёт всем флотам и флотилиям западных направлений сигнал: «Готовность № 1». Нарком лично звонит в Таллинн, в Полярное, в Одессу, в Севастополь и приказывает, не дожидаясь посланного сигнала, немедленно привести флоты на высшую степень боевой готовности.

чеством и скрытыми диверсиями. Порой пытались всучить старые или неукomплектованные машины, иногда закладывали в хвост дымовые шашки, чтобы лётчик выпрыгнул с парашютом, подумав, что самолёт горит... Но простые американцы относились к нам с симпатией, старались всячески помочь.

– Вот вы сказали, что Красноярская воздушная трасса была хорошим примером сотрудничества двух народов в борьбе с фашизмом. Но в недавние застойные времена у нас, мягко говоря, не рекомендовалось это подчёркивать...

– К сожалению, это так. Именно в таком духе инструктировали меня в высоких инстанциях. Многие замалчивалось. Например, тот факт, что наш прославленный боевой лётчик Александр Покрышкин воевал на американских истребителях «аэрокобра». Возможно, на тех, которые я перегонял. Он сбил пятьдесят девять гитлеровских самолётов, трижды Герой Советского Союза...

В январе 1944 года первая перегоночная авиадивизия была награждена орденом Красного Знамени. А в июне по ходатайству начальника Главсевморпути контр-адмирала Папанина генерал-майор Мазурук

был отозван на прежнюю должность начальника полярной авиации.

20 июля 1986 года Илье Павловичу исполнилось 80 лет. Накануне юбилея пришла телеграмма из Сеймчана, где находился один из аэродромов «линии Мазурука»: новую улицу посёлка назвали его именем.

...После войны он был заместителем начальника НИИ ГВФ по лётно-испытательной работе. Это лётчик-испытатель Мазурук дал путёвку в жизнь самолётам Ил-12, Як-12, Ан-2. Последний из них – вездесущий трудяга «антон» – до сих пор летает на местных воздушных линиях и над полярными льдами.



Г.К. Жуков

Фашистские генералы заранее предрешили исход молниеносной войны: захват ключевых городов – Киева, Ленинграда, Москвы. Мурманск и Архангельск попадут в их руки без особых усилий, как трофеи на главных направлениях. Но они не учли одного, что драчка «растопырив пальцы» на огромном пространстве от Одессы и Севастополя до Мурманска и Архангельска, даже с помощью Европы всей, далека от той игры, которую они затеяли на своих стратегических картах в виде динамичных стрел...

В первые дни военное положение на северных границах оставалось не ясным. Хотя под предлогом обороны Полярной области немцы подтянули поближе свои войска к финско-норвежской грани-

це. Но не будут же они нападать на Финляндию, которая им полностью отдалась, хотя официально считала себя нейтральной. Сравнительно спокойно было на сухопутной границе с Финляндией 22 июня, хотя в тот же день немецкая авиация бомбила корабли и аэродромы Северного флота. Только 25 июня 19-й немецкий горнострелковый корпус стал активно продвигаться к нашим границам, и все сомнения остались позади: ждать наступления осталось недолго. 29 июня наступление со стороны финской границы началось, охватив огромные пространства Севера. Теперь фланги советского фронта упирались в берега Балтийского, Баренцева и Чёрного морей...

Флот во всеоружии, в пределах того, что ему было дано в довоенное время, организованно встретил первый удар на военно-морские базы – передовые и отдалённые. Не было потеряно в тот день ни одного корабля, ни одного самолёта, не был допущен на наше побережье ни один десант, не взята врагом с моря ни одна база...

Для понимания событий того времени представляет интерес замечание выдающегося стратега Г.К. Жукова. Человек мужественный, он был способен признать ошибки, допущенные политическим руководством. Он не снимал ответственности с военного командования всех степеней за оплошность и просчёты... «Войска и их командиры в любой обстановке в соответствии с уставом должны всегда быть готовыми выполнить боевую задачу. Однако, накануне войны, даже в ночь на 22 июня, в некоторых случаях командиры соединений и объединений, входивших в эшелон прикрытия границы, до самого последнего момента ждали указаний свыше и не держали части в надлежащей боевой готовности, хотя по ту сторону границы был уже слышен шум моторов и лязг гусениц...»

Но душа Ильи Павловича была пленена Арктикой, и он снова оказался в высоких широтах, где налетал в общей сложности около 20 тысяч часов. В 1951 году, когда на дрейфующей станции СП-2 разломало льдину, Мазурук мастерски посадил на её небольшом осколке свой Ли-2 и вывез зимовщиков. Такая же история произошла десять лет спустя на станции СП-8... Из года в год в исследованиях высоких широт вместе с молодыми, воспитанными им полярными лётчиками, участвовал и седой ветеран Мазурук. Он и в Антарктиде успел полетать. Штурвал оставил на 57-м году жизни по настоящему

врачей, совершив последний полёт в 1962 году на СП-12.

Такая прямая, как полёт тяжёлого воздушного корабля на полюс, линия жизни у Мазурука.

В свои немалые годы он лихо водит по улицам Москвы «Жигули», а по Москве-реке – катер, который оборудовал сам. Пишет воспоминания. Был членом редколлегии популярного сборника «Полярный круг», выпускаемого издательством «Мысль». Работал в парторганизации по месту жительства – он коммунист с 1925 года.

Прощаясь, я спросил его о здоровье.

– Потихоньку дорабатываю свой ресурс. Стараюсь – с пользой для людей. На здоровье не жалуюсь. Вот только со слухом немного туговато – последствия довоенных арктических полётов в открытых кабинах.

– Какое звание для вас самое дорогое?

– Полярный лётчик.

Валерий ЯРОСЛАВЦЕВ.

По очерку «Линия Мазурука», «Над Енисейским меридианом», Красноярское книжное изд-во, 1989 г., стр. 92-97.



Северный флот. Верхний снимок – постановка минного заграждения; нижний снимок – огонь по врагу



Он же признается и в другом:

«Серьёзным просчётом Наркомата Военно-Морского Флота явилась недооценка роли Северного Флота, которому суждено было в войне сыграть крупнейшую роль. В целом же накануне войны Со-



ветский Военно-Морской Флот производил внушительное впечатление и достойно встретил противника».

Георгий Константинович знал, что говорил. Он, безусловно, владел ситуацией и статистикой состава Военно-Морского Флота СССР к началу Великой Отечественной войны. Она была явно не в пользу Северного флота (СФ). В то время Балтийский (БФ), Черноморский (ЧФ) и Тихоокеанский флота (ТОФ) по всем параметрам имели превосходство в два-три раза, а по некоторым показателям в четыре-пять раз. По линкорам, крейсерам, торпедным катерам и канонерским лодкам сравнений вообще никаких: у СФ – всё по нулям, прочерки. В то же время у Балтийского и Черноморского флотов было по 300 боевых кораблей и соответственно: торпедных катеров – 48 и 84, крейсеров 2 и 5, канонерских лодок – 1 и 4, линкоров – 2 и 1. Эсминцы и лидеры были распределены тоже соответствующим образом: СФ – 8, БФ – 21, ЧФ – 16. Из 50 тральщиков только два были приписаны к Северному флоту, из 127 подводных лодок – только 15, из 1397 самолётов различных типов – только 116, из 9 минных заградителей – только 1, из 16 сторожевых кораблей – 7... У Тихоокеанского флота к началу войны имелось 12 эсминцев и лидеров, 204 торпедных катеров, 19 сторожевых кораблей, 10 минных заградителей, 52 тральщика, 49 охотников за подводными лодками, 78 подводных лодок и 1431 самолёт...

Эти сравнительные данные заимствованы из «Военно-морского словаря». Северный флот, наверное, посчитали «внутренним флотом», и потому меньше всего внимания уделялось ему. Хотя Балтийский флот действовал в ограниченной и сравнительно неглубокой акватории, отличающейся к тому же разобщённостью своих районов из-за наличия далеко вдающихся в сушу заливов. Черноморский флот оперировал

Трасса Победы

...Надо сказать, что Сталин очень интересовался авиацией и хорошо знал её. Он часто собирал авиаторов, был в курсе всех наших дел. На торжественных приёмах Сталин дружески беседовал с лётчиками и откровенно любовался ими. Мне довелось бывать на многих совещаниях в Кремле. Манера вести их у И.В.Сталина была такая: сперва он внимательно выслушивал всех, а

потом, уже в заключение, говорил своё окончательное решение.

С мая 1942 года Гражданский воздушный флот был, по существу, полностью передан в ведение Военно-Воздушных Сил. По моей просьбе я был освобождён от занимаемой должности и, сдав дела, в июне 1942 года выехал как уполномоченный Государственного Комитета Обороны в Красноярск – проверять ход строительства авиатрассы. Выданный мне мандат, в котором всем военным, советским и партийным организациям вменялось в обязанность оказывать мне всяческую помощь, был подписан Сталиным.

Управление ГВФ ещё в начале войны получило правительственное задание построить авиалинию от Красноярска до побережья Чукотки на севере. По этой трассе с Аляски (город Ном) должны были поставляться самолёты из США.

Начальником строительства этой авиалинии был назначен Дмитрий Евдокимович Чусов, возглавлявший прежде планово-экономический отдел Главного управления ГВФ. Ранее он работал в Восточно-Сибирском управлении гражданской авиации, хорошо знал те места, но главное – был честнейшим, добросовестнейшим человеком, которому смело



тоже в ограниченной акватории закрытого Чёрного моря, характерного сравнительно небольшими расстояниями, а центральное положение Крымского полуострова делало его ещё более досягаемым с его же баз и аэродромов. Опыт войны показал, что именно Северный флот сыграл крупнейшую роль в приближении дня Победы. Именно тут сошлись военно-морские интересы фашистского альянса и антигитлеровской коалиции... И Северный флот оказался на высоте положения. Потери боевых кораблей и катеров основных классов ВМФ СССР на Северном флоте составили всего 83, то есть в три раза меньше, чем на Балтийском (277) и Черноморском (222) флотах. За время войны 124 соединения, корабля и частей четырёх флотов Военно-Морского Флота были награждены орденами Ленина, Красного Знамени, Суворова, Ушакова, Кутузова, Нахимова, Александра Невского, Отечественной войны и Красной Звезды. Больше всех – 47 наград – «завоёвывал» Северный флот!

Наступление противника на Крайнем Севере началось 29 июня. Левый фланг немецкой группировки в течение первых суток был остановлен на перешейке полуострова Средний. Ключевое положение занимали полуострова Средний и Рыбачий. Оборона Мурманска и главной базы флота Полярного была возложена на Северный флот. Линия там осталась без изменений до нашего наступления в 1944 году. Такое решение было оправдано: за четыре года немцы нигде даже в критических для себя ситуациях не рискнули наносить удары со стороны моря. И это бесспорное свидетельство тому, что противник вынужден был учитывать состояние и боеспособность нашего ВМФ.

Продвигавшиеся вдоль дороги Печенга – Мурманск части противника к исходу 30 июня вышли в район губы Западная Лица. Директива Народного

комиссара ВМФ была однозначной: флоту войти в Мотовский залив и до последнего момента оказывать поддержку армии; при любом положении на сухопутном фронте оставаться в Полярном, защищать этот пункт до последней возможности...

*Они нажились, неистовы,
Могильным холодом грозя,
Но есть такое слово «выстоять»,
Когда и выстоять нельзя,
И есть душа – она всё вытерпит,
И есть земля – она одна,
Большая, добрая, сердитая,
Как кровь, тепла и солона.*

Илья Эренбург.

...Три попытки фашистов прорваться к Мурманску в 1941 году были сорваны совместными усилиями армии и флота. Североморцы с первых дней обороны поддерживали фланг сухопутных войск авиацией, артиллерией кораблей, отрядами морской пехоты, высадкой тактических десантов и диверсионных групп на занятое противником побережье. Для этого были сформированы бригада морской пехоты, два полка и несколько отдельных батальонов. Результатом этих усилий стала стабилизация фронта на оборонительных рубежах Заполярья. К концу 1941 года сухопутный фронт под Мурманском стабилизировался, и угроза захвата города была ликвидирована. Наступление на Кандалакшском направлении также было приостановлено. И активность вражеских воздушных и надводных кораблей заметно снизилась. Удержание в течение всей войны в наших руках Кольского залива имело крупное военно-экономическое и стратегическое значение, так как обеспечивало связь с портами Англии и Соединённых Штатов Америки.

...Фашистов ошеломила дерзость русских: морские лётчики во главе с командиром минно-торпедного полка КБФ Евгением Николаевичем

можно было доверить очень отдалённый и сложный участок работы, большие материальные ресурсы, огромные средства, исчислявшиеся в десятках миллионов рублей. Заместителем его по политической части стал опытный партийный работник В.С. Мигунов.

В начале октября 1941 года Д.Е.Чусов, получив в своё распоряжение два самолёта Ли-2, с группой инженеров-изыскателей, проектировщиков и строителей вылетел в Якутск – штаб стройки.

Я встретился с Чусовым на трассе, когда строительство её уже было в разгаре. На самолёте

Ли-2 вместе с членами специальной комиссии мы облетели основные аэродромы. Дмитрий Евдокимович, как всегда, чётко и по-деловому рассказывал о проделанной работе. Мне было особенно интересно побывать в этих местах, знакомых и полюбившихся ещё по моим прошлым перелётам. Сейчас здесь поражаало всё – и размах стройки, и темпы, которыми она велась.

Новый воздушный путь должен был пройти от Красноярска к Киренску, Якутску и далее через Верхоянский хребет на Колыму, а затем на Чукотку к Уэлену.

Если до Якутска местность была уже более или менее обжитой, то дальше строительство трассы велось в мало изученных пустынных районах Крайнего Севера. Экспедиция Д.Е. Чусова проделала огромную работу по изысканию подходящих для аэродромов участков. Выполнялось много полётов по различным маршрутам на тысячи километров над тайгой, тундрой, горными хребтами. Во время этих полётов редко удавалось получать сводки погоды и держать радиосвязь с землёй, так как метеорологических радиостанций в этих местах было крайне мало, а погода здесь очень быстро менялась – ни-



Преображенским с острова Эзель на пределе дальности, доступной бомбардировщикам того времени, нанесли 8 августа 1941 года ответный удар по Берлину. Когда в Берлине уже потирали руки от предвкушения победных маршей по Ленинграду и Москве, в это время русские лётчики на высоте 7 тысяч метров летели бомбить столицу третьего рейха. Удар был настолько непредсказуемым и внезапным, что в фашистской столице пришлось потушить свет, запылали пожары. А в это время 15 флотских самолётов спокойно легли на обратный курс. Вермахт поторопится известить мир, что, якобы, над Берлином сбито шесть английских бомбардировщиков. Англичане в свою очередь в недоумении опровергли это сообщение. Все наши лётчики вернулись на остров...

Удар по Берлину имел в этом случае огромное политическое значение: гитлеровцы уже трубили на весь мир, что советская авиация разгромлена, её не существует в природе... Вот почему гитлеровская ставка потребовала немедленной ликвидации военно-морских и военно-воздушных баз на островах Даго и Эзель, и, в первую очередь, аэродромов, с которых производятся налёты на Берлин. Но полёты продолжались вплоть до 5 сентября. За десять налётов на Берлин было сброшено более 300 бомб и зарегистрировано 32 пожара. В этих налётах участвовали и самолёты армейской авиации. Если первый полёт прошёл «без сучка и задоринки», то в последующих не обошлось и без жертв. По сведениям научно-исследовательской группы Военно-морской академии, мы потеряли от 17 до 18 самолётов (существуют разные источники) из-за воздействия сил и средств ПВО противника, из-за катастроф во время взлётов и гибели при вынужденных посадках. Несомненным остаётся одно – беспримерное мужество экипажей. Большинство участников тех дерзких



Герои Советского Союза полковник Е.Н. Преображенский и П.И. Хохлов готовятся к вылету в глубокий тыл фашистской Германии для бомбардировки военно-промышленных объектов

налётов получили ордена, Е.Н. Преображенский и его непосредственные помощники – штурман П.И. Хохлов, командиры групп В.А. Гречишников, А.Я. Ефремов, М.Н. Плоткин – удостоены звания Героя Советского Союза... Кстати, совсем недавно в Санкт-Петербурге ветераны союзных конвоев подарили мне книгу П.И. Хохлова «Над тремя морями» (Лениздат.1988 г.), в которой подробнейшим образом раскрывается ход подготовки и проведения операции под кодовым названием «Берлин».

когда не знаешь, где застигнет тебя туман, дождь или метель.

В тундре дорог не было, и потому поиск участков часто приходилось вести с воздуха. Так, только с самолёта изыскатели смогли определить нужный участок в Оймяконе, а в сплошь заболоченный район Омолона (на притоке Колымы) пришлось спустить на парашютах двух членов экспедиции, чтобы они нашли твёрдую площадку хотя бы для посадки У-2.

В итоге изысканий штаб стройки вносил изменения в первоначальный проект. Вместо намеченных последних пунктов трассы – Ана-

дыря и Уэлена – пришлось искать другие: вокруг Анадыря сплошь вода да болотистая тундра, а Уэлен часто закрыт туманами (что показало изучение метеосводок). После тщательных поисков конечным пунктом трассы был выбран посёлок Уэлькаль на побережье Чукотки. Неподалеку от него решили построить запасной аэродром в посёлке Марково, защищённом горами (на случай непогоды на море).

Строителям трассы были присущи творческая инициатива, хозяйский подход к делу. Штаб стройки тщательно проверял реальные возможности на месте, учитывал всё до

малейших деталей и брал на себя полную ответственность за решение многих проблем.

Итак, строительство по всей трассе шло полным ходом. Расширялись аэродромы в Киренске и Якутске, строились новые в Сеймчане на Колыме, Уэлькале и Марково на Чукотке. Кроме того, создавались промежуточные аэродромы в Олекме, Бодайбо, Витиме и к северу от трассы – в Зырянке, Омолоне, Оймяконе.

Сооружение аэропортов велось в очень суровых условиях: сорока – пятидесятиградусные морозы, неистовые ветры, метели, а во время



Герой Советского Союза Пётр Ильич Хохлов начал службу в морской авиации в довоенное время. В годы Великой Отечественной войны штурманом совершил 192 боевых вылета. Тридцать ночей враг не знал покоя от наших соколов в собственном логове...

Длина маршрута туда и обратно – 1760 километров, из них 1400 километров над морем. Профиль полёта сложный: от малых высот при отходе от аэродрома до критического потолка в 7-7,5 тысячи метров над Берлином. Продолжительность полёта около семи часов, при этом учитывалась возможность захода на круг при посадке. В этом случае топлива в баках самолёта оставалось всего на 15-20 минут полёта. Воспользоваться запасным или другим аэродромом, кроме своего, было практически невозможно. Само пребывание над Берлином было коротким. Из этого следовало, что штурманы должны были выводить самолёты на цель предельно точно и сразу. И с этой задачей они справлялись успешно...

...Пятого июля 1941 года по возвращении в Таллин (тогда употреблялось такое написание) из трудной командировки в Палдиски, И.С. Исаков пишет своей жене: *«Страшно читать сухие сводки. Сколько крови от Мурманска до Дуная. Помяни моё слово, что говорил тебе раньше: за всё это придётся рассчитываться немцам, и, в конце концов, это будет самый несчастный народ к концу войны. До тех пор, пока не избавится от фашистов»*. В самое тяжкое время начала войны Исаков заряжал всех своей уверенностью, не произносил пустых фраз, убедительно доказывал неизбежность нашей победы и краха фашистской машины.

Победный марш «третьего рейха» по Западной Европе и Северной Африке, разгром Франции, порабощение Греции, оккупация Югославии и Норвегии, военный сговор с профашистскими правителями Италии и Румынии, продвижение войск держав

«оси» через Балканы к нефтяным источникам Ближнего Востока – всё это представляло прямую угрозу для Великобритании, и, естественно, для России. В этой ситуации даже сторонники Гитлера в Англии затруднялись осуществлять давно вынашиваемые ими планы сговора с фашистами во имя совместного «похода против большевизма». Гитлер и Муссолини зашли слишком далеко в своих агрессивных устремлениях, столь сильно и больно ударили по жизненно-важным центрам Британской империи, что, повторяю, сговор особо «продвинутых» представителей правящих кругов Лондона с приспешниками Гитлера стал невозможным.

Фашисты предпринимают силовое и моральное давление на правительство Англии. Германский «пилот» Рудольф Гесс приземляется на английской земле, чтобы договориться с пронацистски настроенными кругами Англии. Он полагал, что через эту группировку ему удастся силой склонить Англию к соглашению между Лондоном и Берлином на базе антикоммунизма под твёрдые обязательства Гитлера осуществить «блиц-криг» против Советского Союза. Но время для подобного поворота было упущено: Англия находилась в состоянии войны с Германией. Антифашистские настроения английской общественности были настолько сильны, что правящие круги Лондона уже не посмели выступить против воли народа.

Нападение гитлеровской Германии на Советский Союз развязало руки Лондону, кардинальным образом изменило обстановку. Быстрее подвинуло обе стороны на переговоры и подписание уже 12 июля 1941 года в Кремле «Соглашения между правительствами СССР и Великобритании о совместных действиях в войне против Германии», которое можно с полным основанием считать «пробным камнем» создания антигитлеровской коалиции.

весенней распутицы – непролазная грязь. Люди жили в землянках. И всё же работа не останавливалась ни днём, ни ночью – сроки были крайне напряжёнными. Они диктовались нуждами фронта.

Много трудностей возникало с доставкой строительных материалов, оборудования, машин. К примеру, если в Уэлькаль их подвозили на паромовых, то в ближайший от него аэропорт Марково, расположенный за горным хребтом, все грузы переправлялись по воздуху. Доставленные по Колыме бульдозеры, грейдеры, дисковые бороны приходилось разбирать на части

и самолётами перебрасывать на Чукотку.

На стройках не хватало рабочих. И тут большую поддержку оказывали строителям местные советские и партийные организации. Они обращались за помощью к населению посёлков, в которых остались почти одни женщины, старики да дети. И те с готовностью откликались на этот призыв. В Марково, например, райком партии и райисполком приняли экстраординарные меры: все учреждения закрыли на три дня, чтобы жители посёлка могли заняться расчисткой площадки под аэродром.

Наряду с сооружением аэропортов для нормальной их эксплуатации требовалось создать сеть радио- и метеостанций. Но где взять для них кадры? Приходилось идти на такие меры: действующие станции до предела сокращали свой штат, брали на выучку неопытных учеников, а нам отдавали радистов и метеорологов. И вот этих драгоценных специалистов – по два-три человека – самолёты доставляли на место их будущей работы – к таёжной сопке, пустынному берегу реки или озера, в тундру. Новосёлы сами строили избышки для жилья и для будущей станции. Штаб стройки



«Оба правительства, – указывалось в соглашении, – обязуются оказывать друг другу помощь и поддержку всякого рода в настоящей войне против гитлеровской Германии. Они далее обязуются, что в продолжение этой войны они не будут вести переговоров, не заключать перемирия или мирного договора, кроме как с обоюдного согласия».

Английская сторона нехотя шла на эти «уступки» Советской России, связывая себя военнополитическими обязательствами, поскольку британские военные эксперты считали, что Красная Армия не сможет удержать натиск гитлеровской военной машины на протяжении пяти-шести недель. Радужных прогнозов не строила и американская сторона. Поэтому президент США Рузвельт срочно посылает в Москву своего специального представителя Гарри Гопкинса, чтобы получить информацию из первых рук, а не вести счёт дням «русского сопротивления» вместе с военными стратегами...

Гарри Гопкинс находился в Англии и вылетел в Советский Союз прямо оттуда 28 июля 1941 года. Двое суток он добирался на английском самолёте «каталина» Британских королевских военно-воздушных сил из Шотландии. Самолёт с посланником президента США приводнился в устье реки Северной Двины, напротив города Архангельска. Без особых затруднений Гарри Гопкинс вылетел в Москву. За несколько дней пребывания в Москве он несколько раз встречался с руководителями Советского правительства, и действительно получил обстоятельную информацию о положении на советско-германском фронте. Глубокое впечатление на него произвела решимость советских людей вести войну до победного конца. Дважды Гопкинс встречался с главой Советского правительства И.В.Сталиным. И уже 1 августа 1941 года Гарри Гопкинс отправляет президенту США Франклину

Рузвельту телеграмму: «Я очень уверен в отношении этого фронта... Здесь безграничная решимость победить».

В документах Белого дома, составленных Гопкинсом подробнейшим образом, излагается содержание бесед. Он говорил о целях своей поездки: его миссия не является дипломатической, он не уполномочен оформлять какие-либо документы. Ему поручено лишь выразить убеждённости президента США в том, что самое важное сейчас – это нанести поражение Гитлеру и гитлеризму. Правительство и президент США полны решимости оказать любую помощь Советскому Союзу, причём как можно скорее. При встрече в Лондоне Черчилль просил передать Советскому правительству те же самые чувства. На что Сталин ответил:

– Таким образом, наши взгляды совпадают.

В дальнейшем разговоре Сталин и Гопкинс коснулись вопроса помощи Советскому Союзу. Они рассматривали эту проблему с таких позиций: что срочно требуется России от Соединённых Штатов? – что можно поставить немедленно? – каковы потребности России на длительный период в обстоятельствах затянувшейся войны?

Глава Советского правительства зачислил в категорию непосредственных потребностей, прежде всего, зенитные орудия среднего калибра с боезапасами для обороны городов, крупнокалиберные пулемёты и винтовки. Для длительной войны признал необходимой поставку в первую очередь высокооктанового бензина и алюминия на строительство самолётов. Отдельно обсуждали вопросы поставки самолётов, особенно бомбардировщиков ближнего действия. Сталин привёл данные о численности германских и советских дивизий: немцы могут мобилизовать до 300 дивизий, тогда как советская сторона сможет противопоставить им 350 дивизий. Кстати, они будут уже готовы к весенней

трассы мог обеспечить их лишь удовольствием на полтора года. И люди – в основном молодёжь – шли на эти тяжелейшие условия, зная, что их труд нужен Родине, нужен для разгрома врага.

На трассе велась большая массово-политическая работа. Заместитель Чусова, Виктор Сергеевич Мигунов, сам был неутомимым агитатором и пропагандистом. Он часто выступал с беседами и лекциями перед строителями. Газеты в эти глухие углы доставлялись редко, радио не было, а люди стремились хоть что-нибудь узнать о событиях на фронте. По мере расширения

стройки вместе со строительными грузами сюда стали доставляться газеты, журналы, почта. Как-то на трассу был привезён документальный кинофильм «Разгром немцев под Москвой». Демонстрация его стала огромным событием. О показе фильма в каждом посёлке объявляли по местному радио, и киносеансы, начинавшиеся вечером, продолжались до самого утра.

Строительство авиалинии протяжённостью около пяти тысяч километров было осуществлено в небывало короткий срок – менее чем за год. К июню 1942 года сооружение главных аэропортов в

основном завершилось. Заканчивались работы и на дополнительных аэродромах.

Наша комиссия, завершив проверку всей трассы, дала ей положительную оценку. Я представил подробную докладную записку в правительство и лично И.В. Сталину о техническом состоянии и материальной базе основных аэропортов линии.

В ноябре 1942 года началась перегонка самолётов. На трассу были присланы наши авиаполки под командованием И.П.Мазурука принимать американские бомбардировщики и истребители. Радужно



военной компании, которая начнётся в мае 1942 года. Сталин подчеркнул: помощь Красной Армии необходима именно сейчас. Значительная часть предприятий, производивших оружие и боеприпасы, находилась в европейской части СССР. Сейчас оборудование этих предприятий переправляется в восточные районы страны, поэтому необходимо время, чтобы наладить бесперебойное производство и обеспечить потребности фронта.

Оценивая встречи в Кремле, Гопкинс посчитал свою поездку поворотным пунктом в отношениях, сложившихся в военное время между Англией и Соединёнными Штатами, с одной стороны, и Советским Союзом – с другой.

«Теперь англо-американские расчёты не могут больше основываться на возможности скорого крушения России, – писал Гопкинс. – После этого весь подход к проблеме должен серьёзно измениться». Так же откровенно он признался на пресс-конференции 31 июля перед отлётом из Москвы, что по поручению Рузвельта он передаёт Сталину эти слова: *«Тот, кто сражается против Гитлера, является правой стороной в этом конфликте... США намерены оказать помощь этой стороне».*

Определённое значение имела и большая работа, проделанная в Англии и США делегацией советских военных экспертов во главе с заместителем начальника Генерального штаба Красной Армии генералом Ф.И. Голиковым. Министр иностранных дел Англии А.Иден и его заместитель Кадоган не стали вдаваться в существо советских предложений, в частности, об открытии второго фронта. Но всё же в результате настойчивой работы, проделанной советской военной миссией, британское правительство в конце июля приняло решение передать Советскому Союзу 200 истребителей «томагавк» из числа тех, которые поставили Англии Соединённые Штаты. Встреча генерала Голикова с



Подписание документов конференции по вопросу о военных поставках представителями СССР, Великобритании, США. Москва, октябрь 1941 г.

президентом Рузвельтом помогла продвинуть вперёд переговоры о военных поставках.

14 августа 1941 года президент США Ф. Рузвельт и премьер-министр Великобритании У. Черчилль обнародовали Атлантическую хартию, в которой договаривающиеся стороны выразили стремление и готовность оказать помощь Советскому Союзу оружием и техникой.

Конференция представителей СССР, Великобритании и Соединённых Штатов, состоявшаяся в начале октября 1941 года, «...продемонстрировала полное единодушие и наличие тесного сотрудничества трёх великих держав в их общих усилиях по достижению победы над заклятым врагом всех свободлюбивых народов».

И.В. Сталин дал высокую оценку итогам переговоров с англо-американской миссией Бивербрука-Гарримана в докладе на торжественном заседании Московского Совета депутатов трудящихся 6 ноября 1941 года:

«Недавняя конференция трёх держав в Москве... постановила систематически помогать нашей стране танками и авиацией. Как известно, мы уже

встречали работники аэропортов экипажи американских самолётов, прибывавших из Номы, старались создать им хорошие условия для отдыха в специально построенных гостиницах.

Василий МОЛОКОВ.

По книге из серии военных мемуаров «Родное небо».

Военное издательство. Москва.

1987 г. стр. 98-102.

Уроки Севера

Упомянутый ранее аэродром Ном был одним из связующих авиапостов на воздушной трассе Аляска

– Красноярск. Недавно выяснил для себя, что он уже был знаком нашим лётчикам. Вот как об этом рассказывает Герой Советского Союза лётчик-испытатель и полярник Алексей Николаевич Грицианский в своей книге «Уроки Севера»:

«...Второго сентября, приводившись на авиабазе Красноярска, мы увидели, как с помощью лебёдки выкатывали на берег острова красиво раскрашенный длиннокрылый моноплан на поплавках. Стоя на обочине бетонной дорожки, за этой операцией следил Минин. А рядом с ним стояли члены экипажа новой машины – яркий блондин и жгучий

брюнет. В них я узнал Сигизмунда Леваневского и его штурмана-радиста Виктора Левченко. Мы бросились обниматься – почти год не виделись.

– Следим за вашим дерзким перелётом, хлопцы, – сказал я друзьям. Дал Леваневскому целый ворох газет с очерченными красным карандашом телеграфными сообщениями. – Но здесь, сами понимаете, пишут чересчур коротко...

– Расскажем подробнее, – улыбнулся Сигизмунд Александрович. – Вот только снимем поплавки, поставим колёсное шасси и тогда полностью исповедемся.



начали получать на основании этого постановления танки и самолёты. Ещё раньше Великобритания обеспечила снабжение нашей страны такими дефицитными материалами, как алюминий, свинец, олово, никель, каучук. Если добавить к этому тот факт, что на днях Соединённые Штаты Америки решили предоставить Советскому Союзу заём в сумме 1 миллиарда долларов, – то можно сказать с уверенностью, что коалиция Соединённых Штатов Америки, Великобритании и СССР есть реальное дело, которое растёт и будет расти во благо нашему общему освободительному делу...

... В июле-августе уже становится очевидным, что к началу поступления первых военных грузов из Великобритании и Соединённых Штатов необходимо было продумать в деталях маршруты их доставки. Самые короткие пути Балтийским и Чёрным морями были уже заблокированы противником. В этих условиях самый близкий и безопасный путь из Америки в СССР летом и осенью 1941 года можно было проложить на Тихоокеанских коммуникациях – от портов западного побережья США до Владивостока, Николаевска-на-Амуре и Петропавловска-Камчатского. Переход занимал в среднем 18-20 суток. Но тут были свои трудности. Во-первых, из пяти крупных советских тихоокеанских портов только Владивосток имел железнодорожный выход к фронту. Во-вторых, доставленные грузы в Приморье, застревали на недели из-за перегрузки Транссибирской магистрали. В-третьих, нельзя было не учитывать позицию Японии («ось Берлин-Токио» вращалась не в нашу пользу, а после нападения Японии на Пёрл-Харбор грузы могли перевозиться только советскими судами). Несмотря на все проблемы, «тихоокеанский маршрут» действовал всю войну, и по нему с учётом воздушного моста Аляска-Чукотка было доставлено 47 процентов грузов ленд-лиза.

Ещё более долгий и не менее трудный был второй путь, проложенный через Персидский залив и Иран. Переход конвоя от Нью-Йорка до берегов Ирана вокруг мыса Доброй Надежды занимал два с половиной месяца. Этот путь был неудобен во всех отношениях. Да и задействовать его можно было разве что к середине 1942 года после полной реконструкции портов, продления Трансиранской железной дороги до советской Закавказской железной дороги, строительства автомобильной магистрали, переброски сюда сотен грузовиков и подвижного железнодорожного состава. После решения всех организационных и технических вопросов, этот маршрут принял на себя почти четверть всех поставок союзников...

Вот одно из современных свидетельств адмирала флота В.Н. Чернавина:

«Для доставки грузов Советскому Союзу использовались три основных океанских маршрута:

ПЕРВЫЙ – через Северную Атлантику. Его протяжённость – 1800-2000 миль. Продолжительность перехода – 10-14 суток. По этому пути союзники отправили около 4 млн. тонн груза (22,7% от общего количества поставок). Первый конвой «Дервиш» прибыл 31 августа 1941 года в Архангельск.

ВТОРОЙ – проходил через Южную Атлантику, Персидский залив и Иран. Он практически начал действовать с мая 1942 года. По этому пути было доставлено более 4 млн. тонн груза (23,8%).

ТРЕТИЙ маршрут проходил по Тихому океану. Объём перевозок здесь был наибольшим и составил 8 млн. тонн (47,1%). Для приёма и хранения грузов в Петропавловске-Камчатском потребовалось перестроить торговый порт. В связи с тем, что Япония фактически закрыла Сангарский пролив, а проливы Лаперуза и Первый Курильский зимой замерзали, грузы приходилось отправлять во Владивосток для последующей перевозки по железной дороге уже после вскрытия льдов...»

– Давайте перенесём «исповедь» в столовую. Есть хотим, как волки... – предложил Левченко.

–...Итак, надводная часть нашего маршрута закончилась, – продолжил Леваневский нашу беседу два часа спустя, за обеденным столом, когда мы с аппетитом уплетали горячую рыбную солянку. – Теперь «летим» до Москвы по сухопутью.

И друзья поделились с нами впечатлениями от этого сверхдальнего рейса. Им было поручено проложить прямую воздушную линию между США и СССР, изучить условия трансконтинентального перелета из Лос-Анджелеса в Мо-

скву через Чукотку. Этот маршрут пытались освоить американские лётчики, но потерпели неудачу. Вилли Пост, Бен Эйелсон и Борланд погибли, а Джемс Маттерн, как мы помним, потерпел аварию. Так что задача у советского экипажа была не из лёгких. Самое главное, конечно, – одолеть все путевые передрыги, не выйти из строя, благополучно добраться до цели. Но этим дело не ограничивалось – нужно было извлечь из этого путешествия полезный опыт, определить места возможных промежуточных посадок, баз заправки горючим, наметить пункты

оперативного метеорологического обслуживания.

Для этого рейса Сигизмунд Александрович выбрал один из самолётов, закупленных нашей страной для работы в Арктике, – моноплан инженера Жерара Вулти с мотором «Райт-циклон-52» мощностью 890 лошадиных сил. Леваневский и Левченко приняли личное участие в сборке машины – с тем, чтобы максимально приспособить её к серьёзным испытаниям. По просьбе советских заказчиков на передней кромке крыльев, стабилизаторе и киле установили антиобледенители.



Адмирал флота В.Н. Чернавин

При этом надо было учитывать главное: все военные поставки шли исключительно через Великобританию. Наиболее целесообразным, как мы уже подчёркивали, было открытие третьего маршрута – через воды и льды Норвежского и Баренцева морей в Архангельск и Мурманск, – на преодоление этого пути судам требовалось не более двух недель. Северные порты были ближе всего к фронту и центру страны. Но эти «блага» можно было получить только в идеале. У войны свои жестокие законы.

Быстрая смена оперативной обстановки. Не всегда удаётся предугадать очередной ход вражеской группировки...

Незамерзающий порт Мурманск находился буквально в нескольких десятках километров от линии фронта и, как мы уже говорили, подвергался непрерывным ударам с воздуха. Архангельск был почти тыловым городом, но и здесь фашистские самолёты вели постоянные обстрелы и бомбардировки с воздуха. К тому же порт несколько месяцев в году практически недоступен из-за образования толстых льдов в Белом море. Да и сам маршрут, определённый для арктических союзных конвоев, на всём протяжении проходил вдоль оккупированного фашистами Норвежского побережья, находился под неусыпным контролем и непрерывным воздействием подводных, надводных и воздушных средств фашистской Германии. Да, северный маршрут был самым коротким, но, вместе с тем, и самым рискованным. Немцы потопили на этом маршруте 38 советских и 77 союзнических транспортов, 17 британских кораблей охранения, погиб 4861 человек ... (А.В. Вислых. Спасательный ленд-лиз. Независимое военное обозрение. 2001 г. №38).

В 1941-1943 годах конвои формировались в портах Лох-Ю и Скапа-Флоу (Англия), Рейкьявик, Аккурейри и Хваль-Фьорд (Исландия). А канадский Галифакс был едва ли не главным портом, где сосредотачивалась основная масса стратегических грузов. В память об этом здесь, на вечной стоянке установлен корвет канадских королевских ВМС «Сэквилл» – последний из тысячи корветов типа «Флауэр». Так вещают одни средства массовой информации. А, может, это британский тральщик «Seagull» – участник двадцати конвоев? Даже если не так, «Seagull» тоже достоин внимания нашей памяти.

Впрочем, в равной степени порты Дальнего Вос-

Незадолго перед стартом Леваневского и Левченко приняли в Вашингтоне военный и морской министры Соединённых Штатов. Из Чикаго в столицу специально прибыл авиатор Джемс Маттерн – пожелать удачи советским друзьям. Стартовали в Лос-Анджелесе пятого августа. Первым промежуточным пунктом перелёта стал Сан-Франциско. Здесь советских лётчиков встретили толпы американских репортёров, мэрия города устроила в их честь банкет. Второе приводнение совершили в Тихом океане, в небольшом заливе у канадского острова Гуз-Айленд. Сели

там из-за густой пелены тумана, ухудшившей видимость. Провели ночь без сна, под проливным дождём, на порывистом ветру, который мог в любой момент швырнуть самолёт на скалы. Леваневский и Левченко, словно бурлаки, оттаскивали машину за якорный трос подальше от гранитных великанов. К утру шторм утих, но случилась новая беда – начался отлив, и гидроплан очутился на мели. Пришлось дожидаться прилива.

Тепло принял советских авиаторов Фербенкс – крупнейший населённый пункт Аляски. Затем – Ном, с которым их связывали воспомина-

ния о днях, когда они доставляли сюда с Чукотки Джемса Маттерна с остатками его машины. Немало трудностей преодолели, совершая бросок через Берингов пролив, закрытый туманами... Уэлен, затем знакомое чукотское селение Ванкарем. Оно значительно разрослось, благоустроилось после челюскинской эпопеи... До бухты Тикси шли вдоль морского побережья. Приводнялись в Колючинской губе. А на следующей остановке, в бухте Амбарчик, их ждал приятный сюрприз: встретились с экипажем гидросамолета «СССР-Н-2» под командованием Молокова, который



тока и Крайнего Севера оказались совершенно неподготовленными к приёму грузов ни по объёмам, ни по номенклатуре. Неподготовленность наших портов к приёму союзных конвоев имеет простое объяснение: каких-то полгода назад никто и мыслей не держал об усилении экономических связей между двумя оплотами планетарного соперничества – мирового империализма в лице Великобритании и Соединённых Штатов, с одной стороны, и мирового социализма в лице Советского Союза, с другой стороны...

Иван Дмитриевич Папанин очень подробно рассказывает об этой ситуации в своей книге «Лёд и пламень». Ему по заданию Государственного Комитета Обороны пришлось вплотную заниматься проблемами северных портов.

«Я часто вспоминаю тот день, который определил мою судьбу в военные годы, день 15 октября 1941 года, когда меня неожиданно вызвали в Государственный Комитет Обороны.

Естественно, я волновался: зачем понадобился?

И.В. Сталин был за рабочим столом, сбоку от него сидели В.М. Молотов и А.И. Микоян – члены Государственного Комитета Обороны.

– Начальник Главсевморпути Папанин явился по вашему вызову, товарищ Сталин, – отrapортовал я, остановившись посреди кабинета.

Я имел тогда звание капитана первого ранга и ходил в военной форме.

– Садитесь.

Я сел в свободное кресло.

– Товарищ Папанин, – сказал председатель ГКО, – хочу сообщить вам о решении: посылаем вас в Архангельск как уполномоченного Государственного Комитета Обороны.

Я вопросительно смотрел на Сталина.

Он продолжал:

– Архангельский порт имеет сейчас и будет

иметь в ближайшем будущем особо важное значение. Это на западе самый близкий к линии фронта свободный морской порт. Мурманск ещё ближе, но он всего в 40 километрах от фронта, и вражеская авиация бомбит город регулярно. Мы заключили соглашение с Рузвельтом и Черчиллем. Через Атлантику идут в Архангельск корабли с грузами. Надо организовать их приёмку, быструю разгрузку и немедленную отправку грузов на фронт. Это очень важно...

– Нынешнее руководство, – добавил А.И. Микоян (он буквально накануне побывал в Архангельске, – прим. Н.Е.), – к сожалению, не справляется со срочной разгрузкой судов. Первый караван – 7 кораблей союзников – разгружался очень долго. Вы организовывали зимние военные перевозки в Белом море в финскую кампанию. Поэтому вспомнили о вас...

– Надеемся на ваш практический опыт и энергию, – сказал в заключение председатель ГКО.

В первое мгновение это предложение сильно озадачило меня. Я спросил:

– А как же Главсевморпути? Сейчас у нас самое напряжённое время, завершается арктическая навигация....

– Назначая вас уполномоченным Комитета Обороны по перевозкам в Белом море, мы не снимаем с вас ответственности за работу в Арктике, – ответили мне. – Сколько у вас заместителей и членов коллегии?

– Шесть, – ответил я.

– Вот и хорошо. Закрепите за каждым участок работы, строго спрашивайте с них, а сами сегодня же поезжайте в Архангельск. Подчиняться будете товарищу Микояну, в особых случаях можете обращаться непосредственно ко мне...

– Дано распоряжение выделить вам служебный вагон и прицепить его к вечернему поезду, – добавил Анастас Иванович.

совершал перелёт по всей трассе Северного морского пути – от бухты Провидения до Архангельска!

Полёт над Леной, затем – над Ангарой... И вот Леваневский, со своим верным помощником здесь, в Красноярске.

– Теперь осталось не так уж много, – подытожил Левченко.

И оба воздушных скитальца ушли на второй этаж – отоспаться перед новым этапом путешествия. Утром мы провожали их на сухопутном аэродроме, куда ещё с вечера был доставлен самолёт «Вулти».

О завершении этой одиссеи мы вскоре прочли в газетах. 13 сентя-

бря в Москве, на Щелковском аэродроме, Леваневского и Левченко встречали руководители партии и правительства, представители иностранных посольств и печати.

Мы жадно ловили по радио каждую весть и о замечательном перелёте экипажа Молокова. В нём участвовал недавний наш пассажир – начальник Политуправления Главсевморпути С.А. Бергавинов. Попутно с решением чисто лётных задач в ходе рейса инспектировалась работа партийных и хозяйственных организаций. Самолёт «СССР-Н-2» по ходу следования на запад провёл ледовые разведки

возле острова Врангеля и Нордвика, в проливе Вилькицкого, чем немало помог караванам судов».

Не вдаваясь в подробности, скажу, ничуть не приукрашивая истории, полярные лётчики 30-х и 40-х годов до сих пор для меня остаются тайной за семью печатями. Настолько они были открыты людям, их любила страна и... Сталин.

Казалось бы, только вчера Леваневский совершил «открытие Америки», но ему этого оказалось мало. Он предлагает свежую идею – осуществить бросок по воздуху из Москвы в США через самую «макушку» планеты.



– Есть выехать сегодня вечером в Архангельск, только и сказал я.

Сталин кивком головы дал понять, что разговор закончен...»

Папанину вручили 15 октября 1941 года за № 800 мандат Государственного Комитета Оборона, подписанный лично И. Сталиным. Сей мандат удостоверял И.Д. Папанина Уполномоченным ГКО по морским перевозкам в Белом море и организации погрузки-выгрузки в Архангельском порту. Всем партийным, советским и хозяйственным организациям предписывалось оказывать владельцу этого мандата необходимую помощь и содействие в выполнении возложенного на него поручения. Поэтому энергичному Папанину удалось очень быстро решить много организационных вопросов в перестройке Архангельского порта на военный лад. Он собрал вокруг себя нужных специалистов. И уже в октябре-ноябре 1941 года 20 причалов Бакарицы работали в новом режиме. Вдоль всего двухкилометрового причального фронта были проложены две колеи железнодорожных путей. Причём первый путь располагался в зоне действия судовых стрел и позволял производить выгрузку с борта судна прямо в вагоны. Общая протяжённость железнодорожных путей внутри порта увеличилась более чем в семь раз...

А проведённые в 1942 году дноуглубительные работы дали возможность принимать и швартовать здесь суда с осадкой до 23 футов. Пришлось значительно углублять и фарватер реки. За годы войны земснаряды и землесосы Архангельского «Водпути» вынули со дна Северной Двины и Двинского залива свыше четырёх миллионов кубометров грунта – по тем временам это колоссальный объём. Произошло расширение на 2500 метров и переоснащение средствами механизации причальных участков Бакарицы и Экономии. Всего в

Архангельском порту было сооружено 53 причала, установлено 16 порталных кранов, 2 тридцатипяти-тонных деррика и другие механизмы. Принятие всех этих мер практически снимало проблемы с обработкой судов первых союзных караванов.

Параллельно шло развитие и Северодвинского порта. Его строительство началось в марте 1942 года. Строительные работы возлагались на С.Г. Цесарского, которого хорошо знал Папанин со времён строительства Мурманского судоремонтного завода и морского порта в Амдерме. Позднее Семён Григорьевич работал в Норильске, возглавлял крупные гидротехнические стройки Сибири и Колымы...

Основу коллектива Северодвинского порта составляли портовики-черноморцы, эвакуированные из Одессы. Они знали толк в работе. Во главе со своим земляком Михаилом Причертом вносили в работу южный темперамент, слаженность и особое настроение. Многие одесситы вместе со своим «капитаном» приросли сердцем к северному краю, остались на долгие годы в Северодвинске. Михаил Причерт несколько лет возглавлял Архангельский порт...

Летом 1942 года задание ГКО, определённое в специальном постановлении от 9 ноября 1941 года «Об Архангельском порте» было выполнено: выстроено шесть новых причалов, угольный пирс со складской площадкой для угля, все причалы соединены железнодорожными путями в две колеи с сетью путей в тылу причалов. Построены склады и складские площадки, проложен водопровод, выстроены служебные и производственные помещения. Во время разгрузки судов теперь здесь могло работать одновременно до 15-17 кранов разных типов и разной грузоподъёмности. Рядом с Северодвинским портом в срочном порядке строилась нефтебаза, призван-



Проект Леваневского был вполне реальным, если считать, что накануне Михаил Громов на самолёте «АНТ-25» пролетел по замкнутому треугольнику свыше двенадцати тысяч километров. А от Москвы до США, если добираться через Северный полюс, на много меньше...

3 августа 1935 года экипаж, утверждённый руководителем правительственной комиссией, народным комиссаром тяжёлой промышленности Серго Орджоникидзе, в составе командира корабля «АНТ-25» Леваневского, второго пилота Байдукова, штурмана-

радиста Левченко, стартовал... к Северному полюсу... Но этот старт был неудачным. Только через два года Леваневскому вновь предоставили возможность осуществить задуманное: Сигизмунд поведёт на этот раз новый четырёхмоторный самолёт конструкции Болховитинова... И не дойдёт до цели. 13 августа (опять это роковое число!) на радиостанции главной базы приняли последнюю радиogramму: «14 часов 32 минуты. Крайний правый мотор выбыл из строя из-за порчи маслопровода. Высота 4600 метров. Идём в сплошной облачности. Ждите.

Леваневский». Но его так и не дождалось. Арктика до сих пор не выдаёт тайну гибели экипажа Леваневского... Хотя расставила многое на свои места.

Воздавая должное мужеству и честности американского исследователя Г. Уилкниса, принявшего активное участие в поисках Леваневского, Алексей Грицианский справедливо осуждает лётчика из США Дж. Маттерна. Последний заключил договор с советским правительством, получил необходимые средства, прибыл в Фербенкс на Аляске и, совершив пробный вылет в сторону Ледови-



ная обеспечить слив горючего из танкеров, прибывающих из-за океана.

Одновременно приходилось решать и другую проблему – катастрофически не хватало портовых рабочих. Когда мобилизация людских резервов Архангельской области и округа не дала желаемых результатов, приказом Наркома обороны СССР были призваны мужчины 50-летнего возраста Вологодской и Костромской областей. Большинство из них – жители деревень, впервые увидевшие морские суда и портовые краны. Но скоро всё пришло в соответствие – искусные плотники и кузнецы стали строителями, остальные – грузчиками...

Доставку резервов и всего необходимого для действующей армии должен был осуществлять Северный транспортный флот. Полагаться в условиях Севера на слабо развитую сеть шоссейных и грунтовых дорог было бы просто губительно. Морской транспорт – основное средство перевозок. Поэтому защитники Среднего и Рыбачьего в течение всей войны выполняли основную роль стратегических «извозчиков». По определению командующего Северным флотом адмирала А.Г.Головко, «важность этих мест для дальнейшего разворота событий несомненна: кто владеет Рыбачьем и Средним, тот держит в своих руках Кольский залив. Без Кольского залива Северный флот существовать не может. Самое же главное – Кольский залив нужен государству. Мурманск – наш океанский порт, один из важнейших, окно в мир».

В военных перевозках сразу были задействованы суда крупного тоннажа: «Обь» (грузоподъемностью 3240 тонн), «Енисей» (3330 тонн).

«Енисеем» командовал тогда известный капитан Павел Иосифович Бурмакин. 26 июня 1941 года он получил распоряжение начальника Мурманского пароходства следовать в губу Титовка

с пополнением для армии и военным грузом на борту. Утром 29 июня судно отшвартовалось у причала. В этот момент фашисты почти вплотную подошли к посёлку. Красноармейцы сразу вступили в бой. А экипажу предстояло ещё сдать военный груз. С каждой минутой орудийные выстрелы усиливались и приближались к месту стоянки. Волны немецких пикировщиков следовали одна за другой. После налётов авиации линия обороны была прервана, и наши части начали отходить. Вечером посёлок горел, как один большой костёр. Груз был сдан, но возникла другая задача: срочно надо было погрузить раненых и гражданское население Титовки. Приказ командования: держаться у причала из последних сил. В половине второго ночи (в это время на Севере светло, как днём) поток пассажиров прекратился, поскольку немцы перекрыли все подходы к причалу. Близость врага была настолько явной, что он уже обстреливал порт из своих пулемётов. В два часа ночи «Енисей» спешно отошёл от причала, оставив на нём свой швартовый конец – отдать его на берег уже было некому... Из бухты вышли благополучно ещё и потому, что её заволочло дымом, и фашисты потеряли пароход из виду...

Пароход «Енисей» в первый день войны подвергся налёту вражеской авиации при выгрузке в Кувшинской салме Мурманского побережья. Потом экипажу не раз приходилось бывать под огнём. До октября 1941 года Павел Иосифович совершал смелые рейды в Титовку, доставлял туда воинские части, боеприпасы, вывозил раненых и эвакуировал население.

В 1942 году «Енисей» получил серьёзное повреждение от прямого попадания снаряда. Но и тогда капитан сумел развернуть судно, вывести его из-под обстрела и увести в Мурманск. Здесь во время бомбёжки пароход снова был повреждён и

того океана, поспешил вернуться к себе в Техас. Маттерн забыл свою клятву, данную в присутствии многочисленных представителей печати: сделать всё возможное для спасения человека, который пятью годами раньше спас его самого...

Ничего не проходит бесследно. И в этом без труда можно найти свою взаимосвязь. Через несколько лет, в годы великих испытаний второй мировой войной, мы нашли этот путь друг к другу: США – СССР; Аляска – Сибирь; Фербенкс – Красноярск...

«Никель решает качество и судьбу войны»

Осенью 1942 года в Норильск прилетел заместитель министра Авраамий Павлович Завенягин. Его знали и помнили здесь: с 1938 по 1941 год он был начальником строительства и директором Норильского горно-металлургического комбината (ныне комбинат носит его



А.П. Завенягин



затонул кормой. Капитан лично руководил спасательными работами. Ограничившись минимальным ремонтом, вывел судно незамедлительно на перевозку военных грузов.

В 1944 году Бурмакин принял командование новым судном «Киров» и совершал рейсы в Дудинку, Игарку, Мурманск. Экипаж под командованием П.И. Бурмакина неоднократно завоёвывал переходящее Красное знамя Наркомфлота. Капитан за время войны не раз удостоивался правительственных наград – орденов Трудового Красного Знамени, Отечественной войны II степени, знака «Почётный работник Морского Флота». Это только на первый взгляд может показаться, что к союзным конвоям он не имел никакого отношения. Но перевезённые военные охраняли подступы к Мурманску и Архангельску, обеспечивая рабочий ритм этих портов. Эвакуированное население пополняло ряды рабочих в тех же портах. Грузы, доставляемые из Дудинки (а это продукция Норильского комбината) и Игарки (пиломатериалы) были предназначены фронту, предназначены полярным конвоям в счёт оплаты за вооружение, технику и продовольствие, получаемые по ленд-лизу. Так что капитан дальнего плавания П.И. Бурмакин – непосредственный участник полярных конвоев.

Хроника полярных конвоев. 1941 год

15 июля. Для координации совместных действий в Архангельск из Москвы прибыла британская военная миссия.

Первую группу офицеров британского флота возглавляли контр-адмиралы Вайан и Майлс.

Англичан сопровождал представитель Главного морского штаба капитан I ранга М. Воронцов, он и представил англичан командующему Северным флотом Арсению Григорьевичу Головки.

– Нарком просил вас, товарищ командующий, – сказал М. Воронцов, – ознакомить английских моряков с обстановкой на Севере и возможностью базирования их кораблей в Кольском заливе.

– Скажите, – обратился к Арсению Григорьевичу Головки контр-адмирал Вайан, – сможете ли вы снабжать наши экипажи овощами, и насколько свежи будут они? И хорошо было бы посмотреть, какого качества у вас мазут?

Вайан, высокий, худощавый мужчина лет пятидесяти, держал себя довольно грубо. С невозмутимой миной на лице, он говорил громко и отрывисто, словно отдавал приказы. Головки отвечал спокойно:

– Из овощей будем давать те, что сами имеем.

– А тюрьму на берегу для английских матросов мы можем организовать? Гауптвахту, по-вашему. И есть ли у вас публичные дома? – донимал вопросами Вайан.

– Нет у нас таких домов... И тюрьма, я полагаю, не пригодится. Идёт война...

...Через сутки Вайан, пройдя к командующему, спросил Головки:

– Какую помощь могли бы оказать вам английские морские силы?

– У нас туго сейчас с авиацией, – сказал, немного подумав, адмирал. – Хорошо бы ударить по неприятельским базам в Киркенесе и Петсамо. Польза была бы двойная: вашему отряду легче будет зайти в Кольский залив. Лучше провести эту операцию до захода ваших кораблей в наши воды.

Вайан ответил, что это не в его компетенции, но он считает предложенную операцию вполне возможной, о чём он доложит своему начальству.

имя). Восьмого октября Завенягин выступил перед активом комбината. Сохранилась стенограмма этого выступления.

– Товарищи! С первого взгляда, Норильск, оторванный на тысячи километров от событий, как будто живёт своей жизнью... Во многих отношениях война мало коснулась Норильска, который живёт, до некоторой степени, в привилегированном положении: страна выделяет ему больше, чем очень многим и многим предприятиям. Но было бы, разумеется, неправильно сделать вывод, что большое расстояние позволяет Норильску жить своей

жизнью, работать своим чередом, идти по дороге, которую он себе наметил до войны. В действительности, война и обстановка острейшей нужды предъявляет к Норильску чрезвычайно большие и срочные требования. В действительности, от вашей работы, от вашей продукции зависит очень многое в работе всей нашей промышленности, очень многое в борьбе, которую ведёт Красная Армия.

У вас может быть такое представление, что если промышленность чего-нибудь не сумеет сделать, то страна получит из-за границы... К сожалению, привезти

из-за границы не так-то просто. Рузвельт не так давно говорил, что Америке танк сделать в 20 раз проще, чем доставить его в Советский Союз. И вы знаете: мы не столько получаем, сколько нам необходимо для успешного ведения войны, для победы. В частности, с никелем дело обстоит именно так. Казалось бы, при богатстве наших союзников, если не хватает столько-то никеля, можно бы и занять... Нет, этого сделать не удастся.

А никель нужен. Танки, если они во всех отношениях превосходят немецкие, то они сильные,



Вскоре с Рыбачьего позвонили и передали, что над Петсамо и Киркенесом идёт воздушный бой, самолёты неопознанных типов бомбят фашистские базы. Это была английская авиация. Результаты оказались незначительны, а потери слишком велики. Англичане явно недооценили противоздушную оборону фашистских баз и мощь неприятельской авиации. Многие английские лётчики, упавшие в море, погибли. Спасшихся лейтенанта и сержанта лечили в нашем госпитале, одели в форму советских моряков, в этой одежде их затем отправили самолётом в Англию...

А в это время в Полярный прибыла постоянная британская военно-морская миссия во главе с бывшим командиром миноносца и военным атташе Беваном. Начальником штаба у него был энергичный и хитрый командир Дэвис. Представители этой миссии обосновались в Мурманске и Архангельске. На аэродроме Ваенги приземлились 24 английских самолёта «харрикейн». Помощь небольшая, но реальная. Наши лётчики сразу же приступили к освоению новой техники.



В Архангельск пришли первые транспорты союзников

1 августа. В Архангельск пришёл первый британский корабль с военными грузами – минный заградитель «Adventure».

Практическое взаимодействие советского и английского флотов было положено в конце июля 1941 года при обеспечении перехода в Архангельск минного заградителя «Adventure» с грузом глубинных бомб и магнитных мин. Штабы Беломорской военно-морской базы и Архангельского военного округа разработали совместный план прикрытия перехода «Adventure» в Белом море и его разгрузки в порту. Были предусмотрены все меры предосторожности: проведена воздушная разведка силами 49-й эскадрильи, шёл постоянный поиск подводных лодок и эскадренных миноносцев противника, наши корабли и самолёты взяли на себя организацию охраны места выгрузки.

31 июля начали работать радиомаяки в северной части Белого моря. Для встречи английского корабля в районе мыса Большой Городецкий был направлен эскадренный эсминец «Сокрушительный» под флагом командира дивизиона капитана II ранга П.И. Колчина. В повышенной готовности находилась истребительная и бомбардировочная авиация округа. Началось траление фарватеров на Северной Двине.

Встреча советского и английского кораблей произошла в намеченных координатах. Рано утром 1 августа они подошли к причалам Экономии. Разгрузка была завершена за 36 часов. После напряжённой совместной работы английским офицерам и морякам было предложено сойти на берег, познакомиться с городом, посетить кинотеатр и принять участие в футбольном матче на стадионе «Динамо». Затем состоялся обмен визитами и приёмы на советском эсминце и английском минном заградителе. Утром 4 августа английский корабль вышел в обратный путь. Сто миль к северу от мыса Канин

прежде всего, из-за никеля... Вопрос о никеле встал чрезвычайно остро... Никель решает качество вооружения, решает качество боеприпасов, решает мощь Красной Армии, в значительной мере решает судьбу войны, успех нашей борьбы с фашистами, с оголтелым врагом, который глубоко влез на нашу территорию. Поэтому задача перед Норильском, несмотря на тысячи километров, которые отделяют его от Москвы, которые отделяют его от фронта, от событий, такая: дать как можно быстрее, как можно больше никеля, который нужен

для обороны, который нужен для победы.

Задача поставлена в упор. Отсрочки на её выполнение не будет дано и не может быть дано. Таким образом, вся наша работа непосредственно связана с жизнью всей страны, с жизнью и борьбой Красной Армии...

Из книги «Шла война народная. 1941-1945. Ратные и трудовые дела красноярцев в воспоминаниях, документах, письмах».

Красноярское книжное изд-во, 1985 г., стр. 271-272)

«Поручено двигать вперед производство никеля»

...Авраамий Павлович Завенягин в 1938 году сменил прилетавшего к нам на Пясинский караван начальника Норильскстроя Матвеева, человека в горном деле и металлургии разбиравшегося слабо.

Завенягин же был крупным металлургом, прошедшим школу



Нос его сопровождал «Сокрушительный»...

4 августа. Впервые Полярный посетила британская подводная лодка «Tigris» для взаимодействия в операционной зоне с Северным флотом.

30 августа. В Архангельск пришёл британский лайнер «Empress of Canada» с советскими шахтёрами, эвакуированными с острова Шпицберген.

31 августа. В результате проведения операции «Дервиш» в Архангельск пришёл первый союзный конвой «PQ-0» в составе 7 судов. Караван небольшой, но эскорт довольно мощный...

Караван под литерой «PQ-0» назывался «Дервиш» («Dervish»). Теперь практически безошибочно можно проследить путь «Дервиша», поскольку в последнее время появилось много свидетельств участников этого каравана, есть довольно подробные описания историков, журналистов и писателей.

Итак, бухта Лох-Эве (Великобритания), 12 августа 1941 года. Именно в этот день, именно из этой бухты вышел обычный, на первый взгляд, караван судов в составе шести британских и одного датского судна. Если бы не одно «НО»... Именно этот караван положит начало союзных конвоев в Северной Атлантике и Северном Ледовитом океане. Выделялся он и составом сопровождения. Его оберегали «от всяческих ему ненужных бед» корабль противовоздушной обороны (ПВО) «Позарика» («Pozarica»), эсминец «Электра» («Elektra») и пять вооружённых траулеров. Дальнее прикрытие каравана осуществляла авианосно-крейсерская группа: авианосец «Викториес» («Victorious»), крейсера «Девоншир» (? – есть крейсер «Shropshire», обозначенный как участник «QP-1» в списках боевых кораблей по Отчёту о Первой Международной конференции Братства Северных конвоев) и «Суффолк» («Suffolk»), эсминцы «Эклипс» («Eclipse»), «Эскапейд» («Escapade»), «Инглфилд» («Inglefield»).

Конвой благополучно достиг берегов Исландии и бросил якоря в порту Хваль-фьорд. 21 августа 1941 года суда вновь вышли в море и взяли курс на Архангельск. Здесь к непосредственному охранению транспортов приступили эсминцы «Электра» («Elektra»), «Эктив» («Active»), «Импалсив» («Impulsive»), тральщики «Гамлет» («Hamlet»), «Макбет» («Macbeth»), «Офелия» («Ophelia»), «Хэлсион» («Halcyon»), «Хэрриер» («Harrier») и «Саламандер» («Salamander»).

По поводу числа судов этого каравана имеются некоторые противоречия. В книге «На морских дорогах» Константин Бадигин насчитал их тоже шесть. Одно советское судно, видимо, в этот счёт не входило... Первый союзный караван действительно прибыл 31 августа, в 16.40. Для перехода потребовалось всего полторы недели. Для военного времени срок минимальный. Выгружали транспорты первого конвоя на Бакарице (грузовой район Архангельского порта на левом берегу Северной Двины).

...Здесь мы сталкиваемся ещё с одной несправедливостью войны, которая чаще всего выставляет нам счёт: сколько принимало участие судов в той или иной операции – шесть или семь, как, скажем, в операции «Дервиш»? «Дервиш» в переводе с персидского означает «нищий, бродяга». Так называли братьев-монахов, почитаемых на Востоке за умение исцелять болезнь и предсказывать судьбу. Бесспорно, британское Адмиралтейство усматривало в этом слове свой тайный смысл, давая первому конвою, специальному формированию транспортных судов и кораблей охранения кодовое обозначение «Дервиш».

Мне видятся за цифрами – конкретные названия судов, которые объединяют конкретные человеческие судьбы из Великого Земного Братства. Будет справедливым, если называть каждого из участников Полярных конвоев, если уж не по-

строителя и хозяйственника у Серго Орджоникидзе. Начинать как партийный работник в Донбассе, потом окончил Горную академию. За его плечами была такая всемирно известная стройка, как Магнитка. Не он её закладывал, но принял в самую тяжёлую пору срывов и сбоев. Когда Завенягина назначили директором Магнитки, было ему 32 года. И в такие-то годы взвалить на свои плечи флагман чёрной металлургии страны!

Взвалил – и потянул, сдюжил. Легко и привычно писать – сумел, мол, подобрать кадры, заболел о людях. Как это ему удалось на

Магнитке – рассказано другими.

В те годы говорили: сначала – домны, а домики – потом. Завенягин же, занимаясь домнами и прокатными станами Магнитки, не забывал не только о домиках, но и о детских садах и даже о такой неслыханной на стройках роскоши, как Театр рабочей молодёжи.

Этот же стиль он принёс и в Норильск, куда его, тогда уже заместителя наркома тяжёлой промышленности, направили вскоре после трагической гибели Серго Орджоникидзе. Он пробыл в Норильске три года. И какую же славную память оставил о себе и своих делах!

Завенягин видел далеко, мыслил широко. Первоначально Норильск планировался как небольшой посёлок с меняющимся населением. Авраамий Павлович повернул круто: создадим большой благоустроенный город. Приказал составить проект именно такого города и начал его строить.

Комбинат нацеливали на получение полуфабриката, так называемого файнштейна. И здесь крутой поворот: будем выпускать готовый никель. Парходам, идущим Северным морским путём, нужен уголь – будем наращивать его добычу, отправлять на Диксон.



мённо, то хотя бы по принадлежности к тому или иному кораблю. Каждый из их родных и близких вспомнит, конечно же, не сотни и даже не десятки кораблей, а тот конкретный, с которым была связана военная служба или морская работа их отца, сына, брата или мужа. А, может, деда или прадеда... На многих советских судах были женщины. Значит, – дочери, матери, сёстры, жёны... Время так скоротечно! Вот уже более шестидесяти лет Победе. Конечно же, она в полный голос возвела участников полярных союзных конвоев. Но мы по какому-то странному умолчанию, в угоду чьих-то политических амбиций или от неполного осознания свершившегося факта не спешим устранить «белые пятна» их непростой истории.

Есть неизвестные солдаты у войны... Но почему надо умалчивать имена героев, если они известны? Читатель сам убедится в необходимости такой постановки вопроса, когда рядом с названиями советских кораблей и морских транспортов будут обозначены боевые корабли и гражданские суда Британии, США, Панамы, Канады, Норвегии, Гондураса, Дании, Польши, Бельгии, Свободной Франции... Время как бы ставит перед нами на поверку союзные страны и задействованные в полярных конвоях их транспорты. Ведь для каждого из них любой выход в море в составе караванов отчаяния и надежды – это не только встреча с непредсказуемыми природными и погодными условиями арктических морей, но и постоянное, суровое бдение перед военными кораблями, минными заграждениями, подводными лодками и авиацией врага. Каждый раз – лицом к лицу со смертью.

Одним везло меньше. «Alkoa Ranger», «Bolton Castle», «Christopher Newport», «Daniel Morgan», «Fairfield City», «Hoosier», «Pan Atlantic», «Pan

Kraft», «Olopana», «Paulus Potter», «Peter Kerr», «Washington», «William Hooper», «Zaafaran» – погибли в первом же, роковом для них, конвое «PQ-17». Другие совершили от 10 и более рейсов, и вышли, что называется, сухими из воды. Своеобразным рекордсменом оказался британский эсминец «Onslow»: участвуя в охране 29 союзных караванов, он остался цел и невредим. На втором месте британский эсминец «Offa»: провёл 25 караванов. На счету советского эсминца «Гремящий» – 22 конвоя. Среди гражданских судов пальму первенства, если бы она присуждалась, надо бы передать британским судам «Atlantic», «Black Ranger», «Copeland», «Empire Baffin», «Rathlin», американскому «Francis Skott Key», норвежскому «Noreg»: они проследовали летними и зимними маршрутами союзных конвоев от 9 до 12 раз...

Итак, имена первооткрывателей полярных конвоев из состава «Dervish»: «Alchiba» (Дания), «Aldersdale», «Esneh», «Lancastrian Prince», «Llanstephan Castle», «New Westminster City», «Trehata» (Британия); о составе боевых кораблей охранения мы уже рассказали...

«Гамлет», «Макбет», «Офелия» – что в этих названиях: стечение обстоятельств или тонкий английский юмор? «Hamlet» и «Macbeth» при совместном взаимодействии будут участвовать в проводке ещё трёх караванов; на следующий год – 13 сентября 1942 года – немецкая авиация потопит «Macbeth» в составе «PQ-18».

В этот список тоже вкралась, кажется, ошибка: вместо шести здесь обозначено семь судов. Какое лишнее? Мне трудно сейчас проверить, поскольку я не располагаю архивными документами и другими источниками. Но, действуя по методу исключения, законам логики и фактов, сюда никак не вписывается второе судно – «Aldersdale», поскольку оно не принимало участия, как все остальные, в обратном конвое

Часто повторял: «Смотрите вперёд! И дальше!»

Интересовался, как ссыльным декабристам удавалось выращивать овощи в Туруханске. Там теплее, конечно, но почему бы не попробовать в Норильске? Ведь наука с тех пор продвинула земледелие на север.

Был смел в решениях. В одной из книг я прочитал одно из его любимых выражений:

– Трусость – родная сестра Паники. И у них одна дорога – Поражение.

Узнав побольше о Завенягине, о его стиле, о его даре

большевика-организатора, я начал понимать, как непросто было Панюкову стать во главе стройки на место человека, у которого он работал заместителем и, вероятно, немало перенял. Методы, приёмы перенять можно, характер, внутреннюю силу – едва ли...

Перед войной Норильск был только на подходах к выпуску никеля. Действовавший крупный никелевый комбинат находился в Мончегорске.

Это Кольский полуостров, Заполярье, правда, не такое жёсткое, как таймырское: там всё же дышит теплом Гольфстрима. Мончегорск

построили возле месторождения медно-никелевых руд, на берегу озера Большая Имандра.

Комбинат «Североникель» был пущен незадолго до войны. А граница – рядом. Для бомбардировщика меньше полёта.

В 1941 году Завенягин, вызванный в Москву и назначенный заместителем наркома внутренних дел, поехал в Мончегорск, чтобы в случае осложнения обстановки подготовить «Североникель» к срочной эвакуации в Норильск.

Когда началась война, гитлеровцы Мончегорск не бомбили. Фашистская Германия остро нуж-



«QP-1»; за ним не значится в это время и одиночного рейса... В списках историка союзных конвоев М.Супруна из Архангельска напротив этого танкера стоит тоже вопросительный знак.

Оказывается, такие сомнения возникали не у меня одного. В ранних советских военно-исторических исследованиях, да и в современных работах российских историков до сих пор встречаются разночтения в числе транспортных судов в составе «Дервиша». На это обратил внимание старший научный сотрудник Архангельского филиала ГУ «Институт экономики УрО РАН» Виктор Васильевич Брызгалов и приводит целый перечень изданий разных лет, куда «перекочевали» эти противоречивые сведения. Путём кропотливой работы над различными источниками, их сопоставления, историк приходит к выводу, что в состав «Дервиша» входило семь транспортов. Четыре британских грузовых судна «New Westminster City», «Trehata», «Lancastrian Prince», «Esneh» и датское судно «Alchiba» от Северо-Двинского маяка наши лодчане провели и поставили под разгрузку в грузовом районе Бакарица; танкер «Aldersdale» проследовал в порт Молотовск, к нефтебазе, где его разгрузили, но оставили в качестве бункеровочной базы для заправки жидким топливом кораблей охраны (вот почему его и не оказалось в списках первых обратных конвоев). «Llanstephan Castle» поставили под разгрузку к причалу Красной пристани, в центре Архангельска. В конвое не было ни одного советского судна, как это утверждают отдельные исторические издания. Теперь всё сходится.

Союзные транспорты доставили 10 000 тонн каучука и олова, 3 800 глубинных бомб и магнитных бомб, 15 истребителей «харрикейн» в контейнерах (разобранные), 1 500 тонн форменных ботинок, танки, орудия, пушки, машины, снаряды, а также 524 военнослужащих (30 офицеров, лётчиков, 37

унтер-офицеров и 457 рядовых из персонала наземного обслуживания самолётов 151-го авиакрыла Британских королевских военно-воздушных сил в составе двух эскадрилий...

Из сообщения кандидата военных наук, Героя Советского Союза, генерала-майора авиации в отставке Василия Минакова на первой Международной конференции Братства Северных конвоев:

«... Англия специально для отправки в Советский Союз формирует 151-е авиационное крыло под командованием Н.Л. Ишервуда. Оно состояло из 134-й и 81-й эскадрилий, которыми, соответственно, командовали майоры Э.Н. Миллер и Э.С. Рук.

На одном из транспортов конвоя «Дервиш» был доставлен личный состав 151-го авиационного крыла и пятнадцать самолётов «хоукер-харрикейн» в разобранном состоянии. После сборки самолёты перелетели на Кольский полуостров, аэродром Ваенга. 7 сентября авианосец «Аргус» прошёл 33-й меридиан, и в точке с координатами 69°30' северной широты 31°10' западной долготы с него поднялись 24 истребителя «хоукер-харрикейн», которые совершили посадку на аэродроме Ваенга-1 (ныне Североморск). Эти самолёты предназначались для усиления истребительского прикрытия Полярных конвоев в отведённой зоне для Северного флота. 12, 13 и 16 сентября на этот же аэродром перелетели из Архангельска три группы «харрикейнов», всего пятнадцать самолётов. В Заполярье 151-е авиационное крыло получило кодовое название «Бenedикт».

Командование 72-го смешанного авиационного полка, лётчики-североморцы гостеприимно приняли союзников. Им отдали лучшие помещения для жилья, создали максимум возможных удобств технического обслуживания полётов, делились боевым опытом.

В первый же день появления союзников командир эскадрильи капитан Б.Ф. Сафонов со своими лётчиками зашёл на стоянку «харрикейнов». Их встретил

далась в никеле. Предполагалось захватить город молниеносным броском. Воздушные разведчики доносили, что комбинат работает, над трубами виден дым.

На самом деле эвакуация мончегорцев началась с шестого дня войны. Срочно демонтировали и грузили в вагоны всё, что можно было вывезти. Дым же из труб был своеобразной дымовой завесой: жгли старые спецовки, доски, столы, деревянные перегородки бытовок.

Комбинат снялся с места целиком. Четыре тысячи рабочих и инженеров вместе с семьями, а также самое ценное оборудование.

Поезда попадали под бомбежки. Тревожно было в портах погрузки. Шесть морских судов пошли Северным морским путём. В середине августа 1941 года первое судно – пароход «Щорс» – стало под разгрузку в Дудинке.

В сорок четвёртом уже трудно было понять, кто норильчанин, кто мончегорец. Да, в сущности, и те и другие были на Таймыре людьми приезжими. «Все мы теперь здешние», – слышал я, когда спрашивал, кто откуда.

Главный геолог комбината Александр Емельянович Воронцов со своими помощниками с 1930 года

вёл разведки норильских руд. Были найдены богатые месторождения никеля, меди, кобальта. Однако норильская руда имела свои, не простые для металлургов, особенности. Мончегорцы, имевшие дело с никелем дольше норильчан, помогали отлаживать технологию.

Первая тонна норильского никеля была отправлена самолётом весной 1942 года.

Тогда же Завенягин ненадолго прилетел на Таймыр и выступил перед норильчанами.

Он говорил, что Норильск живёт до некоторой степени в привилегированном положении: страна выде-



Герой Советского Союза Б.Ф. Сафонов

командир английской эскадрильи А.Т. Миллер. Состоялось знакомство. Сафонов попросил Миллера показать свою машину. Тот ответил: «О, «харрикейн» – машина сложная. У нас только опытные лётчики укрощают её». Но Сафонов повторил просьбу. Миллер повёл авиаторов к машине. К ним подошли несколько английских лётчиков. Сафонов сел в кабину на место пилота. Миллер стоял с переводчиком на крыле и объяснял ему назначение приборов, действие с основными пультами и последовательность включения тумблеров для запуска мотора.

Сафонов внимательно слушал, не переспрашивая. Когда Миллер закончил объяснения, Сафонов обратился к переводчику:

– Скажите, майору, что я прошу его проверить: всё ли я правильно понял?

Майор удивлённо вскинул брови и тут же устроил настоящий экзамен. Сафонов неторопливо давал объяснения и по лицу англичанина видел, что

тот поражён его правильными ответами. Миллер поднял руки и сказал переводчику:

– Передайте мистеру Сафонову: я восхищён! Он может сию минуту вылетать на «харрикейне».

11 сентября состоялся первый ознакомительный вылет английских лётчиков на шестнадцати «харрикейнах» в сопровождении трёх «МиГ-3». Полёт производился в районе аэродромов и линии фронта. В ходе боевой работы авиаторов североморцев и англичан между ними постепенно складывались добрососедские отношения. Сафоновцы встречались с английскими лётчиками не только перед вылетами на совместные задания, но и в свободные часы. На снежном пятачке разыгрывались настоящие футбольные баталии. Довольные, отдохнувшие от нервного напряжения, расходились пилоты, чтобы с рассветом снова уйти в полёт.

17 сентября, только что вернувшийся из боя, Сафонов собрал свою группу для разбора. В это время над горизонтом показалось девять точек. Они приближались к аэродрому, вырастая в контуры самолётов. «Мессеры»! Сафоновцы кинулись к своим машинам. Но навстречу врагу из-за сопки уже вынырнула восьмерка «харрикейнов», которая вылетела на перехват самолётов противника. Завязался воздушный бой с девятью истребителями «Ме-109».

Очереди трассирующих пуль ножами полоснули небо. Треск пулемётов эхом отдавался в сопках. Сафонов внимательно следил за ходом воздушного боя. От его глаз не ускользнуло, как один из «харрикейнов» удачно сманивировал и «сел» «мессеру» на хвост. Тот опрокинулся, вошёл в штопор и врезался в сопку. Затем было сбито ещё три «Ме-109». Внезапность появления английских лётчиков, стремительность их атак решили исход боя. Видя безысходность боя, остальные «мессершмиты» поспешили уйти в облачность. Штурмовой налёт был отбит. Англичане пошли на посадку.

ляет ему больше, чем очень многим и многим предприятиям. Но война и предъявляет к Норильску чрезвычайные большие, срочные требования.

Завенягин напомнил, что комиссию, которой поручено двигать вперёд производство никеля, возглавляет Сталин. От работы норильчан зависит успех борьбы Красной Армии против фашизма, значит, в значительной степени зависит и победа.

Могло ли тогда прийти в голову Авраамии Павловичу, что ему предстоит ещё поработать вместе с Игорем Васильевичем Курчатовым, руководившим созданием атомного

и термоядерного оружия, использованием энергии атома в мирных целях? Что его, Завенягина, именем впоследствии назовут Норильский комбинат, что ледокол «Авраамий Завенягин» будет нести вахту на водных путях к Дудинке? Что заместителю Председателя Совета Министров СССР, дважды Герою Социалистического Труда Завенягину поставят памятник в Норильске, что прах его примет Кремлёвская стена?

Георгий КУБЛИЦКИЙ.

«Жить наго в опасности!»

Мы поставили перед собой сверхзадачу – рассказать о полярных конвоях и поэтому как бы без внимания оставили союзные перевозки через Иран, хотя именно в этом направлении перевезена почти четверть грузов ленд-лиза. Эти страницы истории ждут, безусловно, своих исследователей. Важность этих перевозок не только понимал враг, но и предпринимал



Вечером, встретившись с английскими лётчиками, Сафонов узнал имя героя дня, сбившего первый вражеский самолёт в небе Заполярья. Им был сержант Ч. Хоу. Когда Сафонов поздравил его с победой, у молодого лётчика засияли глаза. Смущённо повторял он одну и ту же фразу. Переводчик пояснил: «На Западе лётчику, сбившему пять самолётов, присваивали звание «ас». Хоу очень доволен, что его поздравил с победой русский «трижды ас». В тот вечер Сафонов тепло поздравил ещё трёх английских лётчиков, сбивших в воздушном бою «мессершмитов».

Английские лётчики на «харрикейнах» во взаимодействии с лётчиками-североморцами почти в каждом вылете продолжали боевую работу по прикрытию главной базы флота, порта Мурманска, кораблей в море и аэродромов, сопровождению бомбардировщиков на удары по войскам противника. За 36 дней непосредственного участия в боях они сделали 365 боевых вылетов. В воздушных боях, по докладом самих англичан, им удалось сбить и повредить двенадцать немецких самолётов, потеряв два. Ими же были переучены лётчики ВВС Северного флота. Первыми переучились командующий флотской авиацией генерал-майор авиации А.А. Кузнецов и командир эскадрильи капитан Б.Ф. Сафонов.

В начале ноября англичане покинули аэродром Ваенга-1, оставив самолёты ВВС СФ. Самолёты передали формируемому 78-му истребительному авиационному полку под командованием Сафонова. Забегая вперёд, нужно заметить, что в начале марта 1942 года лётчикам-североморцам майору Б.Ф. Сафонову, капитанам А.А. Коваленко, А.Н. Кухаренко и И.К. Туманову глава британской миссии в СССР генерал-лейтенант Макфорлан вручил высший авиационный орден Великобритании – Большой серебряный крест. Несколько ранее за заслуги в борьбе с фашистскими захватчиками в небе За-



Б.Ф. Сафонов с английскими лётчиками К. Уордом и Ч. Хоу, пригонявшими на Север истребители «харрикейн»

полярья Советское правительство наградило орденами Ленина английских пилотов – полковника Н. Ишервуда, майоров Э. Рука, Э. Миллера, сержанта Ч. Хоу...

У Константина Симонова есть удивительный очерк о сослуживце Бориса Сафонова старшем лейтенанте Коваленко по прозвищу «истребитель истребителей», о котором только что вспоминал Василий Минаков. Этот человек за тридцать с небольшим лет испытал много профессий: беспризорный, пастух, стеклодув, разведчик, бомбардировщик, истребитель...

«...Коваленко рассказывает о том, как помогают знание местности, решимость продолжать бой в любых условиях, вести его в расщелинах гор, маневрируя среди скал, временами снижаясь до самой земли.

– Мне сейчас вспоминается случай, – говорит он, улыбаясь, – когда мы, истребители, при помощи немцев бомбили немецкие позиции. Да, да, бомбили...

всё возможное, чтобы застопорить этот нескончаемый поток помощи союзников, которые, по словам того же Скорцени, «своими массивными поставками значительно укрепили способность Советского Союза к сопротивлению».

Но понимая, что эти операции находятся в одном «решающем ключе», позволим себе смелость процитировать здесь мемуары Отто Скорцени «Секретные задания РСХА» (online библиотека <http://www.bestlibrary.ru>)

Отто Скорцени, как известно, является родоначальником нацистских коммандос. И сегодня очень

сложно найти в реальной жизни и в художественной литературе более невероятные приключения, чем те, что выпали на долю этого офицера СС – личности, к счастью союзников-англичан и американцев, так и не сумевшей реализовать себя до конца. Освобождение Муссолини, занятие Замка на Горе в Будапеште сделали бы честь героям Дюма, гангстерских романов тридцатых годов и современных американских боевиков. Редкий кинобоевик содержит столько приключений, сколько их пережил Скорцени, выполняя секретные задания в разных странах Европы. Редко, когда че-

ловек, не занимавший каких-либо значительных постов в иерархии государственной власти, в армии, играл такую роль в истории второй мировой войны. Скорцени, один из сотен тысяч обычных немецких офицеров, на какое-то время сковал действия целой армии союзников! Вместе с тем, Скорцени не герой «в чистом виде», – это самый настоящий эсэсовец, фанатично преданный фюреру и рейху. Даже небольшой отрывок из его мемуаров даёт представление, что Отто Скорцени – кристаллизация духа национал-социализма в самой опасной и заразной форме.



Кругом теснились облака, валил снег, вершины гор были закрыты. Мы шли семёркой над нашими позициями, направляясь на штурмовку, как вдруг заметили внизу, на земле, взрыв бомбы. Бомбы обычно падают сверху, так что мы сразу посмотрели наверх, – откуда капает? Над нами шла целая эскадра бомбардировщиков и истребителей. В первой атаке Сафонов и я сбили по одному бомбардировщику. Крутясь и атакуя их по частям, мы гнали их к немецким позициям. Загорелся ещё один бомбардировщик. Тогда, не выдержав, остальные стали сбрасывать бомбы на свои позиции. Я немножко погорячился и оказался в такой гуще немцев, что трудно было вести огонь, только и было заботы, чтобы не столкнуться, выкрутиться. Немцам, впрочем, тоже было не легче, они так тесно со всех сторон окружали меня, что им и стрелять было нельзя. Наконец я всё-таки нашёл дырку и нырнул вниз по щели к своим. На этот раз мы выполнили, как говорится, двойную задачу – бомбили немцев их же собственными руками.

Но я как-то всё больше люблю насчёт истребителей, мне их больше нравится сбивать, чем бомбардировщики. Я «сто десятый» люблю, хорошая машина, в том смысле, что большая, есть куда упасть. И потом у неё огонь сильный, она не так боится на меня в лоб идти. А нашему брату это только и нужно. Я первый удар всегда в лоб встречаю. Иду навстречу. Он не выдержит, под самый конец отвернёт в сторону, чтобы в меня сзади бил уже стрелок из хвостового пулемёта. А я, пока он заворачивает, наваливаюсь на стрелка сзади, переворот сделаю и лью по стрелку. В этот момент я его обычно и сбиваю, – деловито заканчивает Коваленко.

Он рассказывает всё это без улыбки, со спокойствием и деловыми подробностями профессионала, мастера своего дела. И ему веришь, что он действи-

тельно «любит» «сто десятый мистер», – как он фамильярно называет «Ме-110», любит за то, что это сильная машина и что она чаще идёт в лоб, чем «мистер сто девятый»...

В «Записках молодого человека» Константин Симонов, фронтовой корреспондент, буквально несколькими штрихами рисует словесные портреты англичан. Ишервуд предстаёт перед нами красивым человеком небольшого роста, с тяжёлой, начинающей сидеть головой и умным лицом. Рядом сидевший с ним капитан – офицер Интеллидженс Сервис, неплохо говорил по-русски и производил впечатление совершенно обратное тому, каким предстал Ишервуд. Первый, несомненно, был солдат, в то время капитан, вне всякого сомнения, – разведчик. Чего он, впрочем, и не скрывал.

«Майор Рук, – писал Симонов, – был высокий мужчина лет тридцати или тридцати с небольшим, черноволосый, с весёлыми глазами и чёрными усиками. Если майор Рук был очень высок, то его брат капитан Рук, отличался и вовсе гигантским ростом. Кстати, это было запечатлено на висевшей в блиндаже карикатуре – капитан Рук летел в бой, сидя верхом на своём «харрикейне» и свесив ноги от неба до земли. По словам Ходсона, Рук и его брат происходили из «хорошей», как он выразился, семьи...

Длинный капитан Рук сбил уже трёх немцев.

...Майор Миллер был похож на предводителя ландскнехтов, а эскадрилья его занималась главным образом передачей нашим лётчикам прибывших из Англии с транспортами истребителей «харрикейн». Этим он объяснял, что его ребята сбили пока так мало самолётов.

Когда англичане пригласили нас, корреспондентов, пообедать, за столом выяснилось, что они тоже не лыком шиты: один из клерков, служивший в штабе крыла, одновременно являлся корре-

«...В начале войны, – вспоминает О.Скорцени, – верховное командование создало в подчинении руководителей секретных служб ударный батальон «Бранденбург». Мало-помалу этот батальон вырос и превратился к январю 1943 года в штурмовую дивизию «Бранденбург». На это соединение были возложены задачи по проведению некоторых секретных операций, в том числе разрабатывавшихся службами безопасности. Вокруг этих операций висела такая плотная завеса секретности, что большинство населения не знало даже о существовании этой дивизии.

Но вот уже почти год, как главное командование войск СС решило создать вторую подобную часть; она получила кодовое название «Специальный учебный лагерь Ораниенбург». И руководство СС искало офицера, обладающего знаниями по всем военным специальностям, а также разбирающегося в технике, чтобы поручить ему возглавить это подразделение и ускорить его подготовку. Этот пост и был мне предложен моим собеседником. Я сразу же представил себе все последствия этого назначения. Приняв неожиданное предложение, я решительно по-

кончу с обычной военной жизнью, чтобы занять особое место, которое предназначено не для всех. Мне пришёл на память девиз Ницше: «Жить надо в опасности!»

«Может быть, в этом качестве я смогу послужить моей родине наиболее эффективным образом в момент, когда Германия вступила в тяжёлый и жестокий период своей истории», – подумал я. Это последнее соображение, в конце концов, вероятно, и повлияло на моё решение. Я принял предложение, оставив за собой право на отставку, если моих возможностей и способностей окажется недостаточно для такой деликатной



спондентом крупной лондонской газеты, одетым в унтер-офицерскую форму...»

В 1941 году, несмотря на фактическое отсутствие противодействия Полярным конвоям со стороны противника, во весь нечеловеческий рост предстала её Величество Природа. В какой-то период именно «природный арктический режим» стал основным препятствием в доставке союзных грузов в Советский Союз. Особенно в первую суровую зимнюю навигацию 1941-1942 годов. По определению Наркома ВМФ СССР Н.Кузнецова, решающую роль в затяжке с открытием второго фронта сыграли не погодные условия, а чисто политические соображения. Формула «не вмешиваться в борьбу немцев и русских, пока нет крайней необходимости» работала неумолимо. Сейчас появилось с той и другой стороны достаточно много документальных материалов и мемуаров, где с полной открытостью раскрываются истинные побуждения руководителей Англии и США не спешить с открытием второго фронта, пока не определится решительный перелом в ту или иную сторону.

И этот первый перелом произошёл!

...В один из декабрьских вечеров в кабинете И.Д. Папанина проходило совещание с участием наших штабных работников и руководителей британской миссии – мистера Маклея, заместителя министра военного транспорта Великобритании и капитана Монда, старшего офицера военно-транспортной службы. В спокойной обстановке шёл обмен мнениями. И вдруг вбежал адъютант Папанина и почти прокричал:

– Включайте радио! Там такое!..

Из репродуктора послышался ликующий голос диктора Юрия Левитана: «Внимание! Говорит Москва! От Советского Информбюро...» И дальше пошло сообщение о разгроме фашистских армий под Москвой. Все, включая и англичан, по-

вскакали с мест и горячо поздравляли друг друга с первой победой.

Надо сказать, признаётся Папанин, что именно с этого дня приезжавшие к нам иностранные представители прекратили разговоры о нецелесообразности военных поставок в Советский Союз. Раньше такие нотки довольно часто проскальзывали в их речах. Этот «мотив» у союзников возникнет вновь после трагического исхода каравана «PQ-17», на что они подвигли его сами...

Охранение союзных конвоев на Севере было на особом контроле Головки. Нельзя было пренебрегать поступающими сведениями о том, что гитлеровцы намереваются перебросить на Север дополнительные силы. Вскоре эти сведения подтвердились. Враг усилил атаки. Во втором конвое был повреждён торпедой транспорт, а через некоторое время взорван английский эсминец «Matabele» («PQ-8»).

27 сентября. Архангельск посетил британский крейсер «London» с представителями британской и американской делегаций для переговоров в Москве во главе с лордом У.Бивербруком и А. Гарриманом.

Непосредственное участие во встрече и проводках делегации союзных стран, прибывших в СССР, приняла Беломорская военная флотилия (БВФ). Большую трудность представляла проводка тяжёлого крейсера по мелководным извилистым фарватерам Северной Двины до Маймаксы. Но опытный лоцман Б.П.Пустошный выполнил эту работу с ювелирной точностью.

28 сентября из Архангельска в Великобританию вышел первый обратный конвой «QP-1» в составе 13 судов: «Алма-Ата», «Будённый», «Моссовет», «Родина», «Севзаплес», «Старый большевик», «Сухона» (СССР), «Alchiba» (Дания), «Esneh», «Lancaster Price», «New Westminster City»,

миссии. 20 апреля 1943 года я получил новое назначение вместе со званием капитана запаса.

Перед тем как приступить к своим обязанностям, я был представлен шефу отдела политической разведки службы безопасности – генералу СС Вальтеру Шелленбергу. Это был ещё достаточно молодой человек, весьма элегантный, казавшийся очень любезным. По правде говоря, я не очень много понял из его объяснений. В конце концов, я только что переступил порог области деятельности, с которой до этого был совсем незнаком. Я понял только, что подразделение, которым мне

предстояло командовать, должно было быть готовым совершать рейды по тылам противника и что первая группа уже готова к отправке.

Вот о чём шла речь. Нефтедобывающие районы Южного Ирана были оккупированы почти с самого начала войны английскими войсками; в то же время север страны находился «под защитой» нескольких русских дивизий. С другой стороны, союзники максимально использовали иранские железные дороги для перевозки в Россию всё возрастающего количества военного снаряжения. Особенно это относилось к США, которые с

момента вступления в войну, 11 декабря 1941 года, своими массированными поставками значительно укрепили способность Советского Союза к сопротивлению. Это в общих чертах было уже мне знакомо, но только теперь я понял, в каких гигантских объёмах выражалась эта помощь. Я стал отдавать себе отчёт в чрезвычайной важности помощи союзников для России. Тогда передо мной ставилась задача перерезать или, по крайней мере, постоянно угрожать этим путям сообщения, атакуя их прямо в центре страны.

Шелленберг надеялся достичь этой цели, оказав поддержку мя-



«Llanstephan Castle», «Trehata»; суда боевого охранения: эсминцы «Electra», «Anthony», «Active», крейсера «London», «Shropshire», вооружённые траулеры «Macbeth», «Ophelia», «Hamlet», тральщики «Salamander», «Harrier», «Halcyon» (Британия). 9 октября конвой «QP-1» благополучно прибыл в Великобританию, в бухту Скапа-Флоу.

Все транспорты были загружены пиленым лесом и рудой: конвой увёз в Англию 41 711 тонн экспортного груза, в том числе 13 447 стандартов пиломатериала. А на пассажирском лайнере «Llanstephan Castle» было размещено около 200 польских лётчиков, интернированных в СССР во время польско-советского конфликта. Сейчас они направлялись в польские воинские части, расквартированные в Великобритании. Заметим, что ранее на этом же судне, по воспоминаниям польских писателей и журналистов Ксаверига Прузунского, Станислава Штрумп-Войткиевича и художника Феликса Топольского, которые в качестве британских военных журналистов сопровождали конвой «Дервиш», находились члены Польского посольства и военной миссии, которые направлялись в Москву. И, видимо, их прибытие возымело действие: польские суда вскоре стали активно участвовать в союзных конвоях...

Англия и США обязались с 1 октября 1941 до 30 июня 1942 года поставлять Советскому Союзу ежемесячно 400 самолётов, 500 танков, зенитные и противотанковые орудия, алюминий, олово, свинец и другие материалы. Советский Союз выразил готовность направлять в эти страны промышленное сырьё. (История второй мировой войны 1939-1945. М., 1975, т.4, с. 169-170).

В соответствии с соглашением трёх держав союзные конвои, направлявшиеся в СССР, носили условное наименование «PQ», а следовавшие из СССР именовались в обратном порядке

– «QR». Литерацию караванов «PQ» (пэ ку или пэ кью) предложило Британское адмиралтейство, образовав её от инициалов офицера английского флота P(Peter) Q(Qutllyn) Edwards. Он ведал оперативным планированием караванов, идущих к русским берегам через арктические воды. С конца 1942 года, для введения противника в заблуждение, конвои, следовавшие в порты Советского Севера, получили литер «JW», а в обратном направлении – «RA».

Первый конвой из Советского Союза «QP-1» увёз в Англию лес и другие материалы. В его составе было 6 союзных транспортов «Дервиша» (они уже названы) и 7 советских судов: «Алма-Ата», «Будённый», «Моссовет», «Родина», «Севзаплес», «Старый большевик», «Сухона». И тут неувязка с численностью состава конвоя. В «Дервише», как известно, было шесть союзных транспортов. Плюс семь наших. 13!.. Возможно, кому-то не хотелось смущать суеверных участников каравана (особенно, англичан) этой цифрой...

11 октября в Архангельск пришли 11 транспортов конвоя «PQ-1», которые доставили 25 983 тонны груза, в том числе – 20 тяжёлых танков, 193 истребителя на борту и в трюмах, взрывчатые вещества, акустические тралы, глубинные бомбы. В составе конвоя – «Ельня-2» (СССР, в отдельных источниках – «Элна», Эстонское пароходство), «Capira», «North King» (Панама), «Ville D'Anvers» (Бельгия), «Atlantik», «Black Ranger», «Blairnevis», «Gemstone», «Harmonic», «Lorka», «River Afton» (Британия). Боевые суда сопровождения – британские тральщики «Gossamer», «Leda», «Britomart», «Harrier», «Hussar», британские эсминцы «Excarade», «Impulsive», «Antelope», «Anthony», британский крейсер «Suffolk».

Разгрузка судов этого конвоя была закончена 24 октября.

тежным горным племенам, которые отказывались подчиняться центральным иранским властям. Небольшие, специально подготовленные группы немецких солдат должны были снабжать оружием восставшие племена кашгайцев и других мятежников и работать с ними в качестве инструкторов. На месте они будут принимать по радио приказы, указывающие, по мере развития событий и в зависимости от необходимости и возможностей, цели для атак.

Уже несколько месяцев два десятка человек из «Специального лагеря» – это временное наимено-

вание моего будущего подразделения – изучали под руководством иранского инструктора персидский язык. Кроме того, каждой группе будет придан иранец, который станет сопровождать солдат, когда они отправятся на операцию.

Первая команда была в целом готова, и оставалось только получить сигнал от немецкого агента, находившегося, естественно, нелегально в Тегеране. Для маскировки этого предприятия секретные службы дали ей название «Операция «Француз»». Место приземления парашютистов – берег солёного озера юго-восточнее Тегерана. Группа в

составе двух офицеров, трёх унтер-офицеров и одного иранца ждала приказа на вылет.

После бесконечных переговоров с Люфтваффе 200-я истребительная эскадрилья согласилась предоставить в наше распоряжение один «Юнкерс-290», единственный немецкий самолёт, обладавший необходимым радиусом действия. Пришлось до килограмма рассчитывать вес снаряжения, чтобы самолёту хватило топлива на полёт туда и обратно. Только тот, кто участвовал в подобных предприятиях, знает, сколько раз надо взвесить, изменить, снова просмотреть каждую



12 октября. В Архангельск нанёс визит британский эсминец «Norman» с делегацией трудюнионов на борту. Две недели спустя эсминец покинет наш северный порт.

Премьер-министр Черчилль – премьеру Сталину 6 октября 1941 года г.

«1. Я был рад услышать от лорда Бивербрука об успехе конференции трёх держав в Москве. *Bis dat qui cito dat**. Мы собираемся отправлять вам конвои судов непрерывной вереницей через каждые 10 дней. В настоящее время находятся в пути и должны прибыть в Архангельск 12 октября: 20 тяжёлых танков, 193 истребителя (дооктябрьская квота).

12 октября отправляются и прибывают 19 октября: 140 тяжёлых танков; 100 «харрикейнов»; 200 бронетранспортёров «Брен»; 200 противотанковых ружей и боеприпасы к ним; 50 двухфунтовых пушек и боеприпасы к ним.

22 октября будет отправлено: 200 истребителей, 120 тяжёлых танков.

Перечисленное выше составляет полную октябрьскую квоту поставок самолётов, а к 6 ноября в Россию прибывает ещё 280 танков. Октябрьская квота бронетранспортёров «Брен», противотанковых ружей и двухфунтовых противотанковых пушек прибывает полностью в октябре. 20 танков отправлено через Персию, а 15 должны отправиться из Канады через Владивосток. Общее количество отправленных танков составит, таким образом, 315, то есть до полной нормы будет не хватать 19 машин. Это количество будет компенсировано в ноябре. В вышеизложенной программе не учитываются поставки из Соединённых Штатов.

2. Организуя этот регулярный цикл конвоев, мы рассчитываем на Архангельск как основную разгрузочную базу. Я надеюсь, что эта работа уже ведётся. Шлю добрые пожелания».

30 октября в Архангельск прибывает конвой «PQ-2» в составе 6 английских судов: «Empire Baffin», «Harpalion», «Hartlebyri», «Orient City», «Queen City», «Temple Arch»; суда охранения – тральщики «Gossamer», «Leda», «Seagull», «Speedy», «Bramble», эсминцы «Icarus», «Eclipse», крейсер «Norfolk» – все британцы. Доставлено 12 645 тон груза на причалы Бакарицы. Обработка судов закончена 27 ноября.

3 ноября из Архангельска отправляется конвой «QP-2» в составе 12 судов: «Ижора», «Степан Халтурин», «Чернышевский» (СССР), гружённые лесом, «Capira», «North King» (Панама), «Ville D'Anvers» (Бельгия), «Atlantik», «Blairnevis», «Gemstone», «Harmonic», «Lorca», «River Afton» увезли 35, 1 тысячи тонн экспорта, в том числе 10 250 тонн хромовой руды и 12 226 стандартов пилолеса; боевые суда охранения – эсминцы «Icarus», «Eclipse», тральщики «Leda», «Seagull», «Bramble», крейсер «Norfolk», вооружённые траулеры «Windermere», «Celia» (Британия).

Пароход «С. Халтурин» торопливо покидал Игарку. Но, кажется, всё равно опаздывал, еле прошёл тяжёлые арктические льды, чуть было не лишился лопастей винта. Зимой сорок первого Арктика как бы ещё раз решила показать свою непредсказуемость и непокорность...

Пароходу бы отдохнуть где-нибудь у тихого заводского причала, подремать до следующей летней навигации. Но морозы крепчали день ото дня и торопили: замешкаешься на день-два, до весны действительно придётся куковать. А время такое: каждая «лошадиная сила» на море должна работать и приносить пользу...

В начале ноября 1941 года «С. Халтурин» уже уходил в составе союзного конвоя в Англию. Старое, потрёпанное судно не выдержало установленной для конвоя скорости, стало отставать. По

деталь, каждую позицию из списка снаряжения. С какой тщательностью надо отбирать каждый предмет: оружие, одежду, боеприпасы и продовольствие, взрывчатку и плюс ко всему подарки вождям мятежных племен. Что касается последних, я всегда с ужасом вспоминаю, как мы лихорадочно искали охотничьи ружья с серебряной инкрустацией и пистолеты с золотыми орнаментами на рукоятках!

Местом старта был выбран аэродром в Крыму. К несчастью, взлётная полоса была так коротка, что потребовалось ещё облегчить самолёт, естественно за счёт сна-

ряжения. Затем несколько дней ждали благоприятной погоды, с безлунной ночью, чтобы без проблем пролететь над русской территорией. Когда, наконец, наступил момент отправки, снова оказалось, что самолёт слишком перегружен, поскольку к тому времени ливневые дожди размыли и привели в негодность взлётное поле. В который раз мы вынуждены были отказываться от части снаряжения. Но было принято решение позднее послать дополнительный самолёт, который сбросит на парашютах всё, что не смог взять первый.

Наконец, всё готово. На этот раз взлёт состоялся. Через четырнадцать часов тревожного ожидания мы получили первое сообщение, что наши люди благополучно приземлились, живые и здоровые, на иранской территории.

Наступило лето 1943 года. Положение на различных театрах военных действий было неблестящим. Это я мог почувствовать, даже не читая сводок, ибо на каждом этапе организационной работы я наталкивался на упорное сопротивление чиновников. Ни одна из служб, к которым я обращался, не спешила предоставлять в моё рас-



распоряжению командира конвоя, пока не поздно, ему было предложено вернуться в Архангельск. Но душа русского капитана А.И.Дубинина была не на месте, совесть мучила: сейчас все, кто как может, помогает фронту. Не в его правилах отсиживаться за спиной товарищей. На борту теплохода груз, его надо доставить по назначению, да на обратном пути что-то ещё привезти для фронта, для победы. Капитан решил держать совет с экипажем. И не ошибся: все, как один, поддержали капитана: «Пойдём намеченным курсом самостоятельно». Риск? Да! Но кто не рискует в условиях войны!

Остров Медвежий в разреженных льдах остался по левому борту. Спокойно их встретило и Гренландское море. В тридцати милях от Ян-Майена вахтенный, второй штурман Н.А. Пакалин услышал шум приближающегося корабля, скрытого густым туманом. В мерах предосторожности пришлось застопорить двигатель, переждать, пока не стихнут шумы. Дождавшись темноты, продолжили курс. «С.Халтурин» стал одним из открывателей одиночных плаваний, как потом образно назовут английские моряки это движение – «по капле».

Ещё осенью 1941 года командующий Северным флотом адмирал А.Г. Головкин отметит в своём дневнике: «Капля долбит камень...» Он имел в виду снабженческие рейсы тихоходных, небольших мотоботов, сыгравших свою роль в самое напряжённое время боёв на сухопутных рубежах. Непрерывно получая поддержку живой силой и вооружением, всем необходимым, наши войска удерживали занимаемые позиции. А к середине октября 1941 года наступление фашистов на Мурманск и Кандалакшу захлебнулось, противник вынужден был перейти к обороне.

Так и на северном театре боевых действий «капля точила камень»: помощь союзных караванов

была неоценимой. В одиночных плаваниях было больше всего советских судов. Они выходили друг за другом с интервалом в несколько часов. Капля за каплей... Опасно и нелегко идти в караване. Но без сомнения, каждый экипаж чувствует себя более уверенно, когда сознаёт, что он находится под охраной хорошо вооружённых боевых кораблей, что в случае гибели судна, людям будет оказана посильная помощь. Это поддерживало интернациональный дух моряков. В плаваниях «по капле» каждый экипаж рассчитывал только на себя, на своё профессиональное мастерство, выдержку и сплочённость команды...

В обобщённой сводке участников союзных конвоев выделено 38 одиночных рейсов: 28 – за советскими, 10 – за иностранными судами. Нам, как говорится, на роду написано защищать своё Отечество. Но мы не можем игнорировать интернациональные чувства экипажей иностранных судов, принимавших участие в одиночных рейсах. Да, это – порыв во имя общей Победы! Да, это – самопожертвование и пример великой солидарности! На это шёл не каждый. Экипажи британских транспортов «Briarwood», «Chulmleigh», «Empire Galliard», «Empire Gilbert», «Empire Scott», «Empire Sky» и американских транспортов «Hugh Williamson», «John H B Latrobe», «John Walker», «William Clark», наверное, больше других понимали значение оперативной доставки военных грузов на Восточный фронт, определяющий исход войны. И они шли на этот крайний случай вполне осознанно...

Не нахожу в списках участников полярных союзных перевозок транспорта «Дэвон Шилд». Но я не могу не доверять опытному журналисту Ростиславу Горчакову, который долгие годы разрабатывал эту тему и в одной из своих публикаций сообщил, как «...гружёный взрывчаткой транспорт «Дэвон Шилд», следуя в одиночном плавании из Лох-Ю,

поражение людей или необходимое оборудование и снаряжение. Всё приходилось буквально выдавливать по капле.

Вначале группа, заброшенная в Иран, добилась кое-каких результатов, по правде сказать, достаточно скромных. Им удалось установить связь с отрядом мятежников и выполнить несколько мелких диверсий в пределах своих возможностей, которые, правда, были не очень значительны, поскольку нам не удалось отправить им обещанное подкрепление. У нас не было достаточного количества самолётов «Юнкерс-290» – это единственный

немецкий самолёт, способный выполнить такой полёт без промежуточной посадки.

Между тем, «Специальный лагерь Ораниенбург» сформировал вторую группу в составе шести солдат и одного офицера. В последний момент их отлёт задержался из-за аварии самолёта при разбеге. Аварии, ниспосланной провидением, как мы узнали на следующий день. Один из наших агентов в Тегеране неожиданно появился в Турции после скоропалительного бегства. Из Константинополя он сообщил – и вовремя, – что наша разведывательная сеть в Тегеране разгром-

лена, все агенты арестованы. Ему одному удалось спастись.

В этих условиях было бы безумием посылать вторую группу, которая попала бы в полную изоляцию, без всякой связи с Тегераном или с первой группой. Поэтому нам пришлось отказаться от продолжения операции «Француз». К тому же через некоторое время мятежные племена прекратили вооружённую борьбу и сложили оружие, предоставив нашим солдатам выбор: остаться с ними или уйти. Но для наших людей, не владеющих местным языком в совершенстве, добраться до границы с ближай-



доблестно отбил на пути к нашим берегам девять атак вражеских самолётов, повредив один из них, и одержал победу в артиллерийской дуэли с подводной лодкой, заставив её отказаться от преследования и уйти на глубину».

«Одинокое плавание в войну, – замечает Константин Бадигин, – очень опасно. Транспорт, идущий караваном, находится под защитой военных кораблей. В конвоях на чеку служба обнаружения противника, воздушного и подводного. Даже если потопят пароход, есть спасательные суда.

В одиночку надеяться не на кого. Если сообщить о беде по радио, по твоим координатам вражеский самолёт или подводная лодка могут уничтожить и тебя, и того, кто устремится к тебе на помощь...

Не раз такое бывало.

Не раз одиночные плавания в северных водах допускались лишь в крайнем случае. Война была таким крайним случаем. И пароходы-одиночки, рискуя всем, тоже вносили свой вклад в победу. Вслед за нашими в одиночное плавание пошли и союзные транспорты.

Вклад одиночных плаваний, по оценке начальника Управления навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации адмирала Анатолия Комарицына, значителен: военно-лоцманская служба в 1941-1945 годах обеспечила проводку 4671 боевого судна и транспорта, из них 1697 одиночных кораблей и транспортов. Каждый третий! Поэтому в нашем повествовании мы ещё не раз будем возвращаться к одиночным плаваниям – героическим и трагическим страницам войны...

...Бдительность, осторожность и высокий профессионализм стали в те дни главным оружием экипажа «С. Халтурина». Когда ты в море один, гляди в оба и слушай тишину... Однажды заметили след торпеды, от кормы её отделяли каких-то сто метров. Судно, круто маневрируя,

разворачивается по ветру и на предельной скорости (если так можно определить скорость в четыре узла!) всё-таки успевает уйти от опасного места. Только с наступлением темноты легли на заданный курс...

Пусть напрямую не пришлось морякам «С. Халтурина» отражать вражеские атаки, но они с чувством исполненного долга достигли берегов Англии, пришли героями, победившими собственный страх, одними из первых доказали целесообразность одиночных плаваний к союзникам и обратно...

22 ноября в Архангельск пришёл конвой «PQ-3» в составе 8 судов: «Cocle», «El Capstan» (Панама), «Briarwood», «Cape Corso», «Cape Race», «San Ambrosio», «Trekieve», «Wanstead»; боевые корабли сопровождения – эсминцы «Intrepid», «Bedouin», вооружённые траулеры «Macbeth», «Hamlet», крейсер «Кенуа», тральщики «Seagull», «Speedy» (Британия). Проводка судов ледоколами к причалам заняла целую неделю. Конвой доставил 15 942 тонны груза. Впервые прибыл танкер, который привёз 8 000 тонн авиабензина, который был разгружен в Молотовске.

Особенно тяжело досталась проводка и обработка в Архангельском порту трёх последних караванов 1941 года. В ноябре два каравана пришли один за другим. Рассчитывать мы могли только на собственные силы, на свои ледоколы. Один из них пробивал для судов путь к причалам Северодвинска. Там с них снимали часть груза, а другой ледокол облегчённые суда поодиночке проводил на буксире к Бакарице по пробитому каналу во льдах Северной Двины.

Наши ледоколы, по признанию И.Д. Папанина, выдержали строгий экзамен первой половины зимней навигации 1941-1942 годов: они привели в Архангельский порт 29 и вывели 18 транспортов,

шим нейтральным государством - Турцией - было безнадёжным делом. Вскоре предводители мятежников были вынуждены выдать немцев английским войскам. Перед угрозой плена один из офицеров покончил жизнь самоубийством, другой, вместе с тремя унтер-офицерами, был интернирован в лагере на Ближнем Востоке. Эти четверо вернулись в Германию только в 1948 году.

В конечном счёте операция «Француз» закончилась провалом. Но я должен сказать, что в

то время другие задачи казались мне более интересными. Однажды техническая служба VI отдела предоставила мне для ознакомления планы, касавшиеся промышленного развития СССР. Так как нельзя было найти никаких сведений об этом ни в прессе, ни даже в работах по географии или политической экономии, этот ворох статистических выкладок, карт, планов и т.п. меня особенно заинтересовал. Сотрудники VI отдела выработали и план - под кодовым названием операция «улбм» - диверсий, который предусматривал нападение на

некоторые оборонные заводы и их полное или частичное уничтожение. Я сразу же понял, что есть возможность значительно ослабить промышленный потенциал врага, и эта цель может быть достигнута силами всего одного хорошо подготовленного и умело действующего подразделения коммандос. Но в то время у нас такого ещё не было. Организационный этап в создании моего подразделения был ещё далёк от завершения, и я сознавал, что мне самому надо ещё многое узнать.



совершили внутри порта более ста операций по переводу судов.

25 ноября. Отряд боевых кораблей в составе британских крейсера «Кенуа» и эскадренных миноносцев «Bedouin» и «Intrepid», а также советских эскадренных миноносцев «Громкий» и «Гремящий» произвели поиск кораблей противника вдоль побережья полуострова Варангер и обстреляли порт Вардё.

27 ноября из Архангельска вышел конвой «QR-3» в составе 10 судов: «Андре Марти», «Арко», «Кузбасс», «Революционер» (СССР), «Empire Baffin», «Harpalion», «Hartlebury», «Orient City», «Queen City», «Temple Arch»; боевые суда сопровождения: тральщики «Gossamer», «Bramble», эсминец «Intrepid», вооружённый траулер «Macbeth» (Британия). На борту транспортов этого конвоя было 10 244 тонны генерального груза и руды, 8 093 стандартных пиллеса.

– Поздно вечером 27 ноября 1941 года, – вспоминает капитан I ранга, кандидат технических наук К.А. Егоров, участник трёх арктических конвоев,



На баке британского эсминца
в Баренцевом море

– меня вызвали к командующему Беломорской военной флотилией вице-адмиралу Г.А. Степанову, который приказал немедленно отправиться на Бакарицу (Соломбала) на пароход «Кузбасс», уходящий в конвое в Англию. Мне была поставлена задача, как можно полнее ознакомиться с организацией проведения конвоев в Англию и обратно в Советский Союз. При этом адмирал подчеркнул, что я не должен вмешиваться в управление судном и распорядок службы на нём. 29 ноября 1941 года конвой «QR-3» в составе 10 судов, в том числе «Кузбасс» и «Арко», за ледоколом вышли из устья Северной Двины в Белое море. Крепчал мороз, начинало штормить.

В Баренцевом море конвой встретил сильнейший шторм. У судна выбило баллер руля из пятки и согнуло его вместе с пером на 90° на правый борт. «Кузбасс» отстал от конвоя. Капитан собрал комиссию судна для выработки решения. Были предложения – изготовить деревянный руль (благо, леса было много) и самостоятельно следовать в Англию. Капитан решил дать радиogramму в Архангельск. Я посоветовал радио не давать, чтобы не обнаружить местонахождение конвоя, а пробиваться к острову Колгуев в Бугрино, и тогда уже донести об аварии. К нашему счастью, в сумерках показался пароход «Арко», отставший от конвоя. Капитан «Аркаса» согласился оказать помощь и отбуксировать «Кузбасс» в Бугрино. Началась отчаянная борьба со штормом.

В двадцатиградусный мороз, когда корабли бросало, как щепки, плохо одетая команда (не хватало даже рукавиц) подавала буксиры с «Аркаса» на «Кузбасс» и наоборот. Буксиры рвались, как нитки, когда одно судно вздымалось на гребне, а другое погружалось в бездну подошвы волны. Были использованы стальные тросы, манильские, комбинированные (стальной трос с включением трёх смычек якорной

На месте огневых позиций

Из дневника П.В.Боярского, научного руководителя Морской арктической комплексной экспедиции и начальника поискового отряда экспедиции на остров Вайгач:

«12 августа 1986 года. Мыс Гребень.

Сегодня дежурю. Встал в 8 утра, развёл костёр, вскипятил воду. В 10 поднял остальных. Стирал бельё

– полоскал в прибое, положив на края вещей большие камни. Так они там и болтались. Ветер на яле сильнее, чем вчера. Евтеев по рации связался с судном «Амдерма». Нам дали неудовлетворительный прогноз погоды, поэтому сегодня будем здесь, на мысе Гребень.

Вдвоём с Липиным обошли и внимательно осмотрели дом-маяк. Он фотографировал здание и его детали, я делал описание. Залезли на крышу и площадку маяка. Потом осмотрели и зафиксировали оборонительные сооружения, расположенные рядом: огневые позиции, блиндажи, землянки.

Во время Великой Отечественной войны, в августе 1942 года, немецкая подводная лодка потопила в проливе Югорский Шар два наших буксира с баржами. В этом районе были и другие случаи нападения немецких подводных лодок, поэтому на мысе Гребень построили оборонительные сооружения для защиты Вайгача и входа в пролив. Почти все они располагались севернее дома-маяка.

Две огневые позиции для пушек в настоящее время представляют собой круговые окопы с диаметром бруствера 12 метров. Вокруг каждого окопа проходит дренажная



цепи). Наконец, на «Аркосе» сломался кнехт, и буксировка стала невозможной. Когда шторм стих, попробовали буксировку лагом, но на крупной зыби и это не получилось. В 16 часов показался о. Колгуев. 9 декабря начали движение во льду за «Аркосом», но вскоре легли в дрейф из-за тяжёлых льдов.

10 декабря в 09.00 утра подошёл ледорез «Литке» (капитан Хлебников), спасательное судно «Шквал» и «СКР-19» («Дежнёв»). В 11.00 капитан «Кузбасса» отбыл на ледорез «Литке» на совещание и, вернувшись, сообщил, что южный проход забит льдом, будем идти севернее острова Колгуев. 13 декабря в 4 часа утра началось сильное сжатие льда, корпус судна трещал. В 14 часов капитан собрал комсостав, объяснил обстановку и дал приказание готовиться покинуть судно. Избегая паники, подготовить одежду, продовольствие, сбросить доски на лёд, стравить пар. Глубина моря 14 сажен, берег в 3 - 4 милях. В 19 часов началась новая подвижка льда, сжатие прекратилось. 18 декабря в 8 часов утра «Кузбасс» на буксире «Литке» подошёл к южной оконечности острова Колгуев. Здесь собрались «СКР-19», «Свяга», «Шелонь», «Аркос», спасательное судно «Шквал», сторожевой корабль и тральщик. 25 декабря суда прошли Святой Нос. Опять свирепствовал шторм силой в 8 - 9 баллов. Только 26 декабря в 14 часов смогли войти в гавань Иоканьга.

Я получил приказание от адмирала Степанова перейти на пароход «Сталинград» и продолжать выполнять ранее отданное приказание. 8 февраля, после перегрузки досок и 200 бочек со смолой с «Кузбасса», в сопровождении катеров МО (малых охотников) «Сталинград» вышел из Иоканьги в Мурманск...

28 ноября. В Архангельск пришёл конвой «PQ-4» в составе 8 судов: «Алма-Ата», «Будённый», «Моссовет», «Родина», «Сухона» (СССР), «Дан-V-

Бryn», «Empire Meteor», «Eulima» (Британия); боевые суда сопровождения – тральщики «Gossamer», «Seagull», «Speedy», вооружённые траулеры «Stella Capella», «Bute», крейсер «Berwick», эсминцы «Offa», «Onslow» (Британия).

Суда доставили 2217 тонн грузов в Бакарицу и 3197 тонн в Молотовск.

Всё чаще в составе конвоев стали появляться танкера с жидким топливом. Их обработка и хранение требовали особых условий. Причалы Архангельска этим условиям не отвечали. Приём глубоководных танкеров мог осуществлять только Молотовск. Поэтому в ноябре 1941 года последовало срочное правительственное задание о создании в Молотовске неф-тебазы для приёма жидкого топлива и бункеровки мазутом кораблей Северного флота и союзников. На заводе №420 срочно изготовили 4 металлических нефтебака, 2 грузовых транспорта переоборудовали в береговые танкеры (пароходы Северного морского пароходства «Буг» и «Нарьян-Мар»), корпуса трёх пароходов «Буревестник», «Кулой», «Я.Свердлов» зарыли в грунт, превратили в хранилища мазута и устроили временный нефтепирс.

Только 20 декабря 1941 года с большим трудом был выведен последний обратный конвой «QR-4» в составе 12 судов. Из Молотовска суда уходили в балласте, а в Архангельске их успели загрузить пиломатериалом и рудой.

«На плечи личного состава Военно-лоцманской службы без преувеличения легла максимальная нагрузка по непосредственному обеспечению союзных конвоев, – констатировал начальник Главного управления навигации и океанологии Минобороны РФ Анатолий Комарицын в докладе, прочитанном на Первой Международной конференции Братства Северных конвоев. – В начале войны почти 90 процентов лоцманов не имели обязательно-

Рядом с полярной станцией на Новой Земле до сих пор лежат остатки сожжённой немцами «каталины» Мазурука. По материалам экспедиции историко-спортивной команды «Север» (г. Екатеринбург) и РОО «Полярный конвой» (г. Санкт-Петербург), 2000 г.



канавы. В центральной части окопа по кругу диаметром около 90 сантиметров вбиты полуметровые металлические стержни, на которые, видимо, крепились основания пушек. Хотя окопы осыпались, выросли мхом, ещё видны брёвна, брусья и доски, крепившие стенки, и другие части их конструкции.

В стороне находятся блиндажи-землянки. Одно из этих сооружений почти полностью разрушено, во втором сохранился тамбур, дощатое верхнее перекрытие и дощатые стены, дощатый пол, залитый водой. Рядом – землянка с дощатыми перекрытием, стенами и открытой частью



го трёхлетнего стажа плавания, так как пришли служить сразу после окончания военно-морских училищ или были призваны из торгового флота. За три года войны все кадровые офицеры службы получили новые назначения, и в 1944 году её полностью укомплектовали офицерами запаса и молодыми лоцманами из рядового состава, сумевшими проявить себя в боевой обстановке.

За всю войну при проводке судов конвоев была зафиксирована единственная авария – 4 января 1943 года с танкером «Pontfield». В условиях густого тумана были ошибочными действия военных лоцманов...

Первая лоцманская проводка британских военных кораблей была выполнена 16 ноября 1941 года, когда встреченные на траверзе острова Большой Олений три корвета были проведены к причалу нефтебазы Мурманского морского порта.

Только за один месяц работы, то есть с 16 ноября по 16 декабря, Военно-лоцманская служба осуществила 30 проводок британских военных кораблей по Кольскому заливу. Одна из них – проводка крейсера «Кент» («Kent»), на борту которого находилась британская правительственная делегация, министр иностранных дел Великобритании А. Иден и посол Советского Союза в Великобритании И. Майский – проходила в особо сложных условиях. В густом тумане были неразличимы даже прожектора крейсера и гидрографического судна «Гидролог», осуществлявшего проводку под руководством начальника Военно-лоцманской службы Северного флота капитана II ранга Ф.Е. Ушакова. Однако, благодаря слаженной работе военных лоцманов, экипажей крейсера и гидрографического судна, операция была успешно завершена. Характерно, что основным средством навигационного обеспечения, использовавшимся в данной операции, стали створные радиомаяки «Софар», отличавши-

еся крайне сложным характером. При определённых неблагоприятных условиях, обычных для Арктики, они могли «убежать» на 5-6, а иногда и на 15 градусов, требуя от лоцманов и судоводителей предельного внимания и особого мастерства.

Военные лоцманы имели возможность непосредственно общаться с моряками союзных флотов и, пожалуй, были немногими из тех, кому не мешал языковой барьер. Для них были организованы специальные занятия, и к 1943 году практически все лоцманы стали «англоязычными», что, безусловно, облегчало взаимопонимание моряков на мостике и в кают-компани.

Неоднократно корабли Гидрографической службы принимали участие в операциях по спасанию торпедированных союзных транспортов и военных кораблей. Они принимали повреждённые суда на подходе к Кольскому заливу и проводили их по своему усмотрению в места, где их можно было безопасно посадить на грунт для предупреждения затопления. Такая помощь была, в частности, оказана транспорту «Хорас Грей» («Horace Gray», США), британскому эсминцу «Кассандра» («Cassandra»), танкеру «Нордфилд» и другим судам... (Судна с названием «Нордфилд» в списках полярных конвоев не значится. Есть норвежское судно «Norfjell», которое действительно было тяжело повреждено подводной лодкой «U-968» 14 февраля 1945 года на Кильдинском плёсе в ходе формирования «РА-64» и отбуксировано на мелкое место, – Н.Е.).

К концу войны авторитет военных лоцманов среди капитанов и командиров военных кораблей был исключительно высок. Характерным является факт обращения к командованию Северного флота командира норвежского эсминца «Сторд» («Stord») о прикомандировании к нему советского военного лоцмана на период выполнения набеговой операции в начале 1944 года...



глубиной в метр, из которой удобно вести наблюдения за акваторией входа в пролив Югорский Шар. Кроме того, мы обнаружили землянку – баню, состоящую из двух помещений. Имеются там и деревянные лавки вдоль стен, и двухсотлитровая металлическая бочка.

Восточнее дома-маяка сохранились остатки склада ГСМ, севернее – остатки деревянного дома. Сохранились два нижних венца главного строения, дощатая пристройка-тамбур, крыльцо и кабина туалета. Вокруг валяются сломанные предметы: раскладная кровать, деревянное пружинное кресло,

огнетушители, газовые баллоны, чугунная печь с клеймом «НКПС», остатки пружинного матраца на деревянной основе, обувь.

Да... Была жизнь, и не стало её – мёртвая, пустынная зона. А люди трудились здесь, страдали, любили, защищали страну. И имён их мы не знаем. А если не вспоминать всего этого – вырастет новое поколение, убивающее собственные исторические корни, жадное к рублю, вороватое, глуповатое, но хитроватое. И главная битва тогда произойдёт на информационном поле – кто кого перевернёт. И скажут, что не было всей этой истории,

следы которой видны сейчас вокруг нас. Поэтому так важно: сегодня все памятники истории отыскать и зафиксировать...

У меня окончательно сформировалась идея комплексных экспедиций в Арктику и подход к исследованию памятников в системе ноотехносферы. Глупо изучать памятники без природной среды, в которой они рождаются, живут и умирают. Этим пусть занимаются специалисты из института «костологии». Должна изучаться вся среда, всё пространство, включающее и ландшафт, и памятники, живую и неживую природу, рукотворную и



12 декабря в Архангельск пришёл конвой «PQ-5» в составе 7 судов: «Комилес», «Петровский» (СССР), «Briarwood», «Chulmleigh», «St Clears», «Empire Stevenson», «Trehata» (Британия); боевые суда сопровождения – тральщики «Seagull», «Sharpshooter», «Bramble», «Hazard», «Hebe», крейсер «Sheffield» (Британия).

Суда этого конвоя доставили 20 341 тонну груза. С двух английских транспортов в Молотовске сняли 3406 тонн груза, и они поспешили в обратный путь с иностранными судами «PQ-4». Суда Дальневосточного пароходства «Комилес» и «Петровский», впервые преодолев два океана, привезли грузы из США. Впервые они разгружались на Экономии. Окончательная их разгрузка закончилась 8 января 1942 года. Советские суда остались зимовать в Архангельске, поскольку не смогли пробиться сквозь тяжёлые льды.

20 декабря в Мурманск пришли суда конвоя «PQ-6». В него входили: «Декабрист» (СССР), «El Oceano», «Mount Evans» (Панама), «El Mirlo», «Elona», «Empire Mavis», «Explorer», «Harmatris» «Zamalek» (Британия); боевые суда сопровождения – тральщики «Leda», «Hazard», вооружённые траулеры «Stella Capella», «Hugh Walpole», «Cape Argona», крейсер «Edinburg», эсминцы «Echo», «Excarade» (Британия).

23 декабря в Молотовск (ныне Северодвинск) пришли 5 транспортов последнего конвоя 1941 года «PQ-6», в том числе один танкер. Они выгрузили 13 432 тонны военного снаряжения и 8 000 тонн жидкого топлива. Три судна остались здесь зимовать, танкер и один сухогруз смогли вывести на чистую воду. Они прошли в Мурманск, а оттуда – к берегам Великобритании.

Именно в декабре 1941 года арктическим путём к Мурманску прошёл британский крейсер «Кент» («Kent»), на котором в строжайшей секретности

прибыл министр иностранных дел Великобритании Антони Иден для дипломатических переговоров с советским правительством. Этим же крейсером приехал и посол Советского Союза в Англии Иван Михайлович Майский. Как он потом рассказывал при встрече Кузнецову, в каюте «Кента» он чувствовал себя не совсем уютно. Стук машин и грохот волн не давали ему покоя. Было беспокойно не столько от напора сурового моря, сколько от мысли о немецких подводных лодках, которые рыскали тут и там. Тем более, истории известны печальные случаи. Во время первой мировой войны военный министр Англии лорд Китченер отправился в Россию тем же путём на крейсере «Гемпшир» (в некоторых источниках «Хэмпшир» – опять же из-за трудностей англо-русской транскрипции), который был потоплен немецкой подводной лодкой. Никому не удалось спастись. Долгое время пришлось гадать о причинах гибели крейсера и его экипажа...

Иден с облегчением вздохнул, когда сошёл на русский берег. Потом они пересели в бронированный дипломатический вагон-салон Кировской железной дороги и благополучно добрались до Москвы.

До переговоров И.М. Майский и А. Иден успели побывать на ближнем фронте в районе Можайска. Осматривая трофеи после первых контрнаступлений советских войск под Москвой, английский министр лично убедился в призрачности мифа о непобедимости немецкой армии. Британский министр посетил освобождённый от фашистов город Клин. Увидев следы вандализма в музее Чайковского, Иден заметил: это ждало бы Англию, если бы немцы высадились на британских островах. Поездка на фронт добавила Идену уверенности в том, что ставка на Красную Армию сделана совершенно верно. «Я



дикую, что позволит почувствовать тот дух созидателя, который творил на этих просторах...

13 августа. Мыс Гребень... До 14.30 под сильным, холодным, напоённым запахом моря и льда ветром, мы с Липиным и Склокиной занимались обмерами, фотофиксацией и подробным описанием объектов на мысе Гребень. Были споры, но я убедил ещё первый состав экспедиции, что описывать надо все объекты, всю среду – не так, как это делает институт «костологии» и его экспедиции в Арктике.

Понять исторические события, происходившие здесь, реконстру-

ировать их, оценить целостное развитие историко-культурной и природной среды, духовное развитие или состояние Человека на этой земле невозможно без комплексного подхода. Узкий профессионализм, конечно, нужен, необходим. Постоянные протирания штанов в архивах, музеях и лабораториях тоже нужны. Но мне, как специалисту, нужен общий взгляд, общий подход, а как мужчине – жизнь и работа в экстремальных условиях. Только всё прочувствовав и пропустив через себя, через душу, мозг, тело, переболев всем этим, можно

через детали выйти к всеобщему, значимому.

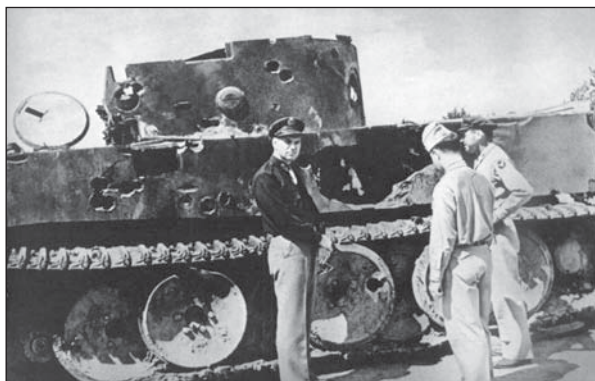
Мы исследовали и описали фундамент старого дома за маяком. Рылись в мусоре. Нашёл два маркированных кирпича. Потом изучали рухнувший металлический ветряк. Перешли к остаткам знака Жданко на мысу. Затем описывали две огневые позиции под «стационарные пушки». К 15.30 вернулись в палатку и вместе со всеми пили чай.

Лёд под напором сильного ветра прёт с востока. Слева, южнее нашей бухточки, он стоит сплошным полем в километре от мотобота.



собственными глазами видел, что немецкая армия может терпеть поражения, отступать и даже бежать. Россия взорвала миф о германской непобедимости!», – сказал перед отъездом из России Иден. Хотя это не помешало ему выполнить наказ своего «шефа», и на предложение советской стороны открыть второй фронт он не переставал твердить: Англия и США ещё не готовы к такой акции, у них нет для этого сил...

Крейсером «Кент» вместе с Иденом из Мурманска в Англию отправилась наша профсоюзная делегация во главе с Н.И. Шверником. Правда, в начале нашей делегации пришлось столкнуться с неожиданными трудностями из-за предрассуд-



Американские офицеры из военной миссии в Москве рассматривают хваленый тяжёлый фашистский танк, подбитый нашими артиллеристами

ков, которые живучи среди английских моряков. Английский командир не выведет корабль в море в понедельник, если в том не будет необходимости. Командир «Кента» не хотел брать на корабль советскую делегацию в составе 13 человек! Да ещё с женщиной! Женщина на боевом корабле – предвестник несчастья. Интересно, как англичане от-

носятся к перевозке пассажиров слабого пола? На пассажирских судах их число порой значительно превышает число мужчин.

Чтобы спасти репутацию известной общественной деятельницы Клавдии Ивановны Николаевой и не посрамить чести мундира британского моряка, пошли на компромисс: опытный и находчивый дипломат Майский попросил включить его в состав делегации: пассажиров стало четырнадцать. Отстояли и Николаеву, сказав, что она борется за общие интересы Советского Союза и Англии, поэтому в этих сложных – военных! – условиях для неё просто необходимо это исключение. Исключение из «правил» было сделано... Но на обратном пути не меньших трудов стоило убедить командира крейсера «Адвенчур». К тринадцати членам делегации пришлось срочно приписать... журналиста.

27 декабря из Архангельска вышел конвой «QP-4» в составе 13 судов: «Сухона» (СССР), «Cape Corso», «Cape Race», «Cocle», «Dan-V-Bryn», «El Capstan» (Панама), «El Mirlo», «Eulima», «San Ambrosio», «Trehata», «Trekieve», «Wanstead», «Briarwood»; боевые суда сопровождения – тральщики «Leda», «Seagull», «Speedy», «Bramble», «Hebe», вооружённые траулеры «Stella Capella», «Bute», эсминцы «Echo», «Excipade», крейсер «Edinburg» (Британия).

Закончилась операция по выводу 34 транспортов, 5 ледоколов и ледокольных пароходов, 2 специальных судов из Арктики в Архангельск.

До Великой Отечественной войны судоходство в Белом море зимой осуществлялось в небольших масштабах. Это были главным образом проводки на акватории Северной Двины, которая замерзает раньше Белого моря. Теперь оно приобрело немалое значение, поэтому вопросы организации зимних плаваний в Белом море ещё в сентябре 1941 года рассматривались в Ставке Верховного



Правее плавают оторвавшиеся белые льдины...

По книге «Полярный архив», Москва, 2002 г., стр. 474-475.

Письмо американским грузьям

Вот скоро уже два года, как мы ведём войну – войну жестокую и тяжёлую. О том, что нам удалось остановить и отбросить врага, вы знаете. Вы, может быть, недостаточ-

но знаете, с какими трудностями для каждого из нас связана эта война. А мне хотелось бы, чтобы наши друзья знали об этом.

В качестве военного корреспондента я был на Южном, Юго-Западном и Западном фронтах. Сейчас я пишу роман «Они сражались за Родину». В нём я хочу показать тяжесть борьбы людей за свою свободу. Пока же роман недописан, я хочу обратиться к вам не как писатель, а просто как гражданин союзной вам страны.

В судьбу каждого из нас война вошла всей тяжестью, какую несёт с собой попытка одной нации на-

чисто уничтожить, поглотить другую. События фронта, события тотальной войны в жизни каждого из нас уже оставили свой нестираемый след. Я потерял свою семидесятилетнюю мать, убитую бомбой, брошенной с немецкого самолёта, когда немцы бомбили станицу, не имевшую никакого стратегического значения, осуществляя свой разбойничий расчёт: они попросту хотели разогнать население, чтобы люди не могли увести в степи скот от надвигавшейся немецкой армии. Мой дом, библиотека сожжены немецкими минами. Я потерял уже многих друзей – и по профессии, и моих



Главкомандующего, куда были вызваны нарком Военно-Морского Флота Н.Г.Кузнецов и командир ледокольного отряда БВФ капитан-лейтенант К.С.Бадин.

В 1941 году на Северном морском театре боевых действий было всего два линейных ледокола – «Ленин» и «И.Сталин», ледорез «Литке» и четыре ледокольных парохода. К началу ледостава в Белом море все они находились в Арктике, откуда в труднейших условиях выводили транспорты и военные корабли. 10 октября 1941 года по приказу наркома ВМФ и начальника Главсевморпути создаётся специальное Управление беломорскими ледовыми операциями (УБЛО) во главе с капитаном II ранга М.П. Белоусовым. Но природа не подчиняется приказам даже самых высокопоставленных начальников.

Зимняя навигация началась в труднейших условиях. Раннее и резкое похолодание привело к быстрому образованию льдов. Свободное плавание по Северной Двине стало невозможным уже с 5 ноября. В декабре тяжёлые льды покрыли Белое море. Оставалась только узкая полоска вдоль Терского берега. Многие суда замерли во льдах Северной Двины, не дойдя до причалов.

К началу ледостава из Арктики в Архангельск пришёл лишь ледокол «Ленин», – ему сразу же пришлось заняться ледовыми проводками, хотя само судно нуждалось в ремонте и установке зенитного вооружения. Ледокол «И.Сталин» прибыл 9 ноября и до середины декабря находился на ремонте, ему придавалась и военная мощь. Ледокольные пароходы «Георгий Седов» и «А.Сибирияков» тоже запылали с ледовыми плаваниями. А ледокольные суда «Ф. Литке» и «Дежнёв» проводили последние арктические конвои от острова Колгуев и смогли принять участие в проводках транспортов в Белом море только в январе 1942 года.

Между тем, в конце ноября 1941 года обстановка потребовала полной готовности всего ледокольного флота: значительное число кораблей Беломорской флотилии и судов пароходства, занятых перевозками грузов и людей, находилось в разных частях моря. Ждали проводки во льдах и союзные конвои. В этих условиях было решено задействовать все находившиеся в строю ледоколы и, в первую очередь, на проводке союзных транспортов.

С 22 по 28 ноября ледокол «Ленин» (командир капитан-лейтенант Н.И. Хромцов) вместе с портовыми буксирами №6 и №8 сравнительно легко провёл к причалам семь иностранных транспортов конвоя «PQ-4». С 29 ноября температура понизилась до –30 градусов, началось образование тяжёлого льда. Поэтому проводка в начале декабря заняла уже около четырёх суток. 23 декабря ледокол «И. Сталин» (командир капитан III ранга П.А. Пономарёв) провёл суда конвоя «PQ-6».

За месяц (с конца ноября по конец декабря) из Архангельска были выведены 22 транспорта (в том числе 5 советских) конвоев «QR-3» и «QR-4». Все суда были загружены экспортными грузами для союзных стран.

Операция по выводу конвоя «QR-4» (12 транспортов) и вводу в Архангельск двух встречных конвоев «PQ-5» и «PQ-6» (всего 12 судов) осуществлялась непрерывно в течение 27 суток ледоколами «Ленин» и «И.Сталин». Только переход транспортов конвоя «QR-4» от причалов Архангельска до кромки льда в горле Белого моря занял 20 суток, из них четверо суток было затрачено на вывод транспортов в Двинской залив.

Ледокольные суда использовались в соответствии с их техническими особенностями и возможностями. «Ленин» отличался большой маневренностью, он проводил транспорты по Северной Двине. Более мощный, глубоко сидящий ледокол

земляков – на фронте. Долгое время я был в разлуке с семьёй. Мой сын тяжело заболел за это время, и я не имел возможности помочь семье. Но ведь в конце концов это личные беды, личное горе каждого из нас. Из этих тяжестей складывается всенародное, общее бедствие, которое терпят люди с приходом в их жизнь войны. Личное наше горе не может заслонить от нас мучений нашего народа, о которых ни один писатель, ни один художник не сумели еще рассказать миру.

Ведь надо помнить, что огромные пространства нашей земли, сотни тысяч жизней наших людей

захвачены врагом, самым жестоким из тех, что знала история. Предания древности рассказывали нам о кровопролитных нашествиях гуннов, монголов и других диких племён. Всё это бледнеет перед тем, что творят немецкие фашисты в войне с нами. Я видел своими глазами дочиста сожжённые станицы, хутора моих земляков – героев моих книг, видел сирот, видел людей, лишённых крова и счастья, страшно изуродованные трупы, тысячи искалеченных жизней. Всё это принесли в нашу страну гитлеровцы по приказу своего одержимого манией крови вождя.

Эту же судьбу гитлеризм готовит всем странам мира – и вашей стране, и вашему дому, и вашей жизни.

Мы хотим, чтобы вы трезво взглянули вперёд. Мы очень ценим вашу дружескую бескорыстную помощь. Мы знаем и ценим меру ваших усилий, трудностей, которые связаны с производством и, особенно, с доставкой ваших грузов в нашу страну. Я сам видел ваши грузовики в донских степях, ваши прекрасные самолёты в схватках с теми, которые бомбили наши станицы. Нет человека у нас, который не ощущал бы вашей дружеской поддержки.



«И. Сталин» занимался проводкой судов в Белом море. Корпус ледореза «Ф. Литке» был значительно уже проводимых транспортов, поэтому применялся главным образом для оказания помощи линейным ледоколам в околке льда возле застрявших судов. Ледокольные пароходы совершали самостоятельные переходы через разреженные льды в различные пункты Белого моря.

Суровая зима диктовала свои условия. Но опытным ледовым капитанам не впервой приходилось испытывать на себе капризы Арктики. Они использовали данные воздушных разведок, брали на вооружение детальные прогнозы бюро погоды, которое возглавлял известный учёный, профессор, капитан II ранга Николай Николаевич Зубов*, и успешно справлялись с поставленными задачами. При норме в 2-3 транспорта ледоколы фактически одновременно проводили по 5-7 судов. В тяжёлых льдах они работали поэтапно: сначала пробивали во льду русло, затем поочередно буксировали транспорты.

Всё работало на военный лад. Новые военные нагрузки удивляли порой самым портовиков, которые ещё недавно не знали, что можно добиваться таких темпов. Многие предприятия, в том числе порт и завод «Красная кузница», закончили 1941 год с более высокими показателями, чем до войны.

Один за другим приходили и уходили союзные караваны с военными грузами. За четыре месяца обработано около 100 транспортов из 11 конвоев (от «PQ-0» до «PQ-6» – 53 транспорта, от «QP-1» до «QP-4» – 43 транспорта).

Итак, лёд тронулся... В прямом и переносном смысле. Наступило долгожданное потепление в отношениях великих держав. Через льды северных

* Особые условия создания этой рукописи требуют от меня особого отношения к Н.Н.Зубову. Вы всё поймёте, прочитав очерк об этом человеке «Из золотых имён Тирасполя» в «Сage о полярных конвоях».

морей продолжали поступать долгожданные конвои надежды и отчаяния – караваны зарубежных и отечественных, гражданских и военных судов, караваны, каких не знала история человечества...

«На разных уровнях планирование поставок и управление конвоями не имели аналогов, – утверждает американский профессор логистики Эмилио Риккио. – Уже сам объём перевезённых конвоями грузов (а это почти 4 миллиона тонн!), являет собой выдающееся достижение. Но эти цифры следует дополнить оценкой управления таким огромным процессом. Действительно, именно на арктических морских путях встречались наибольшие трудности. Они выражались в погоде, действиях врага и капризном поведении собственных судов, особенно типа «либерти», в тех суровых условиях...»

(Подчёркнуто мной. Что имел в виду американский учёный? Возможно, вот эту статистику: в США зарегистрировано в это время очень много случаев разрушения цельносварных транспортов-сухогрузов типа «либерти» и «виктория» с вытянутыми днищами, отчего они ломались на волнах. Они строились специально для поставок по ленд-лизу: быстро, просто, экономично. Сперва у американцев на строительство каждого судна уходило от трёх до четырёх месяцев, а потом они наловчились их «штамповать» за 28 дней. Значит, американцам тоже известны «высокие стахановские темпы». В свидетельствах наших моряков, кому пришлось плавать на таких судах, не раз подчёркивалось, что это были суда... без души. Всё на них было сделано из металла, и эта «настоящая железяка» была холодна и не излучала ни капельки тепла. Можно списать всё на войну, она требовала особых условий труда. Одним рейсом такое судно окупало все расходы на своё строительство. Поэтому, совершив один рейс, оно могло уже не возвращаться к тем же берегам. Из 5000 построенных во время второй мировой войны торговых кораблей к апрелю 1946 года больше 1000 имели трещины. Десять танкеров и три грузовых судна типа «либерти» разломались пополам. На 25 других судах произошло полное разрушение палубы или днища. Иные суда разрушались при испытаниях, не войдя в строй... Из 340 американских судов, принимавших участие в союзных конвоях, более 200 были построены именно для этих целей с 1941 по 1945 год. Часть из них была передана советской стороне. Кстати, во время Великой Отечественной войны представителем Страны Советов в Аме-

Но я хочу обратиться к вам очень прямо, так, как нас научила говорить война. Наша страна, наш народ изранены войной. Схватка ещё лишь разгорается. И мы хотим видеть наших друзей бок о бок с нами в бою. Мы зовём вас в бой. Мы предлагаем вам не просто дружбу наших народов, а дружбу солдат.

Если территория не позволит нам драться в буквальном смысле слова рядом, мы хотим знать, что в спину врагу, вторгнувшемуся в нашу землю, обращены мощные удары ваших армий.

Мы знаем огромный эффект бомбардировки вашей авиацией

промышленных центров нашего общего врага. Но война – тогда война, когда в ней участвуют все силы. Враг перед нами коварный, сильный и ненавидящий наш и ваш народы насмерть. Нельзя из этой войны выйти, не запачкав рук. Она требует пота и крови. Иначе она возьмёт их вдвое больше. Последствия колебаний могут быть непоправимы. Вы ещё не видели крови ваших близких на пороге вашего дома. Я видел это, и потому я имею право говорить с вами так прямо.

Михаил ШОЛОХОВ.
1943 год.

Американцы

По русскому городу ходят весёлые рослые парни в кожаных, проеденных морской солью пальто, в толстых бархатных морских куртках, с пёстрыми шарфами, небрежно повязанными на загорелых шеях.

К ним уже привыкли здесь – к их весёлым любопытным глазам, к отрывистой речи, к их любви покупать бесконечные сувениры. Больше всего они любят игрушечный магазин: они заходят туда и покупают рас-



рике по приемке судов класса «либерти» был известный мореход Михаил Владимирович Готский, который после войны все свои знания и опыт отдавал освоению Арктики, обучению молодого поколения моряков. Один из крупнотоннажных современных кораблей ледового класса носит его имя. Мне не раз приходилось видеть его у причалов Дудинского морского порта. – Н.Е.).

«...На самом деле, – продолжает американский профессор логистики, – цепи поставок не брали своё начало ни в Хваль-Фьорде, ни даже в Галифаксе. Некоторые из них начинались в Аргентине, откуда происходила печально известная ныне тушёнка. Я по-прежнему отношусь с симпатией к «русским Иванам», которых вынуждали её есть. Или нитраты, которые добывали в Чили, уходили в США, где становились взрывчаткой. Лишь для того, чтобы показать размах поставок, следует сказать, что каучук продолжал поступать из Малайи даже после захвата её Японией! Какая-то его часть, вероятно, превратилась в автопокрышки, доставленные в Россию.

Представьте кошмар планирования поставок таких различных предметов, как продукты, химикаты, резина, алюминий, автомобили и самолёты. Представьте процесс планирования погрузки и укладки всего этого таким образом, чтобы перед разгрузкой в русском порту всё предназначенное к немедленному использованию, было готово к этому без дополнительной подготовки, обслуживания... Всё это должно было начинаться не в Мурманске или Архангельске, а в Бразилии, на Тринидаде, в Чарлстоне, Балтиморе, Нью-Йорке, Перте, Галифаксе, Лондоне и во множестве других портов, больших и маленьких, секретных и не очень, из которых эти запасы отправлялись.

Первой возникла задача найти эти материалы, а затем уже получить и доставить. Конечно, уже потом стало понятно, насколько мы в

нашем индустриальном мире стали взаимозависимы. Мясо должно было быть доставлено из Аргентины, Австралии и США, резина из Бразилии, Колумбии и даже Восточной или Центральной Африки. Нефть во всех её видах шла из Венесуэлы и Кюрасао, а с Британской Гвианой мы были сильно связаны из-за бокситов, используемых для производства алюминия, поставки которого в Россию, как обещал Черчилль, должны были составлять до 2 000 тонн в месяц. Список можно продолжить, и он станет ещё более экзотическим...

Наконец, материалы найдены и получены. Однако и теперь сага о конвоях начиналась не в Хваль-Фьорде, а скорее в Буэнос-Айресе, в Джорджтауне или Вальпараисо.

Организация развёртывания судов и управления движением представляли огромные проблемы. Мир никогда ещё не видел столь крупного, скоординированного и сконцентрированного движения гражданских судов. Наряду с обычными проблемами координации движения такого количества транспортных для того, чтобы они прибывали в конечные пункты в назначенное время, было необходимо планировать действия против вражеских подводок и надводных рейдеров. В этом смысле были далеко превзойдены даже конвойные эксперименты первой мировой войны», – таково мнение американского профессора Эмилио Риккио.

История также не знала таких огромных масштабов эвакуации промышленных предприятий из европейской прифронтовой полосы страны в Сибирь и Среднюю Азию, как это было в первые месяцы после вероломного нападения фашистской Германии на Советский Союз. Перебазирование потребовало неимоверного напряжения сил, организованности и строжайшей дисциплины. На третий день войны постановлением ЦК



крашеных деревянных лошадок, кустарные игрушки, деревянные чашки, разрисованные яркими цветами, – всякие забавные пустяки, которых мы давно не замечаем и которые они видят впервые.

Они берут в свои большие загорелые руки тружеников моря эти игрушки и смеются, разглядывая их. Им непременно хочется привезти из далекой России, из этого опасного похода, забавный сувенир, который будет стоять на столе в маленькой комнате в Сизтле или Сан-Диего. Ничего, что это пустяк – он станет памятью о суровом времени, об их первом боевом крещении.

Все они смелые моряки и хорошие ребята, но мне особенно запомнились двое, встреченные мною в разные дни и на разных кораблях.

С капитаном Кларенсом Маккормом мы говорили на борту его парохода. Шотландец по рождению, американец по воспитанию, он завёл свою дружбу с морем ещё мальчишкой, девятнадцать лет назад. Он прошёл все ступеньки нелёгкой лестницы – от боя до капитана. Его волосы выгорели от солнца южных морей, а лицо стало тёмным от северных ветров.

Он старый моряк, но молодой капитан. Ещё недавно он ходил старшим помощником, и этот рейс в Советский Союз – первый рейс, когда он пошёл капитаном.

За бортом плещется ледяная северная вода, над головой – одноцветное серое небо, на котором после только что кончившегося воздушного боя выписаны громадные снежно-белые вензеля.

С палубных надстроек к небу тянутся чёрные стволы зенитных пулемётов и пушек. Они остывают на холодном ветру, и командиры их, первый и второй помощники капитана и оба пароходных меха-



ВКП (б) и Совнаркома СССР создаётся Совет по эвакуации в составе видных деятелей партии и правительства. В наркоматах оперативно создаются бюро и комитеты по эвакуации, выделяются уполномоченные по группам предприятий. Министр цветной металлургии СССР Пётр Ломако вспоминает:

«Первым из предприятий цветной металлургии оказался в прифронтовой зоне комбинат «Североникель». И сразу же было принято решение о перебазировании его в Норильск и частично на комбинат «Южуралникель». 26 июня 1941 года начался демонтаж оборудования. 3 июля создана группа особого назначения в составе 12 инженерно-технических работников и 30 рабочих-горняков. В задачу группы входило подготовка к взрыву основных объектов и оставшегося оборудования комбината в случае непосредственной угрозы захвата Мончегорска гитлеровцами.

Фашистам хотелось захватить предприятие в свои руки не разрушенным, поэтому они не бомбили его.

А чтобы враг не догадался, что из-под его носа увозится всё ценное оборудование, работники «Северникеля» предприняли такую «военную хитрость»: подогнали к комбинату вагон с дымовыми шашками и стали жечь их в дымоходах, имитируя тем самым непрерывную работу предприятия. Таким образом, притупив бдительность противника, североникельцы к августу 1941 года закончили эвакуацию комбината.

Под охраной сторожевых кораблей большой караван грузовых судов почти с 4 000 человек, взрослых и детей, 13 суток шёл в Норильск Северным морским путём. Норильчане устроили тёплую встречу мончегорцам, по-братски делились с ними всем, что имели...»

14 августа с палубы парохода «Щорс» на Дудинский причал сошло около шестисот первых эвакуированных мончегорцев. Мончегорцы удвоили силы норильчан. Кроме оборудования, они привезли самый ценный багаж – опыт первых советских никельщиков. К слову сказать, среди них были будущие директор Норильского комбината А.Б. Логинов, главные инженеры комбината И.С. Береснев и В.В. Терпегосов, главный обогатитель и ректор индустриального института А.П. Волкова, директор кобальтового завода, главный инженер комбината В.А. Дарьяльский, прославленный плавильщик, Герой Социалистического Труда Е.П. Буковцев...

Фашисты не знали, кого выпускают, и не трогали бомб на эшелоны и караваны судов в Кольской тундре и в Ледовитом океане. Они не могли и предугадать рождение за три тысячи километров в Норильске улицы Мончегорской... И что совсем скоро на Большом заводе эвакуированный мончегорец Николай Смирнов разожжёт дрова на дне первого ватержакета. А в ночь на 24 февраля 1942 года смены Александра Аристового и Николая Катаева получают штейн. 8 марта будет завершён монтаж первого конвертора. На вахте опять отличится представитель Мончегорска – Александр Родичев. Около полудня в бочку конвертора выльют первый ковш расплавленного металла.

29 апреля начальник электролитного цеха Малого металлургического завода Иван Иевлев вынет из ванны первый никелевый катод. Первого Мая к поезду, идущему в столицу Таймыра, прицепят вагон с первым норильским никелем. Вскоре с Дудинского аэродрома поднимется самолёт: на его борту – 1100 килограммов никеля, стратегического металла. Металла Победы!

ника, только что покончив с этой горячей работой, гуляют по палубе, заложив руки в карманы, посвистывая и перебрасываясь короткими фразами о происшедшем.

– Самая ближняя бомба упала вот здесь, – капитан показывает в воду за левый борт, – в шестидесяти футах. И можете поверить, что от неё был фонтан гораздо больше, чем от кита.

Сам он это видит не в первый раз. Он в прошлом году уже бывал под бомбежкой в Красном море и Суэцком канале. Но его люди впервые познакомились с такими фонтанами вокруг парохода. Ни-

чего, они спокойно стоят на своих местах и стреляют заодно с советской зенитной артиллерией.

– О, жаль, что вы не были здесь час назад, – в то время, когда русский истребитель сбил над гаванью немца. В этот момент стоило посмотреть на ребят. Давно, наверное, ни одного немца так весело не провожали в могилу. Все ребята кричали и свистели, а Саймон, кок-филиппинец, – вот этот, который сейчас в белой куртке идёт по палубе, – так он просто плясал от удовольствия. Между прочим, он уже двадцать пять лет работает коком, но сейчас он непременно хочет

быть пулемётчиком и уже который день надоедает этим капитану, как будто у капитана есть столько же пулемётов, сколько членов команды.

А видите вот этого человека с ружьём, который ходит по нижней палубе? Это старый Дивайн – главный механик. Ему пошёл шестой десяток. Он морской офицер запаса и воевал с немцами ещё в ту войну. Теперь он всё время ходит с ружьём и хочет сам подстрелить самолёт. Он очень упрямый человек, этот Дивайн.

Маккой улыбается.

– Мы все понемногу становимся военными, – говорит он, – каждый

1942 год: Пройти «холодный угол ада» всем смертям назло...

Советские люди стойчески переносили тяжелейшие испытания, выпавшие на их долю. С законным удовлетворением они могли подвести итог 1941 году, насыщенному действительно эпическими событиями. Гитлеровский план «блиц-



Корабли Северного флота, конвоирующие караван судов, вступили в бой с фашистскими подводными лодками



по-своему. Я очень доволен, что мой первый капитанский рейс оказался военным рейсом в Россию. Я вернусь и непременно поеду в следующий. Немцы думали, что своими подводными лодками они закроют нам путь в Россию, — глупцы, они не знают янки! Наши корабли идут в Россию и будут идти. Немцы думали, что своими воздушными налётами они помешают нам здесь, в порту, но мы хорошо знаем, как горят их самолёты от пуль ваших лётчиков! И мы, и ваши грузчики разгружаем пароход, не обращая внимания на тревоги. Так надо. А если так надо, значит, так и будет.

И, точно подтверждая его слова, огромные краны, лязгая, снова ныряют в глубокие паровозные трюмы и поднимают в железных руках огромные деревянные ящики с чёрными английскими надписями.

К нам подходит Дивайн, которого мы пять минут назад заметили на палубе. У него седая грива волос и хитро поблескивающие из-за очков глаза. Он не расстаётся со своим ружьём. Старый охотничий карабин испытанной системы «Ремингтон» воинственно перекинут через его плечо. Он говорит, что, по его мнению, зенитные пушки и пулемёты — это,

крига» против СССР со всей очевидностью провалился. Хвастливым заверениям фюрера, что он разместит своих вояк на московских квартирах, не суждено было сбыться. Хваленый вермахт сломал свои зубы о гранит обороны советской столицы. Тысячи гитлеровцев нашли свою погибель на подмосковных полях сражений.

По прошествии стольких лет после окончания войны, кажется, всё должно стать на свои места, исчезнуть «белые пятна» истории. Вроде бы, так. Но до сих пор идут споры историков о роли тех или иных стран в победе над фашизмом, о значении тех или иных операций, в том числе и союзных конвоев. Подлинная историческая правда сложна и противоречива. Сложность и противоречивость довоенной обстановки и первого года войны до сих пор до примитивизма преподносят примерно так.

«С мая 1937 года по сентябрь 1938 года подверглись репрессиям около половины командиров полков, почти все командиры бригад и дивизий, все командиры корпусов и командующие войсками военных округов, члены военных советов и начальники политических управлений округов, большинство политработников корпусов, дивизий и бригад, около трети комиссаров полков, многие преподаватели высших и средних военных учебных заведений». («История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941-1945». Т.6. Москва, Воениздат, 1965, стр.124-125). Вывод напрашивается один: Красная Армия осталась без командного состава и очень уязвимой к началу большой войны. Это стало, якобы, козырной картой в военной стратегии Гитлера и германского генерального штаба.

В 1937-1938 годах военные кадры действительно понесли страшный урон. Но Гитлер и германский штаб просчитались, оценив этот урон, как невосполнимый, а нашу армию — потерявшей всякую боеспособность. Война трудно, но верно отобрала

конечно, пушки и пулемёты, но хорошее охотничье ружьё в руках старого, испытанного охотника — это тоже кое-что.

— У вас же там ничего нет внутри, — поддразнивает его Маккой.

Старик окидывает его надменным взглядом и, свирепо щёлкнув затвором, показывает лежащие в магазине патроны. Маккой снова улыбается.

— Не знаю, мистер Дивайн, — говорит он, — застрелите ли вы немца, но что до конца рейса вы, с вашими воинственными наклонностями, застрелите меня или кого-нибудь из команды — это уже навверное.



кадры. И люди, ставшие во главе дивизий, армий и фронтов, отступавшие до Москвы, до Ленинграда, до Сталинграда, но не отдавшие ни того, ни другого, ни третьего, по словам писателя и военного корреспондента Константина Симонова, потом перешли в наступление, научились воевать и, в конце концов, разгромили сильнейшую армию мира, дойдя до Берлина. При всём уважении к репрессированному Тухачевскому, Якиру, Уборевичу, Блюхеру, Белову, Дыбенко, Федько и другим для нас останется неизвестным, как бы они воевали в 1941 году. И противопоставление их с пришедшими новыми командирами, заменившими их, по крайней мере, не корректное по отношению к победителям...

Видный советский литератор К.Симонов, явивший своим творчеством пример подлинного историзма, в известной статье «Уроки истории и долг писателя»,^{*} полемизирует с видным советским скульптором Е.Вучетичем:

«Мы прошли через всю войну, и мы помним её всю – от начала и до конца. И мы не собираемся ничего выбрасывать из истории, потому что любые изъяты искажают общую картину. Только изобразив всю меру наших несчастий в начале войны, и весь

^{*} История публикации этой статьи очень показательна со всех позиций. Какое было отношение к правде в то время? Тезисы своего доклада, сделанного 28 апреля 1965 года на пленуме правления Московской писательской организации и Комиссии по военно-художественной литературе при правлении Союза писателей СССР, К.М. Симонов по просьбе редакции «Военно-исторического журнала» положил в основу новой статьи. Она уже была готова к печати. Об этом узнаёт начальник Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота СССР генерал А.А. Епишев и... запрещает её публикацию. В редакцию прибывает его представитель в чине полковника, изымает все экземпляры рукописи и вёрстки. Да, это – наглядный пример цензуры и свидетельство тому, как нас заставляли писать не то, что было, а то, что нужно соответствующему положению страны и её чиновникам... Статья увидела свет только в 1987 году, в журнале «Наука и жизнь», №6. Мы же нашли эту статью и комментарии к ней в книге «История без «белых пятен».

объём наших потерь, можно показать всю длину нашего пути до Берлина и всю меру усилий, которых потребовал от партии, от народа, от армии этот бесконечно длинный и бесконечно трудный день. И меня всегда удивляет, когда люди сами прошедшие сквозь огонь войны, мало того, создавшие о ней сильные произведения, вдруг прибегают к исторически несостоятельным, уклончивым оценкам неопровержимых фактов...

Хотелось бы искренне посоветовать Е. Вучетичу, не проявлять в будущем такой растерянности, а порой даже паники перед истинной правдой истории и не пытаться подменить её видимостью правды в искусстве. Это никому не нужно. Народ, победивший в такой войне, как Великая Отечественная, партия, приведшая его к победе, армия, разгромившая наголову сильнейшую в мире гитлеровскую армию, могут позволить себе не бояться говорить правду обо всех этапах этой победоносно окончившейся войны, в том числе и о самых тяжёлых её этапах».

И ещё Симонов предупреждал: без готовности литератора встретиться со сложной правдой войны незачем и приниматься за историю войны. Наверное, этот человек имел право выразить своё «особое мнение»: наш долг – объективно, с помощью документов и живых свидетельств, изучать и анализировать роль Сталина в руководстве войной, со всеми её положительными и отрицательными сторонами, без преувеличения и без приуменьшения масштабов хорошего, масштабов дурного и очень крупных масштабов самой этой личности. Субъективное умолчание в современных публикациях фамилии Сталина, подмена его имени другими словами, вроде – «Ставка», мешают правильно оценить всю глубину его достойных поступков, ошибок и тяжесть прямых преступлений, совершенных этой крупной исторической личностью.

Начинается отлив. Пароход слегка покачивает. Моряки, покуривая, стоят у медных поручней и смотрят то в воздух, то на далёкие снежные горы. Подумать только, сколько тысяч миль сюда и сколько тысяч миль потом обратно, и потом снова сюда и снова обратно! Хорошие ребята, давно привыкшие к морю и начинающие привыкать к войне.

На следующий день в тесной комнатке одного из северных бревенчатых домов я встретился с другим американцем. Это был уже не капитан, а рядовой моряк, механик с грузового парохода.

Он рассказывал о себе, время от времени затягиваясь сигареткой и дружески подмигивая в тех местах рассказа, которые ему самому казались забавными.

Этому небольшому, крепко скроенному, белокурому парню двадцать девять лет. Чистокровный янки, он родом из города Сент-Пол в штате Миннесота. Это хороший городок, не такой уж большой, но хороший.

По его расчётам, несколько дней назад, когда он шёл через Ледовитый океан, а может быть, даже вот сейчас, когда он сидит здесь, в России, его жена Мэри родила там

сына. А, впрочем, может быть, и дочь. Они не успели окончательно решить перед отъездом, так что этот вопрос остался открытым.

Его зовут Норман Эдвард Дорленд из Миннесоты. Может быть, нам не обязательно запоминать его имя, потому что он ничем не прославился, но его отец и дед были хорошие ребята – оба механики, так же, как и он сам. Впрочем, он доволен, что первый из фамилии Дорленд к своей старой профессии механика прибавил новую – профессию солдата.

Плывать на торговом пароходе со звёздным флагом через моря,



Это небольшое авторское отступление поможет нацелить читателя на более откровенный разговор и объективное (насколько хватает моих знаний и используемых мной источников) исследование избранной нами темы: строительство союзнических отношений – от политических до воплощённых в конкретику «ленд-лиза».

...Ещё предстояла тяжёлая борьба. Враг был ещё силен и готовился к новому броску. 1942 год не сулил лёгких побед. Факторы внезапного нападения уже были в прошлом и не играли больше на руку гитлеровцев. Начинали действовать более надёжные и долговременные факторы, благоприятные для Советской страны: сплочённость многонационального народа, экономический и людской потенциал, дальнейшая консолидация антигитлеровской коалиции и укрепление союзнических отношений. Именно 1 января 1942 года состоялось торжественное подписание Декларации Объединённых Наций, под которой поставили подписи четыре державы – СССР, США, Великобритания, Китай, – и ещё 22 других государства. Полная победа над фашистскими агрессорами, провозглашалось в декларации, необходима для защиты жизни, свободы и независимости народов. Несомненную роль в этом сыграл талантливый дипломат Максим Литвинов, которого Сталин срочно отправляет послом Советского Союза в Соединённые Штаты Америки после опалы... *(Об этом подробнее можно прочитать здесь же, в разделе «Сага о полярных конвоях»).*

Несомненно, решающее значение в развитии этих отношений имела позиция правительства Рузвельта. Как только Вашингтону стало известно, что Гитлер вторгся в пределы Советского Союза, государственный секретарь США Корделл Хэлл позвонил по телефону президенту Рузвельту и сказал:

– Мы должны оказать России всю возможную помощь. Мы неоднократно заявляли, что предоставим такую помощь любому государству, сопротивляющемуся державам «оси». Нет никакого сомнения, что в настоящее время Россия подпадает под эту категорию...

Не сразу эта концепция пробила себе дорогу, многие вашингтонские военные эксперты сомневались в истинной силе Красной Армии. Но реалистически мыслящие политики убеждали: США ничем не рискует, направляя оружие, другое необходимое снаряжение и продовольствие. Шла явная и закулисная дипломатическая работа. В Соединённых Штатах были ещё сильны позиции изоляционистов. Активно действовали и нацистские лоббисты, которые всячески обрабатывали американских законодателей, побуждая их упорно сопротивляться включению США в европейский конфликт. Рузвельт отстаивал свою позицию и не скрывал своей личной неприязни к фашистам. Он называл их «гуннами». По всей видимости, он считал крайней формой буржуазной диктатуры нацизм, который дискредитировал всю капиталистическую систему, приверженцем которой он оставался до конца своей жизни. Шаг за шагом Рузвельт подталкивал свою страну к более тесному сотрудничеству с державами, воевавшими против гитлеризма. Но в конгрессе было достаточно ораторов, резко критиковавших правительство Рузвельта. «Пусть бог поможет мне понять, куда клонят те, кто затеял эту дискуссию в сенате. Зачем они оспаривают необходимость конвоев?» – вопрошал Рузвельт по поводу выступления одного из сенаторов.

Когда же германский империализм стал угрожать не только Советскому Союзу, а интересам британского и американского капитала, многие сенаторы и конгрессмены стали сговорчивей и увидели первоочередную задачу в нанесении по-

по которым рыщут немцы, – это уже более или менее близко к солдатской службе. Но он говорит не только об этом. Он стал солдатом уже давно – в 1936 году, когда поехал сражаться в батальон Линкольна. В этом батальоне дрались янки, и у него было хорошее название, потому что президент Линкольн был хорошим президентом.

Он воевал в Испании долго – больше года. Сначала у них было много желания и никакого умения. Но при большом желании умение появляется. Они научились драться.

Когда его ранили в Брунете, под Мадридом, у него в руках была только винтовка. Выздоровев после ранения, он попросил, чтобы его сделали пулемётчиком.

Да, он злопамятный: он хотел отплатить за свою рану так же, как и за раны своих друзей. И отплатил. Пулёмёт его был хорошей машиной!

Если говорить о его первых встречах с немцами, то они тоже были не здесь, в Ледовитом океане, по дороге в Россию, а ещё тогда – в 1936 году. Тем лучше: старому врагу вдвое приятнее насолить, провезя у него под носом сюда, в Россию, кое-что, о чём пока не стоит подробно говорить. Это

кое-что само вскоре заговорит о себе на полях сражений.

Ему очень давно хотелось поехать в Россию, и он бросил своё место механика на верфях в Балти-море для того, чтобы пойти на судне, которое было зафрахтовано сюда. Правда, это не так легко было сделать. Когда янки начинают воевать, они становятся сердитыми, и когда капитан говорит своей команде, что его судно зафрахтовано в Россию и что это опасный рейс, то всё равно никто из моряков не желает списываться с парохода, и к старой гордости моряков сейчас ещё прибавляется гордость солдата.



ражения Гитлеру. Это придало новые силы и американским политикам, среди которых особенно активную роль играли упомянутый ранее Гарри Гопкинс и Аварелл Гарриман. Последний перед отъездом домой оставил в Москве входившего в состав американской делегации полковника Файмонвилла во главе группы наблюдения за ходом военных поставок из Соединённых Штатов в Советский Союз.

Военное ведомство Вашингтона восприняло это назначение с явным недовольством, поскольку Файмонвилла причисляли к сторонникам активной помощи СССР. Военный атташе посольства США в Москве майор Итон слал своему начальству телеграммы явно пессимистического характера о близости конца русского сопротивления, советовал не спешить с поставками в Советский Союз военных материалов, которые, не ровен час, могут попасть в руки немцев...

В тоже время Файмонвилл, ссылаясь на сведения Генерального штаба Красной Армии, сообщал совсем другие сведения: советские войска пресекли попытки фашистов окружить Москву; положение на Южном фронте серьёзное, но не безнадёжное. Отсюда и его вывод прямо противоположный выводу Итона: американские поставки в Советский Союз следует ускорить. Достоверная информация полковника Файмонвилла потом не только подтвердилась, но и, несомненно, оказала своё влияние на выработку курса правительства США, предпринявшего соответствующие шаги по ускорению практической помощи нашей стране.

Вскоре после вступления США в войну против Германии (11 декабря 1941 года) государственный секретарь Хэлл сделал от имени американского правительства важное заявление, в котором содержались обязательства по оказанию более эффективной помощи с учётом новых условий:

«...События, происшедшие за последние несколько часов (речь идёт об объявлении Германией войны Соединённым Штатам), ещё больше укрепили эту уверенность, и мы, со своей стороны, не сомневаемся в том, что правительство и народ Союза Советских Социалистических Республик полностью выполнят свою роль в борьбе против общей угрозы, бок о бок со всеми миролюбивыми народами».

Рузвельт в письме Сталину подтвердил свои намерения: немедленно будут приняты все меры, позволяющие осуществить поставки на сумму до 1 миллиарда долларов на основе закона о передаче в займы или в аренду вооружения («ленд-лиз»). В ответ Сталин выразил глубокую благодарность и полное согласие с изложенными условиями, что платежи по займу будут производиться десять лет, спустя пять лет после окончания войны.

Всю возможную помощь Советскому Союзу обещала и Англия. Практическое осуществление американских и английских обязательств было далеко от торжественных обещаний и заявлений. Претворение в жизнь достигнутых договорённостей было сопряжено с множеством внутренних и внешних трудностей. США и Англия систематически нарушали свои обязательства. Так, по московскому протоколу Англия обязалась за октябрь-ноябрь-декабрь 1941 года поставить Советскому Союзу 800 самолётов, 1000 танков, 600 танкеток. Фактически было поставлено соответственно – 669, 487 и 330.

Ещё хуже обстояли дела с выполнением протокола Соединёнными Штатами, хотя президент Рузвельт уже 24 июня заявил о поддержке Советского Союза и предложил помощь, «которую тот запросит». 30 июня на стол госсекретаря США легла первая заявка на поставку 6000 самолётов, 20000 зениток, 50000 тонн тротила и заводского оборудо-

Он всё-таки нанялся на это судно механиком, но, кроме того, ему пригодилась и его старая профессия пулемётчика. За время тех четырех налётов, которые были на них в Ледовитом океане, он успел уже четыре раза подраться с немцами. Небо было покрыто очень низкими, очень серыми облаками, из-за которых «юнкеры» (не те, которые были в Испании, но похожие) выскакивали на высоте тысячи футов.

Нет, он не может поклясться, что именно он сбил какой-нибудь самолёт, но все-таки он должен сказать, что из девяти самолётов, которые на

них напали, четыре потом оказались в воде. Американские моряки – миролюбивые люди, но, когда они видят немецких лётчиков, они становятся злыми, как черти.

Он был рад, когда здесь, во время налёта, в воздух, в немецкие самолёты летели рядом американские и русские снаряды. Им на корабле было трудно удержаться и не стрелять, увидев немцев в воздухе, хотя русская зенитная оборона и не нуждалась в помощи.

Видя, какой тут огонь, моряки между собой, шутя, говорили, что здесь второй зонтик после Скана-Флоу. Дело в том, что, когда зенитки

здорово стреляют, у них принято называть это «зонтиками».

Нет, он не будет говорить, что всем легко и что был лёгкий рейс. Нет, рейс был трудный, но все, кого знает в команде, готовы пойти в следующий рейс и в следующий. Они готовы снова и снова ходить сюда возить оружие для своих русских товарищей. Если бы это зависело лично от него, то он бы возил это оружие больше, чем его возят сейчас, несмотря ни на какие трудности.

Когда он прощался с Мэри, она после всех поцелуев крепко пожала его руку, – о, у неё очень крепкое,



вания на общую сумму около миллиарда долларов. Американцы были не в состоянии удовлетворить заявку, но обязались направить на наш фронт с октября 1941 года по 30 июня 1942 года 900 бомбардировщиков, 900 истребителей, 1125 средних и столько же лёгких танков, 85 000 грузовых машин... Фактически поставки выполнены в лучшем случае на одну треть, а по отдельным позициям и того меньше. Советское командование каждый раз затруднялось планировать военные операции, поскольку союзнический тыл срабатывал ненадёжно. Легенда о том, что англичане и американцы выполняли свои обязательства быстро и полностью, не соответствовала действительности. Уверения западной пропаганды по этому поводу, если не беспочвенны, то наверняка не из реальной жизни. Вооружение и другие материалы, обещанные союзниками, поступали в Советский Союз в значительно урезанных количествах. А по своему качеству (устаревшие образцы, серьёзные конструктивные дефекты) оружие попросту не отвечало требованиям современной войны. Длительное время Англия направляла в СССР отслужившие свой век самолёты «харрикейн», хотя английская авиация уже имела на вооружении новейшие истребители типа «спитфайер».

Именно качество оружия неоднократно становилось предметом переписки руководителей трёх держав. В частности, глава советского правительства 18 июля 1942 года обращал внимание президента США:

«Считаю долгом предупредить, что, как утверждают наши специалисты на фронте, американские танки очень легко горят от патронов противотанковых ружей, попадающих сзади или сбоку. Происходит это оттого, что высокосортный бензин, употребляемый американскими танками, образует в танке большой слой бензиновых

паров, создающих благоприятные условия для загорания. Немецкие танки работают тоже на бензине, но бензин у них низкосортный, не дающий большого количества паров, ввиду чего они гораздо меньше подвержены загоранию. Наиболее подходящим мотором для танков наши специалисты считают дизель».

В беседе с посетившим в сентябре 1942 года Москву тогдашним лидером республиканской партии Уэнделлом Уилки в присутствии послов США и Великобритании Сталин снова спрашивает: почему английское и американское правительства снабжают Советский Союз некачественными материалами? Он припомнил случай, когда предназначенные для Советского Союза 150 американских «аэрокобр» оказались у англичан. И совсем непонятно, почему лучшие образцы английских и американских самолётов, равных или лучших по качеству немецких машин, вовсе не поставляются в Советский Союз.

В августе и в октябре 1942 года Сталин настоятельно просит Рузвельта о принятии всех мер для быстрой доставки истребителей современного типа (например, «аэрокобра») и грузовиков в возможно большем количестве Северным морским путём. Рузвельт весьма неопределённо обещает изучить вопрос об увеличении поставок вооружения, но при этом замечает, что «...неотложные военные нужды вообще исключают в настоящий момент возможность увеличения количества «аэрокобр» для Вас».

Наступление момента истины союзники вновь решили переждать. Летом и осенью 1942 года противостояние Германии и Советского Союза было критическим. Гитлеровцы рвались к Волге и Кавказу, зверствовали на северных морях. В это же время американские и английские поставки конвоями северным маршрутом полностью прекратились. В

мужское пожатие! — и он хорошо понял, что это значит: это значит, чтобы он делал своё дело, а потом возвратился бы обнять сына, потому что у него будет сын.

Константин СИМОНОВ.
Май 1942г.

Жди меня

В.С.

Жди меня, и я вернусь.
Только очень жди.
Жди, когда наводят грусть
Жёлтые дожди.
Жди, когда снега метут,
Жди, когда жара,



**К. Симонов и В. Серова
на фронте.**

Жди, когда других не ждут,
Позабыв вчера.
Жди, когда из дальних мест
Писем не придёт,
Жди, когда уж надоест
Всем, кто вместе ждёт.
Жди меня, и я вернусь,
Не желай добра
Всем, кто знает низусть,
Что забыть пора.
Пусть поверят сын и мать
В том, что нет меня,
Пусть друзья устанут ждать,
Сядут у огня.
Выпьют горькое вино
На помин души...
Жди. И с ними заодно



портах Персидского залива скопилось около 35 тысяч тонн неотправленных грузов из-за резкого сокращения английским правительством перевозок для СССР по Трансиранской железной дороге.

Снова эта тягостная выжидательная позиция союзников. Наверное, как нельзя лучше эту ситуацию раскрывает содержание письма Рузвельта Черчиллю от 7 марта 1942 года: «Все предвещают возобновление весной в громадных масштабах германского вторжения в Россию... Мы очень мало можем сделать, чтобы помочь этой единственной стране, ожесточённо сражающейся с германскими армиями». Отсюда и сокращение в летние месяцы до минимума поставок северным маршрутом. А после случая с конвоем «PQ-17» полностью приостанавливается отправка транспортов в советские северные порты. Движение конвоев возобновилось только в сентябре...

В письме Черчиллю от 23 июля 1942 года Сталин оценил как трагический эпизод с конвоем «PQ-17»: «Приказ Английского Адмиралтейства 17-му конвою покинуть транспорты и вернуться в Англию, а транспортным судам рассыпаться и добираться в одиночку до советских портов без эскорта наши специалисты считают непонятным и необъяснимым».

Это сказано довольно мягко, дипломатично. Приказ начальника английского морского штаба адмирала Д. Паунда всем силам прикрытия отойти на запад в страхе перед вышедшим на перехват немецким линкором «Тирпитц» был предательским по отношению к своим же соотечественникам, и саботажным – по отношению к союзникам. Транспорты, оставшись без всякой защиты, стали лёгкой добычей для немецких подводных лодок и авиации. Как надо было действовать в этой ситуации, показало командование советского Северного флота, принявшее все меры к поиску и спасению уце-

левших транспортов, выслав для этих целей в район бедствия все свои силы – корабли и самолёты. **Под охраной советских кораблей в Архангельск пришли все оставшиеся на плаву суда...** Это положение не раз констатировали в своих мемуарах и воспоминаниях высокие военачальники и рядовые моряки – участники конвоев.

Большую часть войны прослужил сигнальщиком на эсминце «Гремящий» и эскадренном миноносце «Карл Либкнехт» В.А. Рулёв – участник многих конвойных операций. Вполне разделяю точку зрения именно этого человека, знающего о войне не понаслышке, не из кабинетной тиши, которая может усыпить бдительность любого «историка».

«Меня, человека простоявшего на мостике эсминца более половины войны на Северном морском флоте, – говорит В.А. Рулёв, – удивляет безапелляционность, с которой выступают бывшие советские военно-морские офицеры и учёные из числа «новых русских»: С.В. Богатырёв, Р.И. Ларинцев, М.Н. Супрун и другие, бесцеремонно отвергающие весь наш вклад в дело разгрома фашизма».

Мы заплатили очень высокую цену за Победу над немецко-фашистскими захватчиками. Сейчас нас бессовестно обкрадывают, с помощью наших же соотечественников, создавая миф о пассивности нашего участия во Второй мировой войне, приписывая все успехи, достижения и победы нашим бывшим союзникам».

Этой точки зрения придерживается в своих мемуарах И.Д. Папанин:

«Поставки по ленд-лизу сыграли определённую роль в снабжении Советской Армии боевой техникой. О том, что руководители партии и правительства придавали этим поставкам важное значение, я мог лично судить по тому, с каким вниманием следили члены ГКО за работой северных портов. Значение этой помощи отрицать нельзя».

Выпить не спешу.

Жди меня, и я вернусь

Всем смертям назло.

Кто не ждал меня, тот пусть

Скажет: – Повезло. –

Не понять не ждавшим им,

Как среди огня

Ожиданием своим

Ты спасла меня.

Как я выжил, будем знать

Только мы с тобой, –

Просто ты умела ждать,

Как никто другой.

* * *

«...Симонов заходил к нам после каждой поездки в части. Однажды

мы уговорили его почитать новые стихи. Он прочёл «Жди меня» и другие стихотворения, с которыми недавно выступал перед артиллеристами.

Сейчас уже не помню, напечатал ли тогда «Часовой Севера» эти стихи, но вскоре они появились в «Правде». Почти каждый полиграфист сделал вырезку из газеты и аккуратно приклеил её у своего рабочего места. Она появилась даже в кабинах автомашин.

У нас в Заполярье К.Симонов написал поэму «Сын артиллериста». Видимо, тоже сказались поездки на полуостров Рыбачий».

А.И.Бескоравый.

Северный морской путь

«Не будет гиперболой, если мы скажем, что многие знают об открытии Северного морского пути гораздо меньше, чем о родословной какого-нибудь Рамзеса XIII», – так писала газета «Правда» 28 апреля 1922 года. Сегодня, когда Северный морской путь стал национальной транспортной магистралью СССР в Арктике, ситуация в отношении информированности об этой трассе изменилась, конеч-



Мы отдаём должное этой помощи и признаём, её роль в войне Советского Союза с Германией, но категорически отвергаем мнение тех политических деятелей и историков Запада, которые преподносят ленд-лиз как великую жертву США, якобы, спасшую Советский Союз от поражения во второй мировой войне...

Неизмеримо велики были потери нашей страны в сравнении с потерями союзников. Только один ущерб, нанесённый гитлеровскими захватчиками оценивается в сумме 178 миллиардов долларов. Советский Союз потерял во второй мировой войне свыше 20 миллионов человек, а США – только 229 тысяч человек.

Из документов известно, что основные поставки по ленд-лизу шли в страны Британской империи. Так, в докладе президента США Трумэна конгрессу об операциях по ленд-лизу было указано, что общая стоимость поставок Великобритании составила 43,6 процента, а Советскому Союзу – 28,7 процента.

...Закон о ленд-лизе оказался, прежде всего, выгодным для американских монополий, так как позволил им загрузить свою промышленность военными заказами и обеспечить массовый сбыт американских товаров в Европу.

Недаром же президент США Трумэн ещё в августе 1945 года в своём послании конгрессу США недвусмысленно заявил, что в результате расчётов по ленд-лизу «будут созданы необходимые основы для нашего экономического благосостояния».

Советская сторона неизменно признавала важность поставок союзников для Красной Армии, особенно в первый период войны. Эту помощь с искренней признательностью и благодарностью принимали участники советских военных операций и работники тыла. Но нельзя забывать, что основную тяжесть военного бремени несли со-

ветские люди. По американским официальным данным, из США в СССР за время войны было поставлено 14450 самолётов и около 7 тысяч танков. С начала войны по 30 апреля 1944 года Англия поставила 3384 самолёта и 4292 танка. Из Канады получено 1188 танков... В то же время советская промышленность ежегодно в течение последних трёх лет Великой Отечественной войны выпускала 30 тысяч танков и самоходных орудий, до 40 тысяч самолётов. За всю войну поставки по «ленд-лизу» не превысили и 4 процентов от объёма советской военной продукции.

Заострив таким образом внимание на этих цифрах, можно опять оставить читателя в раздумьи: хорошо это или не очень? Иногда манипуляции с цифрами не отражают истинного состояния дел. Давайте посмотрим, что скрывается за этими скромными процентами? За союзниками остаётся каждый шестой истребитель и каждый пятый бомбардировщик, каждые два из трёх грузовиков – на фронтах и в тылу, свыше 500 боевых кораблей, практически вся корабельная радиолокация и гидроакустика. Своевременная поставка локомотивов и тысяч железнодорожных вагонов практически предотвратили транспортный паралич. В огромном количестве поступало заводское оборудование, медикаменты, продовольствие и обмундирование...

Отсутствие активных военных действий на Западе, конечно, развязывало руки германского командования к развёртыванию новых масштабных операций на Восточном фронте. Именно здесь гибло больше всего военных и мирных людей. Для вторжения на Советский Союз «третий рейх» мобилизовал более чем пятимиллионную армию. И продолжал пополнять её новыми стрелковыми дивизиями, танковыми корпусами и авиационными эскадрильями. Поэтому с первых дней существо-

но, в лучшую сторону. Газеты, радио, телевидение, журналы, книги, кино воссоздают широкую картину жизни моряков, лётчиков и учёных, осваивающих Советскую Арктику. Казалось бы, трудно чем-либо ещё удивить человека, который своими глазами может увидеть на экране кино или телевизора, как могучий атомный ледокол вспарывает льды в районе Северного полюса. Тем не менее, как ни странно, приходится постоянно встречаться с желанием людей различных профессиональных интересов и возраста знать ещё больше об арктической одиссее, полной

драматических, трагических, но поучительных страниц.

Да, действительно, становление Северного морского пути как транспортной магистрали было весьма нелегким, особенно на начальных этапах. Оно рождалось в длительном противоборстве сторонников и противников практического использования этого пути. Сегодня с высоты десятков и даже сотен лет мы осознаем, что сопротивление противников арктического мореплавания имеет только отчасти субъективный характер (определённую недалёковидность тех или иных государственных деятелей

царской России). Их идейную твёрдую убеждённость хорошо выразил царский генерал Зиновьев в своей резолюции на докладной записке промышленника М.К. Сидорова: «Так как на Севере постоянные льды, и хлебопашество невозможно, и никакие другие промыслы немыслимы, то, по моему мнению и моих приятелей, необходимо удалить народ с севера во внутренние страны государства, а вы хлопчите наоборот... Такие идеи могут проводить только помешанные».

Другие русские люди сравнительно малочисленные в те далекие годы, не менее убеждённо верили в



вания антигитлеровской коалиции правительство Советского Союза побуждало её участников к открытию второго фронта в Западной Европе. Только таким образом можно было снять напряжение на Восточном фронте и наиболее эффективно бороться совместными усилиями против гитлеризма. Но под всякими мыслимыми и немыслимыми предложениями американская и британская стороны уклонялись от конкретных обязательств на этот счёт. Даже подписав совместное советско-британское коммюнике (10 июня 1942 года) с согласованной советско-американской формулировкой «...достигнута договорённость в отношении неотложных задач создания второго фронта в Европе в 1942 году», Лондон и Вашингтон искали лазейку, как бы уклониться от выполнения союзнического долга с открытием второго фронта. «Я прекрасно понимал, – писал Черчилль в своих мемуарах, посвящённых второй мировой войне, – что в эти первые дни нашего союза мы мало могли сделать, и старался заполнить пустоту вежливыми фразами». Разработанные операции «Следжхэммер» (высадка британских войск во Францию) и «Факел» (освобождение Северной Африки) больше всего были предметом споров военных и политиков, нежели планами к конкретным действиям.

Военный союз Америки с Советским Союзом по Рузвельту отвечал глобальным интересам американского империализма. Позднее сын президента Элиот Рузвельт в своей книге «Его глазами» точно охарактеризует позицию отца как государственного деятеля.

«Ты представь себе, – говорил президент своему сыну, – что это футбольный матч. А мы, скажем, резервные игроки, сидящие на скамье. В данный момент основные игроки – это русские, китайцы и в меньшей степени англичане. Нам предназначена роль игроков, которые вступают в игру в решающий

момент... Я думаю, что момент будет выбран правильно...»

Бывший нарком Военно-Морского Флота СССР Н.Г. Кузнецов в своих мемуарах «Курсом к победе» (стр. 168-169) «угадывает» позицию союзников и довольно популярно объясняет её:

«Как известно, второй фронт не был открыт и в следующем, 1943 году: Черчилль рассчитывал на дальнейшее ослабление Советского Союза и Германии, надеялся, что благодаря этому потребуются меньшие усилия для вторжения во Францию, останется больше «козырей» для послевоенных переговоров с бывшим союзником. Для британских политических деятелей подобный приём был не новым.

Второй фронт против гитлеровской Германии был открыт только в июне 1944 года. Но Черчилль, как человек, привыкший, чтобы другие «таскали из огня каштаны», не хотел идти даже на оправданный риск ради СССР – своего героически сражающегося союзника.

Ну что ж, Уинстон Черчилль всегда был верным оруженосцем своего класса и последовательным врагом коммунизма. Даже в те годы, когда Советский Союз и Великобритания находились в одном боевом лагере. Особенно отчётливо это «постоянство натуры» У.Черчилля проявилось в тяжёлом для нас 1942 году».

Конечно же, правительства Англии и США были жизненно заинтересованы в сотрудничестве с СССР. Но в то же время представители правящих кругов этих держав не могли преодолеть свои классовые предубеждения по отношению к социалистическому государству. Среди английских и американских правящих кругов по-прежнему оставалось немало влиятельных лиц, которые, как и раньше, надеялись на разгром Советского Союза фашистской Германией, невзирая на губительные последствия такого развития

обратное – в необходимость освоения морского пути, пролегающего вдоль Севера России. Борьба идей вокруг Северного морского пути имеет, на наш взгляд, и объективную природу, связанную с особенностями этой морской трассы. Речь идёт о тех особенностях, которые мы имеем в виду, когда говорим об экономической и политической значимости для Советского Союза Северного морского пути. Что же это за особенность?

Первая особенность Северного морского пути состоит в том, что он пролегает вдоль берегов нашей страны, зависим от сложившейся

в тот или иной период времени международной обстановки. Вместе с тем этот путь является кратчайшим между нашими западными и дальневосточными портами. Преимущества Северного морского пути хорошо видны при сравнении его с другими морскими трассами, пролегающими через южные моря. Так, например, чтобы провести судно из Мурманска до Владивостока через Суэцкий канал, требуется покрыть расстояние около 12,8 тыс. миль (около 24 тыс. км). Расстояние же от Мурманска до Владивостока по Северному морскому пути составляет около 5,8 тыс. миль (око-

ло 11 тыс. км). Столь очевидное географическое преимущество этого пути, именуемого ещё иногда Северо-Восточным морским проходом (в отличие от Северо-Западного прохода, пролегающего в водах Североатлантической Арктики) с давних пор привлекало внимание ряда мореплавателей. По существу это первый аргумент энтузиастов освоения Северного морского пути.

Вторая, не менее важная, особенность заключается в том, что Северный морской путь пролегает вдоль устьев крупнейших рек Азиатского Севера, простирающихся



событий для их собственных стран. Некоторые деятели на Западе даже в публичных выступлениях не скрывали своих надежд на взаимное истощение Германии и Советского Союза, что дало бы Англии и США возможность сохранить и даже укрепить свои мировые позиции. Американский сенатор Гарри Трумэн (будущий президент) заявил в те дни: «Если мы увидим, что выигрывает Германия, то нам следует помогать России, а если выигрывает будет Россия, то нам следует помогать Германии, и, таким образом, пусть они убивают как можно больше, хотя я не хочу победы Гитлера ни при каких обстоятельствах». В Англии с подобным заявлением выступил министр авиационной промышленности Д. Мур-Брабазон. В таком же духе писали многие реакционные газеты этих стран.

Согласовав свои действия, Рузвельт и Черчилль 18 июля 1942 года (буквально спустя месяц после подписания упомянутого коммюнике) объявляют официально о решении западных союзников: «...в футбол пока не играть, а выжидать своего момента на скамье запасных игроков». Да, именно 18 июля 1942 года, когда караван «PQ-17» был уже разгромлен и лишь суда-одиночки, ещё оглядываясь по сторонам, с нетерпением ожидали встречи с советскими эсминцами или участи своих собратьев уже пропавших в пучинах самого холодного океана, премьер У. Черчилль отправит послание И.В. Сталину:

«...В случае с последним конвоем под номером «PQ-17» немцы, наконец, использовали свои силы таким образом, которого мы опасались. Они сконцентрировали свои подводные лодки к западу от острова Медвежий, а свои надводные корабли держали в резерве для нападения к востоку от острова Медвежий. Окончательная судьба конвоя ещё не ясна.



Сбор подписей под петицией к правительству США о немедленном открытии второго фронта. Нью-Йорк, 1942 г.

В настоящий момент в Архангельск прибыли только четыре парохода, а шесть других находятся в гаванях Новой Земли. Последние могут, однако, по отдельности подвергнуться нападению с воздуха.

Поэтому в лучшем случае уцелеет только одна треть. Я должен объяснить опасности и трудности этих операций с конвоями, когда эскадра противника базируется на Крайнем Севере. Мы не считаем правильным рисковать нашим флотом метрополии к востоку от острова Медвежий или там, где он может подвергнуться нападению немецких самолётов, базирующихся на побережье.

Если один или два весьма немногочисленных мощных судов погибли бы или хотя бы были серьёзно повреждены, в то время как «Тирпитц» и сопровождающие его корабли, к которым скоро должен присоединиться «Шарнхорст», остались бы в действии, то всё господство в Атлантике было бы потеряно».

в меридиональном направлении и образующих со своими большими и малыми притоками разветвлённую сеть внутренних водных путей. Северный морской путь с реками Обь, Таз, Пур, Енисей, Пясины, Хатанга, Оленёк, Анабар, Лена, Яна, Индигарка и Колыма образуют как бы единую воднотранспортную систему нашей страны. Русские люди понимали, что это открывает доступ к естественным богатствам огромной территории, простирающейся в глубь Азиатского материка. Это, по существу, второй довод сторонников освоения Северного морского пути.

Однако преимущества Северного морского пути, столь очевидные на первый взгляд, оказываются далеко не убедительными, если вспомнить о том, что от Новой Земли до Берингова пролива и зимой, и летом располагаются тяжёлые полярные льды. Они препятствуют свободному плаванию транспортных судов. Это обстоятельство длительное время сдерживало не только освоение, но и изучение этого морского пути. И здесь нужно согласиться с тем, что в руках противников арктической трассы был довольно сильный аргумент и они по-своему были правы. Однако этот аргумент был живуч

только до определенной ступени научно-технического прогресса. Время работало против преемников Северного морского пути.

Сегодня сотни различных судов бороздят арктические просторы — там, где ещё сравнительно недавно было мёртвое, без единого судна, море. В результате неузнаваемо преобразилась Советская Арктика. Вдоль всего арктического побережья располагаются благоустроенные посёлки и города, где работают тысячи советских людей. Всем хорошо известны Норильский горно-металлургический комбинат, Игарский лесопромышленный ком-



Не надо быть великим стратегом, чтобы понять, к чему клонит премьер-министр. Если великая дипломатия строится по таким принципам: Советский Союз получил недвусмысленное предупреждение – на помощь союзников в дальнейшем русские могут особо не рассчитывать. Да, судя по приведённым цифрам в соотношении доли ленд-лиза к отечественному производству, мы могли бы обойтись и без союзных поставок. Но в той грандиозной битве, которую мы вели от самых северных берегов Ледовитого океана до берегов Чёрного моря, всё было для нас важно и необходимо. В огромной копилке Победы на счету был каждый танк, каждый самолёт, каждый автомобиль, каждая пушка, каждая банка тушёнки, каждая ампула пенициллина, каждый литр топлива... Потому наши моряки, лётчики, подводники, портовики не щадили своих жизней во имя спасения каждого каравана, каждого транспорта, каждого килограмма военного груза. Мы могли отказаться от ленд-лиза, но не могли этого сделать, связанные серьёзными соглашениями военного времени.

Через пять дней, 23 июля Сталин отреагирует очень жёстким заявлением:

«Наши военно-морские специалисты считают доводы английских морских специалистов о необходимости прекращения подвоза военных материалов в северные порты СССР несостоятельными. Они убеждены, что при доброй воле и готовности выполнить взятые на себя обязательства подвоз мог бы осуществляться регулярно с большими потерями для немцев.

Приказ Английского Адмиралтейства 17-му конвою покинуть транспорта и вернуться в Англию, а транспортным судам рассыпаться и добираться в одиночку до советских портов без эскорта наши специалисты считают непонятным и необъяснимым.

Я, конечно, не считаю, что регулярный подвоз в северные советские порты возможен без риска и потерь. Но в обстановке войны ни одно большое дело не может быть осуществлено без риска и потерь.

Вам, конечно, известно, что Советский Союз несёт несравненно более серьёзные потери. Во всяком случае, я никак не мог предположить, что Правительство Великобритании откажет нам в подвозе военных материалов именно теперь, когда Советский Союз особенно нуждается в подвозе военных материалов в момент серьёзного напряжения на советско-германском фронте...

...Исходя из создавшегося положения на советско-германском фронте, я должен заявить самым категорическим образом, что Советское Правительство не может примириться с этим».

Письмо Сталина Черчиллю вручил лично из рук в руки советский посол в Великобритании Иван Михайлович Майский. Позже, вспоминая этот день, посол отметит, что британский премьер был не в лучшем расположении духа. То ли война не ладилась в Египте, то ли его уже достали собственные специалисты, несогласные с действиями при разгроме «PQ-17» и задержкой очередного конвоя. Даже сэр Гамильтон заявил вполне определённо: «Размышляя о будущем, я счастлив, когда думаю о планах проводки конвоя «PQ-18». Гамильтон не только поставил вопрос о скорейшей посылке очередного каравана, но и указал на главного виновника трагедии «PQ-17» – он буквально ткнул пальцем в Черчилля, за что вскоре поплатился удалением с флота на береговую службу...

«С горя Черчилль, видимо, немножко перехватил виски, – писал Майский. – Это заметно было по его лицу, глазам и жестам. Моментами у него как-то странно дёргалась голова, и тогда



Севморпуть сегодня

плекс, Билибинская атомная электростанция, промышленные центры на Чукотке, в бассейне Яны и др. Осуществление социалистических преобразований в Советской Арктике было тесно связано с решением транспортной проблемы, с ликвидацией территориальной изолированности арктических районов от промышленных центров Советского Союза. Эта проблема была решена ценой огромных усилий ряда поколений русских и советских людей.

«От Советского Информбюро... 1941-1945». Издательство Агентство Печати Новости. Москва. 1982. Т.2. стр. 62-63.

От автора. В своё время мне пришлось заниматься проблемами Северного морского пути. В газете «Заполяный вестник» за 13 апреля 1996 года была опубликована большая моя статья «Ворвутся ли в Кремль арктические ветры?» Многие из поставленных там вопросов до сих пор остаются без ответа, хотя со времени председателя правительства России Егора Гайдара, который не видел необходимости в разработке специальных программ по спасению Севера, многое изменилось в сторону улучшения. Деструктивная позиция экс-премьера, так много сделавшего для



чувствовалось, что, в сущности, он уже старик... страшное напряжение воли и сознания поддерживает Черчилля».

Когда же премьер прочитал послание Сталина, он испугался мысли о возможности выхода СССР из войны. Именно это он дал понять советскому послу. На что Иван Михайлович резко возразил:

– Никому у нас в голову не приходит мысль о прекращении борьбы. Наш путь определён раз и навсегда – борьба до конца... Однако надо считаться и с реальностями ситуации...

Но англичане продолжали разыгрывать трагикомедию на высшем уровне. Иден продолжал без обиняков убеждать нашего посла:

– А вы не находите, посол, что история с «PQ-17» весьма показательна и убедительна? Какой смысл для вас, русских, если мы станем отправлять к вам караваны, которые в Баренцевом море всё равно угробят немцы?

– Смысла в этом нет, – настаивал на своём Майский. – Но зато есть смысл не подставлять караваны под избиение их противником...

С одной стороны, Черчилль не хотел отказываться от своей концепции развития войны, но с другой стороны, он не хотел осложнять отношения западных союзников с СССР. Тем более, что верный союзник президент США Ф. Рузвельт резко отрицательно отнёсся к прекращению поставок по ленд-лизу в Россию кораблями через арктические воды. На разгром немцами «PQ-17» резко отреагировал политический мир: протесты шли из Москвы, из Вашингтона и ... от офицеров собственного английского флота, которые утверждали, что караваны могут проходить в СССР, и «PQ-17», покинутый эскортом, не может служить примером их непроходимости. Черчилль не выдержал такого натиска и дал указание в узком кругу своих приближённых, чтобы те договорились с русскими:

«Маршал Сталин очень сердитый мужчина, – сказал Черчилль Идену. – Только не давайте русским слишком наваливаться на нашего Дадли... С них хватит и того, что в Москве они спустили штаны с нашего морского атташе Джеффри Майлса!»

...Черчилль, сознавая всю ответственность возложенной на него миссии, спешно отправляется в Москву, чтобы лично Сталину объяснить причину отказа от ранее обещанного открытия второго фронта. Здесь к ним присоединился личный представитель президента Соединённых Штатов А.Гарриман. Принципиально вопрос об открытии второго фронта так и не был решён. Каждая из сторон осталась при своём мнении. Сталин с беспокойством говорил о приостановке конвоев, идущих в Мурманск и Архангельск. Катастрофа с «PQ-17» ни в коей мере не должна прервать военные поставки. Гарриман выразил принципиальное согласие с этой позицией, но, вместе с тем, он подталкивал к более широкому использованию южного маршрута через Персидский залив, Трансиранскую железную дорогу, а также пути, ведущие через Аляску и Сибирь. Но, как мы уже выяснили, этот кружной путь значительно затягивал сроки в получении военных грузов и в боевых действиях такого масштаба сковывало всякую стратегическую инициативу.

После того как посланники Америки и Англии прибыли к месту назначения, 18 августа было опубликовано англо-советское коммюнике о переговорах премьер-министра Великобритании г. Черчилля с Председателем Совнаркома СССР И.В. Сталиным. Коммюнике было выдержано в стиле высокой дипломатии, в нём не было намёка на острые дискуссии и на серьёзные разногласия между союзниками в вопросе открытия второго фронта. Перед лицом коварного врага они предстали единым и непоколебимым фронтом...

разрушения советской и российской экономики, призывавшего, в частности, сохранить из северной экономики только то, что там действительно нужно сохранить. Как же он, любитель считать золотые запасы России, так опрометчиво закрыл весь Российский Север, дающий больше половины валютных поступлений. Россия – это не только то, что крутится по Садовому кольцу Москвы. Север, занимающий большую часть России, сосредоточил основные запасы цветных и редких металлов, золота, алмазов.

В последние годы появился ряд постановлений, которые обращают

Россию к исходной позиции, что она должна прирастать Севером. Но до сих пор несправедливо не находит должного отражения развитие международного судоходства по Северному морскому пути. Тут, как говорится, можно винить зарубежных мореходов, которые не торопятся воспользоваться нашей национальной транспортной магистралью. Не наблюдается особой заинтересованности в открытии Севморпути для мирового грузопотока и со стороны России в лице Департамента морского транспорта. Однако учёные, специалисты и практики видят в Севморпути

альтернативу традиционным путям, проходящим через Суэцкий и Панамский каналы. Французская национальная судоходная компания обсудила проект использования Севморпути и пришла к выводу, что он хорош и для туристских круизов, и для грузоперевозок между Францией, Японией и Китаем – короче на 6 тысяч километров.

Норвежские учёные из института Фриёфа Нансена уже разработали первичные карты пути из Норвегии до Аляски. Раньше здесь навигация длилась около четырёх месяцев. При нынешнем насыщении атомными ледоколами навигация



Но мы должны выслушать и противоположную сторону. Уинстон Черчилль в своих воспоминаниях отстаивал свою точку зрения:

«Когда в августе 1942 года я впервые посетил Москву, я услышал от Сталина более краткий отчёт об этих переговорах (Черчилль имеет ввиду переговоры с Германией (Риббентропа и Молотова), – Н.Е.), который в основных чертах не отличался от германского отчёта, но, пожалуй, был более красочным.

«Некоторое время назад, – сказал Сталин, – Молотова обвиняли в том, что он настроен слишком прогермански. Теперь все говорят, что он настроен слишком проанглийски. Но никто из нас никогда не доверял немцам. Для нас с ними всегда был связан вопрос о жизни или смерти». Я заметил, что мы сами это пережили и поэтому понимаем, что они чувствуют. «Когда Молотов, – сказал маршал, – отправился в Берлин повидаться с Риббентропом в ноябре 1940 года, вы пронюхали об этом и устроили воздушный налёт». Я кивнул. «Когда раздались звуки воздушной тревоги, Риббентроп повёл его по длинным лестницам в глубокое, пышно обставленное бомбоубежище. Когда они спустились, уже начался налёт. Риббентроп закрыл дверь и сказал Молотову: «Ну вот мы и одни здесь. Почему бы нам сейчас не заняться дележом?» Молотов спросил: «А что скажет Англия?» – «С Англией покончено, – сказал Риббентроп. – Она больше не является великой державой». – «А в таком случае, – сказал Молотов, – зачем мы сидим в этом убежище и чьи это бомбы падают?»»

Советское правительство использовало каждую возможность для развития отношений между СССР и США. В тот период для Советского Союза имел большое значение каждый визит американских политических и общественных деятелей. Приезд лидера республиканской партии Уэнделла Уилки, наиболее вероятного кандида-



Посол СССР И. Майский вручает в Лондоне советские награды английским лётчикам-защитникам конвоев, 1942 г.

та этой партии на президентский пост занимал особое место. Самолёт с Уилки приземлился 17 сентября 1942 года в Куйбышеве, где в это время находился Наркомат иностранных дел и дипломатические представительства. Он встретился с главами дипломатических представительств, посетил различные предприятия Куйбышева. В беседах с рабочими и служащими этих предприятий чаще всего возникал вопрос об открытии второго фронта в Европе. Уилки, не вдаваясь в подробности проблемы, отделывался общими фразами, уверяя, что операция по открытию второго фронта, якобы, требует серьёзных приготовлений.

У. Уилки вместе с послом США, адмиралом Стэндли посетили Наркоминдел, где заместитель наркома иностранных дел А.Я.Вышинский, исполнявший обязанности руководителя наркома в Куйбышеве, устроил приём в честь высокого гостя. Тогда Уилки выразил желание встретиться со

может стать практически круглогодичной. Доставка грузов на Ямал (для нефтяников) и Таймыр (для Норильского комбината) подтверждает это на практике уже несколько лет. От Таймыра до Аляски через Панамский канал 16737 километров, по Северному морскому пути на десять тысяч километров короче. Игра стоит свеч. Эксплуатация Севморпути может дать доходы в СКВ не меньше чем Суэцкий и Панамский каналы. Глядишь, Диксон обрёл бы значение важного международного порта.

Возникает ещё много сомнений в точности координат точки возврата: то ли мы её пролетели, то ли нам

остаётся сделать уверенный шаг и заново устанавливать в изменившейся экономической и политической ситуации в России.

«Рассредоточение конвоя «РQ-17» было ошибочно...»

Перед вами сокращённый, но практически не редактированный доклад одного из подразделений Главного штаба Военно-Морского

Флота СССР. Своеобразие этого документа в том, что он составлен людьми далёкими от большой политики. В то время им не было известно об интенсивной переписке Сталина и Черчилля, как не были известны замыслы Британского Адмиралтейства и планы германского военно-морского ведомства.

«По времени движение конвоя совпало с началом решительного наступления немцев на южном направлении сухопутного фронта СССР в 1942 года.

Неблагоприятная переходу конвоя обстановка складывалась и на пути предстоящего движения. Весь



Сталиным. Эта встреча была назначена на 23 сентября. Встреча Сталина с лидером оппозиционной партии, несомненно, имела большое значение для советско-американских отношений. Сталину было важно узнать, что и правящая партия, и круги, стоящие в оппозиции, выступают за развитие контактов с Советским Союзом.

Сталин дал обед в честь Уилки. Обед закончился, все направились в соседнюю комнату пить кофе. А Сталин пригласил за свой столик Уилки, Молотова, Уманского, Ворошилова, Соболева, британского и американского послов. В беседе Сталин посоветовал американскому послу поскорее возвращаться из Куйбышева в Москву. «Может быть, вы боитесь немецких бомбёжек? – спросил Сталин, спрятав улыбку в свои прокуренные усы. – Так их теперь уже не бывает». Предложив послу США переехать в Москву, прежде чем туда вернуться все другие дипломатические представительства, Сталин ещё раз хотел подчеркнуть особый характер советско-американских отношений на этот момент времени.

В разговоре Уилки коснулся продовольственной проблемы в Советском Союзе. Сталин не скрывал: такая проблема существует. Немцы захватили всю Украину, Северный Кавказ и большую часть чернозёмных областей – самые богатые регионы по производству пищевых продуктов. На предстоящую зиму Советскому Союзу потребуется 2 миллиона тонн пшеницы, значительное количество концентрированных кормов и продуктов питания, как масло, сгущённое молоко, мясные продукты. Если Великобритания и Соединённые Штаты предоставят суда, которые плавали бы под советским флагом, заметил Сталин, то эти продукты нетрудно будет доставить в тихоокеанские советские порты, поскольку американцы и англичане опасались нападений со стороны японского флота. В это же

время Япония пока официально отказывалась выступить против Советского Союза, хотя Германия постоянно подталкивала её к этому. Японцы обещали напасть на Советскую Сибирь при условии, если немцы смогут снабдить Японию миллионом тонн стали, алюминием, другими ресурсными материалами. Но Берлин отказывал в выполнении этих условий, поскольку сам испытывал недостаток в них. Возможно, объясняя эту ситуацию лидеру американской оппозиции Уилки, Сталин ещё раз хотел подчеркнуть важность данной проблемы и возможность подтолкнуть определённые круги США к её решению.

Что же в это время предпринимают гитлеровские стратеги? Вслед за жестокой зимой 1941-42 годов лето 1942 года выдалось сухим и жарким. Защитникам Советского Заполярья лето принесло новые испытания. Гитлеровцы уже понимали, что реваншистский план молниеносной войны с Советским Союзом у них не прошёл. На втором году затяжной войны с Россией Гитлер понял, что и он недооценил роль Северного морского пути. Гитлеровцы предпринимают крупномасштабные меры по блокированию этой важной стратегической морской коммуникации и использованию её в своих интересах. Ещё 10 мая 1942 года командующий арктическим сектором адмирал Шмундт вносит на рассмотрение высших штабных инстанций план минирования основных путей движения советских и союзных караванов в северных морях. Этот план немедленно одобряет Гитлер, – он счёл нужным расширить его до нескольких самостоятельных операций, лично присвоив каждой из них кодовые названия с «русскими именами» – «Царь», «Царевич», «Рюрик», «Романов», «Пётр», «Павел», «Иван», «Распутин»...

Немецкий историк Юрга Майстер в своей книге пишет, что у немцев «... возник проект установить

путь конвою предстояло совершить в условиях круглосуточного полярного дня, при заметно усилившейся деятельности воздушных и подводных сил противника. Кроме того, конвою угрожала встреча с сильной эскадрой противника, состоявшей из тяжёлых крейсеров и миноносцев во главе с линейным кораблём «Tirpitz». В июле 1942 года крупные корабли противника перебазировались в северные порты Норвегии. Тяжёлые крейсера «Admiral Scheer» и «Lützow» перешли из Тронхейма в Вест-фьорд. Предполагалось дальнейшее их движение в фьорды в районе Гаммерфест. 2 июля

британской авиаразведкой был обнаружен выход из Тронхейма на север линейного корабля «Tirpitz» и крейсера «Admiral Scheer» в сопровождении шести-восьми миноносцев. Движение этой эскадры угрожало перехватом и уничтожением конвоя «PQ-17» и шедшего ему навстречу из Мурманска конвоя «QP-13».

5 июля находившаяся на позиции к северу от Нордкапа советская подводная лодка «K-21» под командованием Героя Советского Союза капитана II ранга Лунина атаковала линейный корабль «Tirpitz». Торпеда попала в кормовую часть корабля. После успешной атаки

«Tirpitz» нашей лодкой корабли неприятельской эскадры возвратились в свои базы, и последующих выходов их в район движения конвоев не наблюдалось.

В последних числах июня 1942 года заметно усилилась деятельность подводных лодок противника на путях предстоящего движения конвоя. Между 20-м и 25-м числами того же месяца радиоразведкой было установлено пребывание в Баренцевом море до 12 подводных лодок противника. В период движения конвоя, и особенно во время перехода его от острова Медвежий, к нашим портам радиоразведкой



регулярное судоходство и рейсы военных и торговых судов по Северному морскому пути между Японией и Германией, чтобы таким образом противодействовать блокаде союзников. Для этого немецкие военные корабли должны были оказывать давление на советский флот в Карском море, ... что позволило бы немецко-японским торговым судам без помех проходить путь длиной около 6300 морских миль».

Как бы переключаясь с немецким автором, датский военный историк Р.Стеенсен ничуть не умаляет достоинств этого проекта: «...В это время между Японией и Германией ещё велись переговоры об использовании пути вокруг берегов Сибири, что операция на Северном морском пути заставит русских держаться ближе к берегу, и поэтому немецкие корабли при благоприятной ледовой обстановке смогут использовать путь севернее Новой Земли и, возможно, севернее других групп островов – иными словами, северный вариант Северного морского пути».

До сих пор немецким кораблям приходилось добираться до Японии через Атлантику, огибать Африку и пересекать Индийский океан. Путь огромный и небезопасный, если считать, что немецкие транспорты постоянно подстерегали англо-американский флот. Северный морской путь втрое короче, и здесь, как полагали немцы, можно убить сразу трёх зайцев: наиболее оперативно осуществлять стратегические перевозки, значительно дешевле и безопаснее. Они, видимо, полагались на данные разведки, на детальные документы воздушного плавания дирижабля «Граф Цеппелин», на опыт прохождения перед самой войной Северным морским путём немецкого военного корабля «Комета» под видом гидрографического судна. Об этом подробно рассказано в первой части «Побратимов Арктики». Но немцы явно не оценили роль Северного морского флота и просчитались в сво-

их возможностях. Тем более, русские «не сдадут в аренду» так просто свою стратегическую морскую линию. Немцы не знали всего коварства непредсказуемой Арктики. Здесь навигация из года в год не повторяется, каждый день полон неожиданных капризов природы. Поэтому любое плавание по морям Северного Ледовитого океана требует не только высоких профессиональных качеств судовых команд, их капитанов, но и постоянного знания условий погоды, направлений и силы ветров, оперативных сведений о ледовой обстановке. По меткому определению одного из исследователей Арктики, здесь все – пасынки погоды, её эксплуататоры и рабы...

Зная цену такого прогноза в условиях жестокой войны, противоборствующие стороны немедленно зашифровали все сообщения своих метеорологических станций. Гитлеровцам явно не хватало метеосведений из Арктического региона и Северной Атлантики. Все прибрежные метеостанции, расположенные в Гренландии, Исландии, на Шпицбергене, Земле Франца-Иосифа, Новой Земле и вдоль всего евразийского арктического побережья отныне обслуживали только союзников. Метеослужбы германского военно-морского флота и синоптический отдел военно-воздушных сил незамедлительно снаряжает альтернативные тайные метеостанции на полярные архипелаги и острова. Почти два десятка таких метеорологических экспедиций под громкими названиями «Деревянный глаз», «Эдельвейс», «Виолончелист», «Кладоискатель», тайно высаживались на необитаемые берега, разворачивали метеостанции и посылали оперативную сводку на материк. Шифровки из комбинации нескольких цифр оперативно получали на всех базах, судах германского флота и авиации.

Правда, немцев преследовала одна неудача за другой. Из Адвент-фиорда на Шпицбергене их

было зафиксировано более ста мест обнаружения подводных лодок. Перемещение лодок шло в направлении движения конвоя. Лодки действовали группами по 3–4 единицы в каждой.

К концу июня резко усилилась и деятельность воздушных сил противника. Разведывательная авиация его вела глубокую и непрерывную разведку Гренландского и Баренцева морей, Мурманского побережья, Белого моря и района острова Новая Земля.

В начале июля на аэродромах Северной Норвегии было сосредоточено более пятисот самолётов, из

которых около трёхсот приходилось на долю бомбардировочной и торпедоносной авиации.

К концу июня усилились налёты на Мурманск как на один из более вероятных портов прибытия союзного конвоя. Особенно интенсивным был налёт авиации противника на Мурманск 28 июня 1942 года, то есть на следующий день после выхода конвоя из Исландии.

Старший представитель британского Адмиралтейства на Севере в своей информации о налёте на Мурманск сообщал: «Около 1/3 Мурманска выжжено, а другие здания повреждены. Английская

миссия и штаб вместе с радиотелефонной станцией переехали в пригород. Весьма возможно, что, пользуясь благоприятной погодой июля и августа, противник совершит новые интенсивные налёты и сконцентрирует удары по судам...».

Такова в общих чертах обстановка, которая сложилась к переходу конвоя «PQ-17».

Активизация и направленность деятельности противника не прошли для англичан незамеченными, как, очевидно, и подготовка к переходу конвоя для немцев. На угрозу воздействия по конвою крупных надводных кораблей противника



изгоняют норвежские патриоты. На Ян-Майене немецкому отряду помешал обосноваться американский десант. Исландия полностью в руках союзников, – туда не проникнуть. На восточном побережье Гренландии при взаимодействии датчан и эскимосов парализована одна из самых замаскированных и самых крупных фашистских метеостанций. Из-за отравления мясом белого медведя спешно эвакуируется оперативная группа «метеорологов» с одного из островов Земли Франца-Иосифа. Группа из нескольких немцев пытается установить автоматически действующую метеостанцию на острове Междушарском у берегов Новой Земли, но их обнаруживает и обстреливает советский лётчик...

После трагических событий с союзным конвоем «PQ-17» многим становится ясно, что Новая Земля становится стратегическим объектом не только для немецкого командования, но и для нас. Новая Земля как бы стала тем водоразделом, откуда можно и нужно видеть и охранять не только союзные, но внутренние конвои, активно работающие на Северном морском пути. Поэтому 18 августа 1942 года приказом Народного комиссара ВМФ создаётся Новоземельская военно-морская база в составе Беломорской военной флотилии. Новоземельская ВМБ была призвана защищать стратегические Новоземельские проливы и подходы к ним. В оперативном порядке 22 августа 1942 года издаётся приказ командующего Северным флотом, на основании которого комплектуется личный состав формируемой базы. По северным нормам это значительный контингент: 1183 военнослужащих (153 офицера, 262 человека старшинского и 768 человек рядового состава) и 170 вольнонаёмных.

По свидетельству Фёдора Петровича Колтового, служившего в то время на Новоземельской

военно-морской базе, в начале сентября 1942 года в губу Белушью перебрали первую группу краснофлотцев для организации Новоземельской военно-морской базы. В середине сентября прибыл на самолёте командир базы капитан первого ранга Александр Иванович Дианов. До середины ноября сюда прибыло более двух десятков военных кораблей и транспортных судов, которые доставили строительные материалы, оружие и специальное оборудование.

В различных пунктах архипелага в спешном порядке строятся военные объекты. У залива Рогачёва уже к 10 сентября построен первый аэродром с двумя взаимно пересекающимися полосами размерами 160х1000 и 700х100 метров. На охрану аэродрома поставлены сразу две полубатареи (каждая из двух 37-мм орудий). На мысе Литке устанавливают первую батарею из двух 130-мм орудий. В бухте Самоед губы Белушьей оборудуется морской аэродром. В становище Лагерное и в Малых Кармакулах устанавливаются соответственно зенитная батарея № 965 (из четырёх 37-мм орудий) и полубатарея № 960 (из двух 37-мм орудий). На мысе Морозова оборудуется подвижная батарея № 570 (из четырёх 152-мм орудий), на острове Колгуев – батарея № 645 (из двух 102-мм орудий). Жить в суровую зиму 1942-1943 годов пришлось в землянках. На следующее лето были доставлены в разобранном виде рубленые домики. Построили штаб базы, клуб, баню, приёмный и передающий центры, жильё.

Улучшается не только качество, проходимость синоптической информации, связи и общая военная обстановка вокруг Новой Земли. Теперь уверенней стала связь Диксона с Большой Землёй. Осенью 1942 года в губе Белушьей стояло много торговых судов, которые шли дальше в Англию и Исландию. Здесь зазимовал и СКР-19 («Дежнёв»)

англичане ответили формированием значительных сил прикрытия и эскорта.

24 июня 1942 года старший британский морской офицер в Архангельске уведомил советское военно-морское командование, что от Рейкьявика океанский эскорт будет состоять из шести эскадренных миноносцев, четырёх корветов, семи тральщиков, двух подводных лодок, двух кораблей ПВО, трёх спасательных судов и одного судна типа «Camship», оборудованного катапультной. Кроме того, конвой будут прикрывать четыре крейсера («London»,

«Norfolk», «Wichita», «Tuscaloosa») и дополнительный отряд прикрытия из двух линейных кораблей «Duke of York», «Washington», авианосца «Victorious» и девяти миноносцев. Как видно из этого сообщения, обеспечение конвоя надводными силами было достаточно надёжным на случай встречи с эскадрой противника.

Однако отсутствие авианосца в составе эскорта, то есть непосредственного охранения транспортов, не отвечало условиям угрозы маскированных ударов с воздуха. То, что противник использует свою авиацию в широких масштабах,

нетрудно было предвидеть по его подготовке, сопоставляя последнюю с благоприятствующим использованию воздушных сил астрономическим фактором – круглосуточным полярным днём. Вполне понятно, что включение в конвой одного корабля («Camship»), с самолётом разового действия, ни в какой мере не восполняло отсутствия авианосца в эскорте.

Следование авианосца в составе отдельного отряда прикрытия двух линейных кораблей и девяти миноносцев, то есть в удалённой от конвоя зоне, было рассчитано, очевидно, на прикрытие с воздуха



после боя с «Адмиралом Шеером» и ремонта в Дундинке. Таким образом, «бесхозная» Новая Земля была закреплена в наших руках...

Неуютно в небе стали чувствовать эшелоны немецких самолётов, которые держали курс над мысом Лилье на бомбёжки Архангельска. Да и фашистские подводные лодки не могли спокойно, как прежде, отстаиваться в двух с половиной километрах от мыса Желания, где по некоторым сведениям, на северо-восточном побережье Новой Земли располагалась база немецкого флота. Именно в 1942 году немцы тоже усиленно «приручали» к себе Новую Землю. В этом году известный немецкий синоптик Руперт Гольцафель дважды побывал на острове Междушарский и под его руководством германские военные установили в различных пунктах архипелага несколько автоматических радиометеостанций...

В первое время, чувствуя свою безнаказанность, немцы вели себя без всякой оглядки, надеясь, что они владеют ситуацией. Но первые выставленные посты сразу обнаружили: в одно и то же время с острова Междушарский поднимается самолёт «Ю-88», делает облёт по горизонту и скрывается в том же районе. По данным наших наблюдений бот «Мурманец» совершил десант в этот район, где на острове обнаружил большие аккумуляторные батареи, где подзаряжались подлодки противника. Батареи были уничтожены, самолёт с того момента больше не появлялся...

Обеспокоенное активным движением союзных конвоев у берегов Норвегии, немецкое командование с начала 1942 года стало уделять им самое пристальное внимание. К началу того года в состав германских ВМФ в этом районе входило 30 тральщиков и сторожевых кораблей. В феврале прибыли 9 подлодок, 4 новейших эсминца – «Z-23», «Z-25», «Z-26», «Z-27». В Тронхейм прибыли крейсер «Лют-

цов» в сопровождении пяти эсминцев; гидроавианосец «Фрисзееланд» (бывший броненосец береговой обороны), плавбазы «Стелла Полярис» и «Танта», лёгкие крейсера «Нюрнберг» и «Кёльн», свыше 40 самоходных десантных барж. Чуть позже в фиорды Северной Норвегии перебазировались крупные надводные корабли: линкор «Тирпитц», тяжёлые крейсера «Адмирал Шеер», «Адмирал Хиппер», «Принц Ойген», десять эсминцев типа «Z», 14 подлодок типа «VII-C».

На аэродромах базировалось более 25 самолётов типа «Ю-88», приспособленных для торпедирования надводных целей. К маю число действующих самолётов увеличилось более чем в полтора раза. Они были готовы поднять в воздух по две 533-мм торпеды. На аэродромы в Банаке, Бардурфоре, Лоустари, Киркенесе противник перебазировал из Дании, Осло и Вардэ 22 боевые группы самолётов «Ху-111».

Командование группы «Север» в Норвегии уже готовилась к выполнению первоочередных планов под кодовыми названиями «Вундерланд» («Страна чудес») и «Доппельшлаг» («Двойной удар»). Планы взаимосвязаны друг с другом. И немцы начали подтягивать свои морские средства к северному театру действий. Гитлер объявляет Норвегию «зоной судьбы». Англичане уже догадывались, куда и зачем Гитлер перегоняет свои крейсера, линкоры и подводные лодки. Сначала война на северных морях носила «неограниченный характер», сейчас она становилась беспощадной. Советский Союз вступил в эту войну, когда варварство на море стало системой. Гросс-адмирал Эрих Редер – сторонник крейсерской войны на необъятных океанских просторах. Адмирал Карл Дёниц – яростный защитник подводной войны. Каждый из них отстаивал свою доктрину. Они не были врагами, но создавали определённые неудобства для Гитлера, который не

самого отдельного отряда прикрытия, а не обеспечение транспортов – ядра конвоя.

Справедливость подобного предположения подтверждается ходом последующих событий, когда оба отряда прикрытия повернули на запад от острова Медвежий, а шесть миноносцев эскорта были отозваны для усиления защиты авианосца и покинули конвой в период возрастающих ударов авиации и подводных лодок противника.

Против ожидаемого выхода крупных надводных кораблей противника были нацелены и действия

английских и наших подводных лодок. Для прикрытия конвоя «PQ-17» и почти одновременно выходящего из советских портов ему навстречу конвоя «QP-13» англичане установили патрульные позиции для своих девяти подводных лодок на подходах к базам крайнего севера Норвегии. В том же районе, но ближе к берегу заняли позиции четыре советские подводные лодки. Позиции подводных лодок располагались из расчёта атаки крупных надводных кораблей противника на пути их движения из баз к конвоям. Подводные лодки должны были оставаться на позициях до прохода

конвоя «PQ-17», смещаясь в сторону движения конвоя.

Таким образом, обеспечение конвоя, особенно на первой половине его пути, от ударов крупных надводных сил противника было достаточно надёжным, чего нельзя сказать о воздушном прикрытии того же конвоя.

В порядке обеспечения конвойной операции Северным флотом на наших аэродромах было сосредоточено 149 истребителей, 35 бомбардировщиков и 27 разведывательных самолётов. Кроме того, на период движения конвоя было передано в оперативное подчинение



знал, кому из них отдать предпочтение, на чью сторону склониться. Хотя их троих объединяло одно звериное начало. «Мы будем **топить всех!**» – кричал Редер в ответ на вооружение британцами своих торговых судов. Дёниц проводил в море своих выкормышей на подлодках напутствием приверженного нациста: «Вперёд, мои небритые мальчишки! Фюрер верит вам, он следит за каждым вашим шагом... Атакуйте! Преследуйте! **Топите всех!**»

Сущность планов подводной войны на океанских и морских коммуникациях Дёниц изложил 14 мая на совещании в ставке Гитлера: «В 1942 году общий тоннаж, который может построить противник, составит свыше 8 млн. тонн... Это означает, что мы должны будем ежемесячно топить примерно 700 тысяч тонн; «мы» – это Германия, Италия, Япония, использующие для этого подводные лодки, авиацию, надводные корабли и мины». Дёниц доказывал, что нужно топить как можно больше судов и особенно там, где подводные лодки встречают наименьшее противодействие, то есть без учёта важности коммуникаций и ценности перевозимых грузов, потому что, по его мнению, «потопленное сегодня является более эффективным, чем то, что будет потоплено в 1943 году».

В статье 22 Протокола Лондонской морской конференции от 1930 года (признанного и подписанного Германией в 1936 году) говорится: «...Подводная лодка не имеет права потопить или вывести из строя судно, предварительно не обеспечив безопасность пассажиров, команды и судовых документов. Корабельные шлюпки не могут считаться средством, гарантирующим безопасность, если поблизости нет другого судна, которое взяло бы на борт и пассажиров, и команду».

Не пройдёт и трёх лет, как германская подлодка «U-30» (командир Лемп) подорвёт английский пассажирский лайнер «Атения», и в море погибнут

112 пассажиров. Среди них были женщины и дети. Гитлер не станет оправдываться перед мировой общественностью, а нагло заявит, дескать, англичане сами потопили свой пароход, чтобы их пожалел американский дядюшка. Но на всякий случай из бортового журнала «U-30» была вырвана страница, чтобы замести следы этого преступления фашистских подводников, о чём в деталях описывает лорд Э.Рассел в книге «Проклятие свастики», вышедшей в 1954 году в русском переводе. А сколько ещё будет на совести Гитлера и его молодчиков подобных зверских выходов, когда клич «**Топите всех!**» материализовался в какое-то ненасытное чудовище, поглощавшее день за днём новые жизни порой безвинных людей. Они добывали спасшихся от торпедирования их судна из пулемётов, расстреливали их на плаву. Зачем лишние свидетели, зачем пленные, когда у их ног лежит поверженная Европа?..

Да и США, оказавшаяся неподготовленной к борьбе с подводными лодками, в начале войны несла значительные потери: только за первые шесть с половиной месяцев 1942 года немцы потопили вблизи американского побережья 8 подводных лодок и более 360 торговых судов (общей грузоподъёмностью 2 250 тысяч тонн). «Убийственное соотношение для союзников и исключительно удачное для держав оси», – к такому выводу приходит американский историк С.Морисон при анализе борьбы на коммуникациях в этот период. Это был самый высокий результат, которого добились фашистские подводники за относительно короткий период войны. Большие потери в судах вынудили американское командование в июле ввести систему конвоев в Карибском море и Мексиканском заливе, что значительно обезопасило судоходство.

Общие потери западных союзников и нейтральных стран на океанских и морских театрах в 1942

ние ВВС Северного флота 34 бомбардировщика и 32 истребителя от армейской авиации. За время прохождения конвоя советская авиация совершила 46 разведывательных и 178 бомбардировочных (по аэродромам и базам противника) самолёто-вылетов только в направлении Северной Норвегии.

План прикрытия конвоя предусматривал производство разведки и противолодочной обороны средствами авиации от меридиана острова Медвежий по курсу конвоя на восток. Однако, в связи с рассредоточением конвоя, о чем будет сказано ниже, значительного числа

полётов потребовал поиск транспортов в районе острова Новая Земля. Всего за период движения конвоя и одиночных транспортов после его рассредоточения советской авиацией было совершено 304 самолёто-вылета.

План Беломорской военной флотилии по обеспечению подхода конвоя предусматривал форсирование местных текущих операций, чтобы к моменту приближения конвоя разрядить оперативное напряжение в зоне его прохождения. Быстроходные сторожевые корабли должны были встретить конвой в устье горла Белого моря. Повы-

шалась интенсивность траления в горле Белого моря, фарватеров Двинского залива и реки Северная Двина механическими, магнитными и акустическими тралами. Деятельность командиров соединений Беломорской военной флотилии была направлена на обеспечение встречи конвоя «PQ-17» с указанием, что дополнительные коррективы будут им даваться по мере продвижения конвоя.

Тяжёлые и совершенно не предвиденные условия, в которых пришлось конвою заканчивать свой переход, вызвали исключительное напряжение сил Северного флота



году в результате действий флотов и авиации стран фашистского блока были весьма внушительными – свыше 1660 судов (около 7,791 млн. брт). За это время союзники смогли построить торговых судов общим тоннажом чуть больше 7 млн. тонн, то есть только восполнить свои потери.

...17 августа фашисты совершили кровавое преступление у острова Матвеев близ входа в пролив Югорский Шар. Подводная лодка стала на пути двух тихоходных невооружённых буксиров «Норд» и «Комсомолец», тянувших за собой по барже, на которых находились рыбаки, строители и семьи полярников. Подводная лодка расправилась первыми торпедными залпами с буксирами, они сразу же пошли ко дну. Оставшиеся в живых члены команд тщетно пытались направить баржи к берегу. В надводном положении подлодка почти вплотную подошла к баржам. Вышедшие из люка на палубу офицер и несколько матросов могли невооружённым взглядом увидеть беспомощных мирных людей, среди которых было много женщин и детей. Но офицер отдаёт приказ, матросы припадают к пулемётам и под беспощадным огнём гибнут десятки людей. Уцелевшие пассажиры бросаются в воду, чтобы вплавь добраться до берега. Но в холодной воде от смерти не было спасения... Фашисты пулемётными очередями косили головы людей. Об этом злодеянии фашистов подробно поведали люди, оставшиеся в живых и добравшиеся до берега...

Это версия предложена И.Д. Папаниным.

А вот другая версия. В Мартирологе судов Полярных конвоев и караванов говорится: «Комсомолец», «Норд» – 17.08.42 в Печёрском море у о-ва Матвеев (69°30' с.ш., 58°32' в.д. – время и место совпадают) шли из Хабарово в Нарьян-Мар, имея на буксире баржу «П-4» и неисправный буксир «Комилес». На судах находились несколько сот рабочих и

строительные грузы. Подводная лодка «U-209» артиллерийским огнём потопила буксируемые суда, подожгла буксир «Комсомолец» и расстреляла оказавшихся в воде людей. Погибли 305 человек, в том числе капитан порта Нарьян-Мар П.С.Козловский и капитан «Комсомольца» П.К.Михеев. Уцелевший буксир «Норд» после ухода подводной лодки спас 20 человек. Два года спустя «Норд» 26.08.44 в Карском море у о-ва Белуха (75°35' с.ш., 89°50' в.д.) будет потоплен артиллерийским огнём подводной лодки «U-957». Погибнут 18 человек, в том числе и капитан судна В.В.Павлов, двое взяты в плен.

Никогда не надо недооценивать врага.

Через неделю, 24 августа в Карском море, северо-западнее порта Диксон (73°52' с.ш., 77°40' в.д.) потоплено ещё одно советское судно «Куйбышев» немецкой подводной лодкой «U-601». Весь экипаж и капитан судна И.В.Токовенко погибли.

Это было своеобразное предисловие к операции «Вундерланд», некая психологическая обработка – склонить противника к признанию технического, маневрового и оперативного превосходства соперника. Враг делал это методично и с небывалой жестокостью. **«Топите всех!»**

Эти же принципы были положены при разработке названных нами операций. Последняя из них «Рюрик» предусматривала массированную постановку мин в устье Енисея с целью полного перекрытия выхода советских судов к важным перегрузочным портам в Дудинке и Игарке. Только отсутствие подробных карт енисейского фарватера сдерживало нанесение деморализующего артиллерийского удара по Дудинке. Есть свидетельства старожила Таймыра о том, что немецкие подводные лодки неоднократно наведывались в устье Енисея. Для этих целей предполагалось использовать подводные лодки серии «IX-C», имеющие усиленное вооружение.

и Беломорской военной флотилии и использование их в иных направлениях, чем это предусматривалось предварительным планом.

Излагаемые ниже сопутствующие переходу конвоя события не вскрыты ещё во всех своих деталях и приводятся пока только по отрывочным показаниям капитанов и неполным данным из информации старшего британского морского офицера в Архангельске – captain (капитан II ранга) Монд.

Около 24 часов 27 июня конвой в составе 37 транспортов с эскортирующими его кораблями вышел из Хваль-фьорда (Исландия). Транс-

порты шли походным порядком в девяти колоннах. Три спасательных судна следовали концевыми в третьей, пятой и восьмой колоннах.

Конвоем командовал английский офицер резерва военно-морского флота и держал флаг на головном транспорте пятой колонны. Вице-коммодор и контр-коммодор шли на головных транспортах третьей и седьмой колонн. Советские суда («Донбасс» и «Азербайджан») занимали четвёртые места в третьей и шестой колоннах.

Интервал между колоннами был установлен в три кабельтова, а дистанция между судами в колоннах

– два кабельтова. Включённые в конвой транспорты имели различные скоростные показатели от 8,5 до 13 узлов.

Оружие транспортов суммарно состояло из 33 пушек 4» и 3» калибров, 33 автоматов «Эрликон», 207 различных пулемётов и шести ракетных установок. Кроме того, транспорты несли 13 аэростатов заграждения и семь змеев.

Вдоль побережья Исландии конвой шёл в тумане, который держался вплоть до 30 июня.

Около 12 часов 1 июля с транспортов конвоя был замечен самолёт противника. В тот же день, около 21



Не принёс успеха и неожиданный набег «Адмирала Шеера» в Карское море, в район Диксона, чем капитан первого ранга, командир рейдера Вильгельм Меендсен-Болькен вызвал особое неудовольствие своего начальства. По мнению адмирала Кранке, военно-морского адъютанта Гитлера, надо было не топить «Сибирякова», а подойти к русскому пароходу на минимальное расстояние, высадить под прикрытием артиллерии абордажную партию и захватить «всё, что удалось бы захватить, и, прежде всего – карты, без которых невыполнимо выполнение намеченных фюрером операций!»

Но гитлеровское командование не собиралось отказываться от своих авантюрных планов. Через несколько дней командующий северным театром военных действий генерал-адмирал Рольд Карлс объявит о срочной подготовке к новому рейду в Карское море Меендсену-Болькену, ещё не пришедшему в себя от разноса начальства. На этот раз предстояло нанести тот самый «Двойной удар» силами двух тяжёлых крейсеров «Адмирал Хиппер» (он должен был действовать в Енисейском заливе и Обской губе) и «Адмирал Шеер» (его район действий простирался от Диксона до архипелага Норденшельда). Осуществление этой операции намечалось на сентябрь. К «Доппельшлагоу» должны были подключиться в конце августа немецкие подводные лодки из обеспечения операции «Вундерланд».

Летом и осенью 1942 года в Западной Арктике уже разбойничали немецкие надводные и особенно подводные корабли. Они топили мирные суда, нападали на маленькие полярные станции Новой Земли – «Малые Кармакулы» и «Мыс Желания». 8 сентября одна из подлодок, уверенная в своей безнаказанности, обстреляла полярную станцию на острове Уединения, на подходах к Новой Земле... В течение получаса по расположению полярной

станции было выпущено около 50 снарядов. Хотя люди, к счастью, не пострадали, но разрушение жилого дома, радиорубки, скотного двора, безусловно, затруднило организацию службы полярной станции. Накануне зимовки ей уже никто не окажет помощь...

Атаки на полярные станции имели своей целью последовательную ликвидацию маленьких, но исключительно важных радиометеоточек. Немцы пытались парализовать деятельность Северного морского пути и полёты полярной авиации. Когда в Белом, Баренцевом и Карском морях пиратствовал враг, воздушные наблюдатели-гидрологи, сотрудники Арктического института совершали полёты на невооружённых самолётах-разведчиках и погибали вместе с лётчиками. В августе 1942 года с экипажем полярного пилота И.Д. Черепкова погиб талантливый ледовый разведчик И.Г. Овчинников.

В конце июля 1942 года одними из первых в Арктике обнаружили фашистов экипажи наших известных лётчиков Ильи Мазурика и Матвея Козлова. Стояли тёплые дни с незаходящим солнцем. Морские воздушные разведчики летали до изнеможения. После одного такого утомительного полёта два дружных экипажа решили отдохнуть на юго-западном берегу Новой Земли, причалили сюда на своих «каталинах», на берегу раскинули палатку. Неожиданно всплыла вражеская подводная лодка и прямой наводкой начала обстреливать палатку и самолёты. Людям чудом удалось спастись, один из самолётов был выведен из строя, сгорела палатка...

Коллективы арктических радиоцентров Диксона и Амдермы под руководством В.М. Матюшкина и Н.А. Пацевича, работая на пределе возможного, обеспечивали уверенную связь и обеспечивали Советскую Арктику гидрологическими и синоптическими данными. Виртуозной

часа, корабли эскорта обнаружили подводные лодки противника и атаковали их глубинными бомбами. На следующий день (2.07.1942 г.) утром около 11 часов на видимости конвоя появились два самолёта противника, а через полчаса была обнаружена подводная лодка. В следующие часы того же дня самолёты противника продолжали преследовать конвой, дважды приходя на его видимость.

Около 13 часов корабли эскорта сбросили глубинные бомбы в районе обнаруженной подводной лодки, а конвой уклонился на 45° от генерального курса, на который

вновь возвратился через 45 минут. Около 16.40 конвой атаковала группа в пять-шесть торпедоносцев «Хе-115».

Огнём с судов и эскортирующих кораблей атака была отбита. Торпедоносцы повернули и отошли, оставаясь в видимости конвоя до 18.15. Самолёты-разведчики продолжали преследовать конвой, периодически появляясь в его видимости в различное время следующих суток.

Около 3 часов утра 4 июля, то есть на восьмые сутки перехода, когда конвой находился в районе острова Медвежий, сквозь сто-

явший туман слышались шумы от моторов самолётов и разрывы авиабомб. Вскоре конвой потерял своё первое судно, торпедированное самолётом противника. Пятьдесят восемь человек команды были сняты со шлюпок спасательными судами, а повреждённый транспорт потоплен кораблями эскорта. При дальнейшем своём движении конвой периодически обнаруживал наличие в воздухе самолёта противника.

В середине дня туман рассеялся. Стояла низкая облачность. В 16.45 в южной части горизонта появилась группа из восьми самолётов,



работой отличался молодой диксонский радист Саша Веремей, который после войны стал чемпионом Советского Союза среди радистов по скорости передачи на ключе текстов по азбуке Морзе.

В то же время командование Северного флота принимает срочные меры по укреплению обороны новоземельских проливов и арктического побережья. Во-первых, в становище Белушья Губа в составе Беломорской флотилии организуется Новоземельская военно-морская база, в отдалённых районах Карского моря дополнительно развёртываются новые береговые батареи, посты наблюдения и связи. Во-вторых, в сентябре Северный флот пополнился лидером «Баку», эсминцами «Разумный» и «Разъярённый», – они пробивались сквозь тяжёлые льды моря Лаптевых из Владивостока и прошли на запад Северным морским путём, который немцы уже присвоили себе в своих амбициозных планах...

Военный историк Б.А. Вайнер справедливо замечает, что в навигацию 1942 года «...впервые в истории Советской Арктики создавалась угроза нормальному функционированию Северного морского пути, более серьёзная, чем арктические льды».

Самую большую опасность для нашего судостроительства от Архангельска до пролива Вилькицкого теперь представляли подводные лодки и минные заграждения противника. За кампанию 1942 года наши береговые пункты радиоразведки обнаруживали подводные лодки противника 684 раза. Поэтому командование Северного морского флота обращает особое внимание на организацию противолодочной и противоминной обороны. В это время наши моряки 32 раза атаковали подводные лодки противника, 7 из них были поражены. Недостаток ударных сил, огромный размер театра действий, сложность ги-

дрологических условий не позволяли эффективно бороться с вражескими подлодками. В состав конвоев приходилось включать суда различного водоизмещения, с разными скоростями и маневренными качествами. Это осложняло охранение караванов, истощало материальные ресурсы, понижало оборачиваемость транспортов и боевых кораблей.

Ещё в июле 1942 года Арсений Григорьевич Головкин делает запись в своём дневнике: «Нам нельзя терять Рыбачьего. Кто владеет Рыбачьим и Средним, тот держит в своих руках Кольский залив, а без него Северный флот существовать не может. Кольский залив – это наш океанский порт, и он необходим государству...»

Не случайно здесь, у Рыбачьего, на крайнем, самом северном фланге советско-германского фронта, был единственный участок, где фашисты не смогли переступить нашу границу. Гитлеровцы посылали сюда всё новые и новые боевые части, проверенные в боях, но всегда получали неизменный отпор. Огнём своей артиллерии фашистам иногда удавалось уничтожить пограничный знак, но советские солдаты снова восстанавливали его, и он продолжал стоять, как символ нашей непобедимости.

Летом 1942 года в кабинете командующего раздался звонок:

– Адмирал Головкин?

– Да.

Звонили из Ставки Верховного Главнокомандования...

– Из Ленинграда к вам вылетает генерал Кабанов, который будет создавать и возглавит Северный оборонительный район. Помогите ему морской пехотой и береговой артиллерией.

– Понял. Скажите, а кто такой Кабанов?

– Сергей Иванович руководил обороной Ханко, затем войсками внутренней обороны и гарнизона

которые держались от конвоя на значительном расстоянии. Число самолётов продолжало возрастать, и в 17.35 самолёты-торпедоносцы и бомбардировщики атаковали конвой. Дальнейшие события капитан теплохода «Донбасс» в своём отчёте описывает следующим образом:

«17.35 в широте – 75°51' сев., долготы – 25° 12' вост. на горизонте с правого фланга каравана появилось около тридцати торпедоносцев, которые шли в атаку на задние суда каравана. Караван открыл ураганный огонь по торпедоносцам. Наши пушки и пулемёты вели огонь по низко-

идущим торпедоносцам, которые приближались к судам и сбрасывали по две торпеды почти в упор. Нашим кормовым расчётом 3-й пушки сбит прямой наводкой самолёт противника, который упал в воду. Кормовым крупнокалиберным пулемётом сбит второй, который также упал в воду. На воде показались следы идущей на нас торпеды... Дали полный ход, кормовое орудие и пулемёты открыли огонь по торпедоносцу... разрывы были у торпеды... Взяли право на борт, и торпедоносца прошла у самого ахтерштевня. В это время замечен след второй торпеды, идущей

на нас... Взяли влево, и торпедоносца прошла в одном метре от носа теплохода.

В караване судов замечены взрывы торпед и густой дым у некоторых судов. Торпедоносцы, потеряв более десяти самолётов, скрылись за горизонтом.

Вскоре было замечено отставание трёх торпедированных судов, в числе которых были наш теплоход «Азербайджан» и второе судно четвёртой колонны, предположительно «Navarino». Слева от нас был торпедированный №24 («Trobador»). С торпедированными судами остались вспомогательные суда, а ка-



Ленинграда. Дельный и требовательный командир, думаем, сработается. Скоро прилетит в Мурманск.

Положив трубку, Головка задумался. Идёт второй год войны... Новые люди, новые встречи... Северному оборонительному району (СОР), создаваемому из армейских частей 28-го укрепрайона, расположенного на полуостровах Рыбачий и Средний, он придавал большое значение. И потому ему не безразлично, кто будет там новым командиром.

Вечером пятнадцатого июля он позвонил в Мурманск командующему ВВС флота.

– Генерал-майор Кузнецов слушает!

– Александр Алексеевич, Кабанов прилетел из Ленинграда?

– Да. Обедает у меня, это мой давний друг по Балтике, товарищ командующий. Учились вместе на Курсах усовершенствования высшего начсостава.

– Пусть немедленно выезжает в Полярный.

– Но, Арсений Григорьевич...

– Дело не ждёт, генерал, звонили из Ставки. Ка-тер ждёт его у вашего пирса.

– Хорошо.

В полночь катер вошёл в окружённую гранитными скалами Екатерининскую гавань. На причале Кабанова встретил адъютант командующего.

– Прошу за мной, товарищ генерал!

У штаба флота стоял, прижав к боку винтовку с примкнутым штыком, высокий матрос. Он быстро распахнул дверь... Глазам прибывшего генерала открылся длинный прямой коридор, устланный ковровой дорожкой и освещённый с потолка матовыми лампочками. Вдоль стен, как на корабле, – вереница дверей. Подошли к одной из них.

– Командующий ждёт вас!

Вице-адмирал, склонившись над небольшим столом, что-то писал.

– Товарищ командующий, генерал-майор Кабанов по вашему приказанию...

– Здравствуйте, Сергей Иванович, здравствуйте. – Головка встал и шагнул навстречу. – Очень жду вас. Да вы садитесь, в ногах правды нет.



Командующий Северным оборонительным районом (СОР) генерал-лейтенант С.И. Кабанов и член военного совета Северного флота дивизионный комиссар А.А. Николаев

раван продолжал следовать своим курсом...»

Более лаконично о тех же событиях извещал Адмиралтейство телеграммой captain Монд:

«18.30, местное время, 4 июля. Решительная атака 24 бомбардировщиков-торпедоносцев «Хе-177», транспорты «Navarino» и «William Norper» оставлены командой и потоплены орудийным огнём. «Азербайджан» торпедирован и покинут. Команда вернулась, и судно присоединилось к конвою. Во время этой атаки сбито четыре самолёта противника».

Таким образом, в результате этой и предыдущей воздушной атаки конвой потерял три судна, а одно или два были повреждены. Конвой в продолжение почти двух часов следовал в прежнем направлении.

Развернувшиеся вскоре события не были обычными ни для одного предыдущего, как и ряда последующих конвоев. Старший морской британский офицер в Архангельске информировал начальника штаба Беломорской военной флотилии о содержании следующей телеграммы:

«Адмиралу Майлс, старшему британскому морскому офицеру в

Северной России, командующему британским флотом, старшему британскому морскому офицеру в Архангельске.

От Адмиралтейства. По сведениям разведки, тяжёлые корабли противника вышли из Тронхейма и Нарвика и, по-видимому, базируются в Альтен-фьорде (70°05', 23°10'), откуда будут оперировать против «PQ-17».

Английские силы (за исключением непосредственного охранения конвоя) ушли назад на запад от острова Медвежий. Конвой получил приказание рассредоточиться в точке 76°00', 28°00' в 22.00 (по



По сравнению с высоким и широкоплечим Кабановым адмирал казался даже ниже своего среднего роста и гораздо моложе.

– Вы, конечно, удивлены столь срочной переброской из Ленинграда на Север? – спросил он. – Вы будете командовать новым Северным оборонительным районом, который вам же и создавать. Главные силы флота находятся в Кольском заливе, мы обеспечиваем правый фланг Карельского фронта. Полуостров Рыбачий стережёт с моря все подходы к главной базе флота – к Полярному и к незамерзающему порту страны Мурманску. Данные разведки говорят о том, что фашисты готовят на Севере новое наступление. Их главная цель остаётся та же – захват Мурманска, а далее – Кольского залива и полуострова. Возможен, конечно, и другой вариант: внезапным ударом с материка захватить полуостров, чтобы заблокировать Кольский залив и тем самым поставить в труднейшее положение наши коммуникации с союзниками. – Головки внимательно посмотрел на Кабанова.

– Какие же силы и средства будут в моём распоряжении, товарищ командующий? – спросил Кабанов. – По опыту знаю, как непросто поддерживать связь с плацдармом, отрезанным от сухопутного фронта.

Головки рассмеялся.

– Ничего, Сергей Иванович, – сказал он. – Особенности расположения полуостровов вы вскоре сможете оценить сами. Находятся там три морские бригады, несколько отдельных батальонов и береговые батареи. Этого достаточно для отражения атак противника, как с моря, так и с суши. В самое ближайшее время мы завезём вам продовольствие, боезапас. Словом, сделаем всё, что нужно. Но есть свои трудности: первая – корма для лошадей, их у нас более полутора тысяч, а сена и овса только на



**Подводная лодка серии «Щука»
возвратилась с боевого задания**

месяц. Нет кормов. Конечно, будем искать, добиваться, но когда всё это будет – неизвестно. Надеюсь, вы понимаете?

– Я четыре года учился в артиллерийской школе, постоянно имел дело с лошадьми...

– Теперь второй вопрос – транспорт. Автомашины и тракторы в транспортных ротах и в артиллерии изношены до последней степени, запчастей не хватает. Положение тоже аховое. Не хмурьтесь, я всё же уверен, что вы справитесь. Стоящая перед вами задача сложна, не легче, чем та, которую вы успешно решили на Ханко. Полуострова необходимо удерживать, во что бы то ни

Гринвичу) 4 июля и следовать в русские порты.

Английские подводные лодки получили новый район патрулирования между Ш=73° сев. и 72° сев. и Д=23° вост. и 32° вост.

Летающие лодки типа «catalina», временно базирующиеся в Архангельске, будут производить разведку между точками 74° сев., 28° вост. и 73° сев., 32° вост.

Я прошу вас договориться с советскими властями относительно: регулярной авиаразведки в районе Альтен-фьорд; действий ударных воздушных сил против кораблей противника в открытом море или

в портах; бомбардировки аэродромов противника, которые могут иметь значение для операций против расчленённого конвоя».

Эту информацию следует дополнить приказанием Адмиралтейства эскадренным миноносцам эскорта конвоя возвратиться в Скапа Флоу. Таким образом, с 22 часов по гринвичскому времени 4 июля конвой распался, а транспорты были покинуты наиболее мощными боевыми кораблями эскорта в период нарастающей угрозы воздействия противника.

После сигнала о рассредоточении конвоя транспорты про-

извольно разбились на группы и начали самостоятельное движение через район активного действия подводных лодок и авиации противника.

Часть судов направилась к Новой Земле вместе с группой кораблей эскорта, в то время как другие транспорты следовали туда же без кораблей сопровождения. Некоторые транспорты самостоятельно устремились к горлу Белого моря и к Кольскому заливу.

Группы и одиночные транспорты следовали раздельно, подвергаясь многочисленным подводным и воздушным атакам противника



**Командир бригады подводных лодок,
Герой Советского Союза,
капитан I ранга И.А. Колышкин
и капитан II ранга Б.И. Скорохватов**

стало. Поможем вам всем, что имеем. Но с вас, и только с вас будет спрос за всё... А сейчас, так как я прервал ваш обед, приглашаю вас отужинать со мной...

Прибывший генерал определённо нравился командующему. В разведку с ним пойдёшь без всякого колебания. Выше оценки для воина у адмирала не было.

– Сергей Иванович, – спросил, сидя за ужином в салоне штаба, член Военного совета Николаев. – Как там Ленинград? Слышим, что нелегко приходится этому городу. Голод, зима...

– Да вот как-то в начале июня пришёл ко мне один посланец Северного флота, – вместо прямого ответа начал говорить Кабанов. – Мичман, подводник из дивизиона Героя Советского Союза Колышкина...

– Ивана Александровича? – почти в один голос воскликнули Головки и Николаев.

и встречая на пути следы гибели других судов рассыпавшегося конвоя. Транспорты шли вслепую, не получая никакой информации об обстановке. Противник использовал разрозненное движение судов для усиления своих атак по ним. Почти непрерывные групповые и одиночные атаки самолётами противника перемежались с ударами его подводных лодок. После ухода миноносцев из состава эскорта и сигнала о рассредоточении конвоя, суда последнего подверглись жестокому разгрому. Одни суда горели, другие тонули, а некоторые, повреждённые и покинутые ко-

мандами, расстреливались своими же кораблями эскорта. Эфир был насыщен призывами о помощи. Нервозность сказывалась и на радиogramмах, многие из которых были без позывных и не имели указания времени и координат.

Вполне естественно, что создавшаяся обстановка не могла быть предусмотрена заранее и разработанный план обеспечения встречи конвоя под давлением сложившихся обстоятельств вышел за пределы первоначальных рамок.

Со стороны Северного флота и Беломорской военной флотилии потребовались энергичные и об-

ширные мероприятия по поиску, оказанию помощи транспортам и проводке их в Архангельск.

О масштабах проведения специально организованной операции по выводу транспортов из мест их временных укрытий в бухтах Новой Земли, о напряжении малочисленных сил Беломорской военной флотилии можно судить по следующему числу выходов кораблей и вылетов авиации. Число выходов кораблей: на поиск – 6, для встречи – 7, для конвоирования – 16, на траление – 128, прочих – 36, всего – 193. Число вылетов авиации: разведка, поиск и прикрытие транспортов – 94, бом-

– Да, вы его знаете?

– Нам ли его не знать! Воюем вместе... Но вы не рассказали...

– Мичман сказал мне, что жена командира осталась в Ленинграде, но от неё давно нет писем, и потому комдив тревожится. Его, мол, мичмана, посадили на попутный самолёт, велели ему выписать для Колышкиной пропуск и как можно скорее доставить на Север. «Ну и где же она?» – спросил я мичмана. «Не успел добраться, – ответил он. – Решил сначала выписать пропуск, а уж потом ехать по адресу...» Плохо знал он в то время ленинградскую жизнь. Приказал я ему найти сначала жену Колышкина, а уж после оформлять пропуск. Через несколько дней мичман вернулся с горькой вестью: нет Зои Колышкиной в живых, умерла в начале голодной зимы...

– Да-а!.. – сказал командующий. – На Севере про беду Колышкина знают. Изумительный человек Иван Александрович! А командир – каких поискать. В море он сейчас. Как всегда...

На 1942 год приходится значительный объём работ по расширению и реконструкции Архангельского порта. Чтобы представить огромный объём работ по реконструкции, сошлёмся на несколько цифр и фактов, заложенных в проектное задание: предстояло забить 8 450 свай, израсходовать свыше 33 тысяч кубометров круглого леса и пиломатериалов. На это строительство область выделила 1 000 топоров, 500 лопат, 2 500 электрических лампочек, 15 000 пар брезентовых и 3 000 пар тёплых рукавиц, 1500 комплектов тёплой одежды и постельного белья, 100 тонн сена и 45 тонн овса. А для поощрения лучших бригад выделили три тонны махорки. На это строительство НКВД должно было бросить из своего «резерва» около трёх тысяч заключённых. Специальным распоряжением ГКО за подписью Сталина Архангельскому порту выделялось значи-





тельное количество рельс, цемента, железа, гвоздей, стекла, сена, бензина и других материалов, находящихся здесь в порту, но предназначенных ранее для строительных объектов НКВД – Норильскстрой, Воркутастрой и №300. Бакарице возвращены все причалы, арендованные сторонними организациями. Проложены дополнительные железнодорожные пути, расширен автопарк, взяты в аренду пять кранов, в том числе и 150-тонный плавкран завода «Красная кузница».

Срочно готовится район Экономия к приёму судов в зимних условиях. Здесь тоже устанавливаются новые краны. Для вывоза грузов в рекордно короткие сроки прокладывается железная дорога протяжённостью в 39 километров от Экономии к переправе через реку, по льду на Исакогорку. На строительные работы мобилизуется около двух тысяч рабочих – плотники и возчики с подводами.

Работы по реконструкции грузовых районов Бакарица, Экономия, Молотовск, где обрабатывались прибывшие с ленд-лизскими грузами суда союзников, особенно активизировалась после принятия 12 марта 1942 года Постановления ГКО «О мероприятиях по расширению импортно-экспортных операций в Архангельском торговом порту».

В 1942 году война в Заполярье стала позиционной. Ставка Верховного Главнокомандующего возложила оборону всех северных коммуникаций, главной базы и Кольского залива на Северный флот. Даже Северный оборонительный район под командованием генерал-лейтенанта береговой службы С.И.Кабанова подчинили командующему флотом. Последующие события подтвердили правильность этого решения: именно взаимодействие флота с войсками 14-й армии сдерживало наступление врага в этом районе боевых действий.

Немецкие войска испытывали свои неудобства в Заполярье: в условиях бездорожья Северной Норве-



**Командир дивизиона подводных лодок
капитан II ранга М. Гаджиев**

гии их боеспособность полностью зависела от морских перевозок, имеющих стратегическое значение. По северным морским путям вывозилось ценное сырье: никелевая руда из Петсамо, молибден, целлюлоза и железная руда из Киркенеса. Северный

бардировка аэродромов и баз противника – 178, барражирование – 18, прочих – 14, всего – 304.

Наши миноносцы «Грозный», «Гремящий», «Сокрушительный», «Куйбышев» и «Урицкий» производили поиск, эскортирование отдельно следующих транспортов, отражая огнём артиллерии атаки самолётов противника. 10 июля при возвращении с поиска транспортов миноносцы «Сокрушительный» и «Гремящий» были атакованы самолётами и получили ряд повреждений. Поиск отдельно следующих транспортов и их прикрытие продолжались до 24 июля.

Таким образом, разрозненное и неорганизованное движение судов после роспуска конвоя вызвало ещё большее напряжение боевых сил, чем это имело бы место при обычном эскортировании.

Всю динамику и последовательность событий после роспуска конвоя осветить с желаемой точностью в настоящее время затруднительно, однако, причины и количество потерь транспортов при их неорганизованном движении достаточно наглядно рисуют создавшуюся обстановку. До получения сигнала о роспуске конвой потерял в результате воздействия противника

три транспорта, и два вернулись в Исландию из-за повреждений во льду ещё 29 июня и 2 июля. После рассредоточения конвоя из 32 судов прибыли в Архангельск только одиннадцать, а двадцать одно, или около 65%, стали жертвами воздушных и подводных атак противника, причём одиннадцать из них, по утверждению очевидцев, были покинуты командами при незначительных повреждениях и расстреляны своими кораблями эскорта. Последняя цифра – яркий показатель царивших в среде экипажей союзных судов безответственности и паники.



флот защищал свои коммуникации и постоянно мешал врагу пользоваться морскими путями вдоль берегов Норвегии. Через месяц с начала войны – к концу июля 1941 года – противник был вынужден конвоировать свои суда, а на подходах к фиордам, возле баз и портов выставить корабельные дозоры, усилить противолодочную оборону.

Наши подводные лодки были сведены в одну бригаду, которой командовал капитан I ранга Н.И. Виноградов. Четыре дивизиона бригады возглавляли прославленные подводники – капитан II ранга М.И. Гаджиев и И.А. Колышкин, капитаны III ранга Н.И. Морозов и М.Ф. Хомяков. В строю постоянно находилось около 20 подводных лодок, которые стремились охватить действиями возможно большую часть пути вражеских конвоев вдоль северного побережья Норвегии. Противник был вынужден распылять свои противолодочные силы. Набравшись опыта и владея данными разведки о нахождении военных кораблей, наши подводники начали подбираться к целям в глубине фиордов и в бухтах.

На второй день войны подводная лодка «Щ-401» под командованием А.Е. Моисеева (в это время на борту находился командир дивизиона И.А. Колышкин) вошла на рейд Вардё и торпедировала транспорт, стоявший у пирса. 14 июля 1941 года командир «Щ-402» старший лейтенант Н.Г. Столбов провёл свою подлодку на рейд Хоннингсвог и атаковал стоявший на якоре транспорт. С самого начала войны североморцы использовали позиционно-маневровый метод крейсерства в ограниченных районах...

За три дня до начала войны, получив директиву Главного морского штаба о подготовке подводных кораблей к выходу в море для возможного отражения атак немецкого флота, Арсений Григорьевич Головкин послал И. Исакову свой план использова-



Офицеры-подводники (слева направо):
командир бригады Герой Советского Союза
И.А. Колышкин, командир ПЛ В.Н. Котельников,
командир дивизиона подводных лодок
Герой Советского Союза И.И. Фисанович,
командиры подводных лодок Герои Советского
Союза В.Г. Стариков и Н.А. Лунин

ния подводных лодок. Комфлота исходил из того, что основные перевозки противник будет осуществлять морем, ибо сухопутные дороги пограничных районов Севера не пригодны для доставки грузов и боевой техники. Основываясь на этом, он считал наиболее целесообразным применение больших и средних лодок для нарушения морских сообщений врага, а лодки типа «Малютка», район действия которых весьма ограничен, использовать для прикрытия своих внутренних коммуникаций.

План Головкина был принят, и за годы войны, как мы уже отмечали, он оправдал себя. Уже в 1941 году подводники-североморцы потопили 15 кораблей и судов противника, не имея за 81 боевой поход ни одной потери. В 1942 году враг активизировал противолодочную оборону. Наши подводники в 117 походах сумели уничтожить 26 транспортов, 4 сторожевика и один минный заградитель врага. Но при этом погибли 9 советских лодок, 7 из них подорвались на минах. Что сразу же обеспокоило

Следовавшие с этим конвоем два советских транспорта, несмотря на полученные повреждения, сумели доставить груз в порт назначения. Транспорт «Донбасс» после рассредоточения конвоя продолжал следовать прежним курсом, а затем повернул на Архангельск. На пути транспорт имел шесть встреч с авиацией противника. Бомбы самолётов-пикировщиков ложились в 20-30 м от борта. Боезапас подходил к концу. Отбиваясь от авиации и пересекая район активного действия противника, транспорт по пути подобрал экипаж потопленного судна союзников. Спасённый

экипаж, видя решимость советских моряков защищать свой транспорт всеми силами и средствами до конца, воспрянул духом и принял участие в общей борьбе с противником. Другой советский транспорт этого конвоя «Азербайджан», справившись с повреждениями, полученными от попадания торпеды при атаке 4 июля, локализовал пожар, пришёл в Русскую гавань на Новой Земле, а затем был направлен в Архангельск.

После рассредоточения конвоя большее число потерь падает на те транспорты, которые шли в направлении на Архангельск или

Мурманск вдали от движения кораблей оставшейся части эскорта. Такое направление судов явилось прямым следствием приказа: «рассредоточиться и следовать в русские порты», иначе говоря, суда этим распоряжением были ориентированы на движение в Архангельск и даже Мурманск, т. е. через районы наибольшей плотности развертывания подводных лодок и авиации противника. В то же время транспорты, державшиеся вблизи кораблей эскорта, дошли от места рассредоточения конвоя до берегов Новой Земли и далее в Архангельск почти без потерь.



Головки, и он предлагает новую нарезку позиций подводных лодок на коммуникациях противника. Их площади значительно увеличились, а фланги сомкнулись с соседними.

В «школе командующего» учился сам командующий и его подчинённые. Он зачастую лично встречал из похода подводников. Внимательным образом выслушивал подробные доклады командиров, а затем втягивал в разбор боевых походов всех командиров. Можно было спорить, но аргументировать свою точку зрения вплоть до мельчайших деталей операции.

Такую школу прошли не только подводники Ф. Видяев, М. Гаджиев, Н. Егоров, И. Колышкин, Н. Лунин, Н. Стариков, И. Фисанович, Г. Щедрин, а также мастера катерного удара В. Алексеев, С. Зюзин, Б. Лях, А. Шабалин и прославленные лётчики А. Баштырков, В. Киселёв, Б. Сафонов и многие другие. Маленькая деталь: на счету прославленной подводной лодки К-21 под командованием Героя Советского Союза Н. Лунина было семнадцать побед, в том числе атака фашистского линкора «Тирпитц». Спустя много лет, после войны к радости и гордости моряков Главком ВМФ адмирал Флота Советского Союза Сергей Георгиевич Горшков принял решение о передаче флага К-21 новейшему для того времени атомному, где был командиром будущий адмирал флота В.Н. Чернавин. И как потом вспоминал Чернавин, с первых миль под прославленным флагом его экипаж особо остро сознавал свою ответственность перед историей флота, его настоящим и будущим. С Чернавиным мне посчастливилось встретиться в Санкт-Петербурге в дни празднования 65-й годовщины (конец августа - начало сентября 2006 года) прихода первого конвоя «Дервиш»...

«Необходимо отметить активные действия североморцев-подводников, – подчёркивает адмирал флота В.Н.Чернавин в своей статье «Ленд-лиз в

системе второй мировой войны», которую я вскоре разыскал в Интернете по возвращении домой. – На дальних рубежах постоянно находились 3-4 «большие» подводные лодки. Так, например, в июне 1942 года для прикрытия печально известного конвоя «PQ-17» у Норвежского побережья были развёрнуты пять подлодок.

Как известно, конвой «PQ-17» вышел 27 июня 1942 года, а 4 июля был атакован германской авиацией и потерял своё первое судно. Не стану останавливаться на всех аспектах трагедии «PQ-17» – о них достаточно сказано историками. Напомню только о действиях советской ПЛ «К-21» под командованием опытного подводника Николая Лунина.

Находясь на позиции в районе острова Ингей, 5 июля «К-21» обнаружила отряд кораблей германского флота. Среди них Лунин выбрал самую крупную цель и атаковал её залпом из четырёх торпед с дистанции 17-18 кабельтовых. Через 2 минуты 15 секунд акустик зарегистрировал два взрыва. Попали Лунин в «Тирпитц» или нет? На этот счёт немало разных суждений. Но дело не в этом.

Важно, что атака советской подводной лодки заставила фашистов отказаться от атаки конвоя. А причинами гибели большого числа судов конвоя были роковые ошибки Адмиралтейства Великобритании, отвечавшего за безопасность прохода».

За первые два года войны Северный флот потопил 77 транспортных судов и 27 военных кораблей или 60 процентов тоннажа, потерянного противником в то время на Северном морском театре военных действий.

Можно опять сослаться на западного историка Ю. Майстера. Он всячески пытается защитить честь «родного» мундира, выдавая желаемое за действительное. Невооружённым взглядом видно, что он тенденциозно подбирал данные. По его под-

Останавливаясь на общей цифре потерь, понесённых конвоем (24 транспорта из 37), трудно с абсолютной точностью дифференцировать её по признаку вида оружия, воздействовавшего на транспорты. Ни эскорт, ни силы Северного флота, обеспечивавшие эту операцию, потерь в кораблях не имели. Потери противника точно не известны, но можно предполагать гибель его одной или двух подводных лодок и около пятнадцати самолётов.

Следует признать, что решение британского Адмиралтейства о рассредоточении конвоя было ошибочно и вытекало из неправильной

оценки обстановки на море. Адмиралтейство переоценило угрозу со стороны надводных сил противника и недооценило опасности ударов его военно-воздушных сил и подводных лодок.

«Арктические союзные конвои. 1941-1945». Санкт-Петербург, ООО «Галей Принт». 2000 г., стр. 48-53.

Не знаю почему, но к подобным документам отношусь с особым трепетом. Эти человеческие откровения, хотя и написаны в форме официальных рапортов, нельзя читать без

волнения. Действительно, это и есть то, о чём писал в своё время Николай Зубов, памятуя принцип гидрографа: что наблюдаю, то и пишу...

Со временем весомость такого документа возрастает многократно, когда его примеряешь на себя. И волнение такое, что не унять: именно в этот день 14 октября, на Покров, 1944 года мне исполнилось всего четыре года. Кто-то страдал и погибал за моё будущее. Какая это память? Генная, как писала Елена Крюкова. Историческая или человеческая? Одно неоспоримо: это и моя память – память русского человека.



счетах, потоплено только 29 немецких судов и 3 повреждено. Наша статистика с этим не согласна: только фактические данные о действиях подводников Старикова и Лунина подтверждают потопление 14 и 13 транспортов соответственно. «Факты Ю. Майстера» шиты белыми нитками, а потому расходятся по швам...

Но вместе с тем, как признаёт адмирал флота Чернавин, нельзя не отметить, что гитлеровское руководство, понимая значение морских перевозок союзников, для борьбы с ними направило значительные силы. В Северной Атлантике было развёрнуто свыше ста подводных лодок, и действовали они достаточно эффективно. Среди немецких подводников были настоящие асы. Только командир «U-23» и «U-99» Отто Кречмер потопил 44 корабля общим водоизмещением 263 203 тонны. Больше всех – 47 кораблей – пустил ко дну Вольфганг Лют, в разное время он командовал четырьмя подлодками – «U-9», «U-138», «U-43», «U-181». Йоханес Мор потопил 29 кораблей, на счету Эриха Топа 35 кораблей водоизмещением 193 601 тонна.

Не умалить достоинства наших североморцев: в апреле 1942 года подводным лодкам «Д-3», «К-22», «М-171», «М-174» первым в Военно-Морском Флоте СССР было присвоено звание Гвардейских, а североморцы И.А. Колышкин, Н.А. Лунин, В.Г. Стариков, И.И. Фисанович первыми из советских подводников получили звания Героев Советского Союза.

...К началу операции 8 сентября «Адмирал Шеер» не мог быть готов: ремонтники, механики и водолазы установили, что в замене нуждаются две лопасти винтов; его машины изношены бесчисленными реверсами во льдах, есть необходимость в замене ряда серьёзных деталей... Узнав об этом, Карлс вообще отстранил «Шеер» от похода в Арктику. Вскоре отложили и рейд «Хиппера» к берегам Сибири, поскольку по сведениям немецкой



Советские и английские военные моряки – участники совместного сопровождения кораблей конвоя встретились в Мурманске

разведки к советским северным берегам через Атлантику приближается очередной крупный караван судов, и его надо встретить во всеоружии...

Операцию «Доппельшлаг» отложили на неопределённый срок. Ситуация изменилась и круто, опять-таки не в пользу немецкого флота: Сталинградская битва поглотила такое количество топлива, что пришлось урезать лимиты на горючее для норвежской эскадры. Тут уж, как говорится, не до крупномасштабных операций...

Хроника полярных конвоев. 1942 год

Новый военный год 11 января приходом в Мурманск открыл конвой «PQ-7» в составе: «PQ-7A» – «Colb Harbor» (Панама), «Waziristan» (Британия), боевые суда – британские вооружённые траулеры «Ophelia», «Hugh Walpole»; «PQ-7B»

Из рапорта третьего штурмана п/х «Марина Раскова» И.Д. Вондрухова начальнику Севгосморпароходства о гибели парохода 14 октября 1944 года:

Настоящим сообщая, что при следовании п/х «Марина Раскова» из Архангельска к о-ву Диксон, после смены курса у о-ва Белого к последнему (о чём велись разговоры за ужином в кают-компани), в 19 час. 50 мин. 12 августа с/г перед моим выходом на вахту произошёл сильный взрыв в средней части судна, силой которого были подброшена мебель, и выведено из строя освещение в жилых помещениях

ком-ва, в частности, и в моей каюте, где я в этот момент находился. Поднявшись в рулевую рубку, я нашёл весь палубный комсостав уже в ней, капитаном отдавалось приказание о определении повреждения от взрыва, мне лично было приказано хранить секретные документы, находившиеся в чемодане в рубке и уложить туда же карту, по которой шли, и вахтенный журнал, что мною и выполнено было. Затем обнаружилось, что два котла в котельном отделении силой взрыва из строя выведены, отмечается поступление воды через переборку трюма №3 в котельное отделение. Сделанные

замеры воды в трюмах показали в №2 восемь метров и №3 три метра. Разбита спасательная шлюпка №1 и повреждена шлюпка №3. Начавшаяся паника среди пассажиров в трюме №3 была остановлена разъяснением отсутствия опасности судну, со ссылкой на взрыв котла. Само судно хода не имело. Как сопровождавшие нас тральщики начали подходить к п/х «М. Раскова», головной 118 с носа, справа 114 и с левого борта 116, на запрос которых «в чём дело?», капитаном было сообщено: «Взрыв в районе второго и третьего трюма». В этот же момент, в расстоянии около



– «Aneroid», «Reigh Count» (Панама), «Batavon», «Jutland», «Empire Activity», «Empire Halley», «Empire Howard», «Empire Redshank» (Британия), «Чернышевский» (СССР); боевые корабли охранения: эсминцы «Icarus», «Tartar», вооружённый китобой «Wastwater», вооружённый траулер «Cape Argona».

Британское судно «Waziristan» потоплено подводной лодкой «U-134», когда потеряло конвой «PQ-7A».

Почему теперь Мурманск? Был же Архангельск! У войны свои законы. Всё верно: Мурманск ближе к линии фронта, у него гораздо меньше гарантий в безопасности приёма грузов союзных конвоев, но у него есть козырная карта: незамерзающий порт! Как мы уже говорили, зима 1941 года наступила рано, и уже в начале ноября Северную Двину сковали прочные льды. Раньше обычного покрылся ледовым панцирем и Двинский залив. При нехватке ледоколов всё это доставило много хлопот при проводке собственных и союзнических судов в Архангельск. Глава британской миссии военно-транспортной службы в этом северном порту капитан первого ранга Монд уже выразил своё беспокойство И.Д. Папанину:

– Нам необходимо получить от вас гарантии, что караваны в зимнее время будут без задержки принимать и разгружать Архангельск. Мы не можем допустить, чтобы наши суда были заморожены в Северной Двине или Белом море.

– Гарантии – это вопрос взаимоотношений наших правительств, – сказал Иван Дмитриевич, стараясь быть спокойным. – Могу сказать одно: мы примем и разгрузим без задержек любое количество кораблей, которые направят нам союзники.

– Как вы это сделаете, если замёрзнут река и море? – от вопроса Монда сквозило недоверием.

– Это наше внутреннее дело. Но уверяю вас: задержек с разгрузкой не будет...

Папанину не хотелось ударить в грязь лицом, он привык чётко следовать за обещанным. Поэтому в спешном порядке созывает всех своих помощников. На расширенном совете решается один вопрос: как действовать дальше, чтобы не возникло никаких задержек в разгрузке союзных транспортов? Мнение было единым: необходимо в срочном порядке открывать Мурманский порт, на месте определять, в каком состоянии находится этот порт, что надо сделать, чтобы вдохнуть в него жизнь. В Мурманск без промедления направляется комиссия авторитетных специалистов во главе с известным полярным лётчиком Ильёй Павловичем Мазуруком. К нему присоединились Минеев, Герасимов, Еремеев, представители Наркомморфлота – капитан дальнего плавания Бочек и начальник Архангельского порта Бейлинсон. Вторым пилотом с Мазуруком летел Орлов.

В Мурманске бушевала пурга. Опытные полярные лётчики с трудом посадили самолёт. Через три дня комиссия уже в Архангельске докладывала об увиденном в прифронтовом городе Мурманске.

Война шла уже почти полгода, но фашисты никак не могли преодолеть Мурманский перешеек от 40 до 80 километров. Опытной боевой группировке «Норд», состоящей в основном из альпийских стрелков противостояли воины 14-й армии и моряки Северного флота. Они успешно сдерживали натиск врага, предупреждая все попытки фашистов овладеть Мурманском. Враг вымещал свою дику злобу массированными налётами авиации на город. Но и тут немцы вскоре не стали иметь преимущества. Советские лётчики не давали гитлеровцам разгуляться в небе Мурманска. Получив достойный встречный огонь, враг в панике сбрасывал бомбы куда попало, удирали обратно в сторону залива или в безлюдную тундру.

одного кабельтова от п/х «М. Раскова», произошёл взрыв на подходившем тральщике 118, который начал погружаться кормой, а через несколько минут последовало на нём же ещё несколько взрывов, по-видимому, от его собственных глубинных бомб, и тральщик 118 быстро погрузился в воду. Подходившие к п/х «М.Раскова» тральщики 114 и 116, развернувшись, ушли в обратном направлении.

У всех почему-то сложилось мнение, что суда попали на минное поле, в силу чего капитаном Демидовым было дано распоряжение в машину «Дать задний ход», – чтоб

отойти от места тральщика 118, куда дрейфовал п/х «М.Раскова». Затем капитаном было дано распоряжение старпому завести пластырь, а 4-му штурману – приготовить буксир с носу, что и было выполнено силами команды и военных моряков-пассажиров, привлечённых к этому распоряжением капитана и в/помощника. В машину дано приказание приступить к откачке воды из затопляемых помещений, что так же было выполнено. Спустя минут 40-50 из машины сообщили, что поступающая вода в котельное отделение начала заливать топку котла и испрашивалось разреше-

ние капитана на прекращение паров. Капитаном это разрешение было дано, а машинной команде приказано выйти на палубу для оказания помощи при посадке пассажиров в шлюпки, т. к. не имея больше водоотливных средств капитаном было отдано распоряжение спустить все спасательные средства на воду и начать посадку в шлюпки женщин с детьми. После посадки женщин, шлюпки № 2-4 от борта отошли и направились к тральщику 114, одновременно были даны сигналы красными ракетами для привлечения внимания тральщиков, т. к. флажной связи из-за сумерек и



В такой обстановке проблематичной оказалась организация работы Мурманского морского порта. В бездействии можно было действительно впасть в уныние. Но Мурманский порт с его незамерзающей акваторией в этой ситуации просто подарок судьбы. Пренебрегать этим достоинством, не использовать его преимущества было бы, по крайней мере, недальновидно.

Но надо реально смотреть на другой порядок вещей. Порт закрыт. Портовые механизмы демонтированы и вывезены. Железнодорожная сеть почти не развита, а имеющиеся железнодорожные пути разбиты постоянными бомбёжками. Подобие причалов требовало не просто капитального ремонта, а полного восстановления, реконструкции и строительства. Совсем отсутствует социально-бытовая инфраструктура: нет простейших бараков или общежитий для рабочих, нет столовых, нет запасов продовольствия и спецодежды. Нет... Сколько же этих «нет» и как через них пройти? Картина была на много сложнее, чем в Архангельском порту, когда сюда с началом войны приехал И.Д. Папанин. Война не давала времени для раздумий. Надо действовать. По ходатайству Папанина члены комиссии, обследовавшие порт и составившие перечень неотложных мероприятий для скорейшей сдачи его в эксплуатацию, срочно выезжают в Москву, где их принимает А.И. Микоян. Он внимательно выслушал доклады Мазурука, Минеева и Герасимова, поинтересовался деталями. Предложение об открытии Мурманского порта Микоян поддержал.

Шли ожесточённые бои за Москву. И в этот момент Государственный Комитет Обороны находит время для детального и всестороннего обсуждения первоочередных мероприятий по восстановлению и переоборудованию далёкого северного порта. К реализации этой задачи были тут же подключены партийные органы Карело-Финской ССР, Мурман-

ского и Архангельского обкомов партии, штабы Карельского фронта и Северного флота. Секретарь ЦК партии республики Геннадий Николаевич Куприянов, получив санкцию, лично помог направить в Мурманск часть запасного полка – около тысячи бойцов, имевших необходимые специальности – тракторист, шофер, механик, слесарь, плотник, столяр, такелажник.

Не надо было убеждать и Бейлинсона в том, что Архангельскому порту необходимо сократить свои операции и без особого ущерба перебросить в Мурманск часть людей и механизмов. Спешно формируются два эшелона из вагонов-теплушек и платформ. В теплушках разместили 1160 работников Архангельского порта, на платформах – краны и автомашины. Наиболее опасный участок пути Кандалакша-Мурманск эшелоны проскочили под покровом ночи. Немецкие самолёты дважды налетали на составы. Но люди успевали выбежать из вагонов и укрыться среди камней. Машинисты паровозов, умело маневрируя, уходили от авиабомб и шли к своей цели...

Неоценимую помощь в этой сложной ситуации оказали руководители Мурманского обкома партии и облисполкома. Реализация планов реконструкции порта была взята под особый контроль руководителей области, и её «первого человека» Максима Ивановича Старостина. Об этом рассказ особый. Иван Дмитриевич Папанин с благодарностью вспоминает в своих мемуарах: «...И руководители области, и сами мурманчане напоминали мне ленинградцев – культурой работы, влюблённостью в свой город. У них было высоко развито чувство взаимопонимания и взаимодействия. И я через несколько дней уже не сомневался, что все задачи, которые предстояло решить, общими силами будут осуществлены. Нас поджимали сроки, а надлежало выполнить колоссальные по объёму

отдалённости тральщиков на 1,5–2 мили установить не представлялось возможным, а световая связь не могла быть использована из-за отсутствия электросвета на судне. Затем были спущены плоты (находившиеся в грузе), два кунгаса и карбас, а так же мелкие шлюпки, и начали посадку остальных пассажиров и команды. В это же время подошли катера и шлюпки с тральщиков 114, 116, и с их помощью часть шлюпок и кунгасов отбуксировались к тральщикам, остальные следовали на веслах самостоятельно, в том числе и 4 плота, пущенные по ветру в направлении 116 тральщика.

Таким образом, часа через 4 все пассажиры и команда, – за исключением капитана, четырёх его помощников, старшего механика и военного помощника и третьего механика, – с судна были сняты. Капитаном и оставшимся комсоставом было решено сойти с судна в шлюпку, принадлежавшую тральщику 116, находившуюся с гребцами у борта и идти к тральщику 116, чтоб договориться об отбуксировке п/х «М. Раскова» к берегу, т. к. судно погружалось очень медленно, и такая возможность имелась (судно погрузившись носовой частью до 25-26 фут, держалось на плаву

вследствие находившейся в трюмах погруженной муки).

Отходя от борта п/х «М. Раскова» на шлюпке, мы услышали сильный взрыв на месте тральщика 114 и увидели большой столб дыма (самого тральщика со шлюпки, отходя от борта, мы уже не могли видеть), и вскоре же увидели шедшую от него судовую шлюпку № 4 под парусом к п/х «М. Раскова», по-видимому, чтоб ещё забрать людей с п/х «М. Раскова». Капитан Демидов решил её дождаться и выяснить, что произошло со 114 тральщиком. Сблизившись со шлюпкой, капитан Демидов, старпом Меньшуткин, 2-й



работы. Из Исландии уже шёл в Мурманск караван советских и иностранных судов, и у причала стоял первый советский пароход, пришедший из-за океана с военными грузами. Это был «Декабрист».

...Папанин поднялся на борт судна, поздравил капитана Степана Поликарповича Белова и его экипаж с благополучным возвращением на родную землю. Одинокое плавание в океане было не из лёгких. Северную Атлантику «Декабрист» проскочил благополучно – у него были суровые, но надёжные помощники: шторм, снежная пурга и полярная ночь. У входа в Кольский залив налетели вражеские самолёты. Из трёх бомб, сброшенных на судно, две разорвались в воде, не причинив никакого вреда, а третья угодила в трюм, где лежали бочки с бензином. Каких чудес не бывает, но они не взорвались! Не взорвалась сама бомба, которую боцман Петров-Старикович с семью матросами вызволили из твиндека, осторожно



Делегация молодёжи прибыла на подводную лодку «Ярославский комсомолец», построенную на средства, собранные молодёжью города и области для передачи её Северному флоту

пронесли по палубе и выбросили за борт. Все с облегчением вздохнули, когда «Декабрист» уже резвился на чёрных волнах в порядочном удалении от бомбы. «Второе рождение» праздновали на родном берегу...

Как и обещал Папанин, долго держать «декабристов» в Мурманске не стали: судно быстро загрузили и 13 января отправили в океан в составе конвоя «QR-5».

13 января из Мурманска вышел конвой «QR-5» в составе 4 судов: «Аркос», «Декабрист» (СССР), «Eulima», «San Ambrosio» (Британия); боевые корабли охранения – эсминцы «Icarus», «Tartar», крейсер «Cumberland».

Обработка судов дело не хитрое, если за это дело берётся достаточное число мастеров своего дела, обеспеченных необходимым количеством причалов в порту и чётко взаимодействующих с железной дорогой, с погрузочно-разгрузочной техникой достаточной грузоподъёмности. Сложность была в другом: все эти работы надо проводить практически под непрекращающимися бомбёжками и обстрелами с самолётов. Поэтому в первые же дни в основном районе порта в гранитной скале было построено убежище на тысячу человек, в районах – девять убежищ на 1750 человек. По всей территории обустроили примитивные убежища в виде траншей и щелей, которые защищали от осколков. К началу приёма караванов в Мурманском порту работало около 4700 человек. Значительную часть из них составляли военнообязанные старших возрастов, пригодные к физическому труду и мобилизованные из Рязанской и Тульской областей. Пришло и новое пополнение из полутора тысяч мурманчан, составивших костяк портовых работников – докеров, бригадиров, стивидоров. Всех их надо было расселить, одеть, накормить, а заодно и приютить команды прибывающих судов...

пом. Казимир, 4-й пом. Баганов, стармех Волочков и в/пом. Веников начали пересаживаться в неё, я же и 3-й мех-к Радионов, в силу того, что капитаном не давалось никаких распоряжений на этот счёт, оставались в шлюпке тральщика 116 (к тому же подошедшей волной шлюпки разъединило и они разошлись). Затем шлюпка с капитаном, пересевшим с ним комсоставом и находившимися 4-5 гребцами в ней направилась к борту п/х «М. Раскова». (Находясь ещё в шлюпке 116, капитан вёл разговор, что надо бы забрать секстант и хронометры и отдельные пожелания произвести

прощальный салют из орудия). Находясь в кабельтовых в 2-3 от п/х «М. Раскова» мы услышали пулемётную очередь в воздух на мостике «М. Расковой», а вслед за ней взрыв с правого, надветренного борта её, и увидели бегущих в шлюпку людей, затем шлюпка отошла от борта, правее нас кабельтова на 2-3, и мы увидели второй взрыв на «М.Расковой», после чего судно, переломившись около мостика, быстро погрузилось в воду, а в след за скрывшейся кормой, всплыла подводная лодка, которая разделила шлюпку с капитаном и нами и прошла между плавающими ещё

на воде плотами, кунгасом, катером тральщика 116, карбасом и шлюпкой № 3 с пассажирами п/х «М. Раскова» – в направлении к НО, никого не подбирая с них. К этому времени тральщик 116 от нас из виду уже скрылся, а усиливающийся ветер от НО заставил нас принимать меры к самоспасению.

Учитывая ненадёжность шлюпки ТЩ-116 в случае шторма, мы подошли к шлюпке № 3 с п/х «М.Раскова», куда пересаживались также люди с карбаса и в количестве 26 чел. Начали борьбу со штормом, дошедшим до 7-8 баллов от НО, и в течение 13-15 августа



Большая роль тут принадлежит строителям и монтажникам: в короткие сроки они отстроили жильё, подготовили к эксплуатации новые участки (Угольная гавань, Лесной, Зелёный мыс), переоборудовали большинство причалов основного порта. Как и в Архангельске, через два дня рельсы проложили у самой кромки причалов, грузы стали выгружать непосредственно с кораблей в вагоны...

«...А мне запомнился бой, который наш «СКР-80» (мирное имя «Печорец») выдержал 14 января 1942 года, – вспоминает Николай Степанович Коряковский, один из старейших капитанов Архангельского тралового флота, штурман сторожевых кораблей и морских охотников в военные годы. – Короток зимний рассвет в Заполярье. Где-то в полдень посветлеет у самого горизонта, а через полчаса тревожная ночь снова окутает море. Только стемнело, послышался гул самолётов... Нас бомбили упорно и долго. Были оборваны антенны, ванты, штаги. Бомбы падали по носу и возле кормы. Моторы самолётов ревели над самыми мачтами, но командир наш Павел Константинович Молчанов, умело маневрируя, спасал судно от прямого попадания бомб. Море вокруг бурлило, и казалось, не будет этому конца. Но каждый знал: надо выдержать во что бы то ни стало. Экипаж героически отражал атаки. С благодарностью и большой гордостью я вспоминаю своих боевых друзей. Это была связанная самыми крепкими узами семья, объединённая чувством долга перед Родиной, спаянная морским братством...

Тринадцать судов Архангельского тралового флота участвовали в конвоях, несли дозорную службу на море, высаживали десант, очищали фарватеры от мин. Не такое это простое дело – уничтожать «рогатую смерть». Не всегда удавалось обезвредить водный участок при боевом тралении, приходилось из орудий мины расстреливать, под-

рывными патронами их уничтожать. Последнее – дело рискованное. Потому что выполнялась такая операция, как правило, на большой волне и при сильном ветре, когда стрелять по мине почти бесполезно – наверняка промахнёшься. Спускали шлюпку, подходили к «рогатке» минёры-добровольцы, стараясь удержать шлюпку на расстоянии, подвязывали к мине боевой патрон, зажигали бикфордов шнур, наваливались на вёсла и – нередко, брошенные взрывом, подлетали выше волн. Сколько было таких взрывов!..

Участники таких боевых действий – рыболовные траулеры получили Памятные доски. На одной из них было начертано: «СКР-80 в составе Северного флота активно участвовал в войне против немецко-фашистских захватчиков. В боях за нашу Родину экипаж корабля 200 суток провёл в дозоре, 70 суток в тральных операциях, участвовал в 15 конвойных операциях, уничтожил пять мин, неоднократно отражал атаки вражеской авиации, сбил самолёт противника. До последних дней своего существования старый «Печорец» бережно хранил память о ратной доблести».

17 января в Мурманск пришёл конвой «PQ-8» в составе 8 судов: «Старый большевик» (СССР), «Larranga» (США), «British Pride», «British Workman», «Dartford», «Harmatris», «Southgate» (Британия), «El Almirante» (Панама); боевые корабли охранения: советский тральщик Т-882, крейсер «Trinidad», тральщики «Sharpshooter», «Speedwell», «Harrier», «Hazard», эсминцы «Somali», «Matabele».

Папанин в своих мемуарах, видимо, ошибочно называет восьмой конвой первым караваном 1942 года. (Возможно, по счёту и восьмой караван – был же ещё и «Дервиш», нулевой). Известно, первый караван пришёл действительно 11 января, но под номером «PQ-7». Хотя тут же он отмечает: именно

спускались по волнам и ветру на SW. За период 3 суток умерло на шлюпке от холода 3 человека из пассажиров (два человека умерли и их спустили за борт, а третий сошёл с ума и сам выбросился за борт, – автор публикации Т.Санакина). Утром 16 августа на горизонте была замечена, казавшаяся в начале парусным судном, судовая шлюпка №2, при сближении с ней мы обнаружили 2-х человек из числа команды тральщика 114, к/ф Боброва и Воробьёва. Имея шлюпку №3 повреждённой ещё при первом взрыве на «М.Расковой», мы решили пересесть в шлюпку №2 и,

подняв паруса, взяли направление к п-ву Ямалу по компасу на О[s]t (в центре буква неразборчива, – Т.С.). Через сутки ветер стих, и мы 1,5 суток двигались тем же курсом на веслах в три смены гребцов. Утром 18 августа в D = 72° 30' N и L 64° 05' Oст нас в кол-ве 25 человек подобрал самолёт лётчика Козлова и доставил на о-в Диксон, где нас, вследствие обморожения ног, поместили для оказания помощи в базовый госпиталь.

Во время плавания в шлюпках №3-2 мы имели запас продуктов из НЗ и дополнительно взятые продукты из запасов склада для

питания пассажиров ГСМП на судне, а именно: 2 ящика масла, ящик консервов-сосисок, ящик сгущённого молока и 8 полулитров спирта, но в шлюпках не оказалось пресной воды, по-видимому, из шлюпки №3 она была снята при ремонте ещё на судне, а в шлюпке №2, наверное, была разлита во время перевозки пассажиров, т.к. анкерок оказался пустой. Со своей стороны считаю необходимым опровергнуть разговоры и слухи о дезорганизации и паники во время взрыва на судне, как со стороны команды, так и среди пассажиров. Команда и пассажиры с судна были сняты на шлюпки и др.



караван «PQ-8» благополучно пересёк под покровом полярной ночи Северную Атлантику и у Кольского полуострова наткнулся на немецкие подводные лодки. 17 января вражеской подводной лодке «U-454» даже удалось потопить английский эсминец «Matabele»...

В день прихода конвоя фашисты просто зверствовали над Мурманском, они сбросили на территорию порта больше тысячи зажигательных бомб. Иностранные моряки вместе с нашими портовыми участвовали в тушении пожаров, стояли у зенитных пушек и вели огонь по вражеским самолётам. Всем запомнился этот день, как сущий ад. Известный американский писатель Дэйв Марлоу, побывавший в эти дни обыкновенным матросом на одном из американских судов, по возвращении на родину, напишет:

«Мы могли видеть, что за войну ведёт этот народ! Мы видели, что они живут главным, не принимают в расчёт поверхностных явлений. В них было что-то значительное, живое, всепоглощающее, что отбрасывало прочь мелочи, требующие энергии, но ничего не значащие. Иногда их стоицизм леденит меня. Мне неприятна такая холодность. Но я думаю, не есть ли это единственный способ устоять?..»

В один из таких налётов немецкая фугаска попала в единственный плавучий 45-тонный кран, который тут же затонул вместе с танком...

Наверное, в этой непростой ситуации руководитель британской миссии военно-транспортных перевозок мистер Маккормак вправе был спросить и самого себя и уполномоченного Государственного Комитета Обороны: «Что делать? Как теперь выгружать танки и другие тяжеловесы? Не придётся их оправлять обратно?»

Папанин успокоил Маккормака: придумаем что-нибудь, об отправке грузов в обратную сто-

рону не может идти и речи, они прежде здесь костыли лягут... За каждую из 29 500 тонн доставленных грузов он отвечает головой. Папанин немедленно едет в порт, разыскивает руководителя портовиков Новосадова, приглашает представителя военной миссии США Френкла и отправляются вместе осматривать иностранные пароходы, чтобы на месте определить, какое судно с самой мощной грузовой стрелой задействовать в разгрузке тяжеловесов. И вскоре они увидят, как огромный красавец-пароход собственной грузо-



Дмитрий Николаевич Чухчин.

В 1942 г. - военный помощник капитана на теплоходе «Старый большевик», ходил в северных конвоях. До 1946 г. командовал посыльными и географическими судами Северного флота. Капитан первого ранга Чухчин был награждён многими орденами и медалями, в том числе орденом Ленина, орденом Трудового Красного Знамени и орденом «Знак Почёта». После войны Дмитрий Николаевич ходил капитаном на ледокольных пароходах «Георгий Седов», «Дежнёв», ледоколах «Ермак», «Красин».

спасательные средства организованным порядком по приказанию капитана и под руководством его помощников, правда, попытки мародерства и пьянства со стороны отдельных пассажиров были, как-то обшаривание кают и хищение спирта с целью выпивки, но они были ликвидированы комсоставом (так, лично мной и 4-м пом. кап. был отобран спирт изъятый из карманов 2 пассажиров и выброшен за борт). Из числа команды в нетрезвом состоянии были замечены плотник Блинов, боцман Селянинов, радист-практикант Комаров, но и то в связи с их работой (когда они находились

в мокрой одежде) для согревания. В части самого случая гибели п/х «М.Раскова» можно сказать, что со стороны судов охраны не было проявлено достаточной военной тактики, т.е. во время следования не соблюдался противолодочный зигзаг, сказала растерянность и во время торпедирования – не было борьбы с подлодкой, поиска и бомбёжки её, торпедирование п/х «М.Раскова» и тральщика 118 было принято за взрыв на минном поле, в силу чего, как потом выяснилось, тральщик 114, чтоб его не дрейфовало на минном поле, встал на якорь.

31 августа, после оказания первой помощи, я был выписан из госпиталя и направлен уполномоченным ГСМП, на о-ве Диксон, на п/х «С.Киров», т.к. др. средств возвращения в Архангельск не было, и на нём доставлен в порт Игарка, откуда, через Красноярск, 11 сентября с.г. и прибыл в Архангельск в Ваше распоряжение.

3-й штурман п/х «М.Раскова»
подпись (Вондрухов) 14.10.1944 г.

Подлинник. ГААО. Ф. 367. Оп. 11. Д. 76. Л. 41-45 об.



вой стрелой поднимает с палубы танк и переносит за борт...

Молодому и быстрому американскому капитану без особых дипломатических отступлений сообщили, что немецкие лётчики потопили единственный плавучий кран... Ему не надо было долго объяснять: всё это произошло у него на глазах и что нет никаких проблем – они выгрузят тяжёлые грузы своей корабельной стрелой грузоподъёмностью 60 тонн. Папанин взглянул на эту проблему чуть дальше и просил разрешения капитана демонтировать стрелу и оставить здесь. Капитан развел руками и помрачнел.

– Я вижу, как необходимо русским оружие, что мы привозим сюда. Ради победы над Гитлером я готов отдать вам не только стрелу, но и весь пароход. Только я не хозяин корабля...

Папанин не привык отступать:

– Нужно лишь ваше согласие. С хозяином мы всё уладим через мистера Френкла.

Дальше разговор уже пошёл в манере американской бизнес-сделки.

– Я согласен, – сказал капитан после некоторой паузы. – Но я должен знать, что получу вместо компенсации! Хотя бы в виде подарка жене хозяина парохода...

– А что она любит? – полюбопытствовал Папанин.

– О, больше всего она обожает русские меха!

– Будет вам русский мех! – пообещал, торжествуя, Папанин.

О приобретении меха в магазине в то время не могло идти и речи. Великолепную шкурку голубого песка нашли в зверосовхозе, расположенном в Коле. Кран с американского судна быстро демонтировали и установили на вышедшем из ремонта пароходе «Кама». (О «Каме» рассказ следует чуть дальше). При всех героических «показателях» это-

го экипажа, он не мог обеспечить оперативную разгрузку прибывающих грузов. Маккормак был удивлён смекалкой русских, быстрым решением проблемы и сам вызвался посодействовать, чтобы следующим караваном в Мурманск пришли два парохода с тяжеловесными стрелами.

Как жаль, что тут не приводится название американского судна. Но тут, кажется, нетрудно догадаться: в седьмом караване американских транспортов не наблюдалось, а в «PQ-8» «Larranga» – единственное американское судно (спущено на воду в 1917 году, водоизмещение 3804 тонны). Интересен и другой факт в его пользу: в обратный путь он отправился намного позже своих «собратьев» – только 1 марта с конвоем «QR-8», поскольку с ним пришлось поработать дольше, чем с другими. Кстати, это был единственный рейс старенького парохода «Larranga». Но без сомнения он достоин, чтобы о нём вспомнили добрым словом.

С чувством благодарности и большого уважения Иван Дмитриевич Папанин вспоминал капитана американского парохода «Форт Гленора» Корнелиуса Аронделла. В списке судов – участников Полярных конвоев, возможно, ошибочно «Fort Glenora» названо, как британское судно, и значится за ним практически один «кольцевой» маршрут – прямой «JW-59» и обратный «RA-60». Но именно этот капитан, по мнению уполномоченного Государственного Комитета Оборона, мог служить для всех капитанов образцом выполнения своего долга. К месту разгрузки его пароход подходил с готовыми к работе стрелами и запущенными лебёдками. Аронделл лично наблюдал за разгрузкой, поэтому все судовые механизмы работали безотказно, команда помогала портовым грузчикам. Капитан знал о скудном пайке продовольствия и топлива в порту и охотно делился судовыми запасами, оставляя себе на обратный переход самый необходимый минимум.

Мурманск – не отгадим!

...А в районах Киркенеса и Петсамо отважно дрались морские десанты. Четырнадцатого июля к скалистому крутому берегу, находящемуся в тылу противника, скрываясь в полосе густого тумана, подошла незаметно маленькая флотилия из нескольких тральщиков, сторожевых кораблей и морских охотников. Стараясь не производить шума, на берег высадилось более

1500 бойцов. Лишь одна гитлеровская батарея пыталась помешать высадке десанта, открыла беглый огонь, но тут же была подавлена корабельной артиллерией. Три недели десант моряков действовал в тылу немецко-фашистских войск, отвлекая на себя значительные силы врага.

Тесное взаимодействие флота и 14-й армии принесло свои плоды: фашисты на мурманском направлении были остановлены.

На главной морской базе состоялся митинг, на котором выступил командующий флотом. Он поздравил краснофлотцев с

государственными наградами и кратко обрисовал сложившуюся в Заполярье обстановку:

– Рвавшиеся к Мурманску фашистские егеря сумели пройти лишь тридцать пять – сорок километров, то есть меньше половины расстояния до города. Далее пути им не будет. Вот в руках у меня газета, выходящая в оккупированной Норвегии. Здесь напечатана статья «Почему германские войска еще не в Мурманске?» – Командующий начал громко читать: «Многие задают вопрос, почему германские войска ещё не заняли Мурманск. Постараюсь, – пишет автор статьи, – объ-



Возможно, ошибочно названо это судно. Здесь же речь идёт о многократном переходе судна к советским берегам. А таким в списках значится только одно судно, название которого начинается на букву «F». И это действительно американский транспорт и многократный участник конвоев (двенадцати, или шести «челночных» переходов в прямом и обратном направлении), – «Francis Scott Key».

Известно, что из Англии пришли два судна-крана с тяжеловесными стрелами «Empire Bard» «Empire Elgar», что значительно ускорило разгрузку тяжеловесов. Эти суда попеременно работали зимой в Мурманске, а летом в Архангельске. Они вернулись домой только в августе 1944 года. Они пришли соответственно с конвоями «PQ-15» и «PQ-16», а вернулись обратным конвоем «RA-59A».

24 января из Мурманска вышел конвой «QP-6» в составе 6 судов: «Чернышевский» (СССР), «Aneroid», «Reigh Count» (Панама), «Empire Activity», «Empire Howard», «Empire Redshank» (Британия); **корабли боевого охранения – эсминцы** «Гремящий», «Сокрушительный» (СССР), **тральщики** «Sharpshooter», «Speedwell», «Bramble», «Harrier», «Hebe», **эсминец** «Somali», **крейсер** «Trinidad».

10 февраля в Мурманск пришли конвои «PQ-9» и «PQ-10» в составе 10 судов: «Ижора», «Революционер», «Тбилиси», «Фридрих Энгельс» (СССР), «El Lago» (Панама), «Noreg» (Норвегия), «West Nohno» (США), «Atlantic», «Empire Selwyn», «Trevorian» (Британия); **боевое сопровождение – советские сторожевые корабли** «Гроза», «Смерч», **вооружённые китобои, переданные СССР по ленд-лизу в качестве тральщиков** «Shika», «Nav», **эсминцы** «Faulknor», «Intrepid», **крейсер** «Nigeria», **тральщик** «Britomart» (Британия).

12 февраля из Мурманска вышел конвой «QP-7» в составе 8 судов: «Сталинград», «Старый

большевик» (СССР), «El Almirante» (Панама), «Botavon», «Dartford», «Empire Halley», «Jutland», «Southgate» (Британия); корабли боевого охранения – тральщики «Speedwell», «Britomart», «Hazard», эсминцы «Faulknor», «Intrepid», крейсер «Nigeria» (Британия).

«12 февраля 1942 года пароход «Сталинград» под командованием капитана А.Н. Сахарова в составе конвоя «QP-7» из 8 судов вышел из Мурманска в Англию с заходом в Райдес-фиорд (Исландия), – вспоминает капитан первого ранга, кандидат технических наук К.А. Егоров. – Моя задача, поставленная ещё в Архангельске вице-адмиралом Степановым, состояла в изучении организации и обеспечения конвоя на переходе.

14 февраля на рассвете обнаружилось, что пароход отстал от конвоя. Капитан объяснил это плохим качеством угля, из-за чего «Сталинград» не мог держать назначенную скорость. Переход до Исландии прошёл благополучно, стояла хорошая погода, море было спокойно. Выйдя к мысу Лангонез, легли на курс вдоль восточного берега Исландии, определяя своё положение по «Описанию маяков, башен и знаков» («List of Lights»). Дойдя до белой башни с чёрным бантом, что у входа в Сайдес-фиорд, повернули в него. В море было ясно, а в фиорде темно из-за снежных зарядов, сыпавших со скалистых берегов. Шли переменными курсами, прижимаясь, то к правому, то к левому берегу фиорда. Внезапно нас окликнули в мегафон с дозорного корабля, стоявшего на швартовых бочках. Запросили имя корабля и приказали следовать за ними внутрь фиорда, где 25 февраля мы встали на якорь. Здесь были все суда конвоя «QP-7», прибывшего 22 февраля, от которого мы отстали. Явившись на борт, английский офицер потребовал карту с прокладкой и удивился, что её нет и что мы, идя через минное заграждение на подходе к фиорду, совершив в одиночном

яснить это. В Лапландии сражаются германские части, находящиеся там со времени норвежской кампании... Бои оказались чрезвычайно тяжёлыми, их трудность не поддаётся описанию. Сам чёрт выдумал тундру в пользу большевиков. В тылу приходится сражаться с партизанами и прорвавшимися красноармейскими частями...»

Головко оглядел стоявших у пирса притихших моряков и улыбнулся.

– Да разве дело в тундре, – продолжил он. – Она и для нас тундра. Дело в другом, товарищи! В решительном отпоре, который

оказал советский народ фашистским оккупантам. Немецкая печать объявила Мурманск взятым. Так ли это? Отвечать не надо. Вы прекрасно знаете сами, что не так. Тирольцы-егеря с цветком эдельвейса на рукаве более трезвы в оценках, ибо убедились во всём на собственном опыте. На допросах они неоднократно говорили, что наши люди сделаны из особого металла. Даже будучи в окружении, без единого патрона и не в состоянии держать штык, они всё равно готовы грызть их зубами! И это верно, дорогие товарищи! Вы слышали о подвиге старшего сер-

жанта Кислякова, представленного недавно к званию Героя Советского Союза. В бою Кисляков заменил убитого командира взвода, и бойцы под его командованием в течение нескольких часов держали оборону господствующей высоты и отстояли её. Они уничтожили десятки фашистов. Именно в этом наша сила – в людях бесстрашных, несгибаемых, борющихся за свободу своей Родины. И нечего пенять, как это делают гитлеровцы, на тундру и неблагоприятные погодные условия! Смерть немецким оккупантам! Да здравствует наша Родина! Ура!



плавании столь длительный переход, благополучно прибыли в пункт назначения. Нас уже считали потопленными. По просьбе капитана были доставлены некоторые продукты и кардифский уголь в мешках.

Через несколько дней отдыха, 27 февраля, суда конвоя снялись с якоря и в охранении эскорта пошли в очередное плавание к английским берегам, в Лох-Ю. Ночью «Сталинград» отстал от конвоя, и далее мы шли самостоятельно. Дважды появлялся самолёт, который, сделав несколько кругов над судном на очень малой высоте, казалось, что он задевает за мачты, уходил, показывая курс следования. 1 марта прибыли в Лох-Ю и встали на якорь среди других судов конвоя.

Из Лох-Ю «Сталинград» в составе конвоя вышел в Эдинбург. Не имея возможности идти с назначенной скоростью 7,5 узлов, «Сталинград» отстал от конвоя и прибыл в Эдинбург самостоятельно. Здесь на борт прибыл офицер связи С.Ю. Гримм, который держал постоянную связь с капитаном Сахаровым, вплоть до выхода в обратный рейс из Исландии в Архангельск, то есть до 7 сентября 1942 года.

В Эдинбурге на полигоне замеры магнитное поле судна и произвели размагничивание. Кроме этого смонтировали 12-фунтовое орудие, два 20-миллиметровых автомата «Эрликон», противоздушные парашютно-тросовые ракетные установки. Команда, расписанная по боевым постам, прошла подготовку по отражению атаки самолётов противника. Обучение проходило на старинном учебном военном корабле и на полигоне. Сначала тренировались в стрельбе по движущейся наземной цели, затем в куполообразном сооружении по световой цели летящего самолёта. Закончили стрельбой по конусу, буксируемому самолётом. Руководить обучением, в помощь штатному командному составу центра, капитан Сахаров попросил меня.

Из Эдинбурга в составе конвоя «Сталинград» вышел в Ньюкасл. Ночью пароход отстал от конвоя, и мы шли, ориентируясь по номерным буйам. Как только скрывался за кормой один буй, по носу открывался огонь следующего. Дойдя до буя у входа в Ньюкасл, встали на якорь на внешнем рейде. С рассветом в полную воду «Сталинград» завели в реку Тайн и поставили в сухой док (Дку Доек) для ремонта подводной части корпуса и выполнения других ремонтных работ. При одной из встреч с офицером связи С.Ю. Гриммом я спросил его, не опасно ли держать суда конвоя на открытом рейде Ньюкасла в ожидании прилива в охранении всего лишь одного сторожевого корабля? Он ответил, что вдоль всего восточного берега на дно уложены магнитные петли и при приближении к ним немецкой подводной лодки подается сигнал.

19 июня встали на погрузку у левого берега р. Тайн в пригороде Ньюкасла. 4 июля 1942 года подписали судовые документы на 2225 тонн генерального груза и 600 тонн угля (кроме бункера). Груз: 18 танков, 350 тонн олова, порох, мелкокалиберный боезапас, бурильные машины, самолёты на люках. На другой день вышли на внешний рейд и в 22 часа присоединились к следовавшему из Лондона конвою. Наконец, 8 июля в 16 часов вошли в гавань Лох-Ю. В гавани стояли: «Декабрист», «АМ», «Сухона», «Ильмень», «Алма-Ата», «Архангельск», «Будённый». Так мы вошли в состав конвоя «PQ-18». Но это уже другой эпизод войны...

23 февраля Мурманск принимал конвой «PQ-11» в составе 13 судов: «Ашхабад», «Степан Хатунин» (СССР), «Makawao» (Гондурас), «North King» (Панама), «City of Flint» (США), «Barrwhin», «Daldorch», «Empire Baffin», «Empire Magpie», «Hartlebury», «Kingswood», «Lowther Castle», «Marylyn» (Британия); боевые корабли сопрово-

– Ура-а-а! – прокатилось над Полярным мощное эхо и ушло в бескрайнее море.

На митинге выступили многие командиры и краснофлотцы. Они поклялись, не жалея сил и самой жизни, бить фашистов, отстоять честь и свободу Отчизны.

Первая победа радовала, вдохновляла, вселяла уверенность в будущих успехах. К первой радости вскоре прибавилась вторая. На флагманском командном пункте Северного флота раздался звонок по ВЧ Верховного Главного командующего. Поздоровавшись, Сталин глуховатым, немного раз-

дражённым голосом сказал:

– Товарищ Головкин, вы, как профессиональный моряк, за то, что сняли боевые расчёты и оружие с кораблей, заслуживаете строгого порицания...

Наступила длительная пауза. Сталин молчал, давая, видимо, поразмыслить над тем, что не всегда командующему дано право самостоятельно идти на подобный шаг... В эти бесконечно длинные секунды Арсений Григорьевич вначале думал о том, что сейчас он должен признать свою вину, хотя был абсолютно уверен в правильности принятого им решения. Но, пораз-

мыслив, Головкин набрался смелости и стал объяснять Верховному, что в данном случае он преследовал интересы более высокие, нежели сохранить в бездействии оружие на нескольких кораблях.

– Не горячитесь, Головкин, – проговорил Сталин теперь уже более спокойным голосом. – Вы поступили правильно. За то, что нашли смелое и вполне оправданное решение, вы награждены орденом Красного Знамени. Поздравляю...

– Благодарю вас, товарищ Сталин.

– Кольский залив и Мурманск не должны быть отданы немцам ни при



ждения – советские эсминцы «Грозный» и «Громкий», крейсер «Nigeria», тральщики «Niger», «Salamander», «Harrier», «Hussar», «Hazard», корветы «Oxlip», «Sweetbriar», эсминцы «Middleton», «Airedale», вооружённые траулеры «Blackfly», «Cape Argona», «Cape Mariato» (Британия).

1 марта из Мурманска вышел конвой «QR-8» в составе 15 судов: «Ижора», «Революционер», «Тбилиси», «Фридрих Энгельс» (СССР), «Noreg» (Норвегия), «Gold Harbor», «El Lago» (Панама), «Larranga», «West Nohno» (США), «Atlantic», «Britich Pride», «Britich Workman», «Elona», «Empire Selwyn», «Explorer» (Британия); боевые корабли охранения – советские эсминцы «Гремящий», «Громкий», тральщики «Salamander», «Harrier», «Hazard», корветы «Oxlip», «Sweetbriar», крейсер «Nigeria» (Британия).

Одно судно отстало от конвоя и потоплено...

...Возможно, для хроники или статистики подходит такой «неодушевлённый» счёт: из пятнадцати судов потоплено всего одно судно. Но почему мне неспокойно? Что-то тревожит меня. Всё во мне сопротивляется этому счёту, нарастает беспокойство, нестерпимо хочется узнать: что это за судно? Хочется испить глоток пусть горькой, но правды. У нас так много «неизвестных солдат» и «без вести пропавших матросов»! Нельзя же обойти молчанием того, к чему мы возвращаемся не только геной памятью, а документами, архивами, старыми публикациями, воспоминаниями ещё живых ветеранов той войны... Они знали, за что и ради чего проливали кровь и не щадили своей жизни. Ради победы в той жестокой войне, ради светлой памяти их потомков... Они не посрамили своей чести, своего достоинства, защищая будущее своих детей, внуков и правнуков.

Вновь и вновь перелистываю книгу за книгой, перечитываю газетные публикации, ищу встреч с

участниками тех событий, чтобы найти ответы на мучительные вопросы, как сейчас...

«Одно судно отстало от конвоя и потоплено...»

«Не «Ижора» ли это?» – вдруг словно огонёк высвечивается в подсознании один из первых вопросов. Всё точно: германская армада брошена на поиск каравана «PQ-12». Но об этом стало известно англичанам, и они сразу изменили курс конвоя. Шторм и туман вовремя укрыли союзный караван, сыграв злую шутку с немецкой бронированной армадой. 8 марта противники разминулись буквально в 80 милях друг от друга. Тогда, заклеив позором лётчиков Геринга, которые, якобы, взяли за правило обманывать флот, вице-адмирал Отто Цилиакс (в отдельных изданиях – Силиакс – Otto Ciliax) приказывает ловким поводырям «Тирпитца» во что бы то ни стало найти конвой.

И они находят жертву – советский лесовоз «Ижора», водоизмещением 2315 тонн, гружённый архангельским лесом, который шёл из Мурманска. Пароход «Ижора» построила в 1921 году английская фирма «Ллойд» с первоначальным названием «Вендермере». В 1934 году закуплен нашей страной. И вот из-за ремонта в машине старенькое судно отстало от конвоя «QR-8» и седьмые сутки «шлёпало» неторопливо одно, без охранения, пока не наткнулось в океане на «Тирпитца». Цилиакс приказывает командиру линкора дать залп из главного калибра, чтобы вдребезги разбить этот сибирский сарай. Но капитан «Тирпитца» Топп презрительно отказывается выполнить приказ высшего по рангу моряка, напомнив, между прочим, во что обходится Германии один бортовой залп «Тирпитца»: «Мы стреляем чистым золотом...»

Тогда Цилиакс через радифоны приказывает командирам эсминцев подойти к «Ижоре» как можно ближе и прямой наводкой уничтожить советское судно. «Снарядов не жалеть! Думаю, десяти

каком случае. Это очень важно, – сказал на прощание Сталин.

– Не отдадим, – заверил Голловко.

Николай ШИНКАРЁВ.

«В высоких шротах». Издательство ДОСААФ. Москва. 1987 г., стр. 44-46.

Золото «Эдинбурга»

Тот факт, что на борту погибшего крейсера «Эдинбург» находилось золото, очень скоро перестал быть тайной. Информация о нём

появилась в английской прессе сразу же после войны, а с 50-х годов начались разговоры о возможном поиске крейсера с находящимися на его борту сокровищами. Но как это сделать? Корабль затонул на глубине в четверть километра. Кроме того, правительство Великобритании, дабы пресечь возможные претензии всяческих авантюристов, объявило «Эдинбург» военным захоронением (как-никак на нём покоилось 57 моряков), и, следовательно, тот получал полную неприкосновенность.

Тем не менее, разработка проектов подъёма золота не прекра-

щалась. Наиболее преуспел в этом англичанин Кейт Джессоп. Будучи опытным водолазом, обслуживавшим буровые платформы в Северном море, он хорошо разбирался в подводной технике, а кроме того, обладал способностями историка-исследователя. Более 10 лет Джессоп собирал всевозможную (подчас противоречивую) информацию о последнем походе «Эдинбурга», пока в 1979 году не решился организовать поисковую экспедицию. Его партнёром стала норвежская фирма «Столт-Нильсен». Хотя конкретных результатов экспедиция не принесла, но район поиска удалось



вполне хватит для потопления такого корыта...»

Выпущено десять, двадцать, тридцать снарядов... Они в буквальном смысле рвут на куски «Ижору». А она не тонет!

Немецкий историк Бернард Гомм в книге «Война на море 1939-1945», изданной в 2000 году в Висбадене подсчитал, что по транспорту было произведено 11 выстрелов орудиями 150 мм, 43 выстрела орудиями 127 мм и 82 выстрела орудиями 37 мм, а также выпущены 2 торпеды и брошены 2 глубинные бомбы...

Взбешенный Цилиакс отдаёт распоряжение на эсминцы «Фридрих Инн», «Герман Шенман» и «Z-25» разломать торпедами этот плавающий сарай. «Фридрих Инн» проходит почти вплотную к борту русского лесовоза и сбрасывает за корму серию глубинных бомб, поставленных на кратчайшую дистанцию взрыва. Мощные взрывы следуют один за другим, едва бомбы касаются и ударяют «Ижору» под самое днище. Корабль почти выталкивается взрывами из моря, он на мгновение, кажется, зависает над волнами, как памятник мужеству советских моряков. И только потом медленно начинает тонуть...

Уже позже мы узнаем: на пароходе «Ижора» погибли матросы С.П. Тимофеев, З.И. Чирков и кочегары Г.М. Мохин, Д.И. Свищев, Б.П. Федоров... Что было с остальными членами команды? Экипаж утонул вместе со своим капитаном В.И. Беловым...

Впрочем, почему только они? У нас есть возможность назвать их всех поимённо, – так мы сделали в первой части «Побратимов Арктики», опубликовав судовую роль «А.Сибирякова» на день его гибели, ещё раз подтвердив крылатые слова английского адмирала Тови: «Воюют не корабли, а люди...»

Вспомним всех поимённо:

1. БЕЛОВ Василий Ильич
1895 года рождения, капитан;

2. АДАЕВ Николай Илларионович
1905 г. р., старший помощник;
3. КОРОЛЬКОВ Леонид Алексеевич
1909 г. р., II помощник;
4. ОСИПЕНКО Иван Романович
1906 г. р., дублёр старшего помощника;
5. ШЕРСТНЁВ Фёдор Васильевич
1916 г. р., III помощник;
6. ПЕТРОВ Михаил Петрович
1910 г. р., старший механик;
7. ШТРЕКЕР Леонид Фёдорович
1912 г. р., II механик;
8. ГРЕКОВ Константин Осипович
1903 г.р., III механик;
9. ГУСАРОВ Николай Александрович
1908 г. р., радист;
10. СМУРОВ Владимир Иванович
1918 г. р., боцман;
11. МИТИН Василий Григорьевич
1915 г. р., плотник;
12. ХОРЬКОВ Николай Степанович
1914 г. р., матрос 1 класса;
13. МАРКОВ Михаил Михайлович
1915 г. р., матрос 1 класса;
14. АНТРОПОВ Александр Николаевич
1914 г. р., матрос 2 класса;
15. ШУМКОВ Юрий Вениаминович
1925 г. р., матрос 2 класса;
16. МАКАРЫЧЕВ Алексей Иванович
1925 г. р., матрос 2 класса;
17. ПОСТУПИНСКИЙ Сергей Кондратьевич
1910 г. р., старший машинист;
18. ВЕДЕНЕЕВ Фёдор Ильич
1917 г. р., машинист 1 класса;
19. ФЁДОРОВ Борис Петрович
1916 г. р., машинист 1 класса;
20. ДАВЫДОВ Пётр Яковлевич
1910 г. р., кочегар-наставник;

обозначить довольно чётко. Особенно ценной оказалось свидетельство капитана одного траулера: в его сеть попали обломки – похоже, с «Эдинбурга».

В следующем году Джессоп совместно с одной водолазной компанией из города Абердина создал собственную фирму «Джессоп мэрин рикавериз» («Jasson Marine Recovers»). Заинтригованные солидным кушем, в его проекте согласились участвовать известные корпорации – английская «Ракал-Декка» и западногерманская OSA. Первая обеспечила экспедицию электронным и гидроакустическим

оборудованием, вторая предоставила поисковое судно «Дэммтор» («Dammtor»). К тому времени у Джессопа появились конкуренты: летом в районе гибели «Эдинбурга» работало судно «Дроксфорд» компании «Рисдон-Бизли», но результаты его поиска остались неизвестны.

В начале мая 1981 года оснащённый по последнему слову техники «Дэммтор» отправился в Баренцево море. Ему сопутствовала удача: в первый же день поиска крейсер был обнаружен! «Эдинбург» лежал на левом борту на глубине 250 метров. С помощью

видеокамер удалось даже отснять небольшой фильм.

Поисковое судно вернулось в Киркенес, откуда Джессоп срочно вылетел в Москву, а оттуда – в Лондон. Итогом переговоров стало советско-британское соглашение, подписанное 5 мая. Стороны договорились, что фирма Джессопа несёт все затраты по подъёму золота сама и в случае неудачи никакой компенсации ей не полагается. Если же золото будет поднято, то, учитывая, что работы сопряжены со значительным риском, фирма «Джессоп мэрин рикавериз» получит 45 процентов драгоценного



21. КАПИТОНОВ Егор Акимович
1897 г. р., кочегар 1 класса;
22. КИРИЧУК Иван Николаевич
1909 г. р., кочегар 1 класса;
23. КУРОПЦЕВ Григорий Павлович
1911 г. р., кочегар 1 класса;
24. ПАНТЕЛЕЕВ Пётр Фёдорович
1923 г. р., кочегар 1 класса;
25. МИТРОШИН Александр Трофимович
1923 г. р., кочегар 1 класса;
26. МОХИН Григорий Михайлович
1908 г. р., кочегар 1 класса;
27. СВИЩЕВ Дмитрий Иванович
1910 г. р., кочегар 1 класса;
28. ЧИРКОВ Захар Иванович
1910 г. р., кочегар 1 класса;
29. ТИМОФЕЕВ Сергей Павлович
1916 г. р., кочегар 2 класса;
30. САЛИН Иван Фёдорович
1915 г. р., повар;
31. МОГУТОВА Раиса Григорьевна
1922 г. р., камбузница;
32. АВДЕЕВА Анна Николаевна
1891 г. р., буфетчица;
33. БАСОВА Агния Николаевна
1905 г. р., уборщица.

Основная часть команды приняла мучительную смерть: одни были обожжены паром и огнём (пожар охватывал почти все палубные надстройки и груз, можно только догадываться о температуре в трюмах в тот момент), другие – под градом снарядов, осколков. Выдался один момент спасения: часть команды пыталась использовать плавсредства...

Как вспоминали потом немецкие моряки, шлюпка с несколькими моряками начала спускаться, но сорвалась, упала в воду, люди все утонули в ледяной воде. А, может, их в ярости сопротивление просто расстреляли... Ныне в этом неудобно

признаться. Правда остаётся одна: никому из них не хотелось умирать. Особенно двоим семнадцатилетним – Лёше Макарычеву и Юре Шумкову, вставшим на место погибших отцов вместе с двадцатилетней девушкой Раяй Могутовой, не испытывавшей чувства материнства...

Роберт Аккерман, командир кормового орудия эсминца «Фридрих Инн», позднее свидетельствовал, что в последние минуты у орудия «Ижоры» он видел женщину. Возможно, это и была проворная камбузница Рая? А, может, самая старшая из команды – пятидесятилетняя Анна Николаевна Авдеева? Кто теперь ответит на этот вопрос? Море молчит...

Долго длится эта минута молчания! Больше шестидесяти лет...

12 марта в Мурманск пришёл конвой «PQ-12» в составе: «Беломорканал», «Днепрострой», «Севзаплес», «Киев» (СССР), «Artigas», «Ballot», «Bateau», «Capulin», «El Coston», «El Occidente», «Stone Street», (Панама), «Beaconstreet», «Earlston», «Empire Byron», «Lancaster Castle», «Llandaff», «Navarino», «Temple Arch» (Британия); **корабли боевого сопровождения** – эсминец «Гремящий» (СССР), **вооружённые китобои, переданные СССР по ленд-лизу в качестве тральщиков** «Shera», «Shusa», «Stefa», «Svega», эсминцы «Fuzy», «Faulknor», «Grove», «Intrepid», «Inconstant», «Icarus», «Javelin», «Lancaster», «Ledbuzy», «Lockout», «Oribi», «Punjabi», «Tartar», «Verdun», «Wells», «Woolston», «Ashanti», «Bedouin», «Eclipse», «Echo», «Offa», «Onslow», **тральщики** «Gossamer», «Sharpshooter», «Speedwell», «Harrier», «Hussar», **вооружённые траулеры** «Notts», «County», «Stella», «Capella», «Angle», «Chiltern», **линкоры** «Duke of York», «King George V», **крейсера** «Renown», «Berwick», «Kenya», **авианосец** «Victorious», **вооружённый китобой** «Sulla» (Британия).

металла. Оставшиеся 55 процентов должны быть поделены между СССР и Великобританией в пропорции примерно 2:1, так как Советский Союз ещё в годы войны получил страховку в размере 32,32 процента от стоимости золота, выплаченную Британским бюро страхования от военных рисков. Соответственно, этот процент лежащего на дне драгоценного груза автоматически перешёл в собственность англичан.

Отвечая на протесты ветеранов «русских конвоев», требовавших не беспокоить останки погибших моряков, Джессоп заявил, что подь-

ём золота будет осуществлён через торпедную пробоину в правом борту и все остальные помещения крейсера останутся нетронутыми.

В течении июня начался второй этап операции – подготовка супер-акванавтов. В первую очередь водолазам предстояло изучить «лабиринты» затопленного крейсера, чтобы не заблудиться в его многочисленных помещениях и коридорах. Из крейсеров класса «Белфаст», к которым относился «Эдинбург», к счастью, уцелел «Белфаст» – точная копия «Эдинбурга». Крейсер стоял на Темзе в качестве корабля-музея истории британского

флота. Его помещения не претерпели серьёзных реконструкций, а потому водолазы использовали их в качестве «тренажеров». Занятия велись очень интенсивно, и свой предполагаемый путь от бортовой пробоины к артиллерийским погребам они «заучили наощупь».

В августе у экспедиции появилось новое судно «Стефанитурм», приобретённое фирмой OSA. Ранее оно обслуживало буровые платформы в Северном море, для чего было оснащено барокамерами на 10 водолазов, глубоководным колоколом, мощными лебёдками и другим оборудованием.



Остаётся ещё одна правда: «Ижора», как Александр Матросов, бросилась на амбразуру и закрыла собой конвои «QR-8» и «PQ-12». Как только одинокий лесовоз «Ижора» предстал перед целой эскадрой во главе с «Тирпитцем» и оказался совершенно в безнадёжном положении, по команде капитана Василия Белова старпом Николай Адаев и радист Николай Гусаров подготовили и передали радиogramму с оповещением конвоев о появлении противника. Одновременно радиogramму принимают на немецких кораблях, на судах конвоя и в английском адмиралтействе. Немцы находились ближе всех, их действия оказались самыми активными: они приказывают застопорить ход, запрещают использовать радиосвязь. А чтобы «Ижора» стала более послушной, буквально перед её носом взрывают снаряд калибра 37-мм. Пароход стопорит ход, но в эфир летит радиogramма, последствия которой в военное время вполне предсказуемы. Обстрелянная «Ижора» сообщает своё точное местоположение... И тут же начинается великое противостояние тридцати трёх членов команды гражданской «Ижоры» против трёх с половиной тысяч вооружённых до зубов вояк бронированной армады...

«Подвиг «Ижоры», погибшей, но не сдавшейся врагу, – такую оценку дал контр-адмирал, вице-президент общества «Полярный круг» В.А.Солодов, – не был напрасным. Её радиосигнал был принят конвоем «PQ-12», что помогло ему избежать встречи с линкором «Тирпитц» и спасло конвой от разгрома. Он доставил самую крупную партию стратегических грузов, полученную в одном караване: 200 самолётов, 160 танков и 180 бронемашин, 24 пушки, сотни грузовиков, станков, тысячи тонн оборудования, сырья и продовольствия. Эти грузы в основном использовались в Сталинградской битве, что, несомненно, приблизило День Победы.

Ценой своей жизни советские моряки предотвратили смерть многих и многих моряков союзных конвоев «PQ-12» и «QR-8», а также гибель кораблей этих конвоев. А уж, сколько жизней наших людей смогла сберечь военная техника на фронтах, какой урон нанесли врагу самолёты, танки, снаряды, торпеды, которые везли корабли конвоя, сказать невозможно».

Вот только из признаний английского моряка: «Я шёл в конвое, за которым охотился «Тирпитц» со своей сворой. Мы благополучно дошли. Я благодарен команде «Ижора», которая известила нас об угрозе, мы вовремя изменив маршрут, ушли из-под облавы...»

Немцы потеряли фактор внезапности сразу по нескольким позициям. Во-первых, радиogramма «Ижоры»... Во-вторых, при расстреле «Ижоры», на большую высоту поднялось большое облако пара и дыма, которое можно было наблюдать на море на огромном расстоянии. (Немецкий артиллерийский офицер Йорген Брунк с эсминца «Фридрих Инн» сохранил документальные фотографии гибели «Ижоры»). В-третьих, англичане к тому времени раскрыли код немецкой шифровальной машины «Энигма» и свободно читали всю переписку ВМС Германии, в том числе и радиogramмы «Тирпитца» о задержании и потоплении «Ижоры». Информация незамедлительно передавалась на английскую эскадру адмирала Тови, что давало возможность упреждать немцев в действиях и даже трижды атаковать «Тирпитц» при возвращении его к берегам Норвегии. На этот раз непогода была на стороне Цилиакса, который уже понимал проигранную ситуацию, не гнался, сломя голову, за конвоями, а с оглядкой и предельной осторожностью пытался скрыться из видимости в норвежских шхерах. Вынужден был из-за непогоды отказаться от погони и вернуться в Скапа-Флоу и адмирал Тови...

Основные работы развернулись в сентябре. Попытка проникнуть в погреб с золотом через торпедную пробойну не увенчалась успехом – путь преграждали искореженные металлоконструкции и огромное количество проржавевших снарядов. Пришлось прорезать дополнительный лаз и искать путь к цели через топливные танки. Водолазы работали в чрезвычайно трудных условиях; многие из них жаловались на недомогание, что неудивительно – работы на такой глубине проводились впервые в истории.

Обнаружить первый золотой слиток в одиннадцать с половиной

килограммов посчастливилось водолазу Джону Россье, уроженцу Зимбабве. Это случилось 16 сентября. Настроение участников операции резко повысилось, и они взялись за дело с удвоенной энергией. За три последующие недели удалось поднять на поверхность 431 слиток золота общим весом около 5,13 тонны (точнее 5 129 295,6 г). На «Эдинбурге» оставалось ещё 34 слитка, но ухудшение погоды и крайнее утомление водолазов заставили Джессопа 7 октября прекратить работы. Через день «Стефанитурм» прибыл в Мурманск. Общая стоимость из-

влечённого золота составила более 40 млн. фунтов стерлингов.

Подъём со дна моря оставшихся ценностей удалось осуществить только через 5 лет. Хотя на борту крейсера оставалось ещё 375 кг золота, консорциум Джессопа распался: его компаньоны посчитали, что предстоящие расходы могут не окупиться. В конце концов английский предприниматель продал советско-британский контракт своим конкурентам – фирме «Уорлтон-Уильямс».

28 августа 1986 года новое прекрасно оборудованное судно «Дипуотер-2» вышло из шотландского порта Питерхед и направилось в



Кажется, все точки над «і» расставлены. Факт гибели всей команды «Ижоры» подтверждён. Но совсем недавно стало известно о судьбе старпома «Ижоры» Николая Адаева. Немецкий историк-исследователь Норберт Клапдор раскрыл некоторые тайны тех событий. Его отец служил на эсминце «Фридрих Инн», и он хорошо помнит по рассказам отца отдельные неизвестные эпизоды этой трагедии. При встрече с младшим братом Николая – Венедиктом – Норберт Клапдор показал несколько фотографий, сделанных тем же Йорге-ном Брунком.

Вот на повреждённом спасательном плотике виден человек. Это – Николай Адаев. От него требуются большие усилия, чтобы удержаться на поверхности воды. «Фридрих Инн» всё же подходит кормой к плоту и пытается поднять с него человека...

А вот ещё поразительный документ, который уже не вызывает сомнений: справа на снимке – доктор Бенет, врач с эсминца, пытается помочь старпому Н. Адаеву. Николай находился около получаса в ледяной воде, из-за сильного переохлаждения и стресса, его состояние было критическим. По существу у него почти отмёрзли ноги и потребовались большие усилия, чтобы восстановить нормальное кровообращение.

Кстати, вахтенный журнал «Фридриха Инна» за 8 марта 1942 года зафиксировал этот случай: «После потопления «Ижоры» был подобран в воде единственный оставшийся в живых русский моряк, который на следующий день был сдан в комендатуру порта норвежского города Харстад».

...Впрочем, был ещё один человек, знавший обстоятельства гибели «Ижоры». Это – Лев Борисович Некипелов, которого отыскал архангельский журналист Л.Н. Скарабевский.

Судьбы Н.И. Адаева и Л.Б. Некипелова пересеклись в немецком лагере для русских военнопленных моряков. Первый завещал второму рассказать правду об «Ижоре»... Лев Борисович чудом остался жив и, как мог, пытался после войны выполнить долг перед боевым товарищем – направлял свои воспоминания в разные газеты, писал в Архангельское и Мурманское пароходства, даже первому секретарю Мурманского горкома партии. Но никаких ответов, никаких публикаций и даже упоминаний в прессе так и не появилось – пребывание в плену по негласному указанию накладывало на человека клеймо «предателя или врага народа» и порой расходилось, как круги по воде, захватывая с собой его ближайшее окружение...

Как вспоминает Лев Некипелов, сначала был лагерь для военнопленных моряков в Транспольде под Гдыней в Польше, затем – в Восточной Пруссии, в городе Эльбинге (ныне – польский Эльблонг). С 1942 по 1944 год Льва Некипелова и Николая Адаева содержали в одном бараке. Гоняли работать на большой завод Шихау. Было очень тяжело. В концлагерь смерти «Штудгоф» Н.Адаев был доставлен службой гестапо 28 апреля 1944 года по подозрению в участии движения сопротивления. Оттуда Николай уже не вышел... Сохранился уникальный документ концлагеря смерти «Штудгоф» – личная карточка № 34325 военнопленного Николая Адаева. Она содержит подробные данные, вплоть до того, что у Николая Адаева русые волосы, голубые глаза и татуировка на правой руке в виде якоря. Здесь же отмечается его хорошее физическое состояние. За полгода пребывания в концлагере от этого крепкого человека остались только кости да кожа. Фашистская машина по уничтожению людей работала с удивительной методичностью: 20 сентября 1944 года его безжизненное тело было готово к кремации...

Баренцево море. В течение двух недель было найдено и поднято на поверхность 29 слитков. Последние 5 так и не нашли: вероятно, при взрыве или опрокидывании крейсера они попали в соседние отсеки левого борта, где отыскать их среди разбросанных повсюду боеприпасов оказалось нереальным. 18 сентября «Дипуотер-2» вернулся к родным берегам, золото же поделили между СССР и Великобританией в той же пропорции.

По Интернет-версии
«Энциклопедия кораблей».

Скромные герои всегда живут рядом

Автор использовал любую возможность, чтобы «нескушную» хронику и статистику «оживить» человеческими документами. Вновь в разные концы большой некогда страны полетели письма с просьбой найти хоть кого-то из оставшихся в живых участников тех исторических событий.

Виктор Иванович Гагарин до недавних пор жил в моей квартире

и выехал поближе к сыну в Санкт-Петербург. Знаю и другое: служил на флоте. Я успел подарить ему свою книгу «Побратимы Арктики». При беглом просмотре книги Виктор Иванович нашёл в ней много наших общих знакомых. Очень тепло, в частности, он отозвался об Андрее Анатольевиче Назарьеве, которого лично знал и уважал, как истинного моряка...

После знакомства с многочисленными публикациями и документами военных и послевоенных лет, без всякого сомнения могу сказать: всех, кто в это время служил или работал в портах Архангельск и



21 марта из Мурманска вышел конвой «QP-9» в составе 19 судов: «Ашхабад», «Правда», «Степан Халтурин», «Шелонь» (СССР), «City of Flint» (США), «Makawao» (Гондурас), «North King» (Панама), «Barrwhin», «Daldorch», «Earlston», «Empire Baffin», «Empire Byron», «Empire Magpie», «Hartlebury», «Kingswood», «Llandaff», «Lowther Castle», «Marylyn», «Trevorian» (Британия); боевые корабли охранения – эсминцы «Faulknor», «Foresight», «Inglefield», «Icarus», «Ledbuzy», «Middleton», «Punjabi», «Tartar», «Wheatland», «Ashanti», «Bedouin», «Eskimo», «Echo», «Excipade», «Marne», «Offa», «Onslow», тральщики «Gossamer», «Niger», «Sharpshooter», «Speedwell», «Britomart», «Harrier», «Hussar», крейсера «Renown», «Edinburg», «Kent», линкоры «Duke of York», «King George V», авианосец «Victorious» (Британия), эсминец «Гремящий», сторожевой корабль «Смерч» (СССР).

30 марта в Мурманск пришёл конвой «PQ-13» в составе: «Maпа» (Гондурас), «El Estero», «Gallant Fox», (Панама), «Tobruk» (Польша), «Dunboyne», «Eldena», «Mormacmar» (США), «Empire Cowper», «Empire Starlight», «Harpalion», «Lars Kruse», «Mano», «New Westminster City», «River Afton», «Scottish American» (Британия). Корабли охранения: эсминцы «Гремящий», «Сокрушительный» (СССР), «Blyskawica» (Польша), «Fury», «Faulknor», «Foresight», «Inglefield», «Icarus», «Lamerton», «Ledbuzy», «Middleton», «Oribi», «Punjabi», «Sabre», «Saladin», «Tartar», «Wheatland», «Ashanti», «Bedouin», «Eskimo», «Echo», «Eclipse», «Excipade», «Marne», «Onslow», тральщики «Gossamer», «Speedwell», «Hussar», крейсера «Renown», «Edinburg», «Kent», «Trinidad», линкоры «Duke of York», «King George V», авианосец «Victorious», вооружённые траулеры «Paynter», «Blackfly», вооружённый китобой

«Sulla» (Британия), вооружённые китобои, переданные СССР по ленд-лизу в качестве тральщиков «Silja», «Sumba».

Конвой «PQ-13» потерял шесть судов.

28 марта потоплены авиацией английский транспорт «Empire Ranger» и панамское судно «Raceland».

Панамское судно «Bateau» отстало от конвоя в условиях жестокого шторма и тоже потоплено 29 марта немецким эсминцем «Z-26».

30 марта потоплены подводными лодками отставшие от конвоя: английское «Induna» – лодкой «U-376», американское «Effingham» – подводной лодкой «U-435».

Панамский транспорт «Ballot» входил в состав «PQ-12», но по советским документам прибыл с конвоем «PQ-13».

3 апреля при стоянке у причала в Мурманске на английском транспорте «Empire Starlight», водоизмещением 13 000 тонн, возник пожар от прямого попадания авиабомбы, 1 июня при очередной бомбардировке самолётами противника от прямого попадания авиабомбы судно затонуло. Говорят, снаряды не попадают в одну и ту же точку, и можно почти безбоязненно скрываться в первой воронке. Авиабомбы, выходит, придерживаются своих правил... Бьют – и раз, и два! – по одному и тому же судну и наповал... Кстати, союзный пароход был поднят со дна Кольского залива со значительными трудностями, отремонтирован с применением подводной электросварки и резки металла, несмотря на нехватку технических и материальных средств.

Частая смена руководства союзными конвоями не способствовала чёткому управлению караванами. Необходимо было согласовывать движение конвоя и его разгрузку: с союзным морским командованием в Москве; союзническими миссиями в Архангельске и Полярном; Управлением Уполно-

Мурманск, и рядом с ними – на аэродромах, на Северном оборонительном рубеже (СОР), можно смело причислить к участникам союзных конвоев. Если кто не сопровождал или напрямую не перевозил на своих транспортах грузы ленд-лиза, то участвовал в их разгрузке в портах. Другие сопровождали эти грузы на фронт или стояли насмерть, чтобы враг не мог продвинуться на пядь земли к этим стратегическим объектам, чтобы не глумились фашистские стервятники над головами моряков, портовиков, защитников северных рубежей... Артиллеристы-зенитчики, развед-

чики, связисты, врачи, санитары, гидрографы, синоптики, полярники...

Прежде всего, этим порывом было продиктовано моё послание в Санкт-Петербург к В.И. Гагарину, участнику войны и бывалому моряку. И не ошибся. Вскоре от него пришло письмо. Перечитав его, я ещё раз вспомнил слова напутствия Владимира Рудного: «Записывай, Никандр, подробнее каждое выступление и воспоминание ветерана. Год от года их остаётся всё меньше и меньше. А как надо, чтобы память о них осталась в народе, не надуманная, а

такая, какой они утверждали всей своей жизнью – без прикрас, поэтически трудной и сложной, простой и мудрой одновременно».

Размышляя о солдатах Победы, известинский публицист и военный корреспондент Евгений Кригер, хотя и не обращался конкретно ко мне, но, как мне показалось, был очень солидарен со своим коллегой: «...разгадка того, что иные наблюдатели на Западе называли в своё время «советским чудом», будет далеко не полной, если ускользнёт от внимания потомков фигура рядового нашего солдата... Наш солдат в невидан-



моченного Государственного Комитета Оборона в Архангельске; Главным управлением Северного морского пути; Архангельским арктическим пароходством; Наркоматом внешней торговли; Инфлотом; Архангельским и Молотовским морскими портами; командованием противовоздушной обороны Красной Армии, включая Архангельский военный округ и 60-ю воздушную дивизию в Архангельске. Прохождение всех этих предварительных согласований требовало большего времени, чем прохождение сознных конвоев от берегов Англии, Исландии до северных портов Советского Союза. Больших трудов стоило регулирование прохождения каждого каравана Управлению Северного флота и Беломорской военной флотилии.

Британскому лейтенанту Раймонду Боллу дважды довелось бывать в Советском Союзе в годы войны. Служил он в то время командиром турбинной группы на крейсере «Trinidad». Неоднократно приезжал после войны в Россию на встречи с боевыми друзьями. Последний раз Раймонд Болл приезжал вместе с внуком. С грустью и восхищением делился он своими воспоминаниями:

«...Шли в охранении конвоя «PQ-13». Кинули жребий с моим другом, кому идти на нижнюю вахту в отсек N. Выпало ему. Именно в эту ночь, отражая атаки германских эсминцев, «Trinidad» стал жертвой собственной торпеды. По горькой иронии судьбы она угодила как раз в злополучный отсек. Друг погиб. Судьба... Немного подремонтировались в Мурманске. А 15 мая 1942 года на переходе в Штаты налетели «гунны» (так американцы называли «фрицев», – Н.Е.). Начался жуткий пожар. Командир приказал покинуть корабль, эсминец «Matchless» добил наш крейсер торпедами...»

Тогда Раймонд Болл вспоминал замечательную женщину Евдокию Павловну Новчину. Он так и сказал: «Здорово работала Дуся, не каждому муж-

чине по плечу!» Кто такая Е.П. Новчина? Хрупкая 17-летняя девчушка успела повоевать на Карельском фронте. Потом пришла на молотовский завод № 420, будущий «Севмаш», освоила «мужскую» профессию сварщика. Она уже и не припомнит, сколько союзных кораблей прошло через умелые руки её бригады и сколько судов возвращено в строй. Но Героя Социалистического Труда Евдокию Павловну Новчину, отдавшую производству 43 года своей жизни, достигшую высочайшего мастерства в своей квалификации и стоявшую у колыбели отечественного атомного ракетного флота, внёсшую весомый вклад в дело победы над врагом, без всякого сомнения, можно называть ветераном Полярных конвоев.

Кстати, ремонтные базы во время войны существовали во всех северных портах Красноярского края.

Ремонтные мастерские на острове Диксон специализировались на ремонте котлов и аварийных работах по корпусу. Здесь выполнялись работы по восстановлению катеров типа СКА водоизмещением до 60 тонн. Карская база судоремонта на острове Диксон только за 1944 год произвела крупные ремонты пароходов «Петровский», «Иртыш», «Моссовет», «Беломорканал», «Кама», «Лахта», «Г. Седов»...

Более сложные работы выполнялись в мастерских Дудинки, где могли ремонтировать все суда УБЛО, включая и линейные ледоколы. Вот почему ледокольный пароход «Дежнёв» после боя с «Адмиралом Шеером» у Диксона отправляется на ремонт в Дудинку...

Игарская ремонтная база принадлежала Енисейскому речному пароходству. Там выполняли работы по чугунным отливкам до 300 килограммов, из цветных металлов – до 100 килограммов. В специализированном цехе выполнялись любые рабо-

ных боях против носителей этих бесчеловечных лозунгов и теорий (вплоть до физического уничтожения детей, женщин, стариков и в «идеале» целых народов) оказался сильнее именно потому, что при всех обстоятельствах оставался, прежде всего, Человеком».

Ценность письма Человека, ветерана Великой Отечественной войны определит разве что время. Письмо, полученное в канун 60-летия Победы, как мне показалось, уже приобретает особую значимость. Нет необходимости комментировать его, просто читаем вместе:

«Здравствуйте, уважаемый Никандр Анатольевич!

Сегодня получил Ваше письмо, за что спасибо. Только обрадовать Вас в отношении Вашей просьбы не смогу. Сразу же позвонил Камилле Эдуардовне, проговорили с ней более получаса, она обещала Вам написать письмо.

Начну с краткого сообщения о себе. Родился я 18.09.1927 года в Вологодской области. С двухлетнего возраста жил в г. Мурманске и его пригородах. Работать пошёл с 15 лет в войсковой части действующей армии автоэлектриком в гарнизонных автобронетанковых

мастерских в г. Мурманске.

В 1943 году меня приняли на работу машинным учеником в Мурманское морское пароходство. Через три месяца ученичества работал машинистом на п/х «Сосновец» (старый пароход, до революции это судно называлось «Великая княжна Ксения»).

Суда пароходства выполняли одиночные рейсы в каботаже и оперативно подчинялись штабу Северного военно-морского флота. Обычно пароход сопровождали 1-2 морских охотника. Обычный груз – боеприпасы и продовольствие для фронта, а также десант к линии фронта.



ты по ремонту корпусов и котлов. Текущий ремонт судов портового флота выполнялся и в мастерских бухты Тикси, Кожевникова, Нордвик...

10 апреля из Мурманска вышел конвой «QP-10» в составе: «Беломорканал», «Днепро-строй», «Киев», «Севзаплес» (СССР), «Artigas», «El Occidente», «Stone Street», «Capulin» (Панама), «Harpalion», «Navarino», «River Afton», «Beaconstreet», «Empire Cowper», «Temple Arch» (Британия), «Mana» (Гондурас); боевые суда охраны – эсминцы «Fury», «Faulknor», «Foresight», «Inglefield», «Icarus», «Lamerton», «Ledbury», «Middleton», «Oribi», «Punjabi», «Somali», «Sabre», «Saladin», «Tartar», «Wheatland», «Ashanti», «Bedouin», «Belvoir», «Eskimo», «Echo», «Eclipse», «Excipade», «Marne», «Matchless», «Offa», «Onslow», тральщики «Gossamer», «Speedwell», «Harrier», «Hussar», крейсера «Renown», «Edinburg», «Kent», «Liverpool», «Nigeria», «Trinidad», линкоры «Duke of York», «King George V», авианосец «Victorious», вооружённые траулеры «Paynter», «Blackfly».

Статистика неумолимо фиксирует: два судна потоплены авиацией, два – подводными лодками. И снова вопрос: кто они? Английские транспорты «Empire Cowper» и «Harpalion» с промежутком в два дня – 11 и 13 апреля – потоплены авиацией. «Киев» на подходе к острову Медвежий (73 22' с.ш., 28 48' в.д.) 13 апреля в час ночи торпедирован подводкой U-435 под командованием капитана Штрелова.

Через полчаса экипаж и пассажиры во главе с капитаном судна Л.К. Силиным сняты со спасательных плотов на борт британского тральщика, погибли два человека. Панамский транспорт «El Occidente» потоплен той же подводной лодкой в тот же день.

...10 апреля 1942 года пароход «Киев» вышел в составе конвоя из Мурманска в Англию, гружёный

рудой. На четвёртые сутки на подходе к острову Медвежий был торпедирован. Закон конвоев: идти не останавливаясь, если в кого-то что-то и угодило. Идти, чтобы не стать неподвижной мишенью, а значит, получить шансы на сохранение груза.

На «Киеве» находились пассажиры с детьми. Прежде всего, спасали их. С ботов и плотов потерпевших снял английский тральщик и доставил в Исландию, откуда на крейсере «Ливерпуль» («Liverpool») всех переправили в Англию. Оттуда путь домой опять лежал через Рейкьявик. Экипаж «Киева» шёл на разных судах конвоя «PQ-17». Казалось бы, его история известна до мелочей, но нет-нет да и попадаются незнакомые страницы. Одну из таких страниц написал журналист Владимир Чертков. Некоторые детали и подробности он услышал от поморов Золотицы.

Одиннадцать членов экипажа «Киева» возвращались домой на борту парохода «Paulus Potter» (Дания). Оставленный союзниками без защиты караван попал в самую настоящую бойню. После непрерывных атак с воздуха судно затонуло. Оставшиеся в живых моряки, и среди них М.Л. Бойков, А.М. Крожевский, В.И. Никульшин, пошли на шлюпках к Новой Земле. На шестые сутки они высадились на берег в Южной Губе, возле знака, поставленного в 1936 году экспедиционным судном «Таймыр». Помполит «Киева» Бойков предложил разведать окрестности – нет ли поблизости жилья. С ним отправились кочегар Крожевский, матрос Никульшин. Капитан затонувшего судна дал им по пачке галет и по коробку спичек. Поиски были напрасными. Вернувшись, советские моряки увидели, что их уже никто не ждёт. Шлюпки отошли от берега. И они пошли вдоль берега, пока были силы. 14 июля набрали на избушку поморов. Вскоре сюда пришёл промысловый бот, на котором троих страдальцев доставили в больницу на фактории Крестовая Губа...

В период Петсамо-Киркинесской операции наш пароход был переоборудован в плавучий госпиталь и вывозил раненых бойцов с линии фронта в г. Мурманск. Судно было вооружено двумя крупнокалиберными пулемётами «Браунинг», двумя скорострельными мелкокалиберными пулемётами «Эрликон» и советской пушкой 45-мм. Вооружение предназначалось для отпора немецкой авиации, хотя после Курской войны вражеская авиация не особенно беспокоила. А вот подводные немецкие лодки свирепствовали. В 1944 году были потоплены в Баренцевом море

мурманские пароходы «Революция», «Пролетарий», «Онега», а крупнотоннажному судну «Тбилиси» торпедой оторвало носовую часть...

Так что я в союзных конвоях не участвовал, у нас было плавание поскромнее. За военный период работы в паромстве награждён медалями «За боевые заслуги», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией», а в мирное время – медалями «За трудовое отличие», «За трудовую доблесть». («За...», «За...», «За...», «За...» – и всё За-служенно! – Н.Е.)

В паромстве проработал до 1978 года. С 1961 года работал старшим механиком на пароходах и теплоходах. В 1978 году перешли плавучий док грузоподъёмностью 32 000 тонн из Югославии в Мурманск и вместе с объектом перевели работать на судоремонтный завод, откуда и вышел на пенсию в 1985 году.

Здесь, в Ленинграде, проживает более 150 ветеранов Мурманского морского пароходства. Но, к сожалению, я не знаю никого, кто работал или служил на судах в военное время... Да это и понятно: мне в текущем году исполнится 78



Старпома «Киева» Ф.А. Погребняк, старшего механика Д.Г. Иванцова и судового врача А.И. Лескина подобрал английский пароход «Empire Вугон», который вскоре был торпедирован подводной лодкой. Шлюпку, в которой находился Погребняк, ударило о борт, и старпом вылетел из неё. Едва его выловили из ледяной воды, всплыла фашистская субмарина. «Всё, – подумал каждый из находившихся в шлюпке, – Хватит двух-трёх очередей. Или протаранят...» Все знали жестокий морской закон фашистов: «**Топить всех!**» Гитлеровцы не щадили людей, оказавшихся в таком положении. Гротовую тишину в шлюпке нарушил вылезший из люка командир подлодки. «Ну, утопленники, – сказал он с самодовольной ухмылкой, – до Новой Земли двести восемьдесят миль. Доплывёте – живите».

...После ледяной купели Погребняк впал в забытие. Его опекал старпом «Байрона» мистер Пранц. Дважды в день каждый получал в день не больше пятидесяти граммов воды. Но никто не упрекнул Пранца, что тот даёт русскому лишний глоток.

Несколько суток они шли к Новой Земле. Неподалёку от неё их подобрал английский тральщик... Погребняк после войны больше тридцати лет отходил капитаном, а перед выходом на пенсию работал в Ленинграде, в инспекции портнадзора...

Из донесения капитана парохода «Киев» Л.К. Силина:

«...11.04.42 конвой вёл бой в течение всего светлого периода с пикирующими бомбардировщиками. Первым был атакован английский эсминец, затем английский транспорт – бомбы попали в цель. Облако дыма и огня поднялись над «Empire Cowper», потеряв ход, судно резко повернуло влево. Команда была снята английским корветом.

Бомбардировщик, пикировавший на транспорт, был сбит огнём конвоя, упал в воду в 2-3 кабельто-

вых с левого фланга каравана и затонул вместе со всем экипажем.

Я лично разрешил пулемёту № 2 выпустить в самолёт лишнюю очередь. В тот же день судно было атаковано трижды. Разорвавшиеся бомбы потерь не принесли: по носу взорвалось четыре бомбы и 9 справа по корме. На второй день похода была неблагоприятная погода, воздушные атаки были, но все закончились спокойно. Прямых попаданий не было.

13 апреля около часа ночи пароход «Киев» был торпедирован, торпеда попала в район 5-6 трюма и произвела колоссальные разрушения корпуса в его подводной части. Оказался повреждённым туннель гребного вала, судно начало резко погружаться кормой, развернув весь корпус перпендикулярно поверхности моря. «Киев» затонул в течение 5-6 минут.

В момент взрыва я шёл из каюты на мостик. Дал команду: «Экипажу к шлюпкам!». Вернулся в каюту и выбросил ящик-сейф с секретными документами. Радист получил приказ передать конвою о торпедировании. В машину дана команда: «Травить пар!», экипажу – вместе со старпомом спускать все шлюпки на воду. Сбросили на воду два спасательных плота. Шлюпки № 3 и № 4 ушли от борта с людьми. Шлюпку № 4, где были пассажиры, проверил лично. Увидев безнадёжность положения парохода, перешёл на левый борт и сел в шлюпку №1.

Она была ещё у борта, но отойти не смогла: тонущий корабль увлек её за собой под воду. Шлюпка перевернулась, люди выпали и всплыли. Когда я садился в шлюпку, ботдек уже уходил под воду. Шлюпка № 3 под командой третьего помощника капитана Зильберга, к его стыду, к нам не подошла и оставила товарищей в трудном положении. Поблизости оказались плоты, куда мы подплыли и держались за них до подхода тральщика (ТЩ-117) около получаса. Одежда на нас стала покрываться льдом...

лет, а когда война закончилась, мне не было и восемнадцати... Фотографий военных лет не имею... Так что, Никандр Анатольевич, ещё раз сожалею, что не могу Вам помочь в Вашем очень нужном деле...

Большой привет Вашей супруге Оксане Степановне и всем Вашим родственникам. Ну и, разумеется, всем соседям привет от меня.

С уважением В. Гагарин.
22.02.2005 г.

P.S. А у нас всё хуже и хуже работает почта, так как в почтальоны люди не рвутся из-за низкой зарплаты...

Приходится констатировать: наша почта работает не лучше, если это письмо я мог получить только на 20-й день. Как будто сейчас в сторону Кишинёва и Тирасполя (и во все концы от них!) не идут поезда и самолёты по несколько раз в день... Раньше на доставку из любого конца Союза уходило до четырёх дней, в крайнем случае – неделя. Доморощенные суверенитеты больно ударили по отношениям простых людей. Нас разобщили не только удорожанием средств связи, транспорта и услуг. Надо бы радоваться – рухнул такой огромный «железный занавес»...

Но не так уж, видно, он был велик, если при его раскрое не хватило этого «железа» на огромное количество железных дверей и решёток на окнах наших домов и квартир, за которыми мы хотим упрятаться друг от друга... Теперь уж и не поймёшь: кем мы друг другу приходимся? Не согражданами, не соседями, не союзниками... Заложниками? Это к слову. Но это обстоятельство ныне терзает душу ветеранов, оставшихся в живых («За что боролись!?!»). Это же испытывает на себе каждый из нас...



Через 20 минут был торпедирован второй транспорт. С него спаслось лишь четыре человека.

В 1 час 45 минут конвой был атакован с воздуха, было сброшено около 120 бомб. Повреждений конвой не получил.

14-го мы отбили все атаки, 15-го и 16-го в воздухе были только разведчики, 17-го и 18-го конвой неприятельских сил не встречал. 19-го мы прибыли в Сайдес-Фиорд (Исландия).

На борту было 63 человека плюс шесть пассажиров с двумя детьми, итого 71 человек, среди них 14 человек военной команды.

Погибли: второй механик В.Мацуев, второй помощник А.Атищенко, кочегары А.Мартынов, К.Балинский, С.Газудинов... Буфетчица Е.Голотова умерла на тральщике, её подобрала шлюпка №4 с воды в тяжёлом состоянии. Как погибли остальные 5 человек неизвестно, знаю только, что второй помощник получил от меня распоряжение, второй механик был в машине, кочегары были на палубе и помогали спускать шлюпки.

Экипаж ТЩ-117 был к нам очень внимателен, 19 числа он передал нас на крейсер. Тральщик снял людей со шлюпок № 3 и № 4, часть команды вместе со мной с плотов.

Крейсер «Ливерпуль» сдал нас 21 апреля в Скап-Флоу на пароход местного сообщения до Терсо, где мы сидели в лагере за колючей проволокой, пока нас не посадили на поезд и под вооружённой охраной не доставили 24 апреля в Лондон. Капитан Силин».

Не менее удивительной кажется судьба другого советского лесовоза «Севзаплес». В составе союзного конвоя «QP-10» он прошёл «горячим коридором» северных конвоев, пересёк Атлантику, через Кубу и Панамский канал, а затем через Тихий океан дошёл до Владивостока.

Перед отходом из Мурманска, 8 апреля 1942 года, на борту крейсера «Ливерпуль» состоялось

совещание капитанов, так называемая конференция с инструктажом о следовании в конвое. 10 апреля за два часа до отхода английский «сторожевик» протралил на среднем ходу главный фарватер Кольского залива. С якоря снялись в 15 часов 45 минут. В 19 часов пароход «Севзаплес» занял своё место в походном порядке из 15 судов, четыре из них плыли под флагом СССР.

Рассказ капитана парохода «Севзаплес» И.С. Карасёва можно отнести к разряду обыкновенных военных донесений того времени. Но если его воспринимать не как «холодный» текст к документальному киносюжету, а действие живых людей на огромном временном и земном пространстве, то само собой приходит оценка этих действий, как героических.

«...В 5 часов 40 минут караван подвергся нападению четырёхмоторных бомбардировщиков типа «фокке-вульф» и двухмоторных торпедоносцев-кировщиков «юнкерс-88», которые шли несколькими волнами по 10-12 самолётов. На бомбометание они выходили группами по 3-4 самолёта сразу со всех сторон, на низкой высоте, до 50 метров. Конвой отвечал артиллерийским огнём. Потерь не было, только транспорт № 13 отстал от каравана из-за повреждения рулевого устройства от взрыва бомбы. Транспорт нагнал конвой на следующий день.

Один самолёт был подбит огнём эскорта. Бомбардировщик вошёл в пике, сбросил бомбы, но из пике не вышел и врезался прямо в воду вместе с экипажем. Караван подвергся нападению с воздуха следующей волной, но потерь не было. С рассветом можно было ожидать нападения подводных лодок. Питомцы «волчьей стаи» любили этот манёвр, когда солнце освещает горизонт, чётко прорисовывая на нём силуэт пароходов. Это облегчало стрельбу, срабатывало на неожиданность и вне-



США – страна заморская, соответственно – и самолёты...

Основу американской военной авиации в начале второй мировой войны составляли бомбардировщики: В-17, или «Флайнг фортресс» («Летающая крепость»), имевший скорость полёта 490 километров в час, дальность 4800 километров и бомбовую нагрузку 5,8 тонны, и

«Либереитор» со скоростью 500 километров в час, дальностью 4800 километров и бомбовой нагрузкой 4,3 тонны, а также одноместные истребители Р-40 («Китти хаук») с максимальной скоростью полёта 520 километров в час. Во второй период войны американцы значительно повысили качественный уровень своей авиации и в массовых количествах стали выпускать бомбардировщики В-29, или «Суперфортресс» («Сверхкрепость»), со скоростью полёта 600 километров в час, дальностью 6400 километров и бомбовой нагрузкой 9 тонн, а также истреби-

тели Р-51 («Мустанг») со скоростью около 600 километров в час и Р-39 («Айркор» – «Воздушная кобра») со скоростью 580 километров в час.

Одновременно американцы выпускали тяжёлые истребители Р-47 («Тандерболт»), скорость которых равнялась 640 километрам в час. Р-47 имел большие, чем первые два истребителя, высотность и дальность полёта и чаще всего использовался для сопровождения бомбардировщиков.

И, наконец, американцами был создан и в огромных количествах выпускался для всех союзников



запность нападения. Единственным оружием против этого была бдительность вахт, непрерывное наблюдение за морем, внимательность к мелочам, выдержка и терпение.

14 и 15 апреля появлялись отдельные самолёты, но бомбометания не производили. 15 апреля к конвою подошёл крейсер «Ливерпуль», а затем 17 апреля второй, трёхтрубный крейсер «Норфолк» («Norfolk»). 19 апреля крейсера покинули караван, а в небе показались английские самолёты прикрития. Утром 20 апреля показался берег, перестроились в две колонны с расчётом зайти в Рейкьявик завтра утром. 21 апреля в 9 час. 45 мин. встали на якорь на рейде. Ночью порт не был затемнён, горели все маяки, якорные огни – синие, над акваторией порта барражировали английские самолёты. Казалось, войны не существовало. Как кошмарный сон вспоминались дни 11–13 апреля, когда 30-я бомбардировочная эскадра немцев потеряла над конвоем четыре «Ю-88».

Интенсивность стрельбы с «Севзаплеса» была такой, что стволы 20-мм пушек «Эрликон» нагревались так, что их приходилось охлаждать водой, поливая ею стволы. Свободные от вахт повара, буфетчицы и дневальные прямо в столовой производили зарядку магазинов пушек и пулемётов, затем несли их на боевые посты. Руки, пальцы у них были в мозолях, в крови, но жалоб ни от кого не поступало.

24 апреля «Севзаплес» вышел в Англию в конвое из 11 судов. Прикрывали караван английские самолёты. В пути следования попадались плавающие мины. 29 апреля обнаружили перископ неизвестной подводной лодки. 29-го же вошли в залив Лох-Ю (Шотландия). На многих судах были подняты аэростаты воздушного заграждения. Аэростаты были выпущены и вокруг всей бухты Скапа-Флоу. Эта предосторожность была предпринята англичанами после того, как они в 1941 году тралили все

входы и выходы из бухты, но был случай, когда в Саут-Шильдсе оказался один фарватер непротраленным, немцы его заминировали с самолёта. В результате именно в этом фарватере на подходе в бухту взорвался танкер, закрывший на две недели вход и выход из Скапа-Флоу.

Минуя Оркнейские острова 30 апреля зашли в залив Ферт-оф-Форт в составе конвоя из 21 транспорта.

2 мая пришли в порт Сандерленд, где на стоянке в Англии установили два новых автомата «Эрликон» и пополнили боезапас. Военная команда пришла в порту курс обучения артиллерии с получением соответствующих свидетельств. Кстати, обучение здесь было поставлено на поток. За два-три дня учащиеся получали чисто практические навыки, никаких теоретических основ и лекций не было. При обучении особое внимание уделялось ведению зенитного огня. Наглядность на занятиях была столь эффективна, что навыки получали даже те, кто не владел английским языком.

29 мая 1942 года «Севзаплес» вышел в рейс на США. В районе маяка Шерривор влились в конвой вместе с пароходом «Беломорканал». В конвое 28 судов, его охраняют два эсминца, два корвета, три морских охотника. Один морской охотник шёл под норвежским флагом. 7 июня в 43°36' северной широты и 51°08' западной долготы конвой приняли американские военно-морские силы: два четырёхтрубных эсминца и два МО. Сутки шли вместе, затем англичане покинули караван и ушли на Галифакс (Канада). С этого момента американские ВМС, главенствующие в Атлантике, обеспечивали нашу безопасность.

30 августа, пройдя Панамским каналом, «Севзаплес» пришёл в Сан-Франциско, где установили дополнительное вооружение и пополнили боезапас. По пути часто встречались американские самолё-

один из самых популярных самолётов того времени – военнотранспортный самолёт «Дуглас С-47», являющийся военным вариантом пассажирского ДС-3, он имел скорость 346 километров в час, дальность 2400 километров и мог поднимать 25 человек.

Американская авиация имела свои особенности: в отличие от советской, английской, немецкой она делала основной упор на производство бомбардировщиков. И вот почему: США – страна заморская; американцы в то время не особенно боялись нападения вражеской бомбардировочной

авиации: противнику было трудно добраться до них через океан. А чтобы иметь возможность воевать вне пределов собственной территории, американцы создали мощную и разнообразную бомбардировочную авиацию.

Главную массу американского воздушного флота составляли «Летающие крепости», которые применялись не только против Германии, но и против Японии. С аэродромов тяжёлой авиации, расположенных на Британских островах и на юге Италии, эти машины могли бомбить и Берлин, и другие города Центральной Германии. На Дальнем

Востоке американцы со своих баз долетали на «Летающих крепостях» до Японии.

«Летающая крепость» – тяжёлый бомбардировщик, предназначенный для доставки груза бомб на дальние расстояния. Он должен иметь такой запас горючего, чтобы можно было долететь до отдалённой цели и возвратиться на свой аэродром. Это машина большой грузоподъёмности и большого веса – около 50 тонн, и для её полёта требуется огромная мощность. Самолёт снабжён четырьмя моторами, по 2 тысячи лошадиных сил каждый. Таким образом, четырёхмоторную



ты, которые, запросив позывные, улетали на базу. Перед каждым выходом из порта капитан проходил инструктаж, получал пакеты с секретными документами, позывные судов каравана на каждый день и генеральные курсы движения.

23 сентября пароход «Севзаплес» прибыл во Владивосток».

19 апреля в Мурманск пришёл конвой «PQ-14» в следующем составе: «Atheltemplar», «Briarwood», «Dan-Y-Bryn», «Trehata», «Empire Howard», «Horemount» (Британия) «West Cheswald», «Yaka» (США). При формировании этого конвоя значилось 26 транспортов, остальные 18 были вынуждены вернуться: «Андре Марти», «Аркос», «Сухона» (СССР), «City of Joliet», «Francis Scott Key», «Hegira», «Ironclad», «Seattle Spirit», «West Cotomska», «Minotaur», «Mormacrio» (США), «Pieter de Hoogh» (Дания), «Exterminator» (Панама), «Aldersdale», «British Corporal», «El Mirlo», «Empire Bard», «Cape Corso». Боевые суда охранения – эсминцы «Гремящий», «Сокрушительный» (СССР), «Faulknor», «Foresight», «Forester», «Ledbury», «Middleton», «Somali», «Wilton», «Amazon», «Bulldog», «Bedouin», «Belvoir», «Wheatland», «Beagle», «Eskimo», «Excapade», «Matchless», «Offa», «Onslow», вооружённые траулеры «Dunton», «Lord Austin», «Lord Middleton», «Northern Wave», «Chiltern», тральщики «Gossamer», «Niger», «Speedy», «Harrier», «Hussar», «Hebe», корветы «Saxifrage», «Snowflake», «Oxlip», «Campanula», линкоры «Duke of York», «King George V», крейсера «Nigeria», «Norfolk», «Kent», авианосец «Victorious», фрегат «Beverley» (Британия).

Один транспорт потоплен подводной лодкой, 17 судов возвратились в Исландию из-за сложных ледовых условий. Не досчитались ещё одного транспорта, им стал «Empire Howard»: 16 апреля его по-

топила подводная лодка «U-403».

28 апреля Мурманск покинул конвой «QP-11» в составе 13 судов: «Atheltemplar», «Briarwood», «Dan-Y-Bryn», «Trehata» (Британия), «Gallant Fox», «Stone Street», «Ballot», «El Estero» (Панама), «Dunboyne», «West Cheswald», «Eldena», «Mormacmar» (США), «Циолковский» (СССР); боевые корабли охранения – эсминцы «Гремящий», «Сокрушительный», «Валерьян Куйбышев» (СССР), «Faulknor», «Foresight», «Forester», «Middleton», «Amazon», «Bulldog», «Belvoir», «Inglefield», «Lamerton», «Beagle», «Excapade», «Hursley», «Marne», «Oribi», вооружённые траулеры «Lord Middleton», «Chiltern», тральщики «Gossamer», «Niger», «Harrier», «Hussar», корветы «Saxifrage», «Snowflake», «Oxlip», «Campanula», линкоры «Duke of York», «King George V», крейсера «Edinburg», «Kenya», авианосец «Victorious», фрегат «Beverley» (Британия).

Советское судно «Циолковский» потоплено германскими эсминцами «Z-24» и «Z-25». 13 человек из команды спасены британским корветом. Погибли 33 члена экипажа вместе с капитаном судна В.Г. Левицким.

Как уже говорилось, 2 мая 1942 года торпедой британского эсминца «Foresight» потоплен британский крейсер «Edinburg» после того, как, якобы, был полностью выведен из строя в результате торпедных ударов 30 апреля с подводной лодки «U-456» и 2 мая – с эсминца «Z-24». Но советские источники утверждают: положение «Эдинбурга» не было безнадёжным. Командующий Северным флотом вице-адмирал Арсений Григорьевич Головкин приказал нашим кораблям оказать ему помощь. Наш «Гремящий», оставив корабли каравана, рванул на спасение «Эдинбурга»...

Союзник проявил удивительную беспечность, вахта не заметила ни перископа, ни следа торпед.

машину в полёте тащат 8 тысяч лошадиных сил.

Каждый такой самолёт поднимает несколько тонн бомб и везёт их на расстояние в 2–2,5 тысячи километров.

Если цель отстоит от аэродрома на меньшем расстоянии, самолёт берёт меньше горючего, но больше бомб. Чем дальше расстояние до цели, тем больше горючего и меньше бомб.

Однако не все военные объекты на территории Германии были доступны для бомбежки с аэродромов, находившихся в распоряжении американской бом-

бардировочной авиации: радиус действия бомбардировщиков был недостаточен. Тогда совместно с командованием советской авиации были организованы так называемые челночные операции американских бомбардировщиков. «Летающие крепости», отправляясь с авиационных баз в Северной Африке и Западной Европе, достигали любого пункта территории противника и, отбомбившись, совершали посадки на советских аэродромах: для возвращения на свои базы у них не хватало запаса горючего. На советской территории, под Пол-

тавой, на Украине, был аэродром, специально предназначенный для приема «Летающих крепостей». Здесь они заправлялись горючим и бомбами и вылетали в обратный рейс. После вторичной бомбежки они возвращались на свой аэродром.

Современный четырёхмоторный бомбардировщик – сооружение весьма сложное. Оборудованный новейшими приборами, он способен лететь вслепую на протяжении многих часов и поддерживать связь по радио на многие тысячи километров. Радиолокационная аппаратура позволяет ему в условиях сле-



Изуродованный «Эдинбург» сильно било на волне. Широкий лист стальной палубы, завернутый, как бумага, закрывал орудия башни. Отсеки крейсера заполнялись водой...

«Гремящий» и другие советские корабли охранения предлагали свою помощь союзнику. Англичане упорно молчали. В это время Головки деликатно напоминает начальнику британской военно-морской миссии контр-адмиралу Бевану: крейсер ещё боеспособен и за его судьбу ещё можно постоять. Но с моря шли доклады, один не утешительней другого: 740 матросов уже покинули крейсер, перейдя на палубы других кораблей охранения; появившиеся внезапно три гитлеровских эсминца дерзко вышли в атаку и вторично начали расстреливать крейсер...

Англичане сами перевернули эту трагическую страницу: со своих эсминцев они дали торпедный залп. «Эдинбург», потеряв остатки плавучести, быстро затонул. Бевана утешало то, что никто из команды не взял личных вещей... В то же время честного Бевана мучила совесть: как могло случиться, что в суматохе пропали безвестно пятьдесят человек команды? А в трюмах крейсера ушло под воду десять тонн русского золота в слитках (на сумму в 100 миллионов рублей!) – плата союзникам за поставки по ленд-лизу. Что из этого важнее и дороже? Он втайне знал ответ, но апеллировал ко времени и истории: возможно, они дадут ответ на этот мучительный вопрос. Через 60 лет не найден ответ...

«С позиций мирного времени, – вспоминает ветеран Краснознамённого Северного флота, капитан I ранга в отставке Александр Яковлевич Багаев, – просто диву даёшься, сколько изобретательности проявляли моряки, как умело находили выход из сложнейших положений. Война резко ухудшила материально-техническое снабжение флота и его

береговых служб – не хватало запасных частей, топлива, погрузо-разгрузочной техники...

Весной 1942 года союзные суда стали доставлять в Мурманск танки и другую тяжёлую военную технику. Встал вопрос: чем перегружать всё это на причал и в железнодорожные вагоны? Портальных кранов большой грузоподъёмности в порту не было. Специалисты, посоветовавшись, прикинув возможности, решили переоборудовать в плавучий перегружатель пароход «Кама». Мощную стрелу сняли с одного из американских транспортов, лебёдки нашли в порту. Монтировать начали общими усилиями – судоремонтники и моряки. Немало рационализаторских предложений при монтаже крана внёс старший помощник капитана «Камы» Я.Г.Леонов. Якову Георгиевичу шёл уже шестой десяток, но на пароходе его звали не «чифом», как полагалось бы для старпома, а «пионером» – за беспокойный нрав, пытливость мысли и неизменное стремление быть первым в любом деле.

Кран смонтировали, и Яков Георгиевич сам встал к контроллерам лебёдки, выгрузил на причал несколько 30-тонных танков с союзного транспорта. Сорок пять минут – такую норму установил он вместе со штурманами Н.Барышевым и К.Шестаковым на выгрузку каждого танка, затем сам же сократил этот срок вдвое.

Немецкие лётчики, конечно, не могли не заметить новоиспечённый плавкран, а, обнаружив, начали за ним охотиться.

Каково было экипажу «Камы», лучше всего свидетельствует эта выписка из судового журнала:

30 октября 1942 года. Выгрузка танков на причал. Очередной налёт. Бомбы упали на обсушку в 50 метрах от судна. Повреждена палуба, фальшборт...

9 декабря 1942 года. На пароход попало семь зажигательных бомб. Возникло пять очагов пожа-

пого полёта, в непроглядную ночь, выходить точно к цели и бомбить её через облака. Советские тяжёлые четырёхмоторные бомбардировщики периода Отечественной войны ПЕ-8 обладали примерно такими же лётно-тактическими данными.

Основным назначением американских истребителей «Тандерболт», «Мустанг», «Айрковра» было сопровождать бомбардировщики. Им полагалось иметь большую дальность полёта, нести много горючего, и они оказались значительно тяжелее по сравнению с истребителями «Мессершмитт», «Спитфайр» и советскими истребителями.

С самолётом «Айрковра» мы хорошо познакомились во время войны, когда некоторое число этих самолётов получили по ленд-лизу.

Ещё в конце 1941 года мы вели переговоры с англичанами и американцами о том, чтобы они помогли нам самолётами, моторами, оборудованием. Однако англичане ничего существенного дать нам не могли, кроме устаревших истребителей «Харрикейн», которые были сняты у них с вооружения. На этих «Харрикейнах» советские лётчики сражались на Северном фронте; в частности, Герой Советского Союза Сафонов нёс службу патрулиро-

вания и охраны морских конвоев в районе Кольский полуостров – Мурманск.

После вступления в войну Соединённых Штатов Америки мы стали получать от американцев истребители «Белл» «Айрковра»; они перегонялись советскими лётчиками из Аляски через Сибирь прямо на фронт. На первых сериях этой машины были обнаружены серьёзные дефекты и зарегистрировано несколько катастроф из-за поломки в полёте стабилизатора. Мы немедленно поставили об этом в известность американцев, и тогда в Москву прибыли специалисты с заводов фирмы «Белл».



ра. При последующем налёте одна из бомб пробила палубу. Снова возник пожар. Быстрыми и энергичными действиями матросов Баранова, Иванова, Чащина, машиниста Вальберта пожар ликвидирован. Выгрузка танков продолжается...

За полгода «Кама» перегрузила с транспортных судов шестьсот танков, около сотни самолётов, много другой техники. В январе 1943 года по распоряжению уполномоченного Государственного Комитета Обороны контр-адмирала И.Д.Папанина «Кама» сняла танки с севшего на мель транспорта «Баллот» («Ballot», Панама). Североморцы знают, что январь один из самых штормовых месяцев в Баренцевом море. Знают они и как опасен шторм на мелководье. Тут предстояло работать борт о борт с океанским судном. При первой же подкатившейся крутой волне авария неминуема. Семнадцать дней и ночей длилась эта спасательная операция, десятки подходов, отходов, перешвартовок пришлось выполнить экипажу самоходного плавкрана. Ловили буквально каждую минуту затишья. Задание выполнено успешно: из трюмов «Баллота» перегружены все танки в трюмы нашего парохода «Иртыш»...

6 мая в Мурманск пришёл конвой «PQ-15» в составе: «Красин» (СССР), «Alkoa Cadet», «Alkoa Rambler», «Bayou Chico», «Deer Lodge», «Expositor», «Francis Skott Key», «Hegira», «Lancaster», «Mormacrey», «Mormacrio», «Seattle Spirit», «Zebulon B Vance», «Paul Luckenbach», «Texas», «Тора Тора» (США), «Gray Ranger», «Southgate», «Empire Bard», «Empire Morn», «Montcalm», «Cape Race», «Cape Corso», «Botavon», «Jutland» (Британия), «Capira» (Панама). Боевое охранение, как и состав конвоев, постоянно расширяется: «PQ-15» сопровождало на разных этапах следования 50 боевых кораблей: 17 британских эминцев – «Faulknor», «Inglefield», «Lamerton», «Ledbury»,

«Middleton», «Oribi», «Somali», «Venomous», «Badsworth», «Belvoir», «BoadiAea», «Punjabi», «Escapade», «Marne», «Matchless», «Martin», «Hursley», 4 американских эсминца – «Plunkett», «Wilson», «Wainwright», «Madison», 2 советских эсминца – «Гремящий», «Сокрушительный», норвежский эсминец «St Albans», тральщики «Leda», «Seagull», «Bramble» (Британия), «Т-897», «Т-899» (СССР), крейсера «London», «Nigeria», «Kenya» (Британия), «Wichita», «Tuscaloosa» (США), вооружённые траулеры «Northern Pride», «Vizalma», «Chiltern», «Cape Palliser», линкоры «Duke of York», «King George V» (Британия), «Wachington» (США), подводные лодки «Р- 43» («Unison»), «Sturgeon», «Truant» (Британия), «Р- 551» («Jastrzabi») (Польша), «Uredd» (Норвегия), «Minerve» (Свободная Франция), британские корабль ПВО «Ulster Queen» и авианосец «Victorious», советские сторожевые корабли «Бриллиант», «Рубин».

Потеряно ещё три судна союзного конвоя. Спикер «PQ-15» наглядно подтверждает его международный характер – в нём участвуют суда Советского Союза, Соединённых Штатов Америки, Великобритании, Панамы, Польши, Норвегии, Франции. На этот раз гибнут суда под флагами Великобритании: транспорт «Jutland» 2 мая повреждён авиацией и на другой день потоплен подводной лодкой «U-251»; «Cape Corso» 2 мая потоплен авиацией; «Batavon» 3 мая повреждён авиацией и после снятия экипажа потоплен своим же эминцем «Badsworth».

Адмирал Д.Товей организовал мощное прикрытие каравана «PQ-15», на каждое транспортное судно приходилось по два боевых корабля охранения. Давно доказано, что чем больше «надстройка», тем больше неразберихи. Так случилось и на этот раз. Замаскированный полярным туманом, караван на пути к российским берегам боль-



Американский конструктор побывал в воинских частях, где на месте изучил причины и обстоятельства поломки самолётов «Айркобра». После этого я с ним встретился, мы обсудили создавшееся положение и наметили меры по устранению дефектов.

Прежде всего, мы считали необходимым усилить стабилизатор. С этой целью в частях были проведены ремонтные работы. В последующем фирма «Белл» стала выпускать усовершенствованный вариант этого самолёта под названием «Кингкобра» («Королевская кобра»), где, с учетом боевой экс-



Авиаконструкторы
А.И. Микоян и А.С. Яковлев

плуатации на советско-германском фронте, большинство дефектов было устранено. В усовершенствованном варианте мы продолжали получать эти машины.

У американцев была хорошо развита морская авиация. За время войны они построили большое количество авианосцев. Это специальные суда, у которых верхняя палуба не имеет надстроек, а представляет собой взлётно-посадочную площадку для самолётов. Под охраной военных кораблей и истребителей они скрытно подходят на близкое расстояние к объектам бомбардировки. Десятки самолётов – лёгкие одномоторные



ше пострадал от собственных ошибок эскорта. Первого мая английский линкор «King George V» разрезал свой же эсминец «Punjabi», находящийся в охране «PQ-15», который вскоре затонул. Потом британские корабли затеяли бессмысленную борьбу по уничтожению польской подводной лодки «Ястреб». Жестоко израненный командир этой лодки Болеслав Романовский дважды командовал «на всплытие». Несмотря на позывные, подаваемые союзникам, англичане упрямо продолжали атаковать поляков бомбами и снарядами, пока не довершили своё грязное дело... Командиров английских кораблей, потопивших «Ястреба», судили. Но кому нужна подобная расплата? Как потом выяснилось, что те самые командиры не знали (а может, не хотели знать?) собственных опознавательных сигналов и плохо ориентировались в обстановке. «PQ-15» дошёл к месту назначения, потеряв из 25 всего лишь три транспорта, торпедированных с воздуха...

На одном из этих транспортов находился представитель военно-транспортной службы США капитан Аксель Пирсон. Капитана вместе с экипажем погибшего судна подобрал один из тральщиков эскорта.

...За время войны в северных портах перебивало немало разных представителей и уполномоченных союзников. Одни быстро исчезали, выполнив свою кратковременную миссию. Другие оставались на более длительный срок, с которыми бок о бок приходилось работать, оперативно ликвидировать любые осложнения, возникшие в портах. Уполномоченный ГКО И.Д.Папанин вспоминает добрым словом сложившиеся деловые и дружеские отношения с главой английской миссии военно-транспортных перевозок Макормака и руководителя американской миссии – офицера военно-морского флота США Самуэля Френкла.

Акселя Пирсона, высокого пожилого моряка, шведа по происхождению, одного из лучших капитанов торгового флота США, теперь чаще других можно было видеть на причалах и на американских судах. Подробности миссии Пирсона раскрылись год спустя, когда из США поступил бюллетень пресс-бюро военно-транспортной службы США. Пирсон не скрывал цели своего четырёхмесячного пребывания в Мурманске и Архангельске. Во время своей командировки он должен был самым внимательным образом проверить работу советских портов: не залеживаются ли на причалах и складах грузы, посылаемые в Советский Союз по ленд-лизу, не уничтожаются ли они вражеской авиацией в портах и на железных дорогах.

Пирсон вспоминает: первым, кого он встретил в Мурманске, был Макормак, который на правах старожилы взял над ним шефство. Второй – русский человек, небольшого роста, полный, в военной форме.

« – Кто это?

– Это Папанин, герой Арктики, – ответил Макормак, – уполномоченный Советского правительства в Северной России.

– Вам повезло, что вы благополучно добрались сюда, – сказал Макормак, – дальше всё пойдёт хорошо. Но не думайте пока о делах. Вам надо сначала отдохнуть...

...Я так и не получил этого отдыха. На нас сбрасывали бомбы утром, днём и ночью. Мы переживали по четырнадцать бомбежек в день. Я подсчитал налёты в течение тридцати восьми дней: нас бомбили сто шестьдесят восемь раз. После этого я бросил записывать бомбёжки... Здесь вошло в привычку работать до самого последнего сигнала тревоги, а многие продолжали работу и во время налётов.

Зенитные орудия начинали вести огонь. Там

бомбардировщики и торпедоносцы – подаются грузовыми лифтами из трюма на палубу, взлетают и отправляются к цели. Выполнив задание, возвращаются обратно.

В связи с большими расстояниями на тихоокеанском театре военных действий американцам не всегда удобно было совершать налёты при помощи четырёхмоторных бомбардировщиков. Ведь и «Летающие крепости» обладают пределом дальности полёта. До того момента, пока американцы не захватили ряд островов на Тихом океане и не построили там аэродромов для «Летающих крепостей»,

авианосцы играли большую роль в войне с Японией.

Американская авиация нанесла большой урон Германии. Она в значительной степени разрушила Берлин, Дрезден, Франкфурт-на-Майне и другие города. Характерно, что при налётах на промышленные центры американская авиация сохраняла от разрушения важные предприятия Западной Германии: на владение этими предприятиями рассчитывали американские монополии. Тем сильнее страдали от налётов непромышленные объекты, тем больше было жертв среди гражданского населения.

Английские и американские авиационные соединения провели крупные операции 6 июня 1944 года, во время открытия второго фронта. Начали они с вторжения в оккупированную Гитлером Францию. Множество английских и американских самолётов с прицепленными к ним на буксирах планерными поездами, в которые были погружены десантные войска, и под охраной истребителей «Спитфайр», «Айробра», «Мустанг» пересекли пролив Ла-Манш. Над побережьем планеры отцепили, и они приземлились на французской территории.



было достаточно зениток, – в этом вы можете не сомневаться. Бомбардировщики появлялись из-за облаков и рассеивались огнём зенитной артиллерии. Многие из этих самолётов уже никогда не вернутся домой.

Русские ненавидят нацистских лётчиков. Вам это станет понятно, когда вы увидите эскадрилью за эскадрилей бомбардировщиков, пролетающих над городом. Вы ныряете в первое попавшее бомбоубежище, проклиная всё на свете. Но для русских появление самолётов означает лишь перерыв в их работе. Грузчики в порту работают до тех пор, пока дым от бомбёжек не становится настолько густым, что ничего уже не видно. Что это за люди! Любую работу, как бы опасна она ни была, они выполняют весело. Я никогда не наблюдал у русских подавленного настроения.

«Боже мой, что за народ эти русские?» – спрашивал я себя ежедневно. Они суровы, но и дружелюбны... Они абсолютно уверены в том, что выиграют войну... Солдаты, которых вы видите работающими на причалах, – это отпускники с фронта. Вместо отдыха они приходят работать в порт, чтобы бесперебойно снабжать фронт. Женщины, сильные, крупные и суровые, выполняют мужскую работу по одиннадцать часов в смену. Они живут впроголодь на чёрном хлебе и супе, но никогда не жалуются, только шлют проклятья в адрес немцев. Мне нравятся русские. Они знают, за что они борются...

...В один из дней я узнал, как быть доктором, гробовщиком и главным погребальщиком. Мне пришлось опознавать людей. Меня пригласили опознать шеф-повара. Когда я посмотрел на него и на кучу мёртвых тел, сложенных в этом ужасном месте, я понял больше, чем когда-либо, что испытали эти люди. Повсюду лежали трупы, полкомнаты был залит кровью. У главного входа я

увидел двух девушек с узлом, в нём были завернуты куски тела мёртвого ребёнка. Они посмотрели на меня так, как будто ожидали от меня чуда. Но я был бессилен...

Со времени начала конвойных операций в СССР PQ-15 был самым крупным караваном. В его состав было включено 26 транспортов. Командование военно-морского ведомства вместе с тем позаботилось и об усилении эскорта. Помимо традиционных 16 тральщиков, эсминцев и крейсеров, в состав ближнего эскорта были включены «Крейсер ПВО» (конверсионный грузопассажирский паром) «Уильстер Куин» и подводная лодка «Стёджен». А в ордер грузовых пароходов впервые введено авиакатапультное судно «Эмпайр Морн». Истребители, запускаемые с катапульты таких судов, предназначались для уничтожения в первую очередь неприятельских разведчиков. Взлетевшие один раз с катапульты эти самолёты уже не имели шансов приземлиться. Остается удивляться мужеству лётчиков этих «Харрикейнов» и «Спитфайеров». После взлёта их жизнь полностью оказывалась в руках Господа Бога, ладонях, укладывавших парашют, и в четких действиях спасателей.

Примечательно было и формирование эскадры дальней завесы. В нее впервые в истории Хоум флита были введены мощные американские корабли: линкор «Джордж Вашингтон», крейсера «Тускалуза», «Вичита», а так же эсминцы «Мадисон», «Планкит», «Уэйнрайт» и «Уилсон». Наряду с британскими и американскими кораблями, к обеспечению дальнего прикрытия были привлечены польская подводная лодка «Ястржеб», норвежская «Уредо» и французская «Минерв»...

На переход в Мурманск потребовалось 10 суток. «Красин» шёл первым в четвёртой колонне. На четвёртые сутки после выхода в море, 30 апреля появились немецкие гидросамолёты-разведчики,

Парашютные войска вместе с вооружением и боеприпасами сбрасывались также с четырёхмоторных транспортных самолётов.

Тем временем к побережью подошли морские десантные суда, баржи и катера, с которых начали высаживаться «командос» (отряды вторжения).

Гитлер бросил к побережью подкрепления, но воздушные десанты союзников заранее разрушили мосты и дороги и затруднили своевременный подход противника к берегу. Так в течение двух-трёх дней союзная

авиация обеспечила морскому десанту захват знаменитого «Атлантического вала».

Александр ЯКОВЛЕВ.

«Цель жизни. Записки авиаконструктора».

Неизвестному американскому грузу

Письмо второе

Мой добрый друг!
Здесь заключено публичное признание моего бессилия. Я ни-

когда не создам этого рассказа. Скорбную мою повесть надо писать на меди: бумагу прожигали бы слова об этих двух безвестных женщинах. Я не знаю ни национальности их, ни имён. Вернее, я теряюсь, какие из семи тысяч я должен выбрать, чтобы не оскорбить памяти остальных членов этого страшного братства.

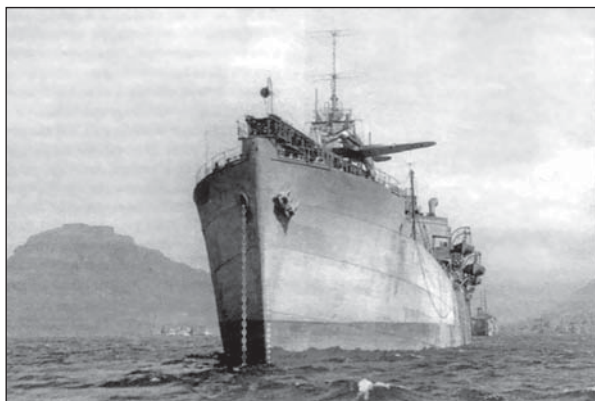
Ты без труда представишь себе этих двух героинь ненаписанной повести, мой неизвестный американский друг: пятилетнюю девочку и её мать. Маленькая была совсем как твоя дочка, которую ты ласкал ещё сегодня утром, отправляясь на



которые неотступно следовали за конвоем. Таким образом, конвой был обнаружен, и начались непрерывные атаки: бомбардировщики и торпедоносцы налетали один за другим, корабли конвоя и эскорт вели непрерывный заградительный огонь. Ледокол «Красин» не только отбивал воздушные атаки немецких самолетов, но и прикрывал следовавший с ним слабовооруженный ледокол «Монткальм».

Вместе с тем для эскадры дальней завесы этот день стал днём траура. Маневрируя при плохой видимости, линкор «Кинг Джордж V» разрезал пополам эсминца «Панджаби». И хотя удалось спасти 226 человек, многие члены команды эсминца погибли при детонации глубинных бомб. Серьезные повреждения получил и линкор, заменённый вскоре «Дьюк оф Йорком».

Новая трагедия настигла конвой на следующий день. Норвежский эсmineц «Сейнт Элбанс» и британский тральщик «Сигал» обнаружили и атаковали подводную лодку. Всплывшая субмарина оказалась польским «Ястржебом», ошибочно уклонившимся на сто миль от зоны патрулирова-



Транспорт с катапультируемым самолетом «Харрикейн»

ния. Повреждения были столь значительны, что лодку пришлось затопить, предварительно сняв с нее экипаж.

Но самой трагической для конвоя стала ночь со 2 на 3 мая... Подкравшись на недоступной для радаров и ограниченной для огня артиллерии высоте, шесть «хейнкелей» один за другим освободились от висевших в подбрюшье торпед. «Кэйп Корсо» затонул в считанные минуты. Судно commodора «Ботавон» пришлось добивать эсминцу эскорта. Поврежденный «Ютланд» еще сутки шел в конвое, пока не был потоплен немецкой подлодкой U-251.

3 мая на суда конвоя был совершен налет вражеских бомбардировщиков. На следующий день конвой подвергся атаке торпедоносцев. Три из них были сбиты огнём с «Красина».

Последней жертвой в караване стал вооруженный траулер «Кейп Палиссер», поврежденный во время налета 4 мая, за сутки до прихода конвоя в Мурманск. В этот день артиллеристы ледокола сбили ещё две воздушные цели.

Из 25 судов каравана осталось 22.

5 мая 1942 года караван достиг острова Кильдин и вошёл в Кольский залив. Так завершился выдающийся поход ледокола «Красин» через два океана по маршруту: бухта Провидения – Сиэтл – Панамский канал – Балтимор – Норфолк – Нью-Йорк – Бостон – Портленд – Галифакс – Глазго – Рейкьявик – Мурманск, длиной в 15 309 миль.

...Представители различных военных и транспортных миссий союзников приезжали в Архангельск и Мурманск по несколько раз на каждый военный год. Многие, придираясь к любым задержкам и осложнениям в работе портов, немедленно предупреждали о возможном прекращении движения караванов судов в северные порты. Рыба портится с головы... Правительства США и Англии практически на протяжении всей войны,

работу. Её мать также очень похожа на твою милую и красивую жену, только одета беднее и у неё очень усталое лицо, потому что жить в городе, занятом немецкой армией, несколько труднее, чем под безоблачным небом Америки. Они помещались в крохотном, с бальзаминами на окнах домике, у которого отстрелили снарядом угол в недавнем городском бою. Починить его было некому, так как отец, рядовой русский солдат, ушёл со своим полком, чтобы где-то на далёком рубеже без сна и усталости отбиваться от беды, грозящей всему цивилизованному человечеству.

Фронт был отодвинут в глубь страны, и грохот русских пушек, этот гневный голос родины, перестал быть слышен в тихом городке. Наступила великая тоска и в ней один предзимний, ещё бесснежный денёк. Мороз скрепил землю, подернув лужицы стрельчатым ледком. Всем нам в детстве одинаково нравилось ступать по этому хрупкому стёклышку и вслушиваться в весёлую музыку зимы. Когда в одно бессолнечное утро девочка попросилась на улицу, мать одела её потеплее, и выпустила с наказом не отходить далеко от дома; сама она собралась тем временем заделать пробоину в стене.

Ставши у ворот, маленькая боязливо улыбалась всему, что видела. Она бессознательно хотела задобрить громадную недобрую тишину, обступившую городок. Никто не замечал присмирившего ребёнка: все были заняты своим делом. Порхали воробы, и шумел за облаками самолёт. Сменные немецкие караулы чеканно направлялись к своим постам. Изредка робкая снежинка падала из пасмурного неба, и, поставив ей ладонь, девочка следила, как та превращалась сперва в прозрачную капельку, потом – в ничто. У маленькой не было её пёстрых, любовно связанных бабушкой



Линкор «Кинг Джордж V»

последовательно ссылаясь на опасности переходов через океан и трудности работы в северных портах СССР, искали причину для того, чтобы задержать или совсем прекратить отправку военных грузов для воюющей Советской Армии...

Спустя много лет, оценивая на весах истории вклад каждого в дело Победы, с уверенностью можно сказать: «Нет, Вы были не бессильны, мистер Пирсон! Вам хватило мужества написать честные строки. Они, безусловно, нашли живой отклик в сердцах американцев, которые потом шли осознанно на оказание помощи своему союзнику по антигитлеровской коалиции. Такие человеческие признания и документы до сих пор волнуют и дают нам полное право повторять: «Подвиг союзников забвению не подлежит!»

В это время рейсы советских транспортов в порты США, Англии, Канады стали настолько привычными, что уже никого не удивляли. Один из таких походов ледокола «Красина» зимой-весной 1942 года от Чукотки через Тихий океан в американский порт Сиэтл и далее через Панам-

ский канал в канадский порт Галифакс особенно запомнился машинисту первого класса Всеволоду Александровичу Хочинскому. В составе группы моряков на специальном полигоне Галифакса он в течение недели обучался стрельбе из «эрликонов». У него до сих пор хранится удостоверение о том, что успешно пройдены учебные стрельбы. В это же время на «Красине» установили те самые «эрликоны» и крупнокалиберные пулемёты. Из Галифакса, вспоминает В.А.Хочинский, «Красин» в составе каравана из 23 судов с ленд-лизомским грузом проследовал в Англию, где в порту Глазго на ледоколе было установлено ещё дополнительное вооружение. В итоге «принял военную форму»: на нём было установлено четыре 76 мм орудия, семь спаренных «эрликонов» и десять крупнокалиберных пулемётов.

И ещё на всю жизнь В.А.Хочинского оставался в памяти переход на «Красине» в составе конвоя «RQ-15» из Англии в Мурманск. Примерно от меридиана острова Медвежий конвой подвергся ожесточённым атакам немецких подводных лодок и торпедоносцев. Вот когда пригодились их тренировки на учебном полигоне в Галифаксе. Боевые расчёты «Красина» при каждом приближении немецких самолётов, открывали такой яростный огонь, что ни один из торпедоносцев не смог приблизиться к ледоколу. А пулемётчики записали себе в актив два сбитых торпедоносца.

В зимнюю навигацию 1943 года «Красин» осуществлял проводку боевых кораблей и транспортов в Белом море. Нашим артиллерийским расчётам, в том числе и тому, которым командовал Всеволод Хочинский, неоднократно приходилось отбивать вместе с другими судами ожесточённые налёты вражеской авиации.

21 мая из Мурманска вышел конвой «QP-12» в составе: «Alkoa Rambler», «Expositor»,



перчаток. Ночью случился обыск, а у немецкого солдата, пришедшего за трофеями, видимо, имелась девочка такого же возраста в Германии.

Шум в конце улицы привлёк внимание ребенка. Объёмистый автобус с фальшивыми нарисованными окнами остановился невдалеке. Сняв рукавицы и подняв капот, шофёр мирно копался в моторе. Шеренга немецких пехотинцев, как бы скучая и с примкнувшими штыками, двигалась сюда, и в центре полукольца плелись безоружные местные жители, человек сорок, с узелками, старые и малые. Не-

которые застегивались на ходу, потому что их внезапно выгнали из дому. Годных к войне между ними не было, грудных несли на руках. Это походило на невод, который по мелкой воде тянут рыбаки. Шестые приблизилось, впереди шли дети.

Все выглядело вполне обыденно. И хотя все понемножку о чём-то догадывались, никто не плакал из страха вызвать добавочную злобу у этих равнодушных солдат. Видимо, всем этим людям предстояло ехать куда-то во имя жизненных германских интересов, – и нашей маленькой в том числе! Ей очень нравилось ездить в автомобилях, хотя только

раз в жизни она испытала это наслаждение. Установился обычай в нынешней России катать детей по Первомайским улицам в грузовиках, разукрашенных цветами и флагами; обычно при этом дети пели тоненькими голосками... Кстати, девочка поискала глазами в кучке ребят свою подружку. Маленькая ещё не знала, что её, контуженную при занятии городка, закопали прошлым вечером в вишеннике, за соседским амбаром.

Скоро мёртвая петля облавы захлестнула и домик с бальзаминами, возле которого стояла моя пятилетняя героиня. Комплект был



«Francis Scott Key», «Hegira», «Seattle Spirit», «Zebulon B Vance», «Bayou Chico», «Mormacrio», «Paul Luckenbach», «Texas», «Тора Тора» (США), «Southgate», «Scotish American», «Empire Morn», «Cape Race» (Британия), «Ильмень», «Кузбасс» (СССР); боевые корабли охранения: эсминцы «Fury», «Faulknor», «Inglefield», «Intrepid», «Icarus», «Lamerton», «Middleton», «Venomous», «Badsworth», «Boadicea», «Blankney», «Wheatland», «Eclipse», «Excipade», «Marne», «Onslow» (Британия), «Rhind», «Rowan», «Wainwright», «Mayrant» (США), «St Albans» (Норвегия), «Грозный», «Сокрушительный» (США), тральщики «Gossamer», «Leda», «Seagull», «Bramble», «Harrier», вооружённые траулеры «Northern Wave», «Northern Pride», «Vizalma», «Cape Palliser», крейсера «Liverpool», «London», «Nigeria», «Norfolk», «Kent» (Британия), «Wichita» (США), линкоры «Duke of York» (Британия), «Wachington» (США), британский корабль ПВО «Ulster Queen» и авианосец «Victorious».

30 мая в Мурманск, а 1 июня в Архангельск пришли суда конвоя «PQ-16». В его формирование входили транспорты: «Аркос», «Революционер», «Старый большевик», «Чернышевский», «Щорс» (СССР), «Alkoa Banner», «Alamar», «American Press», «American Robin», «City of Omaha», «Heffron», «Hybert», «John Randolph», «Richard Henry Lee», «West Nilus», «Minotaur», «Michigan», «Massmar», «Mauna Kea», «Mormacsul», «Nemaha», «Carlton», «City of Joliet», «Syros», «Steel Worker» (США), «Atlantic», «Black Ranger», «Empire Baffin», «Empire Elgar», «Empire Lawrence», «Empire Selwyn», «Empire Purcell», «Ocean Voice», «Lowther Castle» (Британия), «Exterminator» (Панама), «Pieter de Hoogh» (Дания); корабли боевого охранения – эсминцы «Fury», «Faulknor», «Intrepid», «Icarus», «Lamerton», «Ledbury», «Middleton», «Oribi», «Volunteer», «Wheatland», «Ashanti»,

«Achates», «Blankney», «Eclipse», «Marne», «Martin», «Onslow» (Британия), «Garland» (Польша), «Rhind», «Rowan», «Wainwright», «Mayrant» (США), «Валерьян Куйбышев», «Грозный», «Сокрушительный» (СССР), крейсера «Liverpool», «London», «Nigeria», «Norfolk», «Kent» (Британия), «Wichita» (США), тральщики «Gossamer», «Leda», «Seagull», «Bramble», «Hazard» (Британия), Т-904 (СССР), вооружённые траулеры «Lady Madeleine», «Northern Spray», «St Elstan» (Британия), «Retriever» (Свободная Франция), линкоры «Duke of York» (Британия), «Wachington» (США), корветы «Starwort», «Honeysuckle», «Hyderabad» (Британия), «Roselys» (Свободная Франция), британские подводные лодки «Seawolf», «Trident», авианосец «Victorious» и корабль ПВО «Alynbank».

Заметили, какими внушительными стали списки конвоев! Транспорты конвоя «PQ-16» доставили в Мурманск и Архангельск 2507 автомобилей, 321 танк, 124 самолёта и другое военное имущество и технику.

Всё точно: конвоем «PQ-16» из Рейкьявика вышло 36 морских транспортов. Начиная с 25 мая, конвой подвергался непрерывным ударам. Только 27 мая его атаковали 108 торпедоносцев и бомбардировщиков! Вот почему в советские порты Мурманск и Архангельск пришёл конвой не в полном составе: шесть судов потоплены авиацией, одно – подводной лодкой. Кто на этот раз стал вечным пленником моря? «Alamar», «Empire Lawrence», «Empire Purcell», «Lowther Castle», «Mormacsul» потоплены авиацией.

27 мая. В тот же день транспорт «City of Joliet» повреждён авиацией и после снятия экипажа 28 мая потоплен кораблём охранения. Американское судно «Syros» потоплено 26 мая подводной лодкой «U-703».

набран, и раздалась команда. Козырнув, шофер обошёл сзади и открыл высоко над колесами толстую двустворчатую дверь. Людей стали поочередно сажать внутрь фургона; слабым или неловким охотно помогали немецкие солдаты. Одна древняя русская старушка, не шибко доверяя машинам и прочим изобретениям антихриста, украдкой покрестилась при этом. Девочка удивилась не тому, что внутренность машины была обшита гладким металлом, – её огорчило отсутствие окон, без которых ребёнку немисливо удовольствие прогулки. Она ничего

не поняла и потом, когда худой и ужасно длинный солдат под руки, как русские носят самовар, понёс её к остальным, уже погруженным детям, она только улыбнулась ему на всякий случай, чтобы не уронил. В ту же минуту на крыльцо выскочила, с руками по локоть в глине, её простоволосая мать.

Она вырвала ребёнка и закричала, потому что видела накануне этот знаменитый автобус в работе. Она кричала, неистово распахнув рот, во всю силу материнской боли, и это очень удивительно, если не был слышен в Америке этот несказанный вопль. Она так кричала, что

ни один из патрульных даже не посмел ударить её прикладом, когда она рванулась и побежала с дочкой наугад, и запнулась, и упала, и лежала в чудовищной надежде, что её почтут за мёртвую или не заметят в суматохе. Но маленькая не знала, она силилась поднять мать за руку и всё твердила: «Мамочка, ты не бойся... я поеду с тобой, мамочка». Она повторяла это и тогда, когда её вторично понесли в цинковую коробку фургона. Но тогда вдруг заплакали и закричали все от жалости к маленькой, а громче всех – дети. Это был беспорядок, противный нацистскому духу, и, чтоб



Отправка каравана «PQ-16», при всех параметрах и трудностях его формирования, явно затягивалась искусственно. Ещё 27 апреля Рузвельт с раздражением напишет Черчиллю, что США не затем посылают помощь СССР, чтобы Англия блокировала на своих базах в Исландии нужные для русских грузы. Не вдаваясь в подробности ситуации, пунктуальный Черчилль 2 мая направил американскому президенту своё послание: «Несмотря на глубокое уважение к Вам, выполнить Ваше предложение мы не в силах...»

Шестого мая Сталин вынужден обратиться напрямую к Черчиллю:

«В настоящее время скопилось в Исландии и на подходе из Америки в Исландию до 90 пароходов с важными военными грузами для СССР. Мне стало известно, что отправка этих пароходов задерживается на длительный срок...»

«Тем не менее, я считаю возможным обратиться к Вам с просьбой сделать всё возможное для обеспечения доставки этих грузов в СССР в течение мая месяца, когда это нам особенно нужно для фронта».

Отсутствие второго фронта и постоянное сдерживание поставок по ленд-лизу развязывали руки немцам, и они вновь повели широкое наступление по всему фронту. Важнейшие промышленные центры оккупированы врагом, вывезенные в глубь страны заводы ещё не развернулись на полную мощность. Тут каждый танк, каждый самолёт на счету. Фашисты держат в кольце блокады Ленинград, недалеко ушли от Москвы, стремительно надвигаются на Волгу и на Кавказ. Черчилль вынужден признать, что в этой ситуации преступно лишать СССР помощи. И он же диктует прямо на телетайп: «Русские сейчас ведут очень тяжёлые бои, и они ждут от нас, что мы пойдём на риск... Операция будет

оправданной, если к месту назначения дойдёт хотя бы половина судов!»

Какая заведомая обречённость сквозит в словах Черчилля. И эту точку зрения не просто разделяло при отправлении «PQ-17» Британское адмиралтейство, а откровенно признавало возможность уничтожения каравана. Не надо быть великим стратегом, чтобы понять, что промедление в ритмично отработанном графике отправки караванов и увеличения их объёмов, давало возможность лучше подготовить охоту на огромную по размерам «мишень». 35 транспортов «PQ-16» с благословения Черчилля все же отправились в СССР. Потери были, но как первый и лёгкий испуг – 7 судов.

И снова приходится убеждаться в интернациональном характере состава конвоев. Кроме постоянных советских, английских, американских транспортов и боевых судов охранения, довольно часто стали принимать участие суда под флагами Бельгии, Греции, Норвегии, Польши, Франции. Представители этих стран на собственном горьком опыте познали, на что способен фашизм. Они считали свои суда неотъемлемой, свободной и непокорённой территорией своей родины, поэтому до последнего дыхания отстаивали их в бою, проявляя особое мужество и стойкость.

Вот всего один пример – с польским эсминцем «Гарланд» («Garland»). Героически защищая конвой «PQ-16», он вёл тяжёлые бои с авиацией и подводными лодками противниками. Появление в эскorte конвоя польского эсминца ознаменовало рождение польско-советского боевого содружества на море, чему долгое время препятствовал адмирал Ежи Свирский, занимавший в эмиграционном польском правительстве в Лондоне пост командующего ВМС и имевший ярко выраженную антисоветскую позицию. После разгрома не-

прекратить скандал в зародыше, в автобус поднялся хорошо выбритый ефрейтор с большим фабричным тюбиком, что хранился в его походной сумке. Одновременно в его правой руке появилась узкая, на тонком стержне, кисть, вроде тех, что употребляют для гуммиарабика. Из тюбика выползла чёрная змейка пасты, несколько густой, но, видимо, более удобной в перевозке. Протискиваясь в тесноте среди детей, военный смазывал этим лекарством против крика губы сразу затихавших ребят. Порой, для верности, он без промаха вводил свой помазок в ноздри ребёнка, этот косяк смер-

ти, и, как скошенная трава, дети клонились и опускались к ногам обезумевших взрослых. Наверно, у него имелось специальное образование, так ловко он совершал свою чёрную процедуру. Крики затихли, и солдатам уже не составило труда отнести и вдвинуть на пол камеры, в этот людской штабель, потерявшую сознание мать.

Дверь закрыли на автоматический запор, шофёр поднялся на сиденье и завёл мотор, но машина не сразу отправилась на место назначения. Офицер стал закуривать, солдаты стояли «вольно». Все опять выглядело крайне мирно,

ничто не нарушало тишины: ни шумливые краснодарские воробьи, ни – почему бы это? – даже треск выхлопной трубы. И хотя машина по-прежнему стояла на месте, время от времени как-то странно кренился кузов, точно самый металл содрогался от роли, предназначенной ему дьяволом. Когда папироска докурилась и прекратились эти судорожные колыхания, офицер дал знак, и машина поплыла по подмерзшим грязям за город. Там имелся глубокий противотанковый ров, куда германские городские власти ежедневно сваливали свою продукцию... Теперь, после возвра-



мецких войск под Москвой взгляды Свирского по отношению к Советскому Союзу несколько потеплели, поскольку уже не находили поддержки в широких кругах поляк, в том числе и у военно-морских специалистов.

Чувства безграничного патриотизма и высокой ответственности переполняли сердце коммандора Михаила Боровского (в прошлом командира противолодочного вооружения «Гарланда»), когда он выводил свой эсминец под бело-красным флагом на новую для него арктическую трассу. В дальнейшем он многократно и успешно участвовал в проводках трансатлантических и северных конвоев. Уже после войны Михаил Боровский вспоминал:

«Хотя мы отдавали себе отчёт в трудностях, которые ждут нас на этой северной трассе, все мы были рады тому, что вскоре попадём на самый важный участок войны. Ибо служба в конвоях, доставляющих оружие и продовольствие Красной Армии, которой приходилось нести на своих плечах основную тяжесть борьбы с гитлеровцами, была таким участком».



Польский эсминец «Гарланд» в составе группы британских кораблей. Май 1942 г.

Валентин Пикуль: *«Я этого никогда не видел, но мне об этом рассказывали... Над океаном вдруг растёт большой «гриб», верхушка которого почти касается туч. Это значит, что далеко за горизонтом торпедирован транспорт, гружённый взрывчаткой. Его разнесло буквально в атомы, но сила взрыва и гром его неслышно растворились под куполом неба. Проходит минута, вторая... вода вдруг на много миль покрывается неприятной рябью и слышится тихий шелест, будто ты попал в парк, где опадают осенние листья. В этом шелесте невольно чудится шепот – ощущение такое, будто погибшие за горизонтом торопятся что-то договорить живым – своё последнее, очень важное. Так гибнут люди, везущие взрывчатку. И, дьявол побери, эту взрывчатку! – ведь даже взрыва не слышать – только тихий шелест, только нежный шепот, только рябь на воде, тревожная и пугающая...»*

К чему я всё это здесь рассказал?

А к тому, что английское командование доверило везти взрывчатку нашим советским морякам!

Вот теперь, читатель, всё ясно...

В мае уже светло над океаном, и враг обрушивал на «PQ-16» свои самолёты с бомбами и торпедами. Англичане противопоставили эскадрильям Геринга только **один** свой самолёт, выбрасываемый в небо с катапульты транспорта. Британский лётчик мог сделать лишь **один** боевой вылет. Мало того, этот отважный парень был приговорён ещё на взлёте с катапульты, ибо вернуться ему было некуда. Катапультированный просто садился в океан, самолёт тут же тонул, а пилот, оставался на резиновом плоту, где весла, банка тушёнки и компас были его единственными друзьями. Надежда на то, что его заметят и подберут, практически была очень слабой... Здесь мы сталкиваемся со своего рода камикадзе – только на европейский лад!

щения Красной Армии на временно покинутые места, эти длинные могилы раскопаны, и любители сильных ощущений могут осмотреть фотографии завоевательных успехов Гитлера.

Это краткое либретто темы, способной целые материки поднять в атаку, я безвозмездно дарю Голливуду. Даже в неумелых руках у него получится впечатляющий кинодокумент. Жаль, что его не успели поместить в той запаянной железной коробке с изделиями нашей цивилизации – посылке в века, что закопана под нью-йоркской Всемирной выставкой, чтобы по-

томки всесторонне ознакомились с действительностью их недавних предков. Хорошо было бы также показать этот боевик многочисленным союзным армиям, которые терпеливо, не первый год, ждут приказа о генеральном наступлении против главного изверга всех веков и поколений.

Конечно, встретятся неминуемые трудности при постановке. Вашей актрисе, Америка, трудно будет воспроизвести смертный крик матери, да и вряд ли плёнка выдержит его. Режиссёру и зрителю покажутся экзотически невероятными как самый инвентарь происшествия,

так и перечисленные мною вкратце детали. И хотя я вовсе не собирался писать корреспонденцию из ада, я полагаю необходимым, однако, перевести на англосаксонские наречия название этого невиданного транспортного средства, изобретённого в Германии для отправки в вечность: душегубка... Это дизельный закрытый восьмитонный грузовик, изнутри обшитый листами надёжного металла, который невозможно ни прокусить, ни процарапать ногтями. Отработанные газы мотора нагнетаются в это герметически закупоренное пространство непосредственно через



Впрочем, этот британский лётчик с «PQ-16» успел свалить две немецкие машины, после чего погиб сам, уничтоженный по ошибке собственной артиллерией!

Прощай, парень, ты своё дело сделал!

«PQ-16» прошёл. Его провели. Его протащили через смерть».

С кораблями Северного флота тесно взаимодействовала полярная авиация. Силы её были незначительны, но она делала всё, чтобы защитить конвои. Командиром 2-го авиаполка был назначен Герой Советского Союза Б.Ф. Сафонов. Свой первый бой Борис Феоктистович провёл в первый же день войны и сразу же сбил «хейнкеля». Смелые манёвры, навязывание противнику своих условий при ведении поединка – вот что отличало этого первоклассного лётчика. Звание Героя Советского Союза ему было присвоено 16 сентября 1941 года. Его называли орлом Заполярья. Сафонов наводил ужас на фашистов. Гитлеровцы предупреждали своих лётчиков: «Внимание! Сафонов в воздухе!» С августа по декабрь 1941 года авиаполк проводил совместные боевые действия со 151-м авиакрылом Королевских ВВС Великобритании. В дальнейшем все боевые самолёты авиакрыла были переданы 2-му и 780-му гвардейским авиаполкам.

С началом поступления иностранных самолётов Б.Ф. Сафонов чётко и ясно поставил задачу перед лётно-техническим составом: как можно быстрее собрать их, облетать над аэродромом и подготовить к боевым вылетам. А когда он увидел подвесные баки с горючим, позволявшие значительно увеличивать дальность полёта, загорелся идеей их скорейшего применения. Он лично облетал несколько самолётов, подобрал группу лучших лётчиков и полетел с ними на первое боевое задание. Идея была реализована на практике: радиус действия самолётов значительно возрос и теперь кон-

вой можно встречать на значительном удалении. На подходе к конвоям подвесные баки сбрасывались и самолёты легко вступали в бой с самолётами противника, которые раньше беспрепятственно расправлялись с конвоем, зная, что тот лишён авиационного прикрытия. Немцы знали, каков радиус действия наших истребителей, выпускали свои бомбардировщики без сопровождения истребителей, и те бомбили конвои, как на полигоне.

«Однажды, – вспоминает Андрей Иванович Бескоровайный, начальник типографии газеты «Часовой Севера» 14-й армии, действовавшей на мурманском направлении, – фашисты бросили на Мурманск около шестидесяти самолётов. Навстречу врагу вместе с другими подразделениями вылетела и эскадрилья Бориса Сафонова. Советские лётчики, продемонстрировав смелость и стремительность атак, а также чёткое взаимодействие, сбили тогда тринадцать вражеских машин. Не раз приходилось Сафонову и его друзьям прикрывать войска и охранять наши корабли. И всегда он бился самоотверженно. Даже в тех случаях, когда кончались боеприпасы и горючее. Таким был и его последний бой, проведённый 30 мая 1942 года... Лично и в групповых боях он уничтожил в небе Заполярья сорок один самолёт противника».

30 мая 1942 года Сафонов назначает боевой вылет на прикрытие конвоя «PQ-16», находившегося в Беренцевом море. Вылетели в составе четырёх самолётов: Сафонов – ведущий, заместитель командира полка майор Кухаренко, командир второй эскадрильи капитан Покровский и заместитель командира эскадрильи капитан Орлов – ведомые. В девять часов утра произвели взлёт, установили связь с аэродромом и легли на боевой курс к конвоем. В районе острова Кильдин ведомый Кухаренко обнаружил неисправность в моторе, доложил командиру и получил приказ возвращаться на аэ-

трубку с защитной от засорения решёткой. Горячая сгущённая окись углерода, СО, немедленно наполняет камеру и быстро поглощается гемоглобином крови заключённых там жертв. Отравление начинается с удушья и головокружения, – не стоит приводить остальных симптомов при смертельных случаях, а это приспособление создано специально для смерти. Это вряд ли и потребует в проектируемом нами фильме. Впрочем, в классических немецких исследованиях по токсикологии Винца, Шмидеберга и Кункеля подробно разработана вся симптоматика этого дела.

Таким образом, достижения германской науки пригодились сегодня негодяям, которым Германия вверила свою национальную судьбу. И когда Геббельс вопит со своих радиостанций о немецкой культуре, он, видимо, требует от своих будущих жертв, чтобы они до последнего дыхания сохраняли почтительное изумление перед сверкающей аппаратурой палача. Рационализация человекоистребления и дешёвизна его доведены до баснословного предела. Знаменитые яды истории: демонский напиток Борджиа или «лейстеровский насморк» елизаветинского

министра, или изящная, как музыка Моцарта, отравка маркизы Бренвилле и самая бледная акватофана, что продавалась в средние века в пузырьках с изображением святого Николая, – всё это дорогостоящие забавы для мелкого, индивидуального пользования. Сама Локуста, которую тоже с запозданием догадались казнить только при Гальбе, почернела бы от профессиональной зависти к Гитлеру, который отбросы дизель-мотора, окись углерода, включил на вооружение германской армии.

Эта механическая колымага гибели, что путешествует по про-



родром. Что он и сделал: произвёл вынужденную посадку на аэродроме. После осмотра самолёта выяснилось, что его мотор «погнал металлическую стружку».

Группа Сафонова продолжала полёт в составе трёх самолётов. Внезапность появления наших самолётов, задуманная Сафоновым, привела в замешательство врага, хотя их преимущество было явным: конвою «PQ-16» угрожали 45 «юнкеров», прикрываемые «мессершмиттами». Сафонов отдаёт приказ ведомым сбросить подвесные баки и самостоятельно атаковать самолёты противника. Не мешкая ни минуты, советские лётчики вступили в неравный бой на полученных по ленд-лизу истребителях «хитихаук».

На первых же минутах Борис Сафонов сбивает двух «юнкеров», по одному – его сослуживцы Владимир Покровский и Павел Орлов. Моряки конвоя не переставали вести огонь по вражеским самолётам и взволнованно следили за ходом воздушного боя. За нашими лётчиками наблюдали и на командном пункте в Ваенге. Здесь слышали последние слова Сафонова: «Прикройте с хвоста!..»

Сафонов идёт в атаку на третьего «юнкера». Внезапно из облаков вываливается фашистский истребитель и нападает сзади на самолёт Сафонова. Самолёты завертелись в невероятной карусели. Сафонов кричит: «Подбил третьего!» Успел ещё сказать: «Подбит мотор, подбит мотор...» – и на этом связь с ним прервалась.

Сигнальщики эскадренного миноносца «Куйбышев» видели, как самолёт Сафонова, теряя высоту, планировал в сторону берега на вынужденную посадку. Однако, не дотянул, рухнул в море. Все попытки найти лётчика закончились безрезультатно.

Сослуживцы Сафонова всё-таки выдвигают две версии гибели своего командира: при атаке его



Б.Ф. Сафонов принимает гвардейское знамя и даёт воинскую клятву – беспощадно громить фашистские полчища

действительно подбил стрелок противника, но не исключают возможности, что дал перебой мотор из-за той же стружки...

Арсений Григорьевич Головкин высоко оценил заслуги выдающегося лётчика, записав в своём дневнике: «...своими подвигами он прославил не только авиацию Северного флота, но и всех наших морских лётчиков. Главная его заслуга в том, что он успел подготовить и воспитать большое число своих преемников, которые продолжают его героические дела».

сторам оккупированных областей России, обслуживается специальным отрядом, зондеркомандой, из двухсот человек. Должность свою они исполняют не в патологическом исступлении боя, а спокойной рукой и с сознанием большого государственного поручения. У них ведётся учётный журнал с точными графами, куда заносится как дата и способ уничтожения, так и пол, национальность, возраст и количество уничтоженных за сутки жертв. Не верится, что у этих чёрных бухгалтеров смерти тоже были мамы, которые ласкали их в детстве, и, пряча свои лица, достойные

Гойи, просили у неба счастья для своих рычащих ублюдков... Обширный штат зондеркоманды вполне окупается размерами её деятельности. И верно, при максимальной ёмкости кузова в восемьдесят живых единиц, при дозировке смертной порции в десять минут, дольше которой не выдерживает самый прочный молотобоец, плюс двадцать минут на обратный рейс, включая разгрузки, – а машина действует и на ходу! – пропускную способность одного такого автобуса можно довести до полутора тысяч покойников в сутки. Таким образом, дивизион подобных агрегатов даже

при умеренной, но бесперебойной работе может в месяц опустошить цветущую площадь с двухмиллионным населением.

Представь себе этих людей хозяевами земли, и содрогнись за своих любимых!

Народ мой словом и делом проклял этот подлейший замысел дьявола. Народу моему ясно, что, если бы не было пушек мира, следовало бы голыми руками расшвырять это бронированное гнездо убийц. И я люблю мать мою Россию за то, что ум и сердце её не разъединены с её волей и силой... за то, что, гордая своей правотой, она идёт



Вскоре в Москву ушло представление Военного совета Северного флота, подписанное Головкин, о награждении выдающегося лётчика второй медалью «Золотая Звезда»... 14 июня 1942 года Указом Президиума Верховного Совета Б.Ф. Сафонову было присвоено звание дважды Героя Советского Союза. Примечательно, что у второй звезды Героя был №1.

Ни тогда, ни сейчас никому не дано предугадать, как бы развивались дальнейшие события в небе над конвоем «РQ-16». Наверняка одно: Сафонов своими действиями расстроил ряды фашистской воздушной армады, заслонил собой отдельных моряков или целые экипажи, оценив свою жизнь, как одна к трём...

Это и есть цена Победы!

Сослуживцы героя – подполковники в отставке Алексей Сергеевич Гусев и Израиль Исаакович Левинсон после войны предъявили боевой счёт 2-го гвардейского авиаполка им. Б.Ф. Сафонова:

- в воздушных боях сбит 361 самолёт;
- на аэродромах уничтожено 47 самолётов;
- в море и в портах потоплено 29 различных кораблей противника;
- уничтожено: 40 автомашин, 9 артиллерийских батарей, 4 полевых орудия, свыше 2000 человек живой силы противника;
- 16 лётчиков авиаполка удостоены звания Героя Советского Союза;
- четыре лётчика – подполковник Сафонов, майор Кухаренко, капитан Покровский, майор Коваленко – удостоены Бриллиантового Креста, высшего знака отличия английской королевской авиации.

Кстати, из четвёрки полярных асов в живых остался только А.Н. Кухаренко, кавалер пяти орденов Красного Знамени, полковник в отставке; в последние годы перед выходом на пенсию работал на Рижской мебельной фабрике...

Пётр Ильич Хохлов в своей книге очень тепло отзывается о Сафонове, поскольку ему пришлось служить в Заполярье: «На флоте гремело имя командира 2-го гвардейского истребительного авиаполка Героя Советского Союза Б.Ф. Сафонова. Несгибаемая сила воли и высокое лётное мастерство, соединённые с беззаветной любовью и преданностью Родине, определяли характер Бориса Сафонова. Широкий в плечах, с открытым русским лицом, прямым, пронизательным взглядом больших серо-голубых глаз – таким остался в памяти североморцев этот крылатый богатырь, гроза фашистских лётчиков».

И уж совсем удивительно было отыскать летом 2005 года одного из ветеранов сафоновского авиаполка в моём южном городе Тирасполе, вдали от северных морей. Можно читать и перечитывать по нескольку раз отдельные страницы и главы «морских» книжек, мемуары великих военачальников, публикации писателей-маринистов и журналистов. Можно заряжаться их духом и даже пропитываться морской водой, готовый снести тебя за борт... Тебе может даже показаться, что ты плывёшь на одном из кораблей очередного каравана или его эскорта. Тебя даже переполняет чувство ответственности: как бы без потерь осуществить доставку вооружения, техники и продовольствия на передовую линию, чтобы отец не пропал без вести, а воевал, воевал и вернулся живым домой. Только живым! Вот такое смешанное чувство я испытывал каждый раз, когда встречался с ветеранами Великой Отечественной войны, с участниками союзных конвоев, с теми, кто обеспечивал их безопасное прохождение по арктическим морям...

...До исхода южного лета было ещё далеко, но спелые яблоки в садах по утрам гулко падали в росные травы, и виноград жаркими августовскими днями жадно наливался солнцем. Когда я открыл

вперед всех народов на штурм пристанища зла. Видишь ли ты её, когда она без устали сокрушает обвившего её ноги дракона? Кровь всемирного подвига катится по её лицу, и кто в мире назовёт мне лицо красивей? Вот почему сегодня Родина моя становится духовной родиной всех, кто верит в торжество правды на земле!

К вечным звёздам люди всегда приходили через суровые испытания, но в такую бездну ещё ни разу не заглядывал человек. Уже мы не замечаем ни весны, ни полдня. Реки расплавленной стали текут навстречу рекам кро-

ви. Никто не удивится, если хлеб, смолотый из завтрашнего урожая, окажется красным и горчей пороха на вкус. Самое железо корчится от боли на полях России, но не русский человек. При равных условиях, в библейские времена, Иезекиили с огненным обличьем на устах нарождались в народе. Во все времена появлялись они и благовестили людям, эти колокола подлинного гуманизма. Ты помнишь Льва Толстого, который крикнул миру: «Не могу молчать!», или Золя с его пламенным «Обвиняю!», или Барбюса и Горького. Миллионноголосое эхо подхватывало их призыв, и подлая коммерция себялюбия уступала дорогу совести, и надолго становился чище воздух мира... Ты помнишь и чтить русского человека, Фёдора Достоевского, чьи книги в раззолоченных ризах стоят на твоих книжных полках! Этот человек не терпеливо замахивался на самое Провидение, однажды заприщипав слезинку обиженного ребёнка. Что же сказали бы они теперь, эти непреклонные правдоносцы, зайдя в детские лазареты, где лежат наши маленькие, тельцем своим познавшие неустройство земли, пряча культики под одеялом,



калитку, маленький пушистый комочек наметанных кровей щенка-дворняжки залился звонким лаем. Но стоило мне сказать ему что-то ласковое, как он завил хвостом, признав во мне первого друга всех братьев меньших.

На лай вышла хозяйка, женщина полная, но подвижная, ласково прикрикнула на «королевскую охрану». Спросила, к кому я пожаловал. Объясняю: в военкомате мне дали адрес по улице Маркса, где должен жить ветеран войны Тимофей Митрофанович Гушило, хотел бы с ним встретиться. Хозяйка пояснила, что Тимофей Митрофанович неважно себя чувствует, но всё же позвала: «Иди тут к тебе пришли...» Из застеклённой веранды крепкого каменного дома вышел пожилой, седенький мужчина, невысокого роста. Здравствуемся, знакомимся. Он предлагает мне присесть на скамейку в тени деревьев и вьющегося виноградника. Обстановка, прямо скажу, располагала к неспешному, тихому разговору.

– Я деишний, местных кровей, – спешит опередить мой вопрос Тимофей Митрофанович. – Родился в Молдавии, в селе Кузьмин Каменского района, это на самом севере Приднестровья, если считать по-нынешнему... Меня призвали к военной службе ещё до войны, служил в Севастополе. В Днепропетровске занимался в аэроклубе, хотел поступить в лётное авиационное училище, да вот незадача – по состоянию здоровья не прошёл... В 1939 году в Киеве прошёл переподготовку под девизом «Все – на лыжную борьбу с белофиннами!». Поначалу лыжная борьба шла не в нашу пользу. Натренированные на лыжах, но легко одетые, мы вскоре стали лёгкой добычей врага и суровой природы. Помню, как было тяжело подбирать трупы своих друзей из лыжного эскадрона... Накануне прошёл дождь, а наутро прихватил крепкий мороз. Так из нас половина и перемёрзла...

А мне уже не терпится узнать:

– А как же вы в авиацию-то попали из стрелкового полка?

– С Финляндией мы, вроде бы, «покончили счёты», Молотов объявил о перемирии. Но мы все понимали, что на нас надвигается более страшная и огромная по масштабам война, – вспоминает ветеран. – Вот тут мне и пригодились знания, полученные в аэроклубе. Меня направляют в авиационное училище в Пермь (тогда – Молотовск). Здесь готовили специалистов для наземных служб аэродромов. Год отучился и началась война. В звании старшего сержанта меня распределили на Север – в Губу Грязная, что за Архангельском. Потом – аэродром Ваенга, под Мурманском...

– Вы встречались в Ваенге со знаменитым лётчиком Борисом Сафоновым?

– К сожалению, не успел. Когда я прибыл в расположение авиаполка, он уже погиб... Правда, побывал в его землянке. Тогда жили без особого комфорта даже командиры полков. Землянку оставили, как музей, в память об отважном лётчике, первом дважды Герое Советского Союза. Интересно, сохранилась эта землянка? Вряд ли... Сколько нас бомбили фашисты, с лица земли хотели стереть. Ведь наш аэродром находился на подступах к Мурманску, с воздуха мы охраняли город-порт и союзные конвои. Сначала самолётов явно не хватало. Старенькие МРБ-2, с «домиком» наверху, просто не справлялись с поставленными задачами, они не шли ни в какое сравнение с современными самолётами противника. Это уже потом наши лётчики пересели на поставляемые по ленд-лизу «каталины», «спитфайеры», «кити-хауки», «аэрокобры», «харрикейны» с улучшенными лётно-техническими характеристиками и мощным стрелково-пушечным вооружением...

Помню, как прилетела первая «каталина». Из неё вышло 12 человек экипажа. Вытащили её на бе-

стыдясь за взрослых, не сумевших оберечь их от ярости громилы? Они подивились бы человеческой породе, в которой и горячее пламя тысяч детских глаз не расплавило гневной набатной меди!

Каждый отец есть отец всех детей земли, и наоборот. Ты отвечаешь за ребёнка, живущего на чужом материке... Вот правда, без усвоения которой никогда не выздоровеет нашей планете. Остановить в размахе быструю и решительную руку убийцы – вот неотложный долг всех отцов на земле. Иначе к чему наши академии и могучие заводы, седины

праведников и глубокомыслие государственных мудрецов? Или мы затем храним всё это, чтоб пощекотать больное и осторожное тщеславье наше? Эта страшная язва Европы, фашизм, так же противоестественна на организме нашей цивилизации, как если бы чешуйчатый хвост прашура просунулся между фалдами профессорского сюртука. Можно ли смотреть на звёзды из обсерваторий, пол которых затоплен кровью? Тогда признаемся в великой лжи всего, что с такой двуличной и надменной важностью человечество творило до сегодня. Может быть, и сами

мы только размалёванные дикари в сравнении с теми красивыми и совершенными людьми, что завтра осудят моих современников за допущение на землю страшной из болезней.

Нет, неправда это! Прекрасна жизнь, вопреки сквернящим её злодеям. Прекрасны дети и женщины наши, сады и библиотеки, мёдом мудрости налитые до краёв. Человек ещё подымется во весь рост, и это будет содержанием поэм, более значительных, чем сказания о Давиде и Геракле. Народ мой верит в это, ценит локоть и близость друзей – и тех, что пойдут



рег, зачехлили, экипаж пошёл отдыхать в морской клуб, а меня поставили охранять самолёт. Где-то среди ночи ко мне подошли два товарища и сказали, что у них есть разрешение открыть «каталину» и поработать... Они долго копались, что-то фотографировали. Наверное, для наших специалистов «каталина» представляла особый интерес: во-первых, она могла без дозаправки летать на сотни километров, во-вторых, за счёт специальных приборов «видеть» до 100 километров, в-третьих, заводится без подогрева, что особенно важно для Севера...

Потом стало поступать больше наших самолётов. Особенно хорошо себя зарекомендовали двухмоторные П-2 Петлякова. Потом получили Яки. Мы тщательно готовили самолёты к дальним полётам, чтобы обеспечить безопасность союзных караванов. Потом мы потихоньку вытеснили фашистов с нашего неба и качеством, и количеством, и приобретённым в боях опытом. Как мы радовались, когда на базу возвращались все наши экипажи. Но не обходилось, конечно, и без потерь. Особенно тщательно и регулярно надо было промывать фильтры, чтобы моторы работали, как часы. Для нас был большим уроком случай, произошедший с одним горе-специалистом. Он аккуратно делал записи в формуляр о, якобы, проведённых профилактических работах на фильтрах. На самом деле, по лености своей компасировал мозги проверяющим. Когда обнаружили, было уже поздно: один из лётчиков не дотянул до аэродрома и погиб при вынужденной посадке. Выяснить причину гибели самолёта и лётчика специалистам оказалось делом несложным: они нашли заводские пломбы нетронутыми... Преступная халатность!

Кажется, до сих пор ветеран переживает эту гибель товарища, не от врага, а от нерадивого сослуживца. Жилистые руки Тимофея Митрофа-

новича дрогнули, пальцы нервно запрыгали, как по клавиатуре компьютера. Чтобы не выдать волнения, он потирает руки, как это делают при согревании их от холода. Я понимал, как трудно даются ему воспоминания, и предложил нашу встречу перенести на другой раз, чтобы к этому дню Тимофей Митрофанович подготовил свои фотографии военных лет, которые мы бы вместе посмотрели...

...Потом мы встретились снова, разглядывали фотографии из семейного альбома и продолжили нашу тихую беседу, которая, правда, часто пере скакивала к нынешнему положению в Приднестровье, к трудностям молодого государства, его непризнанности...

Но вот меня привлекает групповой снимок: на нём красивые, здоровые парни в военной форме. Кто они? Тимофей Митрофанович невольно разводит руками и качает головой.

– Право, всех уже и не припомню... Мне сейчас 86 лет. После войны прошло, посчитай, шесть десятков, многое из головы уже выветрилось. На старости память стала дырявой, не такой



вместе с ним наказать дикаря в его логове, и тех, кто с опасностью для жизни подносит патроны к месту боя. И никакой клевете не разъединить этих соратников, благородных в своих исторических устремлениях и спянных кровью совместного подвига. Их породнили пламена Варшавы и Белграда, руины Сталинграда и Ковентри... Термитным составом выжжены на пространствах Европы имена изобретателей тотальной войны. Когда один из них, перечислив преимуществ ночных рейдов на мирные города, предупреждал народы, если бы они посмели ответить

тем же оружием: «Горе тому, кто проиграет тотальную войну!» – в тот день подсудимый сам произнёс себе приговор.

И вот он начинает приводиться в исполнение. Мы проникнуты нетерпеливым ожиданием победы. Самый колос старается расти быстрее, чтоб содействовать её приближению. Цвет западных наций одевается в хаки. Железные ящеры, урча, сползают с конвейеров: уже им не хватает стойл на родных материках. Владыки океанов неторопливо сходят со стапелей во мглу ночи. Стаи железных птиц, более грозных, чем птицы Апокалипсиса, крылом к

крылу покрывают равнины. И когда мысленно созерцаешь сумму стали, людей и резервов у свободолюбивых стран, глубоко веришь, что и горы не устоят перед натиском этого материализованного гнева.

Я не умею разгадать логику зреющего в недрах ваших генеральных штабов великого плана разрушения фашизма. Я простой человек, который пишет чёрным по белому для миллионов своего народа. Может быть, я не прав, но только мне всегда казалось, что злодей, который в цинковой коробке травит окисью углерода пятилетнюю девочку, заслуживает



острой, как в молодости. Помню, фотографировались летом, под Мурманском. Позади и по бокам видите, кустики, трава, цветы северные. Кипрей вон какой вымахал под незаходящим солнцем. Его русские ещё называют Иван-чаем, его действительно в сушёном виде заваривают, как чай, действует, как лекарство... Вы же северянин, сможете отличить южную растительность от северной. А тут вот я и мои друзья – Сергей Катушенко, Пётр Семенко... Других, простите, замятовал. И он, как ребёнок, вдруг возрадовался, когда в его руках оказалась другая фотография, которая дала ему возможность переключить разговор на мирные рельсы:

– А это я – собственной персоной! На Тираспольском заводе литейных машин имени Кирова. Сорок лет отдал этому предприятию! Не жалею! До старшего мастера дошёл. Марку наших машин для литья под давлением знали не только в Советском Союзе, но и далеко за его пределами... А вот это наш Витя. Моя родная сестра Лида, мать его, рано умерла. Отец, конечно, вскорости женился на другой. Мы с женой, труженицей тыла Александрой Дмитриевной взяли его на воспитание, у нас своих-то детей не было... Вот вырастили, армию отслужил. Сейчас у него своя семья, живёт отдельно. Но когда что надо помочь, не отказывает. Почитает нас, как своих родителей. И тут мы хоть какой-то след оставили, – подводит итог нашему разговору Тимофей Митрофанович.

Итог простой человеческой жизни. Ничего героического, хотя ратный труд его отмечен орденом Отечественной войны II-й степени, медалями «За победу над Германией» и «За оборону Советского Заполярья»... Всё просто, но всегда по совести. По совести – защитника Отечества, великого труженика и обыкновенного (но не маленького!) человека.

Т.М. Гушило



В моей библиотеке немало книг по истории Великой Отечественной войны, Красноярского края, освоения Арктики. Время от времени я перелистываю заново эти книги. И нужный материал нахожу, казалось бы, в самых непредвиденных изданиях. Вот, к примеру, книга очерков о ветеранах Гражданской авиации Красноярья «Над Енисейским меридианом» (Красноярское книжное издательство, 1989 г.). Здесь опубликован великолепный очерк Валерия Ярославцева о Марке Ивановиче Шевелёве. Как же его представить? Участник высадки на

немедленного удара не в пятаку, а в грудь и лицо. Конечно, все дороги ведут в Рим, всё же кратчайшее расстояние между двумя точками есть прямая...

Итак, дело за вами, американские друзья! Честная дружба, которою отныне будет жить планета, создаётся сегодня – на полях совместного боя. Именно здесь познаётся величие характера и историческая поступь передовых наций.

Из затемнённой Москвы я отчётливо вижу твоё жилище и стол, за которым ты сидишь. Тебе подаёт ужин жена, и пятилетняя дочка на

твоих коленях торопится поведать о событиях дня. Ночь движет стрелки на циферблате, и красивый, ярко освещённый город шумит за твоим окном... Покойной ночи, мой неизвестный американский друг! Поцелуй свою милую дочку и расскажи ей про русского солдата, который в эту самую ночь, сквозь смерть и грохот, в одиночку и по евклидовой прямой, движется на запад – за всех маленьких в мире!

Леонид ЛЕОНОВ.
1943 год.

Бойцы боевой нации

**Советские писатели
через Совинформбюро
говорили правду
союзникам
(1941 -1945 гг.)**

«От Советского Информбюро». Этими словами в годы войны начинались передачи Всесоюзного радио. Застыв у репродукторов – на работе, на улицах, дома, – миллионы людей по всей стране, затаив дыхание, слушали сводки о



Северном полюсе папанинцев, Герой Советского Союза. На протяжении более полувека связан с освоением Арктики, без которой он, кажется, мыслит бы себя, как ныне говорят, невостребованным. Полярная авиация, организация воздушной службы Главного Управления Северного морского пути – это цель и забота всей его жизни. В конце войны генерал-лейтенант авиации Шевелёв – начальник Красноярской воздушной трассы ВВС Красной Армии, по которой перегоняли с Аляски через Чукотку, Колыму и Якутию американские самолёты по ленд-лизу...

С Марком Ивановичем Шевелёвым судьба свела меня в заполярной Хатанге в 1976 году. Там я уже год жил и работал собственным корреспондентом



Побратимы Арктики

окружной газеты «Советский Таймыр». Для меня было просто праздником вдвойне: на 350-летие этого заполярного посёлка приехали Марк Иванович Шевелёв, Ольга Эразмовна Чкалова, жена моего земляка – нижегородца Валерия Чкалова, корреспондент «Известий» Савва Морозов, потомок известного российского промышленника Саввы Морозова и который, кстати, в военные годы представлял в Мурманске Всесоюзное радио... Вот все они здесь на этом памятном снимке.

Михаилу Ивановичу Шевелёву тогда было более семидесяти лет. Но, кажется, седина его ничуть не старила, а добавляла только света, который исходил от этого человека, худощавого, невысокого роста, подвижного, с удивительно живыми глазами. На организованной здесь научной конференции он рассказывал об истории освоения воздушным транспортом бескрайних просторов Арктики и, в частности, Севера Красноярского края, Таймырского полуострова и Хатангского района. Ему не надо было прибегать к каким-либо конспектам, тезисам или шпаргалкам, он знал тут всё «наизусть», поскольку был «творцом северной истории» с далёкого 1929 года, когда с известным полярным лётчиком Б.Г. Чухновским впервые совершил ледовую разведку вдоль Енисея до Игарки, а оттуда проплыл по реке с караваном судов...

В этой же книге Иван Яворский рассказывает о другом известном лётчике из Красноярска – Леониде Петровиче Кузнецове. В свободное от работы время он овладел мастерством пилота на учебных самолётах У-2 и Р-5, стал общественным инструктором в аэроклубе. Когда началась война, он много километров ежедневно, после работы, продолжал ходить на ОСОАХИМовский аэродром и безвозмездно обучал для фронта лётчиков и парашютистов. Его никак не хотели отпускать на фронт, говорили, что больше нужен в тылу. Но после гибели

положении на фронте, о мужестве и героизме советских воинов. Созданное на третий день после начала войны по решению ЦК партии и правительства новое агентство выполняло поставленную перед ним задачу: «...освещать в печати и по радио международные события, военные действия на фронтах и жизнь страны».

В составе Советского Информбюро была образована литературная группа. В её работе участвовали многие известные советские писатели и журналисты. Среди них Н. Вирта, Вс. Иванов, В. Инбер, В. Катаев, Б. Лавренёв, Л. Леонов,

Н. Никитин, А. Новиков-Прибой, П. Павленко, Е. Петров, Б. Полевой, О. Савич, Л. Сейфуллина, С. Сергеев-Ценский, К. Симонов, В. Ставский, Н. Тихонов, А. Толстой, К. Тренёв, П. Тычина, А. Фадеев, К. Федин, К. Финн, К. Чуковский, М. Шагинян, М. Шолохов, И. Эренбург и многие другие. В Совинформбюро также сотрудничали немецкие писатели-антифашисты В. Бредель, Ф. Вольф.

Но у Совинформбюро была ещё одна в высшей степени важная задача – об этом известно меньше, – в годы войны оно готовило и направляло во многие зарубежные органы

печати и радио статьи, очерки, репортажи, рассказывавшие о борьбе Красной Армии и всего советского народа против гитлеровского нашествия.

На совещании писателей, состоявшемся в Совинформбюро в марте 1942 года, Илья Эренбург говорил о том, что зарубежные газеты отличаются от наших и что для них надо писать иначе. Между тем, за рубеж иногда посылаются статьи без учёта того, что действительно может быть интересно иностранному читателю. Важно, считал Эренбург, связать писателей и журналистов с газетами и агентствами, с которыми они



ли под Москвой младшего брата Виталия, Леонид особенно настойчиво стал просить об отправке его в действующие войска. Скоро его желание было удовлетворено. Из местных лётчиков и слушателей военно-воздушной школы штурманов, эвакуированной из Харькова, создали добровольческий полк лёгких ночных бомбардировщиков У-2, который немедленно был направлен на Карельский фронт. Огорчила лишь разлука с молодой женой Ниной. Она была тоже хорошим пилотом и рвалась на фронт. Но именно тогда она узнала, что ей предстоит стать матерью. Мечту о фронте пришлось отложить...

Хорошо воевал Леонид Кузнецов. От Мурманска до Ленинграда – таким был район действия «летающего танка», «чёрной смерти», как сами враги со страхом и невольным уважением говорили о наших «Илах». Потом и вовсе «квартировал» под Мурманском, откуда вылетал на уничтожение остатков немецких частей на Кольском полуострове и в Норвегии. Здесь его «нашла» новая награда – орден Красного Знамени.

Вернувшись с Победой в родной Красноярск, Леонид Кузнецов на удивление всех предпочёл вернуться к своей мирной профессии строителя. Первую мирную стройку он хорошо запомнил – величественный Дом Советов в центре большого архитектурного исторического ансамбля на площади Революции. Правда, чуть позже он всё же перешёл работать в Красноярское управление гражданской авиации, продолжал строить наземные авиационные объекты... К примеру, новый загородный аэропорт Красноярска – Емельяново.

Ежедневные нервные перегрузки и чувствительные потери здоровья на фронте (на него дважды приходили домой «похоронки») оказались чрезмерными для одного человеческого ор-

ганизма. Они во много раз превысили физический ресурс ветерана, постепенно проявлялись в общей усталости, а затем привели к быстрому ухудшению зрения. Врачи только смогли приостановить наступление слепоты лишь на самой верхней строке таблицы для проверки остроты зрения, как болезнь нанесла новый и неожиданный удар – инсульт...

Уходят ветераны... И хорошо, что мы вспоминаем их имена хотя бы во след, дабы не уподобиться всё тем же Иванам, не помнящим родства.

Георгий Алексеевич Руднев в 1942-1943 годах – начальник радиостанции на пароходе «Ванцетти». После войны плавал на морских судах, автор книг «Огненные рейсы» и «Курсы, проложенные под огнём». Своими воспоминаниями он приоткрывает ещё одну страницу всемирной истории полярных конвоев.

...Двенадцатого февраля 1942 года теплоход «Старый большевик» вышел из Мурманска курсом на Нью-Йорк. На его борту – сорок семь человек команды и четыре пассажира, в трюмах судна – апатитовая руда. 27 марта прибыли в порт назначения, сдали груз и начали принимать новый: бочки с авиационным бензином, динамит, снаряды... На люках трюмов крепили самолёты.

Идти вдоль норвежских берегов на сотнях тонн взрывчатки, мягко скажем, небезопасно. Но, как говорится, где наша не пропадала! Капитан Иван Иванович Афанасьев в эти дни чаще, чем обычно, приговаривал: «Ничего, ребята, проскочим...» И ребята понимали, что не только их успокаивает командир, но и собственную тревогу приглушить старается.

После двухнедельной стоянки в американском порту «Старый большевик» вышел курсом сначала на Галифакс, а затем на Исландию. Там формировался конвой «PQ-16».

будут сотрудничать: «У нас есть ряд военных корреспондентов, которые часто бывают на фронте или там находятся. Необходимо бы было им объяснить, что они должны раз в неделю давать специальные сообщения с фронта для иностранной печати. Таких корреспондентов шесть-восемь. Их можно прикрепить к определенным газетам и агентствам». В качестве примера хорошей работы для зарубежной печати он привёл очерки известного советского писателя, военного корреспондента Совинформбюро Евгения Петрова. Петров, говорил Эренбург, пишет с глубоким опти-

мизмом, он оптимист по природе, это в его характере, таким он вошёл в литературу.

Трудно без волнения читать наклеенные на листы пожелтевшие от времени телеграфные ленты. Вот одна из страниц: «29 ноября. Передаю для «НАНА». Сегодня под Москвой. Величайшее сражение идёт четырнадцатый день. Далеко впереди горят оставленные нами деревни... Немец должен выдохнуться и остановиться. А остановка его в поле будет равносильна проигрышу генерального сражения. И это будет началом конца. Евгений Петров. Действующая армия».

НАНА – сокращенное название газетного объединения «Норд америкэн ньюспейпер аллайэнс», для которого Петров писал с начала войны. В далёкой от советско-германского фронта Америке его статьи читались с огромным интересом. «Когда можно ожидать фронтовых корреспонденций Петрова», – такая телеграмма была отправлена из Нью-Йорка 3 сентября 1941 года. А спустя два дня ещё одна: «Москва. Евгению Петрову. Поздравляем превосходным фронтовым очерком. Ждём дальнейших ярких эпизодов». Когда писатель погиб, американское агентство



**И.Т. Спирин, В.С. Молоков, И.Д. Папанин,
М.С. Бабушкин, М.И. Шевелёв**

Девятнадцатого мая караван судов взял курс к советским берегам.

Номер походного ордера теплохода «Старый большевик» в караване – 83-й. Что означает: 8-й в кильватерной колонне с порядковым номером 3. Теплоход идёт в самом «хвосте» конвоя – наиболее уязвимом месте. Поэтому при сравнительно небольших силах боевого охранения экипаж, прежде всего, должен рассчитывать на свои судовые средства обороны, на свои силы.

Двадцать пятого мая в пять часов утра в районе острова Ян-Майен появился фашистский самолёт-разведчик, а вскоре – бомбардировщики и торпедоносцы. Атаки следовали одна за другой.

Кораблям охранения почти непрерывно в течение трёх суток подряд пришлось защищать транспортные суда от нападения фашистских самолётов, в промежутках между налётами уклоняться от торпедных атак подводных лодок...

Шедший в составе союзного конвоя теплоход «Старый большевик» подвергался нападениям гитлеровцев не менее, чем остальные транспортные

суда. За трое суток его экипаж отбил сорок семь атак фашистских самолётов.

Чтоб не подставить «пороховую бочку» под удар бомбы, капитан то и дело маневрировал судном. Рулевой Борис Аказёнок перекладывал штурвал то вправо, то влево. Он был отличным рулевым.

Чем ближе подходил караван к узкому «коридору» между островом Медвежий и материком, тем яростнее становились атаки авиации противника.

«27 мая бомбардировка продолжалась с удвоенной силой, – вспоминал впоследствии матрос-рулевой И.Бондарь. – Пятьдесят семь самолётов, как чёрные коршуны, вились над караваном и терзали его беспрерывно. Низко, над самой палубой нашего теплохода, пронёсся чёрный «мессер», и в тот час на бак с воем упала бомба. От взрыва сильно вздрогнула рулевая рубка, вылетели иллюминаторы и двери. Я, оглушённый, в беспамятстве отлетел в сторону, но, очнувшись, поднялся и встал за руль. Как в тяжёлом бреду, до меня донёсся голос капитана Афанасьева: «Право на борт!»

«27 мая в 12 часов 10 минут, – напишет в реисовом донесении И.И.Афанасьев, – во время налёта большого количества вражеских самолётов одна из бомб прямым попаданием угодила в правую пушку на полубаке. Весь её расчёт убит, на левой пушке ранило четыре человека...»

Трое суток в бою! И не было на борту теплохода человека, который бы не участвовал в этом бою. Кочегары, машинисты, механики, матросы несли дозорные вахты, яростно отбивали атаки противника. Женщины – повар с помощницей, буфетчица, дневальная – подавали снаряды, набивали пулемётные ленты, помогали раненым, да к тому же ещё успевали накормить измученных боем людей.

Когда была отбита очередная атака фашистских самолётов, и бой уже стал затихать, силь-

прислало телеграмму: «Опечалены смертью Петрова. Его работа была великолепна».

(Евгений Кригер тоже был опечален гибелью друга. В своём очерке «Корреспондент Западного флота» Кригер напишет: «Петров в 1941 году успевал делать сразу тысячу дел: закончив «реляцию» для «Известий», тут же садился писать новую, для Советского Информбюро, для зарубежных, европейских и заокеанских газет и агентств, ибо он отлично знал психологию тамошнего читателя и умел разговаривать с ним на понятном ему языке. В то же время Петров был своего рода «нештатным представителем Наркомата иностранных дел», к нему тянулись зарубежные корреспонденты и оказавшиеся в Москве писатели. С ним дружил англичанин Ральф Паркер, к нему обращался с вопросами Александр Верт, к его рассказам прислушивался американец

Эрскин Колдуэлл. Евгений Петрович делал всё, чтобы облегчить, ускорить им поездку на фронт, он знал, что это принесёт только пользу нашей стране, потому что, только своими глазами увидев титанический подвиг обороны и обдуманную дерзость невиданного контрнаступления, эти люди, а с ними миллионы людей Европы и за океаном, поймут, почувствуют, что сделали советские солдаты и полководцы не только для защиты Москвы, но для благополучного исхода мировой войны против фашизма». – Прим. Н.Е.)

Илья Эренбург в то время писал: «Весь год войны он посылал свои очерки в Америку, они печатались в сотнях крупнейших газет. Они рассказывали американцам о доблести Красной Армии. Петров

знал Америку и находил слова, которые доходили до самого сердца его заатлантических читателей. Своими телеграфными очерками он подбодрял рабочих, которые изготавливали самолёты и танки, он придавал бодрости американским солдатам, которые готовились к трудному европейскому походу. Петров много сделал, чтобы открыть Америке правду нашей войны. Петров много сделал для нашей победы».

Немало в этой характеристике того, что можно отнести к работе самого Эренбурга. Через много лет после войны, когда впервые на



нейший удар потряс корпус теплохода. Взрывной волной начальника радиостанции В.Митронова выбросило из радиорубки в распахнутую дверь. Всю аппаратуру сорвало, и она висела на монтаже. Полубак, где стояли две мелкокалиберные пушки, был окутан чёрным дымом... Там, под полубаком, возник пожар. Вышла из строя судовая машина, отказало рулевое управление. Над «Старым большевиком» нависла смертельная опасность.

Огонь распространился с полубака к первому трюму, а там – боеприпасы, взрывчатка... Капитан скомандовал: «Все – на пожар!»

Оценив всю сложность происходящего, полит К.М. Петровский принял единственно правильное решение – вынести снаряды из склада боеприпасов. Он первым ринулся в помещение, охваченное огнём. Вслед за ним поспешили матросы Б. Аказёнок и С. Пашинский, начальник радиостанции В. Митронов и боцман Н. Пилько.

Самолёты не отступали. Почувяв лёгкую добычу, привлечённые дымом, фашистские стервятники стремились добить теплоход.

Но экипаж «Старого большевика» продолжал вести двойную борьбу: с фашистскими самолётами и пожаром. Зенитчикам удалось сбить один самолёт и сбить спесь врага. Борьба за спасение транспорта с грузом успешно продолжалась. Командир английского флагманского корабля по законам конвоя предложил экипажу «Старого большевика» покинуть судно и перейти на один из эскортных кораблей.

От ушедшего вперёд конвоя к охваченному пламенем теплоходу подошёл английский миноносец, он был готов принять экипаж на борт. Англичанин предложил добить транспорт.

Иван Иванович Афанасьев ответил отказом: «Мы не собираемся хоронить своё судно».

– Нуждаетесь ли вы в какой-либо помощи? – запросили с миноносца.

– Нуждаюсь только в воде. И прошу снять раненых, – последовал ответ.

Забрав четырёх раненых моряков, миноносец развернулся и пошёл догонять конвой. Теплоход остался без прикрытия...

О том, что происходило дальше, вспоминают участники этого рейса:

«...Огонь не утихал, палуба около первого трюма накалилась. Повязав лицо мокрой тряпкой, я попросил облить меня водой, пополз под полубак, добрался до очага пожара и стал поливать его из шланга, пока не почувствовал, что задыхаюсь, – рассказывает В.П. Митронов. – Потом у меня перехватил шланг боцман Пилько. Так, сменяя друг друга, мы работали с боцманом под полубаком, вылезая наружу только для того, чтобы хлебнуть воздуха...»

«Во время тушения пожара, – вспоминает бывшая буфетчица М.И. Фуфаева, – мы стояли на «конвейере» и подавали воду в ведрах. А чуть пожар



Они из экипажа «Старый большевик»!
Капитан корабля И.И. Афанасьев –
второй справа

русском языке были опубликованы статьи и корреспонденции Эренбурга, писавшиеся для зарубежной прессы, Константин Симонов так определял их пафос:

«Корреспонденции, которые посылал за рубеж Эренбург, не только были полны глубочайшей веры в свою страну, в свой народ, в свою армию, они не только дышали гордостью за советских людей, сделавших на этой войне, казалось бы, невозможное. Корреспонденции Эренбурга были одновременно с этим непримиримы по отношению ко всем тем, кто на Западе не желал воевать в полную силу. Ко всем, кто

отсиживался, оттягивал открытие второго фронта, надеялся загрести жар чужими руками. Корреспонденции Эренбурга полны полемики, имеющей не только исторический, но самый живой современный интерес».

Вспоминая о первых днях войны, И.Эренбург писал:

«Никогда в жизни я так много не работал, писал по три-четыре статьи в день; сидел в Лаврушенском и стучал на машинке, вечером шёл в «Красную звезду», писал статью в номер, читал немецкие документы, радиоперехваты, редактировал переводы, сочинял подписи под

фотографиями... Начали приходить телеграммы из-за границы; различные газеты предлагали мне писать для них: «Дейли геральд», «Нью-Йорк пост», «Ля Франс», шведские газеты, американское агентство Юнайтед Пресс. Приходилось менять не только словарь – для красноармейцев и для нейтральных шведов требовались различные доводы».

Более трехсот материалов написал в годы войны для Совинформбюро Эренбург – кроме тысячи с лишним статей, очерков, заметок, фельетонов, опубликованных в советской печати.



начал стихать, стали носить снаряды на кормовую пушку, потом набивать патронами ленты для зенитных пулемётов. На теплоходе в этом рейсе не было врача, и вся медицинская помощь раненым была возложена на нас, женщин...»

«Отбив очередную атаку, снова тушили пожар», – эта фраза объединяет воспоминания бо́льшинства моряков.

Через несколько часов героическими усилиями экипажа пламя было укрошено. Машинная команда тем временем исправила рулевое управление, и теплоход лёг на прежний курс. Форсированным ходом устремились догонять конвой...

Вечером, собравшись на кормовой палубе, экипаж отдал последние почести погибшим товарищам – под ружейные залпы их останки, по морскому обычаю, были погребены в водах Баренцева моря.

На траурном митинге Константин Максимович Петровский сказал: «В нынешнюю Отечественную войну я потерял двух сыновей. Сегодня мы хороним пятерых своих товарищей, пятерых славных советских моряков. Поклянёмся памятью погибших не жалеть жизни во имя победы над врагом, во имя свободы и независимости нашей Советской Родины».

...Когда обожжённый, изуродованный фашистскими снарядами теплоход догнал конвой, все экипажи восторженно приветствовали его. На флагманском корабле по-морскому обычаю подняли лаконичный флажный сигнал: «Сделано хорошо!» Вскоре Иван Иванович Афанасьев получил светограмму от командира конвоя: «Поздравляем вас с тем, что вы сделали в чрезвычайно тяжёлых условиях!»

В Кольском заливе береговые батареи и корабли Северного флота встретили «Старого большевика» артиллерийским салютом.

Командир эскорта «PQ-16» писал тогда советскому командованию: «Разрешите передать вам моё личное восхищение, восхищение всего нашего офицерского состава и всех английских моряков героическими действиями экипажа вашего теплохода «Старый большевик».

За мужество, проявленное при отражении фашистской авиации, почти весь экипаж теплохода «Старый большевик» был награждён орденами и медалями.

Капитан И.И. Афанасьев, его первый помощник К.М. Петровский и матрос первого класса Б.И. Аказёнок удостоены звания Героя Советского Союза. Орденом Ленина награждены В.П. Митронов, Т.П. Пискус (посмертно), С.Н. Троцкий и сам теплоход «Старый большевик».

В начале января 1943 года капитан И.И. Афанасьев и старший механик Н.И. Пугачёв награждены британскими орденами.

23 июня 1942 года из штаба флота Арсений Григорьевич Головкин вернулся домой поздно. Поужинал, сел за письменный стол и по привычке придвинул дневник. Задумался. Было о чём задуматься: прошёл год кровопролитной войны – что потеряли, что обрели?

«Мы потопили 135 судов противника общим водоизмещением 583 400 тонн и уничтожили 142 самолёта, – записал Головкин и вновь задумался. – Потеряно нами 56 судов и 156 самолётов (в последнюю цифру входят и самолёты, погибшие от всякого рода поломок и катастроф на аэродромах). В составе союзных конвоев к нам пришли 179 транспортов (свыше миллиона тонн грузов) и с ними 133 военных корабля, ушли от нас 145 транспортов и 83 корабля погибли в пути, на переходах в обоих направлениях – 22 транспорта и 5 военных кораблей, в том числе и английский крейсер «Эдинбург». Таково краткие итоги года войны...»

В Центральном государственном архиве Октябрьской революции, высших органов государственной власти и органов государственного управления СССР (ЦГАОР), где хранятся материалы Советского Информбюро (фонд 8581), нами обнаружены статьи Эренбурга, а также телеграфная переписка писателя с зарубежными газетными агентствами и редакциями. В номер гостиницы «Москва», где Эренбург жил почти все годы войны, шли телеграммы из многих стран мира.

«Благодарим за первоклассный очерк. Лучшие пожелания. «Ивнинг стандарт». Агентство Юнайтед

Пресс телеграфировало: «Ваша статья очень хороша для наших целей. Ценим старания включить насколько возможно описание конкретных военных действий». «Благодарим за ваши слова: «Эти люди – не французы». Ваша статья превосходна. Пьер Комер, «Франс» (в статье Эренбурга шла речь о французских коллаборационистах). Тот же П. Комер сообщал: «Использовали и используем Ваши телеграммы, за которые ещё раз благодарим Вас. Будем счастливы получить Ваши статьи на различные темы». Главный орган правительства генерала де Голля «Марсельез»,

выходивший в освобождённом Париже, регулярно, в каждом номере печатал статьи Эренбурга.

Только американское агентство Юнайтед Пресс передавало статьи Эренбурга в 1600 газет. Радио Уругвая «Эль Эспектадор» сообщало, что три раза в неделю транслирует специальный выпуск «Русских очерков» и очень хотело бы получать комментарии Эренбурга, для которых, по словам директора этой радиостанции, «постараемся найти специальное место в нашей информационной программе».

Много откликов зарубежных читателей на статьи Эренбурга



Моряки Северного флота, участники конвоев
П. Лапшинов (э/м «Гремящий»),
А. Лебедев (п/л «М-171»)

6 июня из Архангельска, а 27 июня из Мурманска вышли суда конвоя «QP-13»: «American Press», «American Robin», «City of Omaha», «Heffron», «Hegira», «Hybert», «John Randolph», «Lancaster», «Mormacrey», «Richard Henry Lee», «Yaka», «Michigan», «Massmar», «Mauna Kea», «Nemaha» (США), «Atlantic», «Chulmleigh», «St Clears», «Empire Baffin», «Empire Mavis», «Empire Meteor», «Empire Selwyn», «Empire Stevenson» (Британия), «Pieter de Hoogh» (Дания), «Exterminator», «Mount Evans», «Capira» (Панама), «Алма-Ата», «Архангельск», «Будённый», «Комилес», «Кузбасс», «Петровский», «Родина», «Старый большевик» (СССР); боевые суда охраны – эсминцы «Douglas», «Faulknot», «Inglefield», «Intrepid», «Middleton», «Volunteer», «Wheatland», «Ashanti», «Achates», «Blankney», «Marne», «Magtin», «Onslaught», «Onslow» (Британия), «Garland» (Польша), «Rhind», «Mayrant» (США), «Гремящий», «Грозный», «Валерьян Куйбышев» (СССР), тральщики «Leda», «Niger», «Seagull», «Bramble», «Hussar», «Hazard» (Британия), «T-883», «T-886», «T-908» (СССР), корветы «Starwort», «Honeysuckle», «Hyderabad» (Британия), «Roselys» (Свободная Франция), линкоры «Wachington» (США), «Duke of York», крей-



сера «Nigeria», «Cumberland», вооружённые траулеры «Lady Madeleine», «St Elstan», авианосец «Victorious», корабль ПВО «Alynbank», подводная лодка «Trident» (Британия).

На подходе к Исландии пять морских транспортов и тральщик конвоя «QP-13» подорвались на британском (собственном!?) минном заграждении и погибли. Можно снова обойтись констатацией факта и попенять на роковое стечение обстоятельств. Конвой-то тринадцатый...

Но нас сейчас волнует другое обстоятельство: за этим стоят конкретные названия судов с конкретными составами экипажей и команд...

«Родина»: 5 июля подорвалось на британском минном заграждении и затонуло. Спущенные шлюпки с людьми опрокинуло. Британский корвет спас из воды 26 советских моряков и доставил их в Исландию. 39 человек вместе с капитаном судна К.А. Кубасовым погибли.

Панамское судно «Exterminator», три американских судна «Heffron», «Hybert», «Massmar», британский тральщик «Niger» погибли в результате подрыва опять-таки на британском минном заграждении в тот же день – 5 июля 1942 года. Роковое стечение обстоятельств? Мы уже, наверное, не найдём ответа на этот вопрос. Но кто-то же их вёл в эти известные координаты минных полей. Не обстоятельства, не рок судьбы. Так можно всё списать и оправдать чью-то оплошность, беспечность, попустительство или прямое предательство...

Машинная команда транспорта «Heffron» погибнет целиком, до последней секунды пытаясь вернуть к жизни изуродованный взрывом двигатель. Старший помощник охваченного огнём «Джона Рэндолфа» («John Randolph») дав задний ход, спасёт соседний транспорт, приняв на свой тонущий пароход удар мины. Весь экипаж транс-

получала, например, редакция газеты «Совет уор ньюс», издававшейся в Англии Совинформбюро. Г.Хэмпшир из Шеффилда писал в январе 1944 года: «Спасибо за то, что вы меня познакомили с мастером военных корреспонденций Ильей Эренбургом. Я жалею, что не сохранил всех его статей, так как я готовился к бою. Он не знает об одном поклоннике, который восхищается его пламенными словами. Его перо – это настоящий меч. Его внимание к мелочам, критическое и безжалостное остроумие делает наших так называемых корреспондентов бледными, но вы-

сокопарными призраками... Он отбрасывает официально принятую, плавно скользящую манеру письма («все хорошо» – в стиле «нашего спецкора»). Это журналист – боец боевой нации».

Или вот письмо другого англичанина, Р.Маршалла: «Из всех корреспондентов «Совет уор ньюс» первое место принадлежит Илье Эренбургу, и мы все набрасываемся на газету, если помещена его статья».

Читая эти письма, вспоминаешь слова К.Симонова: «С первых же дней войны, сражаясь на страницах наших газет с фашизмом, Эренбург

открыл свой собственный счёт. Так во время войны мы обычно говорили не о писателях, а о снайперах, о людях прямого и смертельного действия. Но это с достаточной точностью применимо и к Эренбургу. И метафора, что Илья Эренбург – снайпер пера, – не новая и не моя. А старая, солдатская, времён войны».

И Евгений Петров и Илья Эренбург были блестящими представителями целой плеяды талантливых советских писателей, которые заслужили высокое право зваться воинами. Их яркая злободневная публицистика привлекала внима-



порта «Ричард Ли» («Richard Henry Lee») – от капитана до артиллеристов, – работая по пояс в ледяной воде, отстоит считавшееся уже потопленным судно. Вот почему его нет в списках погибших, но это был его последний рейс к российским берегам. Кому как повезёт. Участник этой операции американский эсминец, ветеран первой мировой войны «Волонтир» («Volunteer») завершит вторую мировую войну и гордо войдёт в порт Гринок с одиннадцатью перечёркнутыми свастиками на боевой рубке.

Сегодня точно известно: в то время, когда в океане перемещался обратный конвой «QP-13», идущий из СССР в Англию, Редер велел своему штабу закрыть на него глаза (у них была более крупная цель – «PQ-17»). Британское адмиралтейство даёт этому конвою неверный курс, почему возле берегов Исландии «QP-13» и выходит на своё же минное поле... Роковая цифра «13» тут не при чём: слишком очевидными стали в Британии манипуляции не в пользу Восточного фронта...

Первого июля наши войска оставили Севастополь. В тот же день Геринг, воодушевлённый успехами на Восточном фронте, поднимает с полярных аэродромов всё, что умеет летать, и со стороны солнца на страшной высоте наносит сокрушительный удар по Мурманску. Эти эскадрильи совсем недавно перебазировались в Норвегию из Сицилии. Они обслуживали танковую армию Роммеля, остановившуюся в 80 километрах от Нила. Переброска Гитлером из района Средиземноморья 2-го воздушного флота была на пользу и нашим врагам, и нашим союзникам. Это спасало положение вдребезги разбитой английской армии в Египте, но усиливало давление немцев на стратегических рубежах Восточного фронта.

Рассказывая о своих сослуживцах, первый помощник капитана одного из судов Северного

морского пароходства Александр Григорьевич Сомкин, с сожалением констатирует: «Домой возвращались не все...»

Война густо засеяла морские дороги минами. Плантации чёрных рогатых шаров выросли на путях караванов от Исландии до Новой Земли. Тихо покачиваясь в сумрачной глубине на тонких минрепах, они дремали, поджидая свои жертвы...

Покажется над горизонтом дымок парохода, нарастая, усилится шум его винтов... Ближе, ближе к засейному смертью полю... Шевельнётся злоеущий шар под бегущим впереди форштевня буруном и, медленно поворачиваясь, уткнётся свинцовым рогом-взрывателем в железную грудь корабля...

В первых числах июля 1942 года несколько судов конвоя «PQ-13» приближались к Исландии. Казалось, уже ничто не угрожает им, поскольку пройдена самая большая и опасная часть пути. И сейчас, когда на море бушевал шторм, моряки были даже довольны этим обстоятельством – шторм вселял надежду на то, что в такую погоду ни самолёты, ни подлодки врага не рискнут выйти на охоту.

Переваливаясь с борта на борт, нагруженная шпалами, асбестом, пушниной «Родина» шла штормовым морем, стараясь точно держаться в строю каравана. Командовал судном в этом рейсе Кондратий Александрович Кубасов.

Был поздний час, но, несмотря на это, не все свободные от вахт спали. Закончив приборку после ужина, собрались посидеть в каюте буфетчицы Мариш Бушихиной девчата: круглолицая весёлая Катя Бушуева, работавшая дневальной, её подруга, такая же хохотушка, пекарь Маша Наумова. Заглянули на огонёк дневальная Паша Шабалина и камбузница Марфа Ходаковская – самая старшая из женщин, за степенность и рассудительность её

ние читателей газет и журналов, радиослушателей во многих странах. Один и тот же вопрос занимал миллионы людей за пределами нашей страны, имевших о Советском Союзе скудную или, хуже того, недоброжелательную информацию: в чем источник силы Красной Армии и советского народа? На него отвечали многие статьи, подготовленные авторами Совинформбюро.

В 1943 году, обращаясь к американцам, Михаил Шолохов писал: «Вот уже скоро два года, как мы ведём войну – войну жестокую и тяжёлую. О том, что нам удалось остановить и отбросить врага, вы

знаете. Вы, может быть, недостаточно знаете, с какими трудностями для каждого из нас связана эта война. А мне хотелось бы, чтобы наши друзья знали об этом». М.Шолохов ещё в 1941 году написал для Совинформбюро свои первые фронтовые очерки.

«Люди Красной Армии» – так назывался написанный в начале октября 1941 года очерк, в котором М.Шолохов рассказывал о поездке в действующую армию, о встречах на фронтовых дорогах, об увиденном и пережитом. Подлинник этого и двух других очерков М. Шолохова («По пути к фронту» и «Первые

встречи»), написанных специально для Совинформбюро, хранится в ЦГАОР. Они явились результатом поездки М.Шолохова, А.Фадеева и Е.Петрова в августе-сентябре 1941 г. на фронт, где они побывали в войсках 19-й армии под Духовщиной. Командующий армией генерал-лейтенант И.С.Конов, вспоминая об этом, впоследствии писал: «Наша встреча в эти очень тяжёлые дни была, как я считаю, полезной и для меня и для них. Для них она была полезна тем, что они увидели кусочек войны, а для меня тем, что я почувствовал: страна правильно понимает, как нелегко



в экипаже величали Михайловной. Вспоминали родные места, близких людей...

Катя Бушуева не принимала участия в разговоре. Весь день ею владело какое-то гнетущее чувство. Она глушила его работой, но вот наступил вечер, и тоска появилась вновь, тихая, исподволь тянущая за душу...

– Пойду-ка я, девушки, спать. Времени-то уже... Выходя из каюты, ещё раз взглянула на часы. Они, показывали двадцать один час двадцать семь минут.

Кто мог знать, что считанные минуты осталось жить Катиным подругам и многим морякам «Родины»?

Кате Бушуевой судьба на этот раз дала отсрочку...

В двадцать один тридцать «Родина», провалившись в очередную ложбину между волнами, ударила правым бортом в свинцовый колпак мины и смяла его. Это случилось 5 июля 1942 года в двухстах милях от Рейкьявика.

Мина почти пропустила судно, смертельный удар пришёлся в район четвёртого трюма, и «Родина» стала быстро оседать в воду. Почти одновременно с взрывом по судну раздалась звонкая шлюпочная тревога – капитан Кубасов в момент взрыва находился на мостике и мгновенно оценил обстановку: судно спасти невозможно, надо спасать людей.

...Второй механик Павел Васильевич Попов отдыхал в каюте, когда взрыв сбросил его с койки. Опытный моряк, начавший плавать ещё в 1921 году, не растерялся. Быстро одевшись, бросился в машинное отделение. Там его встретила кромешная темнота – от сотрясения из распределительного щита динамомашины вылетели предохранители. Вооружившись карманным фонариком, механик стал разыскивать их, но по

плитам машинного отделения уже гуляла вода.

В переговорной трубе раздался резкий свист. Привычно выдернув свисток из раструба, Попов отозвался:

– Второй механик слушает.

– Васильич, ты, что там возишься? Давай наверх, есть команда – всем в шлюпки!

Буквально преследуемый по пятам поднимающейся водой, Попов выбежал в коридор, заскочив в каюту, схватил с вешалки куртку и бегом – на палубу.

Первый момент растерянности прошёл. Несмотря на сильную качку, моряки довольно быстро спустили шлюпки на воду. «Родина», погружаясь в кипящие волны, ещё продолжала по инерции двигаться вперёд, когда шлюпки, наполненные людьми, заколыхались на воде по обоим её бортам.

И тут случилось непоправимое...

Огромная штормовая волна, накатившись с левого борта, словно пушинку подхватила тяжёлую шлюпку с людьми и, перевернув её на пенящемся гребне, швырнула на палубу тонущего судна. Волной была опрокинута и шлюпка правого борта, едва успевшая отойти от «Родины».

Вынырнув, Попов увидел совсем рядом опрокинутую шлюпку и нескольких человек, цеплявшихся за её киль. Он присоединился к ним. Рядом с механиком держались за шлюпку помполит Владимир Васильевич Гаврилюк и Катя Бушуева.

– Павел Васильевич, – выплевывая горько-солёную воду, прохрипел Гаврилюк, – надо как-то капитана спасать, он долго на этой шпале не продержится...

Кондратий Александрович Кубасов был виден метрах в пятидесяти от перевернутой шлюпки. Он едва держался за какой-то захлестываемый волнами брус. Очевидно, он был ранен или контужен, потому что голова его то и дело бессильно

нам приходится, и вот лучшие её писатели приходят к нам, солдатам, идут на передовую, в боевые порядки. Не скрою, в те дни это было для меня большой моральной поддержкой. Кроме всего прочего, это создавало уверенность, что передовая наша интеллигенция готова до конца разделить нашу участь и, веря в окончательную победу, выдержать тот страшный натиск немцев, который уже привёл их на дальние подступы к Москве».

Многие фронтовые наблюдения Шолохова отозвались затем в романе «Они сражались за Родину»,

рассказах «Наука ненависти» и «Судьба человека».

Героизм воинов Красной Армии на фронте, работа тыла, культурная жизнь Советского Союза в военные годы – все это вызывало живейший интерес среди широких масс в странах – союзниках по антигитлеровской коалиции, в нейтральных государствах. Советское Информбюро снабжало материалами наши посольства, миссии и консульства в разных частях света. Зарубежные советские представительства использовали их в издаваемых ими бюллетенях, передавали для публикации в редакции газет и журналов.

В адрес Совинформбюро приходили письма из многих стран мира, в которых выражалось чувство признательности Красной Армии и советскому народу, преградившим дорогу гитлеровской чуме. Из Англии: «Привет храброй Красной Армии и всему советскому народу. Вместе мы добьёмся победы над фашистскими поработителями, обеспечим всем народам мир, свободу, счастье». Из индийского города Кочина в начале 1942 года, после разгрома немецко-фашистских войск под Москвой, пришло послание, в котором говорилось: «Мы при-



опускалась на шпалу, а руки всё слабее удерживали скользкое дерево.

– Сейчас... только отдышусь немного... поплывём вместе... подтащим его к шлюпке, – ответил Попов, но в это время очередной вал накрыл капитана, а когда схлынул, на вспененной воде сиротливо заколыхалась одинокая шпала.

В этот момент со звуком, похожим на громкий вздох, ушла под воду и «Родина».

Через полчаса после гибели судна английский тральщик подобрал замерзающих людей. Уже на его борту умер от истощения сил машинист Петр Орехов. По старому морскому обычаю его похоронили в море.

Еще один моряк присоединился к тем, кто уже никогда не вернется домой... Двадцать три человека, оставшиеся в живых из пятидесяти восьми членов экипажа «Родины», были доставлены в Рейкьявик. Городские власти и местное население окружили моряков заботой. Им оказали медицинскую помощь, снабдили одеждой и продуктами, определили на жительство до прихода попутного советского парохода. И пароходы эти, «Сталинград» и «Декабрист», вскоре пришли. Теперь, казалось, все беды позади...

Наступило утро 13 сентября 1942 года. Над штилевой Атлантикой взошло уже почти не греющее осеннее солнце. Конвой «PQ-18» шёл в Архангельск. На пароходе «Сталинград», следовавшем в караване, находились моряки «Родины». Они не пожелали плыть пассажирами и обратились к капитану «Сталинграда» А.Н.Сахарову с просьбой включить их в вахты хотя бы наблюдателями.

Попову выпала вахта с четырёх до семи утра.

Без пяти семь его пришёл сменить старший механик «Родины» Пётр Семёнович Долинин. Павел Васильевич отправился отдыхать. Он уснул, и снились ему (в который раз!) штормовой Датский

пролив и тонущая «Родина»...

Смешивая сон с явью, в уши ударил плотный грохот взрыва.

«Опять! – бросаясь по накренившейся палубе к двери, подумал Попов. – Где ребята, стармех?»

По судну, как и в тот июльский день, гремели звонки тревоги...

13 сентября в девять часов утра в районе острова Медвежий, несмотря на бдительность кораблей охранения и наблюдателей транспортных судов, немецкая подводная лодка подобралась к каравану и торпедировала «Сталинград».

На палубе срочно спускали на воду шлюпки. Среди моряков было несколько человек с «Родины». Долинина среди них не было. Механик бросился туда, где находился наблюдательный пункт стармеха. Там всё было изломано, исковеркано взрывом. Среди обломков искорёженного железа и дерева лежали два изуродованных до неузнаваемости трупов. На одном из них Павел Васильевич увидел знакомую долининскую куртку...

Судно быстро погружалось в воду, и, как ни торопились моряки, шлюпка, в которую прыгнул Попов, не успела отойти от борта тонущего парохода. Судно зацепило её концом шлюпбалки и потащило вслед за собой в гигантскую головокруглятельную воронку.

Когда оглушённого, полузахлебнувшегося Попова вынесло на поверхность, опрокинутая шлюпка с держащимися за неё людьми медленно кружилась по успокаивающемуся морю. Неподалеку плавал плотик, тоже облепленный людьми. По направлению к ним шёл спасательный бот с английского транспорта «Coreland», он подбирал уцелевших моряков. Потом от борта английского судна отделился ещё один бот, он тоже спешил на помощь...

На палубе британского транспорта Попов

ветствуем вас, свободных рабочих, крестьян и интеллигенцию советской земли, за воодушевляющие действия, которыми вы в настоящее время начали контрнаступление после храброго шестимесячного сопротивления зверской атаке германских фашистов».

В августе 1942 года, когда фашистские полчища подошли к Сталинграду, Леонид Леонов написал письмо «Неизвестному американскому другу». «Мой добрый друг, – говорилось в конце этого замечательного публицистического выступления, – подумай о происходящем вокруг. Вот сыновья героев

1914-1918 годов ложатся на кости своих отцов, не успевшие истлеть на полях сражений. Какие гарантии у тебя, что и твой голубоглазый мальчик, соскользнув с злодейского штыка, не упадет на кости деда?

Цивилизации гибнут, как и люди. Бездне нет предела. Помни, потухают и звёзды.

Мы, Россия, произнесли своё слово: Освобождение. Мы отдаём всё, что имеем, делу победы. Ещё не родилось искусство, чтобы со-размерно рассказать об отваге наших армий. Они отдают жизнь за самое главное, чему и ты себя считаешь другом.

Но... amicus cognoscitur amore, more, ore, re (друг познаётся по любви, по нраву, по лицу, по делу, – лат.). Я опускаю это письмо в почтовый ящик мира. Дойдёт ли оно?»

Страстное слово советского писателя достигло адресата. По подсчётам американских радиокомпаний, письмо Леонова, прочитанное по радио, услышали не меньше 10 миллионов человек. Редакции газет, в которых оно было опубликовано, получили около тысячи писем американцев, поддержавших призыв писателя к скорейшему открытию второго фронта.



встретил своих товарищей с «Родины», среди них на сей раз не было двоих – Петра Семёновича Долинина и кочегара первого класса Михаила Михайловича Чикина.

...Катя Бушуева, отжимая подол намокшей юбки, сокрушенно качала головой:

– Ну и везёт же нам... Два раза подряд тонуть, это уж слишком!

– Ничего, Катенька, зато теперь до ста лет проживёшь! – утешали её моряки.

– И проживу! И плавать всё равно буду!

Как бы хотелось написать, что сбылись её слова и надежды. Но, увы... Не пройдет и года, как в далёком Енисейском заливе вражеская мина разворотит борт парохода «Тбилиси», и по жестокой прихоти судьбы единственным погибшим членом экипажа окажется дневальная Екатерина Сергеевна Бушуева, двадцати четырёх лет от роду...

21 сентября уцелевшие моряки парохода «Родина» ступили на родную архангельскую землю. Их осталось девятнадцать.

... В ноябре 2007 года премьер-министр Российской Федерации Виктор Зубков нанёс визит в Канаду. Его переговоры в Оттаве касались в первую очередь политических тем, так как Канада – член «большой восьмерки» и АТЭС.

Зубков встретился с премьер-министром Стивеном Харпером, а также побеседовал с главами обеих палат парламента – Ноэлем Кинселлой и Питером Милликеном. Встретился Зубков и с генерал-губернатором (формальным главой государства, которого назначает королева Великобритании) Микаэлой Жан, которая до того, как стать генералом, 18 лет работала журналисткой и даже вела информационно-развлекательное шоу «Микаэла» на канадском телевидении. Речь заходила и о развитии демократических институтов и предстоящих выборах в российскую Госдуму.

Для меня, простите, не это было главным. В Канаде Зубков по традиции раздавал ордена и медали. Премьер-министр и орденноприносец России нашёл, кого наградить в Канаде. Среди награждённых по телевидению показали человека, убеждённо седой. Имя его как-то назвали вскользь, и я не понял, кто он. Но для себя решил, что это один из участников союзных конвоев. И не ошибся. Опять помог Интернет: оказывается, в здании сената, российский премьер-министр вручил государственные награды орден Дружбы сенатору Марселию Прюдом, продвигающему интересы российско-канадского сотрудничества на протяжении всей своей карьеры, а медаль в честь 60-летия Победы в Великой Отечественной войне 80-летнему ветерану Лесли Форесту.

– Сенатор парламента господин Прюдом может рассматривать орден Дружбы как признание своих многолетних заслуг и большого вклада в развитие отношений наших государств, – сказал Зубков. – Именно Прюдом стоял у истоков регулярных межпарламентских обменов между Канадой и Россией, в том числе в рамках программы канадского парламентского центра... Дружба и сотрудничество наших стран проверены временем, в их истории немало героических страниц... Одна из них по праву принадлежит канадскому ветерану Второй мировой войны Лесли Форесту... Рад вручить сегодня государственные награды России выдающимся гражданам Канады...

Кто же он Лесли Форест? В 15 лет пошёл служить во флот, в мае 1942 года в качестве члена экипажа теплохода «Empire Selwyn» (в современных средствах информации как «Empire Selvin», может, это и правильно!) принял участие в конвое союзников «PQ-16», доставившего в Мурманск 321 танк, 124 самолёта, более 2,5 тысячи автомобилей и другие военные грузы. Остается проверить по на-

Спустя год Леонов написал второе письмо «Неизвестному американскому другу», также имевшее большой успех. Горячим призывом к открытию второго фронта в Европе были проникнуты многие статьи Ильи Эренбурга, с гневом он писал о тех политических и военных кругах Запада, которые не торопились разделить с Советским Союзом всю тяжесть борьбы с гитлеровскими полчищами. В его обращении к выдающемуся чилийскому поэту Пабло Неруде, написанном в середине сентября 1942 года, говорилось: «Мы встретились в обречённой Испании. Мы расстались в обречённом

Париже. Мы многое потеряли. Расставаясь, мы говорили о верности: мы сохранили веру. Я хочу теперь сказать Вам, что на русской земле идёт грозная битва: за нас, за вас, за Париж, за Америку, за нашу любимицу Испанию, за гуманизм, за искусство, за жизнь. Я хочу Вам сказать, что мы сражаемся одни против страшной силы, что все народы и все люди должны услышать бурю над Волгой и вступить в бой... Вы слышали запах коричневой смерти. Скажите Вашим друзьям, скажите Вашему народу, скажите всем народам Америки, что наступил двенадцатый час. Если Америка не пойдёт

походом на Германию, Германия пойдёт походом на Америку».

Нельзя сказать, что прямые и острые выступления советского писателя вызвали восторг буржуазной прессы. Эренбурга обвиняли в том, что его статьи носят пропагандистский характер, призывали к «объективности», т. е. к отказу от постановки вопросов, волновавших не только советский народ, но и всех честных людей, стремившихся к скорейшей победе над фашизмом. Но Эренбург твёрдо отстаивал свою точку зрения.

К публицистическим выступлениям Л.Леонова и И.Эренбурга



шему списку, был ли среди шестнадцатого конвоя «Empire Selwyn»? Был!

Спикер палаты общин канадского парламента Питер Милликен в ответ отметил: «... Вручение наград является признаком доброй дружбы наших стран – мы были союзниками во Второй мировой войне, друзьями-соперниками на хоккейных площадках, соседями по Северу и являемся сердечными партнёрами в бизнесе... Обе страны осознают, что зависят друг от друга, как в достижении совместных, так и частных целей.

Милликен привёл в пример российскую поговорку: «Артельный горшок кипит гуще». Это можно перевести так: «Совместная работа даёт лучшие результаты».

Экономическая составляющая визита Зубкова не так насыщена, как политическая. Впрочем, с недавних пор участие россиян в канадской экономике растёт. «Норильский никель» потратил более 6 млрд. долларов на покупку производителя золота и никеля «ЛайонОр». В перспективе объём российских инвестиций в Канаду может стать ещё больше: там одобрили инвестиции компании «Русские машины» в крупнейшего мирового производителя автокомплектующих «Магна Интернешнл». Тот, в свою очередь, подписал соглашение с АвтоВАЗом по строительству автозавода...

Наверное, без этого современного «окружения» нельзя даже рассматривать на первый взгляд награждение рядового участника союзных конвоев. Подкупает в этой информации другое, что свой первый арктический поход на «Empire Selwyn» Лесли Форест совершил в пятнадцать лет! А до этого экипаж «Empire Selwyn» совершил, по определению отчёта Первой Международной конференции Братства Северных конвоев, ещё три рейса в конвоях – «PQ-9», «QP-8», «QP-13». Всё вроде бы верно, но нумерация конвоев выбивается

из колеи. За «PQ-9» должен идти, в лучшем случае, конвой обратного направления той же или большей нумерации. А конвою «QP-13» должен предшествовать конвой прямого направления с меньшей нумерацией. Проверим эту «шахматную партию». Война диктовала свои условия и нарушала логическую цепочку в строго выверенной нумерации. Действительно, мои сомнения излишни, а догадки оправдались: конвои «PQ-9» и «PQ-10» пришли в Мурманск 10 февраля, а конвой «QP-8» ушёл в начале марта. Всё сходится и с двумя другими конвоями: «PQ-16» у советских берегов встречали в конце мая – начале июня, и только в конце июня в обратном направлении вышел конвой «QP-13». С этим конвоем возвращался пятнадцатилетний матрос, а в нашем понятии – юнга – Лесли Форест...

4 июля. Из-за угрозы атаки германского линейного корабля «Tirpitz» суда конвоя «PQ-17» рассредоточились и продолжили путь в порты назначения самостоятельно. Мы называем всех участников самого трагического конвоя: «Aldersdate», «Bolton Castle», «Gray Ranger», «Hartlebury», «Navarino», «Rathlin», «River Afton», «Zaafaran», «Zamalek», «Earlston», «Empire Byron», «Empire Tide», «Ocean Freedom» (Британия), «Paulus Potter» (Дания), «El Capstan», «Troubador» (Панама), «Азербайджан», «Донбасс» (СССР), «Alkoa Ranger», «Christopher Newport», «Daniel Morgan», «Fairfield City», «Honomu», «Hoosier», «Ironclad», «John Witherspoon», «Olopana», «Silver Sword», «Samuel Chase», «William Hooper», «Winston-Salem», «Washington», «Bellingham», «Benjamin Harrison», «Pan Atlantic», «Pan Kraft», «Peter Kerr», «Carlton» (США); боевые корабли охраны – эсминцы «Douglas», «Fury», «Faulknor», «Ledbury», «Lemington», «Middleton», «Wheatland», «Wilton», «Ashanti», «Blankney», «Britomart»,

примыкает статья Константина Федина «Волга – Миссисипи», отправленная Советским Информбюро в США в августе 1942 года. В ней Федин писал:

«Мы отдаём драгоценнейшие силы, чтобы остановить лавину танков Гитлера, чтобы перебить ненавистных фашистских солдат, брошенных наперерез Волге.

Волгу отдавать нельзя. Мы её не отдадим.

Но, дорогой друг американец, не забывай, что Волга – это Миссисипи и что Гитлер стоит где-то в ста километрах от неё. А для того, чтобы отстоять такие реки, как

Волга и Миссисипи, нельзя терять времени».

В марте 1943 года, после окончания победоносного сражения на Волге у Сталинграда, К.Федин отправил через Советское Информбюро в США «Письма русского». Во вступлении к ним автор писал: «Мир с изумлением следит за героической борьбой Красной Армии, показавшей образцы отваги, мужества, военно-технической мощи и стратегического искусства. Изумление вызывают повсюду за границей не только результаты наступления Красной Армии, но и вопрос, из каких источников

черпает силу русский народ для своего наступательного порыва, каким характером обладает человек, сумевший устоять под чудовищным напором на него германской военной машины и – в единоборстве – нанести ей невиданный урон. Вопросу о характере русского человека я и хочу посвятить свои корреспонденции, назвав их «Письмами русского».

Подводя как бы итог своим размышлениям о русском характере, Федин пишет: «Есть две черты, которые проявляют русские особенно в моменты опасности: приспособляемость и решимость». И



«Excapede», «Keppel», «Marne», «Martin», «Offa», «Onslaught», «Onslow» (Британия), «Rhind», «Rowan», «Wainwright», «Mayrant», (США), крейсера «London», «Nigeria», «Norfolk», «Cumberland», «Wichita», «Tuscaloosa», корветы «Dianella», «La Malouine», «Lotus», «Poppy», линкоры «Duke of York» (Британия), «Washington» (США), вооружённые траулеры «Lord Austin», «Northern Gem», «Ayrshire», тральщики «Salamander», «Halcyon», корабли ПВО «Palomares», «Pojarica», подводные лодки «P-614», «P-615», авианосец «Victorious» (Британия).

11 июля в Мурманск пришли 4 судна, 25 июля в Архангельск – 6 судов, 28 июля в Молотовск (ныне Северодвинск) – одно судно конвоя «PQ-17». Девять транспортов и одно спасательное судно потоплены авиацией, четырнадцать судов – подводными лодками. Из числа погибших кораблей 11 были покинуты экипажами при самых незначительных повреждениях, 7 – брошены своими экипажами и расстреляны кораблями своего же эскорта. На неделю – с 4 по 10 июля – беззащитный конвой был отдан на растерзание врага. Вот небольшой комментарий и хроника, от которых леденеет в жилах кровь...

Честно признаюсь, не знаю, как комментировать этот раздел хроники. Несколько раз пытался и всё откладывал на «потом». Как будто этой спасительной отсрочкой я выиграю время и сумею изменить ход тех давних трагических событий. Нет, всё уже произошло, всё – было! Историю не повернуть вспять, и мне не удастся при всей массе информации хоть как-то добавить светлых тонов в огромную декорацию к постановке драмы «PQ-17» на гигантской сцене театра морских действий. Фашисты уже дали этой драме своё кодовое название «Ход конём», определили круг действующих лиц, нашли своё режиссёрское решение, развернули

беспрецедентную рекламу во всех средствах массовой информации и почти не оставили времени для репетиций...

Главный вдохновитель и режиссёр этого кровавого театрализованного действия Адольф Гитлер торопил своих подданных: «В этом году я заканчиваю битву против большевизма, и мне нужна уверенность, что флот проведёт полезные акции, которые изолируют русских от связей с их союзниками. Вопрос об этом не может рассматриваться отныне в сомнительных плоскостях: или – или. Мне нужен решительный успех флота, чтобы ни один караван больше не проскочил к Мурманску».

Если раньше гитлеровцы старались не бомбить мурманские причалы и судоверфи, чтобы сохранить эту базу для германского флота. Но горным егерям и тирольским стрелкам армии Дитла пришлось окопаться в 80 километрах от Мурманска и прозябать в обороне. Теперь тактика менялась: фюрер распорядился немедленно уничтожить портовую систему Мурманска, обеспечивающую скорую обработку морских транспортов союзников.

Началась масштабная «рекламная» операция по промыванию не только собственных мозгов, но и противника. В эфире разбойничал «лорд Хау-Хау» (Вильям Джойс – предал Великобританию и стал ключевым инструментом в «оркестровой яме» Геббельса на всю войну). Вот он, радиозлопыхатель Берлина, на «родном» языке в сторону идущих караванов судов нащёптывает о том, что надо совсем не иметь мозгов, чтобы с риском для жизни идти к берегам России. «PQ-17» обречён! И ему очень жаль ребят, которые будут барахтаться в ледяной воде океана без всякой надежды на спасение... Фашистская газета «Милитарвиссеншафтliche руншау», имея в виду судьбу каравана «PQ-17», самоуверенно заявляла, что «к разруше-

далее: «Приспособляемость, то есть способность трудиться в самых изменчивых условиях, быстро принаравливаться к ним, и решимость, то есть готовность без колебаний пожертвовать любыми плодами своего труда, если это нужно для важной цели».

Как эти, так и другие статьи Федина вызывали большой интерес у читателей. В отчёте о работе группы литературы и искусства Совинформбюро за первый год войны отмечается: «В США за последнее время особый успех имели фронтовые очерки Константина Федина. Они были посланы в агентство

НАНА и получили прекрасный отзыв агентства, которое просило продолжить эти очерки».

НАНА просило Совинформбюро присылать новые статьи Федина, и он стал постоянным корреспондентом этого агентства после гибели на боевом посту летом 1942 года корреспондента Совинформбюро Е.Петрова. Для НАНА писали также В.Лидин, Вс.Иванов, К.Симонов. Большой резонанс имели, например, пять очерков Симонова об Орловско-Курской битве.

Через Совинформбюро шли письма с прямым обращением советских писателей к своим за-

рубежным коллегам-литераторам. 22 августа 1942 года секретарь президиума Союза советских писателей СССР Александр Фадеев телеграфировал в Лондон:

«От имени советских писателей приношу глубокую благодарность за братское приветствие английских писателей... Вся работа нашей всесоюзной творческой организации писателей – Союза советских писателей подчинена интересам войны против кровавого гитлеровского бандитизма... Крепкая боевая действенная дружба соратников в борьбе против гитлеризма нужна особенно теперь, когда для со-



нию костей, мускулов, артерий и вен прибавляется изматывание нервов». Благо, что до Советского флота эта пропаганда не доходила. Среди моряков и командного состава союзных флотов она имела место быть, и сбивала набекрень мозги многих моряков и офицеров...

В военных мемуарах, в том числе и адмирала А.Г.Головки, прямо говорится, что разведка Канариса имела доступ к Управлению британского флота. Иначе как германскому флоту стала бы известна с мельчайшими подробностями обстановка в Исландии? Тут командование немецкого флота не блефовало, выставляя на эту операцию самую могучую эскадру за весь период второй мировой войны. Адмирал Шнивинд, конечно же, мог просчитать ситуацию: в июне полярный океан утихает от штормов, но паковые льды ещё не успеют отойти к северу. Ледовая обстановка заставит караван прижиматься к югу. Это развязывает руки авиации. Приданные флоту самолёты при взаимодействии могут оперативно решать свои задачи: времени и горючего им вполне хватит на то, чтобы долететь до каравана, бросить на транспорты торпеды, вернуться на свои базы и быстро подготовиться к новому налёту...

Начало движения конвоя «PQ-17» от берегов Исландии было сигналом к вступлению в операцию «Ход конём». А дальше, по плану гросс-адмирала Редера, следовало пять активных группировок тактического значения. На первом этапе для уничтожения транспортов каравана из Нарвика выйдут тяжёлые крейсера «Адмирал Шеер» и «Лютцов» с пятью миноносцами. На втором этапе к активным действиям по борьбе с конвойным эскортом выступят из Тронхейма «Тирпитц», «Хиппер» и ещё пять миноносцев. Главными «действующими лицами» в третьем «акте возмездия» станут подводные лодки, кото-

рые, как щупальца спрута, чутко, уже с 10 июня, будут поджидать свои жертвы к норд-осту от Норвегии. На четвёртом этапе подводные лодки нанесут неожиданные удары между островами Ян-Майен и Медвежий. Заключительное действие, надо принимать, как зачистку: разведка, определение последних целей, атака на полное уничтожение. За немой сценой союзников можно наблюдать уже издали...

Но в жизни, даже в идеале, когда, кажется, ничего не мешает, как правило, не получается без «заморочек». А тут война... Противник не дремлет и каждую минуту готов подставить подножку!

...С 18 июня подводная лодка «К-21» под командованием лихого одессита Николая Александровича Лунина «плавала без дураков» и даже вычислила некоторую закономерность появления вражеских самолётов от Альтен-фьорда. Его команда ещё не знала, что именно оттуда может на форсаже появиться «Тирпитц» и мгновенно, по словам Шнивинда, оставить от каравана то, что остаётся после съеденного яйца... Но она уже догадывалась, зачем и почему интересует вражескую разведку именно этот район: где-то тут должны пройти корабли противника...

27 июня на «К-21» получили радиogramму с приказом штаба флота – переменить позицию, продвинуться к острову Рольфсей, и ждать. Атаковать противника только в случае встречи с ним.

Подобный приказ касался всего Северного флота, развернувшего свои силы для встречи «PQ-17». Двойная «завеса» была поставлена на перехвате врага: вблизи берега – наши подводные лодки, в открытом океане – девять английских подлодок.

27 июня из Хваль-фьорда вышел в свой путь караван «PQ-17». Все ещё живы. Только природа уже оплакивала его участников яростным проливным дождём...

хранения миллионов человеческих жизней и ценнейших достижений культуры необходимо скорее разорвать гитлеровские полчища и разгромить их. Горячий братский привет писателям Англии».

В августе 1941 года Алексей Толстой адресовал письмо в редакцию журнала «Хоризон мэгзин», в котором благодарил издателей этого журнала за дружеское приветствие советским писателям. «Мы, советские писатели, – говорилось в письме, – так же, как наша Красная Армия и все единодушно и братски сплоченные народы Советского Союза, полны оптимизма. Борьба

тяжела и упорна. Враг, как раненое чудовище, напрягает все свои силы, но мощь сопротивления нашей армии растёт с каждым днём... Передайте от имени советской литературы дружеский, братский привет писателям Англии и Америки – всем, кто отдаёт свои силы для уничтожения на нашей земле кровавого и зверского фашизма. От всех нас зависит, чтобы скорее миновала эта чёрная ночь».

Месяцем раньше Толстой направил в Совинформбюро свой «Рассказ связиста». За этим последовали его статьи «Почему Гитлер должен потерпеть поражение»,

«Поправка к сообщениям фашистской прессы о бомбардировках Москвы» и др. О том, какое важное значение писатель придавал своему сотрудничеству в Совинформбюро, свидетельствует приписка, сделанная им 23 июля 1941 года к статье «Почему Гитлер должен потерпеть поражение»: «Прошу извинения, что непредвиденная случайность заставила задержать эту статью на один день». Статья предназначалась автором для английской газеты «Ньюс кроникл».

А.Толстой был членом Чрезвычайной государственной комиссии по установлению и расследованию



Всё шло, как обычно, и ничто не предвещало беды. По-прежнему взаимно вежливы командир Северного флота вице-адмирал А.Г.Головко и британский военно-морской представитель в Полярном, контр-адмирал Фишер. Второй доложил спокойно первому, что караван в пути, а первый заверил второго, что «наш флот сделает всё от него зависящее, чтобы «PQ-17» не пострадал от противника».

30 июня караван «PQ-17» оставил позади остров Ян-Майен, который как будто был в какой-то растерянности и задумался над тем, куда ближе плыть – к Гренландии или в Нордкап. Он и сейчас не решил для себя эту «проблему», находясь между этими двумя известными координатами «союзной географии»...

После войны Арсений Григорьевич Головкин, человек честный и мужественный, будет искать ответ на мучавший его вопрос: «Почему так трагически сложилась судьба союзного конвоя «PQ-17»?» И разве только он один? Валентин Пиккуль написал свою пронзительную книгу «Реквием конвою «PQ-17». Свидетельства отдельных мемуаристов из военных моряков можно в какой-то степени считать предвзятыми, каждый старался защитить честь своего мундира. Но книга Алистера Маклина «Корабль его величества «Улисс» была откровением английского историка. Он прямо говорит, что судьба конвоя «PQ-17» была предопределена задолго до отплытия из Исландии, что его просто сделали приманкой для «Тирпитца», которого Англия – великая морская держава – смертельно боялись. Почему?

«Большой смешанный конвой, – писал А.Маклин, – а в нём было свыше тридцати британских, американских и панамских транспортов – покинул Исландию, направляясь в Россию под охраной полдюжины миноносцев и, быть может,

дюжины меньших военных кораблей с прикрытием англо-американского отряда крейсеров и эсминцев. Второй, тайный, отряд прикрытия, состоявший из авианосца, двух линкоров, трёх крейсеров и флотилии миноносцев, держался ближе к норду. Эти отряды были задуманы, как ловушка... Была середина лета 1942 года... На долготе приблизительно 20 градусов к востоку конвой подвергся тяжёлой атаке подлодок и воздушных сил.

В день атаки прикрывающий караван отряд получил радиодонесение, что «Тирпитц» только что вышел из Альтен-фьорда... «Тирпитц» предпринял неудачную вылазку утром 5 июля, но вечером того же дня повернул обратно: ходит слух, что он был повреждён с русской субмарины. Но отряд прикрытия каравана тотчас отдалился к весту, бросил караван на произвол судьбы, предоставил транспортам право рассредоточиться и следовать в Россию, как им заблагорассудится! Переживания команд торговых судов при этом предательстве военных кораблей, ради спасения собственной шкуры, легко себе представить».

...Арсений Григорьевич отодвигает от себя книгу, нетерпеливо стучит ребром руки по столу и шепчет, как заклинание: «А ведь всё могло быть иначе! Всё могло быть иначе, если бы союзники действовали открыто и честно выполняли взятые на себя обязательства!»

И совсем уж непонятно, как можно было довести эту ситуацию до трагического завершения, если англичане, как мы уже отмечали, ещё в начале 1942 года владели кодами немецкой шифровальной машины «Энигма»...

Ещё первого июля немецкий самолёт-разведчик обнаружил конвой, и противник больше не терял с ним контакта. Об этом с особым беспокойством доложил британский атташе, появившись снова в кабинете Головкина. Из дальнейшего разговора

злодеяний немецко-фашистских захватчиков и их сообщников. Не случайно он часто рассказывал зарубежным читателям о злодеяниях гитлеровцев на советской земле.

Через Советское Информбюро в зарубежную печать была передана в декабре 1942 года речь академика А.Толстого на сессии Академии наук СССР. В разгар небывалой в истории войны писатель говорил:

«В этой войне не счастье, не случай и не только талант полководца принесут победу: победит та сторона, у которой больше моторов и твёрже нравственный дух народа... Вот почему особенно уместно

в наши дни говорить о литературе, о каменщиках крепости невидимой, крепости души народной».

Толстой говорил о том, что война открыла новый этап развития советской литературы:

«Мы присутствуем при удивительном явлении. Казалось бы, грохот войны должен заглушить голос поэта, должен огрублять, упрощать литературу, укладывать её в узкую щель окопа. Но воюющий народ, находя в себе всё больше и больше нравственных сил в кровавой и беспощадной борьбе, где только победа или смерть, – всё настоятельнее требует от своей

литературы больших слов. И советская литература в дни войны становится истинно народным искусством, голосом героической души народа. Она находит слова правды, высокохудожественной формы и ту божественную меру, которая свойственна народному искусству. Пусть это только начало. Но это начало великого».

Писатель с гордостью отметил, что в рядах действующей армии, среди воюющего советского народа, находятся девятьсот советских писателей – романистов, драматургов, поэтов, очеркистов, что, помимо непосредственных задач борьбы,



Головко понял: Британскому адмиралтейству выгодно держать Фишера на «голодном» информационном пайке и сообщать то, что сочтёт нужным, скрывая то, что считает нужным скрывать от союзников.

Головко тревожится: о 17-м конвое никаких сведений. Отсутствие их ещё не признак чего-то плохого, но всё равно тревожно. Фишер приносит самые свежие данные своей разведки. Но и они не вселяют уверенности. Одному из «спитфайров» удалось проткнуть одеяло тумана и зафиксировать аэрофотосъёмкой: «Тирпитца» и «Хиппера» в Тромс-хейме уже нет. Куда они подевались? Головко даёт точное определение: искать их следует в Альтен-фьорде. Немцы любят этот фиорд, отсюда они легко и скоро выходят на оперативный простор. Фишер, в прошлом командир британского крейсера «Брам-хэм» («Bramham»), не мог не понимать, какую разрушительную мощь несут корабли этого класса. Он в смятении уходит от Головко, повторяя: «Это в корне меняет всю обстановку. Это в корне...» И британская миссия немедленно передаёт каравану «PQ-17» следовать в Архангельск, поскольку Мурманск в очередной раз подвергся массированным бомбёжкам противника...

Караван «PQ-17» прикрывали две группы военных кораблей. В первую – под флагом командующего флотом метрополии Тови – входили два авианосца, два линкора, два крейсера и семь эскадренных миноносцев. Вторую группу в составе четырёх крейсеров и трёх эсминцев возглавил адмирал Гамильтон. Да ещё непосредственное охранение из девятнадцати различных кораблей под командованием капитана третьего ранга Брума. Казалось, с такой армадой можно противостоять любому врагу...

Однако начальник английского морского штаба адмирал Дадли Паунд думал по-другому: узнав

о выходе в море «Тирпитца», он приказывает всем силам прикрытия отойти на запад... Ещё в марте 1942 года этот первый лорд британского адмиралтейства писал американскому адмиралу Э.Кингу: «Конвои в Россию превращаются в привязанный у нас на шее камень и постоянно приводят к потерям как в крейсерах, так и в эскадренных миноносцах. Всё это самая неблагоприятная задача, при выполнении которой нас на каждом шагу подстерегает опасность». Вот с каких пор лелеял свой преступный приказ адмирал Паунд, стремясь сбросить этот «камень»...

Великобритания не захотела подтвердить свой величественный титул «Владычицы морей». 4 июля в самом опасном месте корабли Тови и Гамильтона (у Валентина Пикуля они, соответственно – Товой и Хамильтон) поворачивают обратно, на запад. За ними последуют эсминцы Брума. Причина, конечно, была не в морях. Храбрость английских моряков до сих пор ни у кого не вызывает сомнения. Дело в другом: английское правительство и сам премьер-министр всячески старались противодействовать помощи Советскому Союзу...

Выдавая сейчас врагу самый «лакомый кусок» с начала союзных операций – конвой «PQ-17», – Дадли Паунд выдавал себя с головой, идя на прямое преступление. Все офицеры Адмиралтейства, не сговариваясь, совершенно серьёзно говорили ему: «Не делай этого, Дадли!» Сэр Тови и сэр Гамильтон тоже сомневались в принятом решении: неужели так велика угроза или Дадли выпил лишнего, на ночь глядя?

Но приказ был продублирован ровно в 21.23 по Гринвичу второй шифровкой от Паунда: «Конвою строй рассеять... транспортам самостоятельно плыть к русским портам». Сэр Гамильтон не мог противодействовать приказу адмиралтейства, повернул эскадру назад, как велено...

они проходят высокую школу художественного опыта. Высказанные А.Толстым мысли имели непосредственное отношение к творческой деятельности писателей и журналистов в Советском Информбюро. Очерки и рассказы, созданные на документальной основе, репортажи вошли в золотой фонд советской литературы периода Великой Отечественной войны.

В этом смысле представляют интерес высказывания Петра Лидова – автора известных очерков о Тане – Зое Космодемьянской: «Я считаю, что триумф «Тани» – это триумф чудесной русской девушки

Зои Космодемьянской, моя же роль – это скромная роль репортёра, протоколиста событий, который по рассказам очевидцев добросовестно и пунктуально записал всё, что связано с подвигом и гибелью нашей героини. Успех очерков о Тане в том, что они от начала до конца документальны, протокольны, и в них нет ни вымысла, ни пустой и звонкой фразы, так часто спасающей очеркиста, не запасшегося достаточным количеством добротных фактов. Мой жанр – не очерк, не репортаж, а злободневная корреспонденция, построенная на факте. И еще: «Информация – это

чёрный хлеб газеты. Трудный, но необходимый».

Конечно, эти слова нельзя понимать так, что их автор ратует за простое фотографирование событий. Если бы очерк Лидова «Таня» не имел силы художественного произведения, он не произвёл бы такое сильное впечатление ни на советских, ни на зарубежных его читателей. На имя П. Лидова пришло очень много взволнованных писем. Вот что писала ему группа фронтовиков:

«Сейчас ночь, тёмная и грозная. Нас пятеро, командиров Красной Армии. Сидим мы в землянке. Бой



Реакция американцев, приобщавшихся к европейской войне и впервые участвовавших под эгидой Великобритании в охране союзного каравана, была наиболее откровенной и напористой. В разговорах они посылали ко всем чертям этих немцев и удивлялись, как им всё это удаётся делать. Это они выяснят, наверное, только после войны, если доживут. И союзников не понять. Ради чего их заставляют мокнуть под дождём на задворках Европы, словно отлучённых от церкви. Американский максимализм не давал им покоя: они полагали, что проще в этой ситуации подойти к тому же «Тирпитцу» ближе и по локаторному пеленгу раскатать его, словно на блюминге, превратив этого верзилу в тощий конверт, который Редер завтра же утром мог бы просунуть под двери кабинета любимого фюрера...

Американские офицеры не скрывали от своих матросов стоимость грузов каравана «PQ-17»: 700 000 000 долларов! За такие деньжата стоит держаться на ринге, даже если выскочат зубы. В то же время американцы не забывали, что в гражданской войне одна Россия поддержала их и прислала на помощь свою Балтийскую эскадру. Сейчас правнукам Линкольна пришло время оплатить русским непогашенный чек... И это не фантазия Валентина Пикуля...

Мир тесен, и мы даже до конца не осознаём, как взаимосвязаны друг с другом – через годы и расстояния...

Единственным кораблём охранения «PQ-17», поднявшим на мачтах сигнал «Присоединяйтесь ко мне!», стал небольшой британский противолодочный траулер «Айршир» («Ayrshire»). Командир траулера Лео Грэдзуэлл думал, что сможет защитить хотя бы одно или два судна, не нарушая приказа о рассредоточении. «Ayrshire» продолжил конвоирование трёх транспортов с ценными во-

енными грузами: американских – «Silver Sword», «Ironclad» и панамского – «Troubador». Эскортируя этот небольшой караван почти строго на север, «Ayrshire» через день привёл суда в паковые льды – наиболее безопасное место. Грэдзуэлл приказал всем эскадрам перекрасить суда и весь палубный груз в белый цвет, таким образом замаскировать себя на фоне льдов и снегов. Из-за весьма скудных запасов краски пришлось пойти на хитрость и произвести покраску главным образом с правого борта – со стороны наиболее вероятных атак противника. «Камуфляж Грэдзуэлла» оказался настолько эффективным, что пролетавшие не раз южнее самолёты противника так и не обнаружили эти суда. Вражеская авиаразведка единодушно докладывала в Берлин: «Корабли в этот район не могли пройти. Паковый лёд тянется на 20-25 миль к северу, а дальше – сплошной лёд». Позднее, все конвоируемые траулером «Ayrshire» суда продолжили плавание вдоль кромки плавающих льдов и 10 июля благополучно прибыли в Маточкин Шар. Подвиг лейтенанта Грэдзуэлла не получил достаточного освещения в послевоенной зарубежной литературе, но достоин того, чтобы о нём не забывали...

Советские люди всегда умели отличать двурушничество лондонских политиков от искренних усилий рядовых моряков, стремящихся внести свой вклад в дело разгрома общего врага. Примером такой неизменно высокой оценки могут служить слова из книги адмирала Н.Г.Кузнецова «На флотах боевая тревога»: «Моряки английского военного и торгового флотов выполняли свой долг мужественно и со знанием своего дела. Рассказы об их мужестве я неоднократно слышал в годы войны и от наших североморцев, и от командиров конвоев – старых британских «морских волков». Я слушал их с интересом, отдавая должное этим людям,

давно стих, а с рассветом он начнётся заново. Нам бы поспать, но спать невозможно. Все мысли о прочитанном. Никогда ничего не читали мы так страстно, так горячо».

О месте факта в литературе говорилось на писательском совещании в Совинформбюро, состоявшемся 9 мая 1942 года. На нём выступали А.Сурков, В.Инбер, К.Финн. А.Сурков говорил об умении пропагандировать фактами, взятыми из действительности. «Если люди пишут о партизанах, не видя их, – сказала В.Инбер, – это не годится, но добиваться точной фотографичности, может быть, не стоит,

– должно быть подлинное правдоподобие, и тут нужно соблюдать определенный такт и соблюдать чувство ответственности».

К. Финн заявил: «Факт – это вообще не есть величина постоянная, факт – это величина переменная. По-моему, для писателя являются фактом и представляют интерес для заграницы следующие обстоятельства. Например, завод переехал в очень трудные условия, но он выполняет... план, установленный в московских условиях. И вот если мы об этом запаса прочности, который имеется в советском человеке, который, вообще говоря, является

тем прекрасным, что рождено на нашей земле... об этом напишем, напишем так, как нужно, и покажем эту мощь – это будет факт, факт описанный. В этом вся суть вопроса».

И. Эренбург в 1944 году в статье «Сила слова» писал, что «миллионы людей жадно ищут в газетах статью, помеченную: «От военного корреспондента». Они хотят найти подтекст к скупым словам сводок. Да и фронтовик хочет взглянуть на себя, понять характер этой войны, причину успеха или неуспеха, природу врага, его нисхождение, подъём нашей армии.



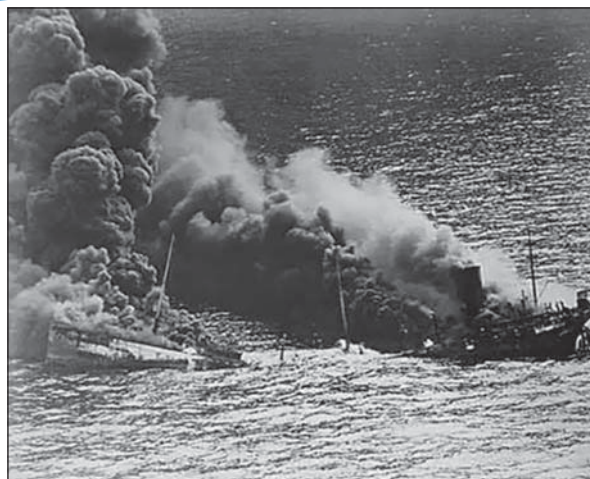
рисковавшим жизнью, чтобы доставить нам хоть немного нужного вооружения».

В этой ситуации каждый поступал так, насколько хватало мужества и понимания братского единства. Заметим, кстати: в тот же пролив Маточкин Шар первыми пришли не грузовые суда каравана «PQ-17», а пять боевых кораблей охранения, за которыми, едва поспевая, следовало всего одно грузовое английское судно «Ocean Freedom». В тот же день – 6 июля 1942 года – до пролива добрались ещё несколько кораблей охранения. Транспорты «Benjamin Harrison», «Samuel Chase», «El Capitan», «Hoosier» (два последних чуть позже погибли) придут сюда в сопровождении единственного британского корвета «La Malouine».

Поведение членов экипажей танкеров «Азербайджан» и «Донбасс» заслуживает уважения спустя многие годы. Они ещё раз показали, что, выражаясь современным языком, у менталитета русского моряка особое свойство. В любых условиях не паниковать и не сдаваться. Поэтому экипажи танкеров сражались с противником до последнего, отбиваясь от пикирующих торпедоносцев огнём зенитных пулемётов и пушек. Маневрируя, они уклонялись от пущенных на них торпед.

Оба танкера были повреждены торпедами врага. К ним на помощь поспешил английский тральщик, чтобы снять экипажи, но советские моряки отказались от подобной помощи и продолжили энергичную борьбу за живучесть своих транспортов.

Тогда оба судна были оставлены без охранения и практически брошены на произвол судьбы. Раненые корабли пришли к родным берегам самостоятельно. Экипаж «Донбасса» привёл свой повреждённый танкер в Северодвинск. По пути в море ещё подобрал 51 моряка с потопленного американского парохода «Daniel Morgan». Американцы не на сло-



Очередная трагедия северного конвоя

вах, а на деле подтвердили свою приверженность героическому поведению экипажа «Донбасс»: как только они ступили на борт советского судна, все, кому позволяло здоровье, занялись ремонтными работами, а кто-то стал у пулемётов и пушек, поскольку ещё не отпала опасность очередного налёта фашистских стервятников...

Сплочённый экипаж танкера «Азербайджан» приложил немало усилий, чтобы устранить повреждения от вражеской торпеды и благополучно довести судно к Новой Земле, отбиваясь от непрерывных вражеских атак. Под охраной кораблей БВФ из Русской Гавани его привели на буксире в Северодвинск. Остатки содержимого одного из танкеров было срочно слито, и судно сразу же поставлено на ремонт. По свидетельству И.Д.Папанина в огромном корпусе «Азербайджана» зияла настолько большая дырища, что через неё свободно мог бы проехать грузовик.

– Как же вы не взлетели на воздух? – поинтересовался у капитана Иван Дмитриевич.

Военные корреспонденты – это глаза страны, и это скромные люди, капитаны, майоры или подполковники, которые делают с армией все трудности походной жизни».

Эти слова в полной мере относятся и к военным корреспондентам, писавшим для зарубежной печати.

В одном из отчетов Совинформбюро отмечается, что наибольшим успехом в английской печати пользуются статьи Е.Кригера, Б.Полевого, Б.Горбатова, В.Гроссмана. Далее в отчёте говорилось:

«Яркая статья Кригера с актуальным боевым репортажем с 1-го Украинского фронта, посланная

нами в Лондон и опубликованная в «Дейли экспресс» 30 марта 1944 года, привела к тому, что эта чуть ли не самая крупная газета в мире, несмотря на наличие у неё специального корреспондента в Москве, обратилась к нам с просьбой прикрепить к ней Кригера как постоянного корреспондента. В день третьей годовщины Великой Отечественной войны «Дейли экспресс» поместила под крупной шапкой на видном месте статью Е.Кригера, посвященную этой дате».

В другом отчёте отмечалось, что канадская газета «Стар уикли» «регулярно печатает статьи майо-

ра Б.Полевого, которых лишь за первые месяцы 1944 года опубликовано 16». Та же газета охотно печатала статьи о жизни советских детей во время войны и о судьбе сирот, если их писали такие авторы, как Е.Кононенко или Т.Тэсс.

Активно сотрудничал в Советском Информбюро О.Савич. В мае 1942 года на его имя поступила телеграмма из американского агентства Оверсис Ньюс: «Корреспонденции обычно превосходны. Они помещаются в «Нью-Йорк пост», «Бостон глоб», «Монреаль газет», «Торонто стар» и во многих других газетах... Советую посылать больше



– Повезло. В этом трюме находилось растительное масло, – пояснил капитан. – Надо было только видеть, какой фонтан масла взметнулся из него! Все, кто находился на палубе, с ног до головы покрыло толстым слоем этого масла.

Папанин лично поблагодарил коллективы экипажей за проявленное мужество и персонально крепко пожал руки капитанам Владимиру Николаевичу Изотову и Михаилу Павловичу Павлову. К слову, оба этих капитана были удостоены ордена Британской империи «За боевые заслуги»...

Совсем по-иному повёл себя в этой ситуации командир британского крейсера ПВО «Palomares» капитан I ранга Джонси: он бросил на растерзание врага торговые суда, просившие его о помощи, думая только о собственной безопасности. «Пришвартовав» к себе в охрану ещё два тральщика, полным ходом сбежал с поля боя в ближайший порт. И за эти заслуги... тоже получил один из высших британских орденов... (!?)

Сейчас мы вспомним известные подробности гибели 24 судов. Последовательность в данном случае уже не имеет никакого значения. Переключку проведём по алфавиту!

– **«Alkoa Ranger» (США)!**

– Судно потоплено подлодкой «U-255» 7 июля. Это был его первый и последний рейс в составе союзного конвоя...

– **«Aldersdale» (Британия)!**

– Потоплено подлодкой «U-457» 7 июля. В «Дервише» открывал союзную эпопею, продолжал её в «PQ-14».

– **«Bolton Castle» (Британия)!**

– После рассредоточения конвоя потоплено 5 июля авиацией. Первый и последний рейс...

Если за названиями погибших судов идёт простая констатация факта, это ни в коей мере не умаляет достоинств данного транспорта и его коман-

ды. Наверное, тут меньше, чем в других, осталось свидетелей, чтобы донести до нас свою правду...

По следам трагедии конвоя «PQ-17» были мобилизованы все средства, имеющиеся в распоряжении Северного флота.

...Около полудня 13 июля 1942 года сторожевой корабль СКР-32 «Ураган» находился в дозоре на подступах к Кольскому заливу – главной базе Северного флота. Погода на редкость хорошая – штиль, солнце. Внезапно на мостике появился шифровальщик с телеграммой. Командир корабля капитан III ранга В.Кондратьев, немолодой капитан торгового флота, мобилизованный с начала вой-ны, прочитал телеграмму, передал корабельному штурману, по совместительству вахтенному офицеру А.Лифшицу и приказал: «Штурман, проложите курс». Телеграмма гласила: «Командиру СКР-32. Наша ПЛ... при выходе на позицию обнаружила в точке Ш... Д... спасательный бот с большим количеством моряков, терпящих бедствие. Найти бот, спасти людей. Командующий флотом».

Точка с координатами, упомянутыми в телеграмме, находилась примерно в 25 милях к северу от места СКР-32. Немногим более трёх часов хода потребует мобилизованному рыболовному траулеру, весьма тихоходному, чтобы оказаться в обозначенном месте.

Корабль лёг на рассчитанный курс и через три с небольшим часа обнаружил в указанном районе довольно большой спасательный бот, полный замерзающих, ослабевших, голодных людей. Около 50 человек провели в Баренцевом море уже более недели. Некоторые были в бессознательном состоянии. Всех их подняли на борт, оказали первую медицинскую помощь, напоили спиртом, накормили, переодели, распределили по каютам и кубрикам, отогрели. Корабль взял курс на Полярный.

корреспонденций с фронта. Мы особенно интересуемся действиями партизан, а также беседами с выдающимися руководителями». Писатель быстро откликнулся на это пожелание, и в Оверсис Ньюс были посланы статьи о советских партизанах. На войне не просто взять интервью у видного военачальника. К.Финн чуть ли не первым написал о генерал-лейтенанте, будущем Маршале Советского Союза К.Рокоссовском. Писатель нарисовал выразительный портрет полководца, который сказал: «Я бью немцев. И буду бить. Они проиграют войну. Это бесспорно.

Они проиграют войну нам. Вопрос во времени. Только». Это было сказано и записано в октябре срок первого года, когда на Западе кое-кто уже списал Красную Армию со счёта...

Совинформбюро провело несколько совещаний своего авторского актива. В архиве хранится стенограмма одного из таких совещаний, состоявшегося 14 марта 1942 года. Заместитель начальника Совинформбюро С. Лозовский говорил:

«Мы получили такую мировую аудиторию, при которой от каждого из нас требуется взвешивать

каждую фразу, каждое слово. От этого зависит воздействие, влияние, правильная информация о Советском Союзе... Нам нужно не только большое количество разнообразных статей, нам нужны статьи высокого качества... Отдельные факты, обобщения должны показать боевые качества нашей армии, единство фронта и тыла... Если исходить из того, что подготовку хороших статей, очерков считать политическим делом, то каждый должен считать заказ Информбюро боевым заданием... У нас есть тенденция изображать фронт в виде идиллии... Но ведь это же война...



Спасённые оказались моряками с торпедированного накануне английского транспорта «Bolton Castle», который входил в состав конвоя «PQ-17».

В каюту Анатолия Лифшица попали старший помощник капитана судна, немолодой немногословный моряк и довольно молодой матрос-малаец. Старпом, отогревшись, сел к столу и написал письмо, в котором изложил обстоятельства гибели судна и спасения части экипажа советским сторожевиком «СКР-32». Свои записи он передал командиру «Урагана», сказав, что это его официальное подтверждение спасения части экипажа английского транспорта.

«Bolton Castle» имел походный № 23, то есть в порядке конвоя шёл во второй колонне слева в третьем ряду, в северной части конвоя. После сигнала «Конвою рассредоточиться» он, естественно, направился к северу в сторону ледовых полей. Однако, вскоре был обнаружен и потоплен в результате бомбового удара немецкой авиации. Большой части команды удалось спастись на двух шлюпках, одну из которых и подобрал «СКР-32»...

К всеобщей радости экипажа «Урагана» среди спасённых были шестеро русских моряков, которые пережили трагедию гибели судна дважды. За месяц до этого они шли на советском транспорте из Архангельска в Англию. Судно было атаковано немецкой авиацией и потоплено. Часть команды, примерно 18-20 человек, спаслась и была доставлена в Исландию в Рейкьявик, где их поместили в госпиталь. Затем всех отправили обратно в СССР на борту «Bolton Castle». И снова гибель корабля, после которой их осталось всего шестеро. Находясь почти в бессознательном состоянии, они сразу не смогли правильно сориентироваться, опасаясь, что попали в руки противника.

И лишь спустя 5-6 часов, осознав русскую речь, рассказали свою историю.

Тем временем, СКР-32 пришёл в Полярный. Все спасённые были помещены в военно-морской госпиталь. Получив необходимый уход и лечение, все наши моряки возвратились в строй, а иностранные моряки ушли на запад с очередным конвоем...

Американский эсминец «Wainwright» всеми силами пытался помочь своим транспортам, когда к каравану по самым приблизительным подсчётам прорвалось сразу более 20 новейших «хе-177», которые на бреющем полёте рассыпали торпеды на корабли конвоя.

– **«Christopher Newport» (США)!**

– 4 июля повреждено авиацией и после снятия экипажа, затоплено: по одной версии – британской подводной лодкой «Р-614», по другой – германской подводной лодкой «U- 457». Первый и последний рейс к русским берегам...

Американский транспорт типа «либерти» «Christopher Newport» в День независимости Соединённых Штатов Америки начал отсчёт величайшей трагедии союзных конвоев. С выключенными моторами фашистский торпедоносец бесшумно спланировал на караван. У самой воды взрели моторы, торпеда устремилась к каравану. Она проскочила несколько рядов кораблей, пока не уткнулась в «Christopher Newport». Упругий толчок, сгусток пламени и густой дым. Гамильтон недоумевал на бронированном крейсере: что за шум в нашем семействе? С эсминца сопровождения ему вежливо ответил Брум: «Одному янки не повезло... Но он, как заколдованный, не тонет». С крейсера последовал приказ. Его как будто отдавал не собрат и союзник, а выкорыш кригсмарине: «Добейте его!»

Не прошло и нескольких минут, как «Christopher Newport» получил торпеду от союзников. Новень-

И то, что мы эти трудности войны преодолеваем и через кровь и смерть идем вперёд, – всё это надо показать. Не в том сила нашей страны, что мы легко всё делаем, а в том, что, несмотря на огромные трудности, огромные жертвы, мы идём вперед при непоколебимом моральном единстве. Это значит по-настоящему изображать, что такое Советский Союз и в чём сила Советского Союза».

«Опыт этой войны показал, – сказал Е.Петров, – что у нас есть много журналистов, которые блестяще себя показали и с литературной стороны. Многие статьи наших

журналистов, например, Кригера, Курганова, Лидова, которые пишут с фронта, шли бы нарасхват в той же Америке».

«Мне кажется очень важным, – поддержал его А.Сурков, – чтобы Информбюро завязало регулярные хорошие, плотные связи с корреспондентским корпусом, которым располагает наша печать на всех фронтах. Там есть люди, выросшие на войне».

В результате Е.Кригер, П.Лидов, а также О.Курганов и многие другие фронтовые корреспонденты были привлечены в качестве авторов Совинформбюро.

Следует остановиться на одной, мало освещённой в печати стороне деятельности Совинформбюро, такой, как издание книг и брошюр. Старейший советский писатель Н.Михайлов в своей книге «Чёрствые именины» вспоминает: «Как-то само собой выпала в жизни дополнительная должность – писать книги особо для зарубежного читателя. Их заказывали мне, а сами заключали договоры с иностранными издателями – сначала «Международная книга», потом книжный отдел Совинформбюро, потом, в наши дни, Издательство АПН».



кий «либерти» в первый и последний раз видел это северное море. Для него было удивительным, что по всем приметам времени должна быть ночь, а солнце светило над океаном, прожигая плотный туман. Если бы судно имело душу, оно бы, как и его команда, так бы и не поняло, за что бьют свои. Англичане всадили в «либерти» торпеду, оставив в гордом одиночестве израненное судно, и с чувством исполненного долга кинулись нагонять караван, который уже давно сопровождали... немецкие подводные лодки. Одна из них «U-255», потопившая крейсер «Эдинбург» с советским золотом, выскочила из глубины, осмотрелась, обошла покинутый корабль. Педантичные немцы записали название судна, определили на глазок его тоннаж и зафиксировали свою очередную героическую победу: аккуратно, не торопясь, послали в «Christopher Newport» третью торпеду, поскольку им уже никто в этом не мешал. «Christopher Newport», нехотя расставаясь с жизнью, медленно пошёл ко дну...

– **«Carlton» (США)!**

– Потоплено 5 июля подлодкой «U-88». Участник шестнадцатого конвоя...

– **«Daniel Morgan» (США)!**

– Потоплено 5 июля подлодкой «U-88». Первый и последний... Экипаж советского танкера «Донбасс», отбив тринадцать атак с воздуха, сбил два самолёта, один повредил и спас команду американского транспорта «Daniel Morgan».

– **«Earlston» (Британия)!**

– Потоплено 5 июля подлодкой «U-334». Участвовал в двух союзных операциях «PQ-12» и «QP-9».

– **«El Capitan» (Панама)!**

– Повреждено 8 июля авиацией, на другой день потоплено подводной лодкой «U-251». На его счету участие в двух союзных конвоях: «PQ-3» и «QP-4».

– **«Empire Byron» (Британия)!**

– Потоплено 5 июля подлодкой «U-703». Позади – «PQ-12» и «QP-9»...

– **«Fairfield City» (США)!**

– После рассредоточения конвоя 5 июля потоплено авиацией. Первый и последний...

– **«Hartlebury» (Британия)!**

– Потоплено подлодкой «U-355» 7 июля.

Судьбу экипажа «Hartlebury» назовут «типичной» для конвоя «PQ-17»...

Можно поставить под сомнение это утверждение, поскольку у каждого всё-таки своя судьба.

Трагические обстоятельства? Да!..

...К транспорту устремились сразу четыре торпеды, выпущенные с подводной лодки «U-355». После взрыва третьей торпеды корпус судна разломился на три части, и оно затонуло в заливе Мольера, у берегов Новой Земли. Некоторые члены команды погибли ещё при взрыве торпед, но большинству моряков всё-таки удалось воспользоваться спасательными плотиками и полузатопленной шлюпкой.

На утро следующего дня большая часть команды погибла от переохлаждения, насмерть замёрзнув в ледяной воде Баренцева моря. Показания и дневники оставшихся в живых членов судовой команды мир узнает из книги известного английского писателя Д.Ирвинга только после войны.

Спасшийся тогда чудом третий помощник капитана Нидхэм Форт напишет в своём дневнике:

«7 июля 1942 года торпедированы... Ужасный грохот. Всё стало чёрным. На мостик обрушился водяной столб, в разные стороны летят обломки... Взорвалась вторая торпеда... Радиостанция вышла из строя.

От взрыва первой торпеды в переборке жилого кубрика появилась огромная пробоина.

Еще до войны, в 1935 году, в Лондоне вышла первая такая книга Н.Михайлова – «Новое лицо России». С тех пор на 48 языках народов мира вышли 279 изданий его книг. В годы Великой Отечественной войны Н.Михайловым была написана книга «Борьба и труд русского народа». По неполным данным, она была издана в семи странах под разными названиями – «Русская история», «Русская слава», «Русский фронт» и т. д.

В 1944 году Совинформбюро снабжало материалами 32 телеграфных и газетных агентства, 18 радиостанций во многих странах –

США, Англии, Канаде, Австралии, Новой Зеландии, Индии, Китае, Мексике, Уругвае, Кубе. В том же году за границу было направлено около 60 тысяч статей, многие из них были взяты из советской печати. Всего же за годы войны Совинформбюро выслало зарубежным газетам, журналам, радиостанциям, в бюллетени советских посольств и миссий около 135 тысяч статей. Цифра поистине колоссальная!

С начала Великой Отечественной войны советское посольство в Англии выпускало ежедневный бюллетень «Совет уор ньюс» («Советские военные новости»).

В январе 1942 года бюллетень был преобразован в еженедельную газету. Адмирал Николай Харламов, руководивший в годы войны советской военной миссией в Лондоне, вспоминает: «Хорошо помню, когда редактор газеты Семён Ростовский – Эрнст Генри принёс мне тот первый, ещё пахнувший типографской краской номер восьмиполосной «Совет уор ньюс уикли». Для нас это было радостное событие. Ведь издание «Совет уор ньюс уикли» стало своего рода символом крепнущих союзнических связей между Советским Союзом и Англией. К тому же мы понимали,



Находившиеся в нём несколько моряков бросились к выходу, но в темноте один за другим падали в образовавшийся от взрыва провал. После взрыва второй торпеды по палубам судна и через платформу, на которой были установлены «эрликоны», прокатилась мощная волна, смывшая за борт пятерых артиллеристов. Платформа сместилась и прижала капитана Стефенсона, перекочевавшего после первого взрыва на противоположное крыло мостика...

Судно сильно накренилось на правый борт. Обе машины остановились, стальные листы палубного настила сильно деформировались и покоробились; из котлов, заглушая все другие звуки, со свистом и шипением вырывался пар. Капитан Стефенсон ещё не успел дать приказ покинуть судно, а матросы уже ринулись к спасательным шлюпкам. Спасательную шлюпку правого борта разбило взрывом, и моряки устремились к левой шлюпке.

«Hartlebury» быстро погружался, кренясь на правый борт. На спущенный с вант плотик взобрались тринадцать человек, в то время как норма их загрузки составляла восемь-девять. Из-за перегрузки плотик притонул, и многие его обитатели оказались по грудь в воде.

Плотик первого помощника Гордона подошёл к затопленной спасательной шлюпке и держался возле неё. На шлюпку с борта судна по кормовому фалиню спустились восемь человек и перешли на плотик.

На борту судна оставались ещё человек двадцать, но спасательных средств для них не было.

– Единственной надеждой, – продолжает свой рассказ Нидхэм Форт, – была затопленная шлюпка левого борта, соединённая с судном своим кормовым фалинем. Несколько человек находились в ней, а другие, крича и плача, с трудом держались на воде

около неё. Я соскользнул по фалиню вниз и взобрался в шлюпку. Все, кто находился в ней, стояли по грудь в воде.

Через десять минут подводная лодка выпустила ещё одну торпеду. В воздух на высоту более ста метров поднялся огромный султан водяных брызг и чёрного дыма, а в воду далеко от корпуса упала дымовая труба и части верхних надстроек. Киль судна разломился.

Третья торпеда попала в правый борт как раз напротив нас, и судно сразу же начало крениться левым бортом, прямо на нашу шлюпку. Все мы подумали, что нас вот-вот раздавит. Матрос Диксон, обычно всегда молчаливый, начал вопить, что всем нам пришёл конец.

Около двадцати человек, сумевших взобраться в притопленную спасательную шлюпку, начали с отчаянием откачивать из неё воду, но каждая очередная волна перекачивалась поверх планширей и снова затопляла её водой.

Вскоре после взрыва третьей торпеды судно распалось на три части и начало свой печальный путь ко дну.

Когда тонула кормовая часть, полуют высоко поднялся и находившиеся в шлюпке и на плотиках моряки увидели, как по скользкой, наклонившейся палубе к корме, отчаянно хватаясь за что попало, пробиралась одинокая фигура. Корма поднималась всё выше и выше, пока неподвижные винты не выглянули из воды метров на десять-двадцать. Человек перелез через кормовой леер и, едва удерживая равновесие, стал пробираться через кормовой срез судна. Подойдя к краю, он с большой высоты прыгнул в море. Это был капитан «Hartlebury» Стефенсон. Он «приводнился» рядом со спасательной шлюпкой третьего помощника, на которую его и подобрали.

Но на борту тонувшего судна был ещё один че-

что через нашу газету британцы будут узнавать правду о борьбе советских людей против фашистских захватчиков, о героизме Красной Армии».

Широкое проникновение материалов советских авторов в печать капиталистических стран объяснялось в первую очередь тем, что победы Красной Армии и героическое сопротивление советского народа вызвали во всем мире небывалый интерес к нашей стране. В этой войне Страна Советов не только отстаивала и отстояла свою свободу и независимость, но и спасла от фашистского порабощения народы всего мира.

Увлекательно перелистывать и изучать архивные дела. Материалы Советского Информбюро создают широкую картину войны, в ходе которой решалась судьба человечества. Собранные вместе, эти документы становятся летописью огненных лет, написанной советскими писателями и журналистами.

С. КРАСИЛЬЩИК.

«От Советского Информбюро... 1941-1945». Издательство Агентство Печати Новости. Москва. 1982 г., т.2, стр. 457-472.

Церемония в Мэритайм-Хаус

Прогрессивные писатели и журналисты США и Англии тоже принимали участие в информационном сближении и понимании союзников и во время войны и после неё. Вот один из таких примеров. В Советском Союзе долгое время находился английский писатель Додди Хэй, – он собирал материал для книги об участии моряков торгового флота Великобритании



ловек. Это был второй помощник Гарольд Спенс. Со шлюпок и плотиков видели, как он снял с себя спасательный жилет и фуражку: он решил покориться судьбе. Когда под волнами начал с рокотом скрываться и мостик, моряки увидели, как второй помощник махал им рукой.

...Ребята умирали один за другим: кочегар Хатчинсон, потом буфетчик, затем матрос первого класса Кларк, радист, старшина Сиббит, шестнадцатилетний вестовой, потом матросы первого класса Диксон и Хансен. Все они умерли в течение первых двух часов.

Тела их сбросили за борт, чтобы облегчить шлюпку. Немного позднее скончался главный механик, потом кок и ещё один кочегар. К полуночи умерли главный буфетчик и его первый помощник, ещё один кок, артиллерист и матрос второго класса Джиссен.

Какая это была ужасная трагедия! И всего в трёх милях от берега? Все умерли одинаково: сначала становились сонными, постепенно теряли сознание, затем стекленели глаза и наступал конец.

Смерть, слава богу, наступала без мучений.

И я почувствовал, что вот-вот и мне всё станет безразлично. Стоя по грудь в воде, я целый час пытался работать веслом, но постепенно становилось ясно, что и для меня наступит такой же конец.

Холодная вода действовала одурманивающе. Собрав последние силы, присоединился к кучке людей в носу шлюпки. Мы плотно прижались друг к другу. Шлюпку сильно качало, а нас то и дело окутывало ледяной водой. Все мы ужасно замёрзли, ноги побелели и не сгибались. В дополнение ко всем страданиям меня мучили приступы морской болезни...

К полуночи море немного успокоилось. К тому времени в шлюпке нас осталось только пятеро: ка-

питан Стефенсон, я, матрос первого класса Мей, кочегар Сторей, помощник главного буфетчика Спуллер.

По мере того, как умерших сбрасывали одного за другим за борт, шлюпка становилась всё легче, и её планширь поднимался всё выше над поверхностью моря. А когда оставшиеся в живых откачали из неё воду, она уже больше не заполнилась ею...

Из 59 членов экипажа спаслось 23... Для большинства членов команды «Hartlebury» океан стал братской могилой...

Лишь через два дня часть английских моряков высадились на берег. Они обнаружили поблизости неизвестное судно в десяти милях южнее. Этим судном оказался американский транспорт «Winston-Salem», посаженный командой на береговую мель... Хотя в этом смысле он оказался желанным пристанищем для уцелевших англичан, которые нашли здесь своё спасение...

... Не прошло и года, как от берегов Исландии в советский порт Архангельск пришёл первый союзный караван. За это время транспорт «Hartlebury» успел побывать дважды у наших берегов. Осенью 1941 года он ходил туда и обратно в составе караванов «PQ-2» и «QP-3». Весной 1942 года с караваном «PQ-11» пришёл в Мурманск. Именно в том рейсе, за несколько месяцев до своей гибели, британский транспорт получил широкую известность, благодаря успешному тарану немецкой подводной лодки в Баренцевом море. За уничтожение германской субмарины капитан «Hartlebury» Джордж Стефенсон награждён орденом Британской Империи IV степени. Надо ли его упрекать в том, что, вопреки морским обычаям, капитан не отдал приказ о спасении тонущих немецких моряков, которые ещё недавно зверски расстреливали его собратьев. «На войне, как на войне!» Хотя сейчас мы

во время второй мировой войны. В своей книге Додди Хэй расскажет и о судьбе Мориса Ирвина, бывшего старшего помощника капитана парохода «Эмпайр Элгар» («Empire Elgar») – участник двух союзных полярных конвоев «PQ-16» и «RA-59A», – Н.Е.)

В Лондоне, в Мэритайм-хаус, штаб квартире Национального профсоюза моряков, его генеральный секретарь Джим Слейтер вручил ветерану торгового флота Великобритании Морису Ирвину почётный знак «Участнику плавания в конвоях».

Английские газеты сообщали об этой торжественной церемонии

в самых возвышенных тонах под заголовками: «Исключительное уважение моряку из Хартлепуля» – «Волнующий момент» – «Морис удостоен знака уважения русских».

«Большая честь удостоиться этой награды, которая обычно даётся советским морякам, – сказал на церемонии Морис Ирвин. – Это был волнующий момент для меня. Но медаль принадлежит не только мне. Я принимаю её от имени всех моряков Великобритании – участников войны».

Морис Ирвин провёл около года в Архангельске и Мурманске, будучи старшим помощником ка-

питана парохода «Эмпайр Элгар», специально оборудованного для перегрузки тяжёлой техники.

Вскоре после этой церемонии в адрес Центрального комитета профсоюза работников морского и речного флота пришло письмо из Англии от Мориса Ирвина, в котором он, в частности, писал: «Я прошу, чтобы от моего имени вы официально поблагодарили каждого в Архангельске, Мурманске или другом месте, кто содействовал тому, что я получил такую бесценную награду. Хотя прошло 40 лет с тех ужасных дней, когда я был старшим помощником капитана на



хотели бы думать иначе...

Не исключено, что по этой причине противник устроил особую охоту за «Hartlebury». Тем более, что опознать его среди других судов конвоя «PQ-17» не представляло никакой сложности: на дымовой трубе издали была видна огромная буква «Н» – первая в его имени...

«Honomi» (США)!

– Потоплено 5 июля подводной лодкой «U-456».

Первый и последний...

– «Hoosie» (США)!

– Потоплено 10 июля подлодкой «U-376». Первый и последний...

– «John Witherspoon» (США)!

– Потоплено 6 июля подлодкой «U-255». Первый и последний...

– «Navarino» (Британия)!

– Потоплено авиацией 4 июля. Позади – «PQ-12» и «QP-10»...

– «Olopana» (США)!

– Потоплено 8 июля подлодкой «U-255». Первый и последний...

..Фашистская субмарина подкараулила свою жертву в районе Гусиной Земли. После успешной торпедной атаки командир подлодки даёт приказ на всплытие и с расстояния около двухсот метров по его же приказу гитлеровцы добывают транспорт из своего 88-мм орудия. Вместе с судном погибли шесть английских моряков. Уцелевшие члены экипажа воспользовались спасательными плотиками и через двое суток высадились на берег в разных местах Гусиной Земли. Первая группа моряков достигла полуострова в семи милях к югу от мыса Северный Гусиный Нос. Здесь пострадавших спустя три дня обнаружил экипаж поискового гидросамолёта под командованием известного полярного лётчика И.П.Мазурика.

Остальные англичане высадились на мысе

Побратимы Арктики

330



Люд-Сале, почти на 30 миль южнее. В этом районе дым от их костра заметили на «Мурманце». У этого маленького деревянного парусно-моторного гидрографического бота норвежской постройки 1898 года, водоизмещением 200 регистровых тонн, славная биография. Для определения её значимости сошлёмся только на один факт: Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 февраля 1940 года «Мурманец» награждён орденом Трудового Красного Знамени за образцовое проведение ледовой разведки в Гренландском море для вывода ледокольного парохода «Седов» из его 812-дневного дрейфа через Центральную Арктику»...

В районе Новой Земли «Мурманец» оказался по заданию штаба Уполномоченного ГКО И.Д.Папанина. На борту «Мурманца» находилась научно-оперативная группа сотрудников Арктического института в составе пяти человек: начальник Ледового Патруля А.П.Шумский, научный руководитель В.С.Назаров, гидрограф Б.Л.Лейкин, океанолог Н.В.Субботин, гидрограф-навигатор В.В.Дремлюг, выпускник Гидрографического института Главсевморпути. Им предстояло выполнить комплекс работ по обеспечению боевых и транспортных операций в западном секторе Арктики – Баренцевом и Карском морях. Экипаж судна возглавлял один из опытейших полярных судоводителей П.И.Котцов.

Перед выходом в море капитана ознакомили со сложной оперативной обстановкой. Но, как выяснилось позже, такого развития ситуации никто не мог предположить. Летом 1942 года немцы активизировали свои действия не только на путях союзных конвоев. Их подводные лодки рыскали в юго-западной части Баренцева моря, у побережья Новой Земли, в Карском море, в чём команда «Мурманца» вскоре убедилась сама.

«Мурманец» вышел в рейс из Архангельска 2

пароходе «Эмпайр Элдар» в Архангельске и Мурманске, я отчётливо помню трудности и лишения, которые мы все делили. Я прошу передать мою глубокую благодарность всем, кто помнит меня, и всем, кто сделал возможным для меня получить такую бесценную награду, которую я храню, как сокровище».

По сообщениям Л.Александрова и В.Фёдорова на страницах газеты «Водный транспорт».

Огун полет Матвея Ильича

...Он спросил у экипажа:

– Что будем делать?

– Ты, Матвей Ильич, командир, тебе и решать, – ответил экипаж.

Ещё час назад он такого вопроса не задал бы. Ещё час назад его экипаж знал: они будут кружить над кунгасом, пока не подойдёт тральщик.

Они и так уже кружили восемь часов. Восемь ужасных часов.



**М.И.Козлов,
полярный лётчик**



июля 1942 года. Жизнь на судне шла своим чередом, одна вахта сменялась другой. Через несколько суток «Мурманец» повстречал грузно сидящий на воде танкер «Донбасс», – он следовал в составе конвоя «PQ-17». Экипаж отбил 13 атак немецких подводных лодок и торпедоносцев, сбил 2 вражеских самолёта. Несмотря на значительные повреждения танкера, команда отказалась от помощи и продолжала следовать курсом на Архангельск. В этой тяжелейшей обстановке команда «Донбасса» подобрала 51 моряка с потопленного американского транспорта.

13 июля около полудня в районе Гусиной Земли на «Мурманце» заметили группу людей. Они подавали сигналы задымленным костром, размахивали флагом и производили редкие выстрелы из ракетницы. Капитан Котцов приказывает спустить шлюпку и следовать к берегу. Для подстраховки команду шлюпки вооружили карабинами, а на судне привели в боевую готовность два пулемёта. Запрос на русском языке через мегафон остался без ответа. Вопрос повторили на английском языке. С берега ответили: здесь находятся члены команды американского судна «Olopana».

12 американцев взяли на борт, семеро из них оказались совершенно ослабленными – обморожены ноги и руки. Всем оказали первую медицинскую помощь, накормили, разместили на отдых в каютах членов команды «Мурманец», который отправился в Белую губу, где находилось ещё несколько человек из команды другого потопленного американского судна...

О спасательной операции Котцов сообщил в штаб Северного флота и руководству Главсевморпути. Заметитель начальника Главсевморпути И.П.Мазурук немедленно распорядился продолжить операции по спасению членов команд с погибших судов конвоя «PQ-17». По свидетельству

почётного полярника, участника тех событий Валентина Дремлюги, положение в этом районе действительно было тяжёлое. Людей подбирали не только с плотов и шлюпок, но и непосредственно из воды, температура которой не превышала 3-5 градусов. Большинство моряков были сильно обморожены, а те, кто плавал в нагрудниках, почти все были мертвы. Плавающие на поверхности моря обломки судов, шлюпок, плотов, очаги горящих нефтепродуктов затрудняли спасательные работы.

За пять дней на борт «Мурманца» было поднято из воды и спасено 147 моряков с судов «Olopana», «Alkoa Ranger», «Hartlebury», «Washington», «Paulus Potter». *(Не устаю повторять названия транспортов на их «родном» языке, – это вносит полную ясность в повествование. В материалах и воспоминаниях о союзных конвоях содержится масса разночтений в их названиях на русском языке. В частности, это коснулось и упомянутого нами американского судна: в одних источниках – «Олопана», в других – «Алапана». Где неточность? У В.Пикуля – «Винстон-Саллен», в списках конвоя явно другое звучание – «Winston-Salem». – Н.Е.).*

На маленьком судёнышке были забиты все каюты, матросский кубрик, кают-компания, столовая и даже штурманская и радиорубка. На камбузе в огромных суповых котлах едва успевали кипятить чай и кофе. Первую медицинскую помощь оказывали участники научно-оперативной группы и члены судовой команды. Командиру «Мурманца» пришлось проявить завидную настойчивость, чтобы спасённых моряков пересадить на английское судно «Empire Tide», избежавшее гибели и укрывшееся в одной из бухт Новой Земли, и доставить их в Архангельск...

Как тут всё взаимосвязано! Начинаешь рас-

Внизу, в бушующем море, волны швыряли маленькое судёнышко, погибали люди. Вначале лётчики пытались сосчитать, сколько же осталось в живых, и не могли: люди сидели среди трупов и почти не шевелились.

Уйти от этого ужасного зрелища, набрать высоту или делать большие круги было нельзя. Туман прижимал их к штормовому морю: чуть в сторону – потеряют из вида кунгас. Найдут ли его на следующем заходе?

И всё равно ещё час назад он экипажу такой вопрос не задал бы. Каждый понимал: посадить «ката-

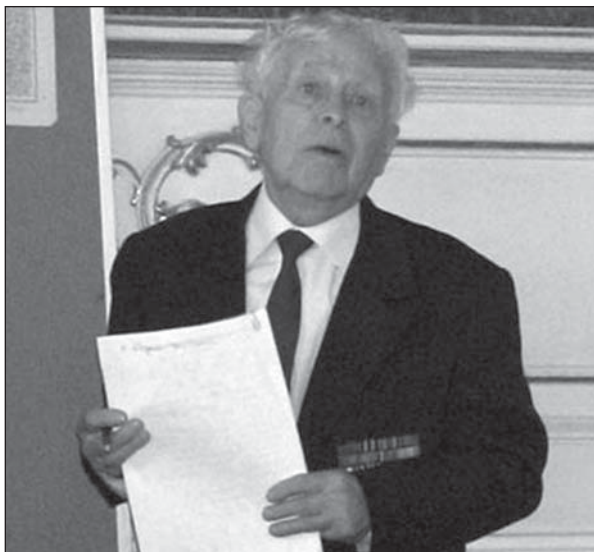
лину» на такие волны – и людей не спасти, и самим погибнуть.

Ещё час назад он, командир гидросамолёта Матвей Ильич Козлов, считал, что главное они сделали – нашли людей с погибшего парохода. Нашли уже тогда, когда никто не надеялся, – через десять дней, в шторм, в туман. Теперь оставалось только ждать тральщика и точно навести его на кунгас. Каждые полчаса их радист давал пеленг. Их самолёт – маяк, без него судно не отыщет людей.

Уже восемь часов они ждут. Восемь часов висят над Карским морем. Где-то на дне этого моря

лежит потопленный немецкой подводной лодкой пароход «Марина Раскова».

Карское море ещё не знало такой трагедии. Гибли конвои, уходили на дно суда с грузами, отбивался от «Адмирала Шера» Диксон. Но шёл уже 1944-й год, и до сих пор ни один наш конвой не постигла такая тяжёлая участь, как «БД-5» (караван № 5 Белое море – Диксон). На «Расковой» было 354 пассажира. Среди них – 116 женщин, 24 ребенка. Люди семьями ехали на полярные станции. Да ещё эскорт – три тральщика. Уцелел лишь один – 116-й.



**Ветеран полярных конвоев,
заслуженный полярник В.В.Дремлюг**

сказывать об одних, а расставлять «акценты» приходится на других. Одни погибали с чувством исполненного долга, другие спасали, героически преодолевая трудности, третьи трусливо «выбрасывались» вместе со своими транспортами на береговую мель...

«Прошло много лет, но остались вопросы, о которых долго спорили участники Ледового Патруля, – вспоминает почётный полярник В.В.Дремлюг. – Почему трижды немецкие подводные лодки, которые легко могли уничтожить «Мурманец», этого не сделали? Ведь в 1943 году они безжалостно расстреляли в Карском море другое судно ледового патруля – «Академик Шокальский». Может быть, «Мурманец» невольно являлся судном, следуя за которым, немецкие подводные лодки изучали ледовую обстановку? А, может быть, нам повезло, что командовал «Мурманцем» опытнейший капи-

тан П.И.Котцов, знавший, когда вступать в бой, а когда необходимо уходить от немецких подлодок во льды?»

За операцию по спасению моряков экипажей потопленных судов конвоя «PQ-17» Валентин Валентинович Дремлюг получил письменную благодарность от военного и военно-морского департаментов США и Канадской Коммерческой морской ассоциации ветеранов Второй мировой войны.

...Летом 2003 года из Мурманска была принята Международная экспедиция на борту гидрографического судна «Сегеж». Её участники уточнили местоположение, по крайней мере, двух из четырёх погибших у берегов Новой Земли судов конвоя «PQ-17». Один из них – американский транспорт «Олопана» – вёз в Советский Союз танки. Попытку поднять несколько боевых машин с борта этого судна предприняли участники очередной экспедиции в 2005 году. Высказали свою заинтересованность в успехе этого предприятия сразу несколько музеев боевой техники. Шансы на успех были обеспечены, поскольку, по заверению руководителя экспедиции и вице-президента «Полярного конвоя» контр-адмирала Вячеслава Солодова, главнокомандующий ВМФ выделил для осуществления этой операции два специализированных судна со всеми видами обеспечения...

– «*Pan Atlantic*» (США)!

– Потоплено 6 июля авиацией. Первый и последний...

– «*Pan Kraf*» (США)!

– После рассредоточения конвоя 5 июля потоплено авиацией. Первый и последний...

– «*Paulus Potter*» (Дания)!

– Повреждено авиацией 5 июля и 13 июля потоплено подлодкой «U-255». Первый и последний...



«Наверное, их та же лодка угробила, которая пыталась сбить и нашу «каталину», – подумал Козлов.

На лодку они наткнулись в день гибели «Марины Расковой», 12 августа. Днём они летали в Карское море на ледовую разведку. Шли в восьмидесяти милях севернее Амдермы. И вдруг Козлов услышал какой-то треск. Он подумал: барахлят моторы.

– Матвей Ильич, нас обстреливают, – доложил бортмеханик.

Командир резко бросил самолёт вниз, почти прижав его к волнам, на огромной скорости пронёсся над

морем и снова загнал «каталину» в густые облака. Но в тот момент, когда, почти задевая днищем волны, они неслись над водой, успели разглядеть рубку подводной лодки. Шторм болтал лодку, и фашисты промахнулись – повредили только один мотор. В тот же день лётчики узнали: поздно вечером конвой БД-5 атакован подводной лодкой.

Это было двенадцатого августа, а сегодня уже двадцать третье. Десять суток прошло. Страшных суток. Самым тяжёлым для него, Матвея Козлова, была его беспомощность. Там, в море, где уже погибло столько, быть может, кто-то ещё жив и

гибнет вот сейчас, когда туман не даёт поднять «каталину».

13 августа Матвей Ильич попытался вылететь на поиски. Его «каталина» и ещё несколько самолётов пошли к острову Белый – «Раскова» погибла в 60 милях от него. Но туман – ничего не разглядишь. Машина покрывалась льдом. Пришлось вернуться на Диксон.

Его «каталина» шла на взлёт и кружила над морем даже в такую погоду, когда другие не рисковали подняться. Дважды он летал 14 августа – безуспешно. То ли плохая видимость, то ли уже никаких следов трагедии не осталось. Тральщик



– **«Peter Kerr» (США)!**

– После рассредоточения конвоя 5 июля потоплено авиацией. Первый и последний...

– **«River Afton» (Британия)!**

– Потоплено 5 июля подлодкой «U-703». Многократный участник конвойных переходов: «PQ-1», «QP-2», «PQ-13», «QP-10».

– **«Washington» (США)!**

– После рассредоточения конвоя 5 июля потоплено авиацией. Первый и последний...

– **«William Hooper» (США)!**

– Повреждено авиацией 4 июля и потоплено подлодкой «U- 334». Первый и последний...

– **«Zaafaran» (Британия)!**

– После рассредоточения конвоя 5 июля потоплено авиацией. Первый и последний...

Что это – случайность? Как сказать... Для себя я вывел одну закономерность: абсолютное большинство погибших судов участвовали **«первый и последний раз...»** Словно их, как щенков преднамеренно бросили в море на произвол заранее просчитанной судьбы, поскольку для экипажей этих судов было в новинку нахождение в строгих рамках конвойного ордера. Рассредоточившись и оставшись без охранения, они просто растерялись... Можно поставить под сомнение подобные размышления, если бы я не находил в этой ситуации ещё одно неоспоримое и веское доказательство: в советские порты пришло абсолютное большинство именно тех судов, которые участвовали в подобных операциях **не первый раз...** Есть ещё одна закономерность: большинство погибших судов – американские. Произволу английского адмиралтейства и разгуду военно-морской машины противника экипажи этих транспортов могли противопоставить только свой опыт и сплочённость, чего не было у тех, кто в этом походе оказался впервые. Как

мы знаем, американская сторона поддерживала регулярность прохождения северных конвоев, английская сторона эту договорённость не раз откровенно и неприкрыто саботировала. Может, на этот раз англичане решили подставить своего американского партнёра, чтобы последний стал более сговорчивым?

Ситуации «разыгрывались» самые неожиданные. Известный лётчик Матвей Козлов припомнил, как он спасал кунгас с остатками экипажа и пассажиров «Марины Расковой», а память воскрешала другой эпизод, который по рассказу Матвея Козлова очень подробно воспроизвёл писатель Владимир Стругацкий:

«...На четвёртый час плавания Матвей Ильич почувствовал боль в затылке. «Опять мой самолёт заныл, – с досадой подумал он, – не нашёл другого времени».

Осколки старенькой «каталины» сидят у него в затылке. Иногда ему кажется, что они там шевелятся – тогда начинается резкая головная боль. Осколки сидят уже два года – врачи не рискнули их вынимать – с 1942-го, когда он летал на поиски американских и английских моряков с разгромленного семнадцатого конвоя... Человек десять он отыскал на острове Вайгач, вывез на Большую землю. Через несколько дней снова полетел к Новой Земле.

Летали над морем до темноты, переночевать решили возле полярной станции, чтобы завтра с утра продолжить поиск.

Лодку поставили на якорь. Экипаж Матвей Ильич отпустил на берег, а сам остался в самолёте. «Каталина» не сухопутная машина, с которой после посадки все хлопоты кончаются, её без присмотра на воде не оставишь – а вдруг шторм? В хвосте было у них несколько спальных мест. В этом доме колхозника, как шутил Козлов, и отдыхали.

искал – никого не обнаружил.

Но как только чуть распогодилось – вечером 17 августа, – он всё равно решил вылетать. Десять часов пилил море галсами. Утром, когда уже собирался возвращаться на берег, наткнулся на вельбот. Издали показалось – пустой. Прошли над ним – люди! Живые!

Сели, подтащили вельбот. То, что лётчики в нём увидели, было ужасно. Двадцать пять человек, измождённых за неделю скитаний без пищи и воды, с опухшими, раздутыми ногами, руки окровавлены. «Пить! Пить!» – кричали они. Был морс, всем дали по кружке.

Не просил пить только средних лет мужчина в военной форме. Механики еле втащили его в самолёт. Он как сел, так и не шелохнулся. Механики разжали ему зубы, влили морс. У него хватило сил только облизать губы. Лётчики попробовали снять с него сапоги, но ноги так опухли, что пришлось разрезать голенища. Пальцы растирать было уже бесполезно: чёрные, как угли. Придётся, видно, ампутировать.

Рядом с военным сидела девушка.

– У него дочь и жена погибли, когда «Раскова» тонула. Он их посадил на моторный катер и от-

правил на тральщик. В катер всех с маленькими детьми посадили. Ну а мы – на вёслах, на шлюпке. Они до тральщика быстро добрались. Только их на палубу подняли – взрыв. И 114-й на глазах на две половины. Вот он с тех пор ни слова и не сказал.

... В тот же день, 17-го, вылетели следом за Козловым ещё два самолёта – никого не нашли.

Сегодня, когда они вылетали на поиски, им многие говорили – бесполезно. За десять дней – кто выживет? Пассажиры прыгали с парохода в вельботы и катера в чём были, в спасательных лодках



– Мне в доме колхозника даже лучше спится, чем на берегу, – говорил Матвей Ильич. – Укачивает потихонечку. Благодать.

Но в один миг благодать кончилась.

Треск, вспышка пламени. Его ранило осколками разорвавшегося самолёта. Он опомнился в ледяной воде. И только когда пулемёт стал бить в упор, понял: всплыла немецкая подводная лодка.

Наверное, если бы не Севастополь, где просто нельзя не уметь плавать, если бы не служба в Балтийском флоте на кораблях «Марат» и «Аврора», он так и остался бы в этой ледяной воде. Но он выплыл – нырнул под пулями в воду, снова плыл. Только на берегу оглянулся назад. Там, где стояла «каталина», плавали лишь обломки. Подводная лодка ушла, немцы были уверены: никого в живых не осталось.

Козлов добрался до полярной станции.

– Американцам здорово повезло, – говорил он потом. – Вовремя мы их отсюда выгнали.

Это была целая история. Он летел на своей «каталине» вместе с командиром авиаотряда Ильёй Павловичем Мазуруком. Они старые знакомые – вместе высаживали папанинцев, зимовали на Земле Франца-Иосифа, подстраховывая путешествие первой в мире дрейфующей станции. Война снова их свела.

Над Новой Землей Козлов сказал Мазуруку:

– Илья Павлович, посмотри вниз. Там какой-то корабль. Наверное, с семнадцатого конвоя.

Они пошли на снижение.

На берегу губы Литке увидели палатки, разбросанные ящики, прочли на борту американского транспорта название – «Winston-Salem».

– Наверное, лодка их подбила, – решил Козлов, сажая самолёт возле громадного корпуса американского сухогруза.

Вместе с Мазуруком они ходили по палубе, не понимая, в чём дело. В корпусе – ни одной пробои-

ны. У орудий почему-то нет замков. Весь груз цел – оружие, металл – то, что так необходимо сейчас фронту. Да, «Winston-Salem» шёл в семнадцатом конвое. Но, увидев, как гибнут под ударами фашистов другие суда, капитан решил не рисковать. Он посадил судно на мель в новоземельской бухте. Приказал замки орудий вынуть, а команде располагаться на берегу.

– Что вы ещё хотите? – возмущался капитан.

– Мне было приказано привести судно в советский порт – я привёл.

– Вы привели не в порт, а на пустынный архипелаг, – возмутился Мазурук. – В первую попавшуюся бухту. А вас ждут в Архангельске. Фронт задыхается сейчас без этих грузов.

– А с вами я вообще не имею желания разговаривать, – отчеканил вдруг капитан. – Я буду разговаривать только с представителем советского правительства.

Тогда Мазуруку пришлось расстегнуть куртку, показать свой значок депутата Верховного Совета СССР и объяснить, что он и есть представитель правительства.

– Я требую, чтобы нас отсюда вывезли на самолётах, – заявил капитан. – «Винстон-Салем» не сдвинется с места. К чёртовой матери такие плавания...

...Бог знает, сколько ещё просидели бы американцы на Новой Земле, сколько ещё ждали бы этих грузов в порту, если бы экипаж «каталины» не нашёл «Winston-Salem». Лётчики доложили обстановку. К Новой Земле отправились наши моряки. Они и привели американский транспорт в Архангельск...

...Рядом с «Winston-Salem» оказался всё тот же вездесущий «Мурманец» и тральщик «Диксон», которые и стащили с обсушки американский транспорт. Американцы принципиально остались вер-

не оказалось даже пресной воды. Но на седьмом часу полёта они увидели, как волны подбрасывают маленькое судёнышко. Оттуда кто-то даже махал рукой. Кто-то, у кого остались силы поднять руку. Но это было девять часов назад. Сейчас уже никто не поднимает головы.

«Каталина» кружила над кунгасом.

Чем он может им помочь? Сбросить ватники, еду? Всё, что было, уже сбросили. Половина утонула, не попав на раскачивающийся кунгас. Да и та одежда, которую поймали, тут же намочила, заледенела.

– Ну подождите, подержитесь, – уговаривал он их, словно, внизу, в кунгасе, были слышны его слова. – Вы же столько держались.

Но он понимал, что людей на кунгасе уже охватило чувство какой-то тупой обречённости.

И он ждал судно, проклиная своё бессилие. Когда-то ему казалось, что самолёт всесилен. Было это давно – ещё в 1925 году. Тогда он тоже летал на летающей лодке, вернее – на лодочке. Рядом с громадной двухмоторной тяжёлой «каталиной» машина Григоровича – мотор всего в сто сил! – показала бы лилипуту. На ней не

было даже показателя скорости. Скорость определяли по звуку – вслушивались, как гудит ветер в тросах. «Стяжки поют – скорость есть, – учил инструктор. – Стяжки затихли – нет скорости».

Уже перед самым выпуском двадцатидвухлетний курсант школы морских лётчиков Матвей Козлов поднялся над севастопольской бухтой один, без инструктора.

Он выровнял гидроплан, огляделся. На берегу пытел паровоз – тащил пассажирский поезд. Вот бы пройти над вагонами, услышать, как запоеют от скорости стяжки. С какой завистью оттуда, с земли, будут смотреть на



ны себе, и не ударили палец о палец, чтобы помочь себе и нашим морякам в этой сложной операции.

Немногословный официальный отчёт сохранил детали той ситуации: «...Пошли на спасение американского парохода «Winston-Salem», который наскочил на мель с грузом танков и самолётов. 16 июля, подойдя к пароходу, получили задание завести якоря с судна, чтобы его не разбило во время шторма, произвести тщательный промер глубин в районе посадки на мель парохода. При заводке одного из якорей нам необходимо было открепить якорь от якорного каната. Капитан американского судна объяснил, что перепилить цепь якорного каната невозможно в данных условиях на плоту, при волнении моря и имеющихся ручных инструментах. Мы взялись вручную перепилить ножовочными полотнами якорный канат. Через полтора часа якорный канат был перепилен. В это же время был произведён тщательный промер глубин района посадки судна на мель. Прodelав все работы, мы по пути в Малые Кармакулы приняли на борт спасшихся на спасательных шлюпках моряков с американских, английских, голландских судов, в числе их было 40 больных. Всего приняли на борт 140 человек, разместив их во все наши каюты, кубрик, столовую, кают-компанию, экспедиционное помещение и часть здоровых людей поместили на палубу. 17 июля, взяв на буксир семь спасательных шлюпок, пошли в губу Малые Кармакулы».

«Экипаж бота, – вспоминает радист гидрографического судна «Мурманец» А.А.Огнев, – не считал взятых на борт. Он их спасал. На переходе из Белушьей в залив Моллера все помещения были забиты людьми до предела. Среди них – англичане, американцы (в том числе негры), датчане, немец, латыш, говоривший по-русски, два советских моряка. В радиорубке сидел полной комплекции капитан – голландец с обмороженными ногами».

«Winston-Salem» потерпел аварию 8 июля 1942 года. Капитан этого транспорта Ловгрэн был настолько напуган звучавшими в эфире сигналами бедствия с гибнущих судов каравана «PQ-17», что сознательно посадил своё судно на первую попавшуюся береговую мель. Потом он приказал выбросить за борт затворы со всех артиллерийских установок и уничтожить секретную документацию.

Прибывшему 10 июля советскому представителю (а мы уже знаем, что это был Мазурук), капитан заявил, что судно и груз находятся в советском порту, и потребовал для себя место на первом же самолёте, вылетающем в Соединённые Штаты. Как просто решал все проблемы военного времени этот капитан, запретивший своим матросам участвовать в каких-либо попытках снятия транспорта с мели, предоставив решение этой задачи советским морякам «Т-31», «Т-32», «Т-37», «Т-53», транспорта «Диксон» и мотобота «Мурманец»...

История с «Winston-Salem» получила широкую огласку и по сей день приводится историками, журналистами и писателями (в том числе и иностранными), как пример проявления трусости на море. В США этот факт получил однозначно резкое осуждение, послужил причиной специального разбирательства всех обстоятельств посадки судна на мель, действий капитана Ловгрэна и его команды.

Мне не хочется делать нравоучительных выводов и давать советы, как в подобных обстоятельствах надо поступать. Просто приведу ещё одно независимое, но заинтересованное свидетельство участника конвоя «PQ-17» – американца Росса Рассела. Его откровенный рассказ «Авария в русских полярных водах» (журнал «Лайф», ноябрь 1943 года) о встрече с архангельскими школьниками в районе Кармакул на Новой Земле нашёл живой отклик у читателей этого популярного издания. Тут всё – правда.

него пассажиры! И курсант повернул самолёт к берегу. Он поровнялся с паровозом, услышал, как загудел в стяжках ветер. И вдруг с ужасом увидел: поезд его обгоняет.

Высунулись из окон пассажиры. Машут ему руками, улыбаются, что-то кричат. Да разве что-нибудь услышишь сквозь гул мотора и свист ветра. Но ему казалось – он слышит смех: «Вот так лётчик! Паровоз перегнать не может...»

Ну ладно, самолёт Григоровича был бессилён. Но сейчас он на громадной «каталине» – и тоже не может ничего сделать, бессильна она перед этими волнами.

Не попади он в севастопольскую школу, вряд ли пришёл бы и в полярную авиацию.

Одним из преподавателей в школе был Анатолий Дмитриевич Алексеев – будущий известный полярный лётчик, в 1937 году они вместе высаживали на полюс папанинцев. Через несколько лет после полёта с Борисом Григорьевичем Чухновским на поиски экспедиции Нобиле, когда Алексеев был уже знаменитым штурманом, они встретились с Матвеем Козловым. Алексеев спросил:

– Хочешь полетать на Севере? При Северном морском пути

Чухновский и Шевелёв создали воздушную службу. Уже есть две летающие лодки – «Дорнье-Валь». Ты же на гидросамолёте ещё на Чёрном море отлично летал. Так что, если хочешь, могу тебя рекомендовать.

Так с помощью своего бывшего преподавателя Матвей Ильич Козлов стал полярным лётчиком.

Две стихии – море и небо – ещё с тех пор, с Севастополя, сошлись в его жизни. Всю жизнь он пролетал над морем, над Ледовитым океаном – в море садился, с моря взлетал.

И сейчас под ним было море – Карское море. И перед этим хаосом



«Старший помощник мог снабдить нас только небольшим запасом пищи, – рассказывал Р.Рассел. – Положение было довольно грустное. Большинство было в плохом физическом состоянии. Мы выбивались из сил за одну-две мили. Плохая вода, добытая из растопленного снега, увеличивала наши лишения.

Неожиданно в это тяжёлое для нас время мы заметили вдали большую палатку. Люди то входили, то выходили из неё. Ага, люди, подумали мы, признаки цивилизации! Трое из обитателей палатки пошли к нам. На расстоянии они казались охотниками, но по мере их приближения мы поняли, что это дети. Старшему было пятнадцать лет и, как мы узнали позже, он был одним из трёх комиссаров. Мы приняли приглашение отправиться к их палатке.

Мало-помалу мы узнали всю историю. Все они были юнцами из Архангельска, большинство – пионеры (детская организация в Советском Союзе). Они добровольно вызвались поехать на Север с целью охоты на уток и сбора утиных яиц для фронта.

Шхуна привезла их и высадила на этот остров, в 700 милях от Северного полюса. В течение двух месяцев они собирали яйца, просаливали убитых гарпунами уток, собирали гагачий пух. Затем шхуна возвращалась за собранными припасами и переправляла их на материк.

Дети были вполне самостоятельны. Поддержка дисциплины и распорядка поручена трём пятнадцатилетним комиссарам, но в этом было мало нужды. Дети имели большое чутьё к кооперативным началам, которые нам трудно вообразить.

Каждый день они ползали вверх и вниз по скалам, как обезьянки. Они ставили свои ялики в скалистые убежища у берегов, когда отправлялись опустошать многочисленные гнёзда, где несметное

число уток несли яйца. Дети пылали здоровьем и были полны радостной живучести.

Когда я говорю, что они спасли нам жизнь, я хочу сказать этим, что именно так оно и было. Любопытными синими глазами они сразу увидели тяжесть нашего положения.

Немедленно дети принялись за доставку провизии нашим пострадавшим людям. Они притащили жареных уток, круто сваренные яйца и печенье, сделанное из муки и яиц. Они даже снабдили нас просоленной рыбой и чёрным хлебом из собственных запасов. Что ещё важнее, они научили, как добывать пропитание на суровом острове. Смеясь и болтая, они брали нас с собой на прогулки, указывая места, где находится здоровая питьевая вода, лучшие места для сбора яиц, учили отличать хорошие яйца от плохих и ловить силками уток...»

Вот и всё. Можно придумать романтического четырнадцатилетнего капитана и поверить в его приключения. А можно рассказать о настоящем подвиге детей-подростков военного лихолетья и поставить под сомнение, а было ли это на самом деле так. Было! Яйца и мясо кайры, добытые этими юнцами, было доставлено в Архангельск, где катастрофически не хватало продуктов питания в детских яслях и садах, в школах, в порту, на фронте. По решению партийных и советских органов города всё добытое поделили по-братски. Но больше всего – для фронта. Такая была ситуация: «Всё – для фронта! Всё – для победы!»

Александр Городницкий

ПАМЯТИ КОНВОЯ «PQ-17»

Аргумент в неоконченном споре,
Злой сирены пронзительный вой,
Для похода в студёное море
Корабли собирает конвой.

тяжёлых волн он чувствовал свою беспомощность.

– Командир, пошёл шестнадцатый час полета, – доложил штурман.

– Ясно... Провалился, что ли, этот спасатель! Как у нас с бензином?

Уже голова от этих кругов кружится. Летать сутками он привык. Но летать, а не кружить на месте. Монотонность укачивает, отупляет.

Но он посмотрел вниз, на кунгас, и заставил себя собраться, растёр колени, в которые будто бил ток, помассировал виски.

Может, сейчас там, внизу, те же люди, которых нашли четыре дня

назад? Нашли, но спасти не смогли. Нашёл Станислав Сокол, командир другой «каталины».

Волна позволила тогда сесть. Спустили клипер-бот. Но сняли только двоих – какого-то повара и матроса с «Расковой». Они неожиданно прыгнули с кунгаса на клипер-бот и перевернули резиновую лодку. Их вытащили из воды. Подойти к кунгасу ближе было нельзя – можно столкнуться.

Вечером после этого полёта Сокол ему говорил:

– Понимаешь, я им кричу: «Прыгайте в воду, прыгайте! Мы вас поймаем!» Но они, как глухие – они

были заняты делёжкой пресной воды. Да и сил прыгать, видно, не было. У них не хватило сил даже выбросить за борт трупы. Тут ещё пошли волны. Кунгас подбрасывало выше нашей «каталины». Я ничего уже сделать не мог. Мы перебросили в кунгас ящики с продуктами и улетели.

Это было четыре дня назад. Четыре дня искали людей в море – не нашли.

Может, сейчас внизу тот же кунгас. Кто-то ещё с тех пор наверняка умер. И наверняка у всех сил стало куда меньше.

– Матвей Ильич, – сказал радист, – сейчас был на связи Диксон.



Им волна раскрывает объятия,
Им поют, провожая, гудки.
Это ваши друзья или братья,
Помолитесь за них моряки.
Каждый твёрдо в судьбу свою верит.
Только знать никому не дано:
Кто вернётся обратно на берег,
Кто уйдёт на холодное дно.
Не дожить им до скорой победы,
Ненадёжной мечте вопреки.
Это ваши отцы или деды,
Помолитесь за них моряки.
Вспомним тех, кто стоит у штурвала,
Чтоб погода нелётной была,
Чтобы бомба суда миновала,
И торпеда в пути обошла.
Отлетают их светлые души,
Словно чайки в полёте легки.
Никому не добраться до суши,
Помолитесь за них моряки.
Над водою, солёной от горя,
День полярный горит синевой.
Для похода в студёное море
Корабли собирает конвой.
Там грохочут салюты прибоя.
И намокшие тонут венки.
Это те, кто закрыл вас собою,
Помолитесь за них моряки.

Alexander Gorodnitsky

IN MEMORIAM: CONVOY «PQ-17»

Like a voice in a long altercation
Comes the sinister siren's shrill wait,
As the convoy assembles its vessels,
On a course for the bitter cold sea.
Now the breakers' embraces are open
And the hooters are sounding God speed.

Побратимы Арктики

Know that these are your comrades or brothers –
Sailors, offer a prayer for them.
Each one firmly believes in his fortune,
Yet to none is it given to know
Who among them will sail back to harbour.
Who will sink to the cold deep below?
None will live to the victory looming
Though they keep their delusory dreams,
Know that these are your fathers or elders
Sailors, offer a prayer for them.
Let it not be the weather for flying –
Call to mind those who stand at the wheel –
So they might avoid trial by bombing.
And torpedoes veer off from their path,
Like the aery ascent of the seagull
Their tight spirits are flying away.
Not one mortal man will make haven –
Sailors, Offer a prayer for them.
Above water that's salted with sorrow
Polar skies burn a radiant blue
As the convoy assembles its vessels
On a course for the bitter cold sea,
The salutes of the breakers are booming,
Their wet garlands sink down and are lost.
These men shielded us by their own bodies –
Sailors, offer a prayer for them.

Английский перевод сделал один из участников экспедиции на ГИСУ «Сенеж» 2003 года канадский капитан Хилл Вилсон. (Стихи А.Городницкого, их перевод на английский язык воспроизводятся по книге «Полярный конвой». Издательство «Остров», г. Санкт-Петербург, 2005 год).

27 июля. Из Молотовска вышел в Арктику конвой в составе 4 ледоколов.

А в это время в Лондоне продолжались переговоры о возможностях отправки восемнадцатого конвоя.

Казалось, советская сторона уже убедила англичан в необходимости скорейшей отправки грузов

337



– Ну что? – ожил Козлов. – Когда хоть они придут?

– Говорят, судно вернулось. В такой шторм они идти не могут.

– Ясно...

Козлов поднял свою «каталину» метров на сто, словно хотел осмотреться. Кругом было такое же штормовое море. И тогда командир спросил у своего экипажа:

– Что будем делать?

– Ты, Матвей Ильич, командир – тебе и решать, – ответил экипаж.

Он знал: посадка – это самоубийство. Лодка разлетится на куски. Но бросить людей – убийство. И его экипаж прекрасно знал,

что он скажет: «Будем готовиться к посадке».

– Ясно, – ответил экипаж.

Одно его нечёткое движение – и они погибли. Это он понимал. Если «каталину» посадить на подшву волны, то самолёт тут же разобьёт о следующую волну, как о бетонную стену. Сажать надо только на гребень. Но всё вокруг ходуном ходит. Попробуй на гребень попади. Волны метра по четыре.

Он всё же повёл «каталину» вниз. Удар. Будто кто-то стукнул кувалдой по днищу. «Каталину» подбросило. Снова удар, только

уже потише. Скорость угасла. И снова удар, почти слабенький.

Когда «каталина» закачалась на волне, он подумал: то ли всё очень точно рассчитал, то ли просто повезло.

Сесть-то сели, но волны заливают самолёт. А самое страшное – кунгас куда-то исчез. Вокруг – лишь волны. Они то взмывают выше самолёта, то валятся вниз. Где же кунгас? Неужели перевернулся?.. Наконец они увидели судёнышко. Его скрывали волны: поднимали самолёт, но в тот же момент бросали вниз кунгас.

Кунгас тяжёлый. На такой волне к нему не подойти. Столкнутся.



новым караваном. Но всякий раз это оговаривалось новыми условиями: «Вот если советская сторона... Вот если на Севере будет ночь, а не день...» Вот если б не война, все были бы живы...

28 июля вновь собрались в парламентском кабинете Идена. Английскую сторону представляли морской министр Александер и Дадли Паунд, советскую сторону – посол И.М.Майский и военноморской атташе в Виликобритании адмирал Н.М.Харламов.

Первая реплика Паунда была не просто неуместной, но и оскорбительной.

– Немцы – шляпы! Будь я на месте гросс-адмирала Редера, у меня бы не проскочил в Архангельск ни один наш транспорт...

Наш адмирал от злости готов был не только спустить штанишки с Паунда, а сказать: «Тебе не хватало ремня! На – получай!» А если серьёзно, возмущённый Харламов заметил без дипломатической вежливости:

– Вы, несомненно, лучше Редера. С вашей помощью кое-кто всё-таки проскочил в Архангельск, за что мы, русские, вам особо благодарны...

И тут русские стали брать инициативу в свои руки. При такой перебранке, можно не услышать друг друга. Посол Майский решил поставить всё на свои места:

– Вопрос стоит так: когда может быть отправлен ближайший конвой?

Паунд в очередной раз попытался увильнуть от прямого ответа, потому что, как признаётся Майский, «...решал с английской стороны только Паунд. Иден и Александер всё время либо молчали, либо позволяли себе краткие реплики, робко глядя в такие моменты в глаза Паунду. Похоже, было, точно Паунд – учитель, а Иден и Александер – ученики, которым больше всего хочется заслужить хорошую отметку учителя».

После очередной дипломатической перепалки, Паунд вскользь обронил, что они, англичане, с помощью сильного воздушного флота собираются сделать Баренцево море опасным для «Тирпитца». Майский явно не доверял англичанам и снова спросил напрямик: сколько следует иметь самолётов в Мурманске, чтобы обеспечить безопасность конвоев? Паунд понял, что его оговорки взяты под сомнение, и с хмурым видом ответил:

– Шесть эскадрилий для бомбовых ударов и четыре – не меньше! – для нанесения торпедных ударов.

Майский утешил своих «коллег», сказав, что сегодня же запросит об этом советское правительство.

Вопрос – «Будет или не будет послан «PQ-18» в ближайшее время?» – вновь повис в воздухе. Англичане ссылались на мнение Черчилля, что, дескать, в условиях незаходящего солнца конвои подвержены большой опасности, пусть, дескать, полярные дни станут короче, а в полярную ночь мы развернёмся... Если дипломатические соображения свойственны переписке Сталина и Черчилля, то бывалый моряк Харламов высказал лорду Адмиралтейства, как профессионал: вся история с «Тирпитцем» не стоит и выеденного яйца. Этого немецкого монстра, конечно, надо бояться, но этот страх пока лежит глубоко в потенции, и англичане ещё не ощутили материальной силы германского линкора. Харламов утверждал: в основе разгрома каравана «PQ-17» заложена явная нелепица и стратегическая ошибка не кого-нибудь, а Британского адмиралтейства. Александер выступил в защиту Паунда. Не остался в стороне и Майский, заметивший, между прочим, что английские адмиралы тоже не безгрешны.

Утихомирить их решил Иден. Попросив обе стороны не поддаваться эмоциям, он сказал совет-

Механик Николай Камирный – его бог силой не обидел – метров на двадцать швырнул бросательный конец. Кинул точно. На кунгасе поймали, закрепили. И трос тут же натянулся как струна.

Механик вместе со штурманом Леоновым спустили надувную лодку и двинулись к кунгасу, перебирая руками фал.

На дне суденышка около тридцати трупов. По колено вода. На трупах сидели и лежали люди. Двигаться могли лишь несколько человек. Остальных приходилось переносить в лодку на руках.

За семь рейсов переправили

всех живых. Их оказалось четырнадцать.

Отвязали трос. Кунгас исчез в тумане.

Что делать? Поднять нагруженный самолёт с таких волн – думать нечего. До ближайшего берега – острова Белого – шестьдесят миль. Надо рулить по воде к берегу, рулить по этим надолбам. Другого выхода не было. Сколько времени на это уйдёт, никто не знал.

И они поплыли.

Стойки поплавков уходили под воду. Эти поплавки на концах крыльев у «каталины» – для поддержания равновесия на воде.

Стойки высотой больше двух метров. Но они ныряли под воду и волны перекачивались через плоскости. В кабине всё намокло. От сырости обуглились электроды. Моторы начали чихать. Но выключить их было нельзя – волны развернут самолёт лагом к волне и затопят.

...Слишком медленно они тащатся к берегу. Уже седьмой час их лодка разбивает волны. Механики говорят: люди с кунгаса слизывают с отпотевшего металла капли воды. Всё никак не могут утолить жажду. В салоне какая-то женщина как прислонилась семь часов назад к



скому послу, чтобы тот запросил своё правительство о создании сильного воздушного флота на Севере, а они, подождав прихода полярной ночи, решат, что им делать дальше...

Невзирая на страшное напряжение на наших фронтах, советское командование отыскивало резервы: в Мурманск, как того хотели англичане, прилетели востребованные эскадрильи. Казалось, союзникам уступили, теперь и они должны сделать шаг навстречу. Но конвой «PQ-18» так и не шёл...

После памятных перепалок между Иденом и Майским, между Паундом и Харламовым британская палата общин все-таки потребовала правды о караване «PQ-17». Но реакция последовала прямо противоположная: на правду наложили гриф: «Совершенно секретно». Кабинет министров дебатировал этот вопрос уже при закрытых дверях. Даже в письмах моряков, отправленных ими на родину из германских концлагерей, военная цензура беспощадно вымарывала строки, в которых люди обвиняли своё командование в том, что оно привело их на бойню и сознательно подставило под топор. Такую правду предавать гласности британской верхушке было не с руки...

Советский историк Б.А.Вайнер, анализируя ситуацию, документы и воспоминания участников конвоев, приходит к однозначному выводу: разгром немцами «PQ-17» «... явился результатом политической игры англо-американских правящих кругов. Разгром «PQ-17» они использовали в качестве повода для прекращения поставок в СССР».

9 августа. Из Исландии вышел в самостоятельный рейс на Архангельск транспорт «Ф.Энгельс».

Выход конвоя «PQ-18» задерживался...

12 августа в акваторию Мурманского порта вошёл тяжёлый американский крейсер «Tuscaloosa» («Тускалуза» – этим именем хотел прикрыться «Ад-

мирал Шеер» при встрече с «А.Сибиряковым»...) в сопровождении миноносцев. Эти корабли в Россию послал лично Рузвельт, чтобы доказать Черчиллю, что океан проходим и в условиях полярного дня. Американцам удалось это доказать на деле. Но отправка «PQ-18» задерживалась всеми средствами...

18 августа. Для обеспечения проводки конвоев в восточной части Баренцева моря и обороны западных подходов к Карскому морю создана Новоземельская военно-морская база. Полярный день переходил в белые полярные ночи. «PQ-18» не шёл...

25 августа германский тяжёлый крейсер «Admiral Scheer» потопил в Карском море транспорт «А.Сибиряков». 27 августа всё тот же германский тяжёлый крейсер «Admiral Scheer» обстрелял порт Диксон. Но, получив достойный отпор береговой батареи и стоявшего на рейде СКР-19 («Дежнёв»), отказался от высадки десанта, ушёл, не солоно хлебавши, в Нарвик. Будем считать, что это ещё один убедительный козырь, не оправдывающий задержку движения очередного конвоя «PQ-18»...

Об этом подробно рассказывалось в первой части «Побратимов Арктики». Хроника полярных конвоев, составленная по итогам Первой Международной конференции Братства Северных конвоев, которой мы пользуемся, обозначила, к сожалению, не всех участников одиночных плаваний. Но мы-то знаем точно, что невольным участником событий августа 1942 года у Диксона был стоявший на рейде пароход «Кара». По свидетельству Ивана Сергеевича Ушакова, кочегара Диксонского аэропорта, которого разыскал после войны норильский журналист Валерий Кравец, «Кара» привезла взрывчатку – подарок от американских рабочих – для Норильского комбината. И спасло пароход не чудо, а вовремя поставленная экипажем дымовая завеса...

борту, так почти и не шевелится. Пробовали её растормошить – она словно в забытии.

Дотянут ли они до берега? Волны, эти проклятые волны!

«Бывают бесхарактерные люди, а безвыходных ситуаций не бывает», – вспомнил он любимую фразу инструктора школы морских лётчиков. Эту фразу он, командир самолёта Матвей Ильич Козлов, не раз повторял своему экипажу. И всю жизнь сам верил: всегда можно найти выход. Даже тогда, когда выхода, кажется, нет.

Он вспомнил, как однажды, лет десять назад, полетел с Диксона на

ледовую разведку. Погода отличная. Но в Арктике никогда не знаешь, что произойдёт с тобой не только на следующий день, но и в следующий час. А через час погода испортилась, осела облачность. Гидроплан покрылся льдом, затрясся. Пришлось вырываться из облаков, идти на полторы тысячи метров. Обледенение прекратилось. И тут явился механик Гриша Побежимов:

– Эх, бензинчика-то у нас осталось максимум на час.

Где они находятся? Куда садиться?

И вдруг – крохотный просвет. В нём блестит вода – видно, какое-то

озеро. Козлов убрал газ и спустил гидроплан по спирали в колодец. Сели. Действительно – озеро. А где это озеро – на архипелаге Новая Земля ли, на острове ли Вайгач? Сообщить о себе нельзя – тогда летали без рации.

Устали, изнервничались, двенадцать часов уже в воздухе.

– Утро вечера мудренее. Давайте-ка лучше поспим, – предложил командир.

Проснулись: небо ясное, солнышко, тепло. Из всех девяти баков слили горючее в один.

– Хватит минут на тридцать, – сказал Побежимов. Решили так:



Меньше всего мы тогда обратили внимание на действия каравана, находившегося в районе пролива Вилькицкого, на который, собственно, нацеливался «Адмирал Шеер». Капитаны западного каравана, по свидетельству И.Д.Папанина, узнав от штаба Минеева о появлении врага в Карском море, как всегда, проявили должную бдительность, не стали мешкать и испытывать судьбу, двинулись во льды и с трудом прорвались в море Лаптевых. Капитан ледокола «Ленин» Николай Иванович Хромцов в судовом журнале 25 августа 1942 года сделал лаконичную запись:

«25/VIII – 42 г. На пути от о-ва Диксон в Тикси. Около 01 час. 00 мин. было получено сообщение от Штаба проводки сообщение о возможном появлении в Карском море немецкого линкора... В 13 час. 28 мин. приняли сообщение ледокольного парохода «Сибиряков» о том, что он видит неизвестный крейсер. В 13 час. 47 мин. «Сибиряков» сообщил, что крейсер его обстреливает. Дал сигнал «SOS». В 13 часов 48,5 мин. работа радиостанции «Сибирякова» прекратилась. В 15 час. 00 мин. к каравану подошёл пароход «Сакко». Учитывая возможность продвижения немецкого линкора на восток к проливу Вилькицкого, в 20 час. 20 мин. караван снялся и пошёл в море Лаптевых. Состав каравана: ледокол «Красин», танкер «Азербайджан», танкер «Донбасс», пароходы «Комсомолец Арктики», «Шорс», «Сакко», ледокол «Ленин», танкер «Хопмаунт» («Норетoint»), пароходы «Чернышевский», «Двина», «Моссовет», «Ельня-2»...»

...В то же самое время в этом районе находился пароход «Белоруссия» под командованием Николая Борисовича Артюха. В мае 1942 года пароход вышел из Сан-Франциско с грузами для Архангельска. «Белоруссия» успела пройти за время летней навигации по Северному морскому пути с востока. Сначала судно входило в тот самый караван, на охоту

за которым безуспешно пытались выйти фашистские подводные лодки и рейдер «Адмирал Шеер». Самый опасный участок пути от мыса Челюскин до острова Диксон караван преодолел в густом тумане. Тогда «Белоруссия» и отстала от каравана. К Диксону следовали самостоятельно через проливы архипелага Норденшельда. Путь вдоль берега по малым глубинам был опасен, судно в любое время могло сесть на мель. Но это давало и преимущества – не надо было опасаться подводных лодок. Пригодился опыт капитана, он безукоризненно провёл судно к назначенной цели: у острова Диксон «Белоруссия» догнала караван и до Югорского Шара шла под охраной боевых кораблей.

Говорят, нет худа без добра. Моряки союзных конвоев не раз убеждались в этом. И сейчас Баренцево море встретило караван жестоким штормом. Моряки радовались непогоде больше, чем солнцу. При такой погоде суда прибыли в Архангельск целыми и невредимыми...

Не успела «Белоруссия» разгрузиться, как в её трюмах разместили новый груз, и судно ушло в Мурманск. На этом переходе плавание осложнялось тяжёлой ледовой обстановкой, судно становилось удобной мишенью для вражеских самолётов, которые совершили несколько налётов на «Белоруссию». Экипаж работал на пределе сил. За морем и воздухом велось непрерывное наблюдение. Осознавая личную ответственность за судьбу экипажа, груза и судна, капитан, кажется, ни на минуту не сомкнул глаз.

Когда же была близка цель, снова прозвучал сигнал боевой тревоги. Правда, гитлеровским самолётам недолго пришлось пикировать над «Белоруссией». Внезапно появившиеся советские истребители завязали воздушный бой с противником и отогнали его за пределы Кольского залива. А тем временем, «Белоруссия» вошла под прикрытие на-

поднимутся, посмотрят, где находятся, а там уж будут решать.

Гидроплан пошёл легко и свободно: баки-то пустые. Набрали высоту, глянули.

– Да это же Югорский Шар, – облегчённо вздохнул лётчик. – Вон в бухте «Ермак» дымит.

– Горючее на нуле.

Но теперь это уже не беда. Можно выключить моторы – спланируют. Ледокол как раз привёз им горючее.

Да, безвыходных ситуаций не бывает. Только надо, чтобы имел ты хоть небольшую свободу действий. Ну а если её нет, этой свободы?

Тогда остаётся одно – надеяться на случай. Но надеяться до последнего.

На том же кунгасе, наверное, уже не верили, что их найдут. И те, кого он снимал с вельбота, тоже, наверное, не верили. Он вспомнил девочку лет восемнадцати с того вельбота. Ногти слезли, ноги так опухли, что не влезали в большие мужские валенки. Как её звали? Кажется, Шура. Сейчас она в больнице на Диксоне. Ехала на свою первую зимовку на мыс Челюскин... Бывалые моряки не выдерживали, а девочка выдержала. Она рассказывала, что многих было не

растормшить уже на третий день, они сидели не шевелясь, чувствуя какую-то обречённость. А девочка гребла, хотя у неё было так же мало надежды на спасение, как и у них. Гребла, сменяя на вёслах мужчин, ещё способных грести. Говорит, что ещё доберётся до мыса Челюскин, на материк возвращаться отказалась. А те, кто потерял надежду на спасение, где-то там – на дне Карского моря.

... Друзья всегда говорили ему: «Ты везучий человек, Мотя».

Но разве он везучий?

Да у него с первого же полёта в Арктике одно невезение.



ших береговых батарей, капитан Н.Б.Артюх облегчённо вздохнул и поставил судно на якорь под отвесной скалой в Сайда-Губе...

Сколько таких рейсов за время войны совершил капитан Артюх? Всю войну он перевозил необходимые фронту грузы, сначала – на «Белорусии», затем – на «Новороссийске». После войны Николай Борисович был капитаном-наставником Дальневосточного пароходства. Почётный гражданин города Владивостока отдал морю всю свою жизнь...

3 сентября. Транспорт «Беломорканал» завершил самостоятельный переход из Исландии и прибыл в бухту Кожевникова (море Лаптевых). «PQ-18» не шёл...

Разгром семнадцатого конвоя стал очередным водоразделом в союзнических отношениях. Теперь считали так: что было до него и что стало после...

Премьер-министр У.Черчилль 18 июля 1942 года писал И.В.Сталину:

«...нет никакой надежды на то, что конвоям, которые попытались бы пройти при постоянном дневном свете, повезло бы больше, чем



Полярный конвой начинает вытягиваться из Кольского залива. Август 1942 г.

«PQ-17». Поэтому с очень большим сожалением мы пришли к заключению, что попытка направить следующий конвой «PQ-18» не принесла бы Вам пользы и нанесла бы только невозместимый ущерб общему делу».

Услышать такие увещания в разгар сражений на фронтах Великой Отечественной войны! Прекратить поставки в такой момент – это преступление. Нам ли судить? Возможно. Надо ли опять пенять на Время, которое всё поставит на свои места?.. Прошло более шестидесяти лет, а споры всё не утихают. Если на эту же ситуацию смотреть с позиций современной политики двойных стандартов, которая характерна для западной дипломатии, становится более прозрачной и сама ситуация, и подходы к её пониманию.

В это время за рубежом находилось несколько советских торговых судов с важными военно-стратегическими грузами. Советские моряки не могли мириться с подобным положением. Они понимали: военная техника и оборудование должны «воевать». Экипажи ряда советских судов вызвались идти на родину без охранения. Одним из них стал экипаж парохода «Беломорканал» Дальневосточного пароходства. Узнав о решении английского правительства, экипаж «Беломорканала», не ожидая конвоя, вышел из американского порта с грузами, предназначенными для Нордвикстроя в Хатангском заливе.

Капитан парохода «Беломорканал» Сергей Васильевич Куницкий понимал всю сложность одиночного плавания. Под его руководством экипаж провёл большую подготовительную работу: судно перекрасили в белый «снег», чтобы затеряться во льдах арктического участка пути; матросы машинного отделения отрегулировали механизмы парохода; обсудили детально предстоящий маршрут...

Началось всё ещё по дороге, когда они с Алексеевым перегоняли гидросамолёт «СССР-Н-2» в Арктику. За этой летающей лодкой несколько лет назад Анатолий Дмитриевич ездил в Италию, на завод фирмы «Дорнье» в Пизе. Заграничный гидроплан наши лётчики быстро окрестили русским именем «Дарья».

Когда они летели из Красноярска, шли над Енисеем, сдал один двигатель. Часа полтора пришлось Козлову тянуть на одном моторе, пока, наконец, добрались до Турханска. Там уговорили капитана речного парохода взять гидроплан

на буксир, стащить вниз, в Красноярск. Сменили мотор и снова полетели на север.

– Видно, ты, Матвей, у нас невезучий, – смеялся Алексеев. – А ещё говорят, кто первый раз на скачки приходит – обязательно выигрывает.

Ему действительно не везло. Чуть в ту навигацию 1932 года со своим самолётом не зазимовал. Да ещё где?! На Северной Земле, куда никто до них не летал.

До экспедиции Ушакова – Урванцева этого громадного архипелага вообще не было на картах. В 1930 году четверо полярников высади-

лись на неведомую землю, и за две зимовки геолог Николай Николаевич Урванцев нанёс её острова на карту. Эту работу потом назовут крупнейшим географическим открытием XX века.

В 1928 году пытался долететь до этой земли на дирижабле итальянец Умберто Нобиле, но не долетел. Через несколько лет советско-германская экспедиция на дирижабле «Граф Цеппелин» из-за тумана не смогла даже увидеть с воздуха Северную Землю. Так что эта земля для воздухоплатователей всё ещё оставалась «терра инкогнита». И вот в 1932 году случай



За два месяца до этого плавания, за успешное выполнение заданий правительства и военного командования группа моряков «Беломорканала» наградили орденами и медалями. Капитан получил орден Красной Звезды.

12 августа 1942 года вышли в этот необычный рейс. Куницкий вёл пароход к побережью Гренландии, к самой кромке льда и вдоль неё далее на восток. Здесь почти всегда стоят туманы. Моряки опять порадовались этому природному чуду, как союзнику. Никто не увидит густой дым, исходящий из заправленных жирным углём ненасытных топок.

Путь был долгий и опасный. На седьмой день при подходе к Шпицбергену вперёдсмотрящие на носу и мачте услышали шум моторов. Вахтенный штурман Феник своевременно дал сигнал тревоги. В полукилометре показалась подводная лодка. Пароход открыл огонь из пушек, пулемётов и пошёл прямо на лодку. Гитлеровцы успели уклониться от тарана и уйти под воду. Но они не отказались от затеи атаковать пароход. Только дружный огонь и серия глубинных бомб заставляют гитлеровцев уйти восвояси. Лодка больше не показывалась на их пути: то ли была повреждена, то ли в тумане потеряла из виду пароход, то ли командир подводной лодки решил не рисковать...

Куницкий – опытный моряк. Начинать свою практику на Чёрном море по окончании в 1924 году Одесского техникума. Потом, вплоть до 1941 года работал на судах Северного морского пароходства. В первые дни войны откомандирован на Дальний Восток. Теперь он возвращался в знакомые места. Арктика встретила его без особого гостеприимства. На одном из противоположных зигзагов пароход сел на мель. Стянуть с мели корабль не удавалось – не помогли ни якоря, ни верпы, ни лебёдки. Только после принятия всех известных мер,

пришлось прибегнуть к верному и испытанному методу – выбросить часть груза. Выбрасывали ящики с наименее ценным грузом и бросали за борт... На третьи сутки разыгрался шторм, и волна снесла пароход с мели.

Ещё трижды пришлось командиру менять курс. Сначала – отказаться от желания пройти мимо полярной станции на мысе Желания, с которой поступило сообщение, что её обстрелял вражеский корабль. Потом радисты Диксона продублировали сообщение с «Сибирякова», предупредив всех командиров кораблей, находящихся в Карском море, о появлении здесь крейсера противника. Не довелось заглянуть и в ближайший порт Диксон, до которого оставалось всего какая-то сотня километров: на рассвете 27 августа поступает новое сообщение: «Шеер» обстреливает арктический порт.

«Куда теперь? – думает в растерянности Куницкий. – До линии фронта четыре тысячи километров. Карское море – внутренние воды Советского Союза. Что за чертовщина?»

«Беломорканал» резко поворачивает на север и ложится в дрейф. Капитан приказывает радисту пошарить по эфиру, поискать Диксон. Диксон молчит, но его настойчиво зовут пароходы с востока. Это убеждало капитана «Беломорканала» в том, что на востоке гитлеровцев нет. Туда и надо держать путь. Через день «Беломорканал» благополучно прошёл пролив Вилькицкого, а ещё через трое суток устало бросил якорь в Хатангском заливе...

13 сентября из Архангельска вышел конвой «QP-14» в составе: «Alkoa Banner», «Deer Lodge», «Silver Sword», «Samuel Chase», «Winston-Salem», «West Nilus», «Bellingham», «Benjamin Harrison», «Minotaur» (США), «Gray Ranger», «Harmatris», «Rathlin», «Zamalek», «Black Ranger», «Empire Tide», «Oligarch», «Ocean Freedom», «Ocean Voice»

помог совершить первый полёт на эту загадочную землю.

Летающая лодка после разведки льда в Карском море приводнилась у мыса Челюскин. Как раз в это время туда подошёл ледокольный пароход «Русанов». Только что он снял с острова Домашнего зимовщиков и привёз на полярную станцию вторую смену. Зимовщиков высадили, но полярная станция молчит. Что случилось? Может, у них не работает рация? Алексеев и Козлов полетели на Северную Землю.

С ними полетел и Николай Николаевич Урванцев. Многие годы он исследовал Таймыр, открыл знаме-

нитое Норильское медно-никелевое месторождение и поставил первый дом Норильска. Два года Николай Николаевич ездил на собачьих упряжках по проливам и островам Северной Земли, нанося их на карту и давая им названия, а тут представилась прекрасная возможность уточнить свою карту с воздуха.

Пройдя над Северной Землей, гидроплан сел возле острова Домашний. Григорий Побежимов – на все руки мастер – помог отремонтировать рацию.

Уже поднялись с воды, легли на обратный курс, и вдруг заглух носовой мотор.

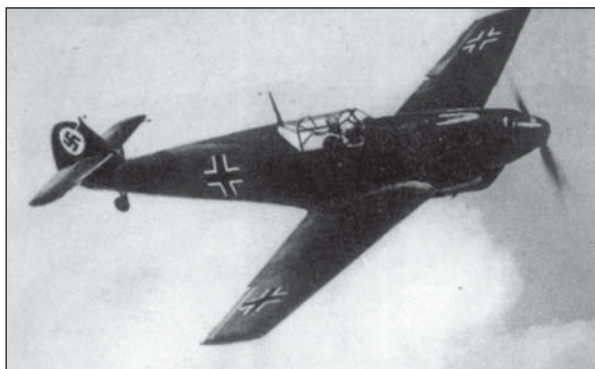
Надо сажать «Дарью» у Северной Земли – ничего другого не оставалось.

Механик осмотрел мотор и объявил:

– Приехали, братцы. На магнето пружина прерывателя полетела.

Настроение у всех было на нуле.

Ну что поделаешь? Запасных частей нет, на Северной Земле где их раздобудешь? «Русанов» за самолётом вернуться не сможет – для него сейчас уже льды вокруг архипелага непроходимы. Остаётся одно – ждать будущего года, когда пароход сможет привезти им злосчастную пружину.



Немецкий истребитель «мессершмитт -109» (Британия), «Troubadour» (Панама), «Tobruk» (Польша); боевые корабли охранения – эсминцы «Amazon», «Ashanti», «Blankney», «Bramham», «Britomart», «Bulldog», «Eskimo», «Echo», «Eclipse», «Cowdray», «Keppel», «Marne», «Milne», «Mackay», «Meteor», «Montrose», «Offa», «Onslaught», «Onslow», «Oakley», «Fury», «Faulknor», «Impulsive», «Intrepid», «Middleton», «Opportune», «Somali», «Tartar», «Venomous», «Wheatland», «Wilton», «Windsor», «Worcester» (Британия), «Валерьян Куйбышев», «Урицкий» (СССР), тральщики «Leda», «Salamander», «Seagull», «Bramble», «Halcyon», «Hazard», вооружённые траулеры «Lord Austin», «Lord Middleton», «Northern Gem», «Ayrshire», корветы «Dianella», «La Maloune», «Lotus», «Poppy», крейсера «Jamaika», «London», «Norfolk», «Scylla», «Sheffield», «Suffolk», «Cumberland», линкоры «Duke of York», «Anson», корабли ПВО «Palomares», «Pozarica», «Alynbank», подводные лодки «P- 614», «P- 615», эскортный авианосец «Avenger» (Британия).

Потери конвоя «QP-14»: пять судов. А теперь уточним: что же это за суда? Американский транспорт «Silver Sword» потоплен 20 сентября подводной лодкой «U-255». Американское судно «Bellingham»,

британские суда «Gray Ranger», «Ocean Voice» – потоплены 22 сентября подводной лодкой «U-435». 20 сентября эта же подводная лодка потопила британский тральщик «Leda». В тот же день немецкая подводная лодка «U-703» торпедировала эсминец «Somali». Четверо суток экипаж боролся за плавучесть корабля, но в условиях жестокого шторма эта борьба оказалась бессмысленной: эскадренный миноносец затонул...

21 сентября в Архангельск пришёл конвой «PQ-18». Проверим наличие транспортов конвоя: «Africander», «White Clover», «Macbeth» (Панама), «Atheltemplar», «Copeland», «Dan-Y-Bryn», «Goolistan», «Gray Ranger», «Black Ranger», «Empire Baffin», «Empire Beaumont», «Empire Morn», «Empire Snow», «Empire Stevenson», «Empire Tristram», «Oligarch», «Ocean Faith», «Temple Arch», «Андре Марти», «Комилес», «Петровский», «Сталинград», «Сухона», «Тбилиси» (СССР), «Esek Hopkins», «Exford», «Hollywood», «John Penn», «Kentucky», «Lafayette», «Nathaniel Greene», «St Olaf», «Sahale», «Schoharie», «Virginia Dare», «William Moultrie», «Wacosta», «Mary Luckenbach», «Meanticut», «Oliver Ellsworth», «Oregonian», «Patrick Henry», «Charles R McCormick», «Camfire» (США), ММЗ-90, ММЗ-203, ММЗ-212 ; боевые суда охранения – эсминцы «Amazon», «Ashanti», «Achates», «Bramham», «Bulldog», «Campbell», «Cowdray», «Eskdale», «Eskimo», «Echo», «Eclipse», «Keppel», «Marne», «Milne», «Martin», «Mackay», «Meteor», «Montrose», «Offa», «Onslaught», «Onslow», «Oakley», «Farndale», «Fury», «Faulknor», «Impulsive», «Intrepid», «Opportune», «Somali», «Tartar», «Venomous», «Wheatland», «Wilton», «Windsor», «Walpole», «Worcester» (Британия), «Валерьян Куйбышев», «Гремящий», «Сокрушительный», «Урицкий» (СССР), тральщики «Gleaner», «Salamander», «Sharpshooter»,



Урванцев здорово приуныл. Матвей Ильич понимал: Николаю Николаевичу в этой ситуации хуже всех. Жена специально врачом в экспедицию на «Русанове» отправилась, чтобы его после двух зимовок встретить, а он опять, считай, на год застрял.

– Да, дело дрянь, – вздохнул Козлов. – Но больному, как говорится, уже никто не поможет.

И вдруг механик, не сказав ни слова, помчался к полярной станции.

Вернулся он, размахивая над головой... будильником.

– Сейчас я лишу вас удоволь-

ствия любоваться полярным сиянием, – улыбался Побежимов. – Вот только будильничек маленько раскурочу.

Никто не мог сообразить, что же на сей раз придумал их маг и волшебник. А Побежимов вынул из часов пружину.

– Сейчас... Сейчас... Минут десять поколдую – и сможем лететь.

Вскоре мотор заработал.

– По коням! – скомандовал механик.

А командир, закладывая в ушату и застегивая меховой шлем, добавил:

– Испытываем новый вид авиа-

ции – будильниковый.

С пружиной от будильника они налетали в тот год больше двухсот часов. Отыскивали удобные для судов бухты у побережья Таймыра, обнаружили в заливе Миддендорфа неизвестные острова, доставили геологов и их грузы в Норильск.

Уже в Москве они узнали, что экипаж Леонида Михайловича Порцеля, прилетевший на втором гидроплане им на смену в Арктику, разбился на Новой Земле, в проливе Маточкин Шар. Летающая лодка развалилась при ударе о воду. Лётчики Порцель, Дальфонс и штурман Ручёв по-



«Britomart», «Halcyon», «Hazard» (Британия), вооружённые траулеры «Arab», «Dunston», «Daneman», «Paynter», «St Kenan», «King Sol», «Hugh Walpole», «Cape Argona», «Cape Mariato», крейсера «Jamaika», «London», «Norfolk», «Scylla», «Sheffield», «Suffolk», «Cumberland», линкоры «Duke of York», «Anson», корветы «Bluebell», «Bryony», «Bergamot», «Camellia», подводные лодки «P- 614», «P- 615», корабли ПВО «Ulster Queen», «Alynbank», эскортный авианосец «Avenger» (Британия).

«PQ-18» – самый крупный конвой первого периода Великой Отечественной войны. В него вошли 34 иностранных и 6 советских транспортов. На пути следования в боевом охранении конвоя участвовало более 70 кораблей, в том числе эсминцы, крейсера, эскортный авианосец, подводные лодки, корабли ПВО, сведённые в три тактические соединения: ближнее охранение, авианосная и ударная группы. Две последние группы при подходе к Белому морю переключались на прикрытие конвоя «QP-14», а ближнее охранение усиливалось четырьмя эсминцами Северного флота.

Ещё ни один конвой не защищался от противника с такой напряжённостью. Операции проводились со 2 по 28 сентября 1942 года, это был период ожесточённого сражения за Сталинград. Фашисты, кажется, хотели вытравить у советских людей само это понятие. Они и на море устроили настоящую охоту за советским пароходом «Сталинград», входившим в конвой «PQ-18»...

Чтобы не повторять старых ошибок, Головкин намечает новый план прикрытия: нанести бомбовые удары по аэродромам и кораблям противника, а «дежурные» подводные лодки должны выйти в любую минуту. Разведка уже доложила: к северу от Норвегии замечена фашистская эскадра – крупные

крейсера «Адмирал Шеер», «Хиппер», «Кёльн» в сопровождении шести эскадренных миноносцев.

Противник сосредоточил в Северной Норвегии главные силы своего надводного флота, до 20 подводных лодок, 92 самолёта-торпедоносца, 133 бомбардировщика дальнего действия. Вся эта могучая сила наносила удар за ударом по конвою. Фашистские эсминцы выставили минные заграждения между островом Колгуев и мысом Канин Нос, вражеские самолёты разбрасывали мины прямо на подходах к Архангельску.

Английская миссия сообщила адмиралу о, якобы, имевшем место нападении на конвой немецких самолётов-торпедоносцев у острова Медвежий. Сведения пока не подтверждены, но обстановка накалялась с каждой минутой. Противник сосредотачивал силы для нанесения мощного удара. Стратегия военачальника и состоит в том, чтобы упредить действия врага. Головкин срочно звонит командующему ВВС флота Кузнецову.

– Александр Алексеевич, необходимо нанести мощные удары по неприятельским аэродромам в Тромсё, Бардусе и Банаке...

Особенно ожесточённо враг действовал с 13 по 16 сентября. При взаимодействии самолётов-торпедоносцев, бомбардировщиков и подводных лодок врагу удалось потопить три судна подводными лодками и десять – авиацией. Чем больше конвои, тем больше потерь. Через шестьдесят лет мы хотим знать цену Победы. Будут ли волновать наших потомков их имена? Хотелось бы верить, что историю будут сверять по документальным строчкам наших книг. Было бы кощунственно просчитывать процент потерь. Казалось бы, вполне приемлема статистика военного времени: из такого-то списка гражданских и боевых судов потеряно всего 13 судов... Но человеческий фактор не даёт мне права соглашаться. За той чёрто-

гибли. Чудом уцелели и добрались до берега механик Чечин и Марк Иванович Шевелёв, командовавший в тот год проводкой в Карском море.

Наставления по полётам в Арктике написаны кровью, говорят лётчики. Откуда Порцелю было знать, что в проливе летать опасно, что там неожиданно налетает сокрушительный ветер – новоземельская бора? Об этом рассказали те, кто остался в живых.

Давняя это уже история. Десять лет прошло. Уже нет в живых прекрасного механика Григория Трофимовича Побежимова – ещё

в 1937 году вместе с Леваневским погиб при перелёте через полюс в Америку.

С тех, первых в истории освоения Арктики полётов на ледовую разведку Матвей Ильич привык к ситуациям, не предусмотренным ни одним лётным наставлением. Но попадать в такие переделки ему не приходилось. Да и кому приходилось сажать гидросамолёт в штормовое море и двенадцать часов рулить среди волн?!

– Командир, – тронул его за плечо Камирный. – Правый мотор сдох.

– Да я уже чувствую – нас разворачивает.

В самолёте всё промокло насквозь. Удивительно, как моторы тянули под этим душем двенадцать часов! Но теперь... Теперь их развернёт лагом к волне и начнётся такая карусель, какая им и не снилась. Единственная надежда на механиков – может, починят мотор.

Болтанка усилилась. Всех уже мутит от качки. Хорошо, что он не видит страданий тех, кто сейчас в хвосте. Их уже тринадцать. Один не вынес качки. Тринадцать... А сколько останется, когда они доберутся до берега?.. Как та женщина, которую Камирный внёс в самолёт на руках? Вся седая, щеки ввалились, глаза



вой дюжиной погибших кораблей – людские судьбы. Именно вот тут и именно с гибелью вот этого транспорта наступила главная трагедия чьей-то семьи: с потерей мужчины, возможно, оборвалась ветвь чьего-то фамильного генеалогического древа. Гибли парни и мужчины в расцвете сил... До сих пор не могу без содрогания сердца читать строки мартиролога судов полярных конвоев и караванов!

Четырнадцатого сентября поступили сведения о том, что вражеские подлодки потопили танкер, а торпедоносцы подорвали транспорт. На следующий день над конвоем произошла крупная воздушная схватка: взлетевшие с малого авианосца английские истребители вступили в бой с фашистскими самолётами, сбили семь вражеских бомбардировщиков и потеряли три своих...

Противник на этот раз нёс тоже ощутимые потери – три подводные лодки и около 30 самолётов. Мужественно вели себя моряки советских транспортов. Зенитные расчёты парохода «Петровский» вместе с артиллеристами американского транспорта «Schoharie» сбили и повредили несколько самолётов. По два самолёта уничтожили артиллеристы советских судов «Тбилиси» и «Комилес».

Конвой продолжал путь. Несмотря на все доводы Головера изменить его курс, англичане не захотели, мол, это не в их власти. Наученные горьким опытом, североморцы теперь так просто конвой не отдадут. Пришлось произвести массированный поиск подлодок противника по всему маршруту. На Бога надейся, но сам не плошай. Англичане – хорошо, но в своём прикрытии уверенности больше. Тут уж ничего не остаётся делать, как стиснув зубы, добиваться поставленной цели. И пропагандистская трескотня не в счёт...

– Арсений Григорьевич, немцы по радио уже хвастаются на весь мир, что потопили девятнад-

цать транспортов, – докладывает начальник штаба контр-адмирал С.Г.Кучеров. Головка только усмехается, не только потому, что он владеет ситуацией, но и сделал всё, чтобы потери были минимальными, чтобы сохранить надежду в целесообразности северных конвоев.

– Если верить фрицам, то у нас уже ничего не осталось от конвоя, – говорил Головка. – Они и Сталинград много раз брали. А он держится и сражается...

Утром 18 сентября в районе мыса Канин Нос конвой подвергся комбинированной атаке торпедоносцев и бомбардировщиков противника. Корабли охранения и транспорты открыли оружейный и пулемётный огонь. Особенно удачно вели стрельбу эсминцы из 130-мм и 102-мм орудий по низко летящим торпедоносцам. «Хейнкели» не выдержали огня, сбросили свои торпеды на большом расстоянии, отворачивали или падали в воду, объятые огнём.

В полдень того же дня успешно отражено и второе нападение торпедоносцев и бомбардировщиков. В двух атаках участвовало около 50 самолётов, им удалось повредить только один американский транспорт «Kentucky», который не потерял хода и управления, но был оставлен командой. Вскоре по законам конвоя его добились английские корабли, хотя транспорт можно было отбуксировать к берегу...

Фашистская авиация уже потеряла у Канина Носа около 15 самолётов, но не отказалась от новой атаки: третья волна фашистских самолётов появилась над конвоем в 14 часов 50 минут. Видимость была не очень хорошей, над тяжёлой студёной водой слегка курился туман. Четырёхмоторные немецкие торпедоносцы, идущие на бреющем полёте, атаковали караван. Чуть в стороне от рваных облаков вывалилась с воем большая группа бом-



потухли – старуха. И все-таки чувствовалось, что женщина молодая – ей, наверное, лет тридцать. Муж погиб при взрыве тральщика. А она вот пока жива. Рассказывала, как на пятый день ей казалось – совсем умирает, но повар потихоньку дал ей банку сгущёнки. Ещё по дороге из Архангельска повар, встретив её на палубе или в кают-компании, пытался отпустить какие-то неуклюжие комплименты, но она его быстро отвалила; когда же оказались вместе в кунгасе, повар сделал вид, что с ней незнаком. Да он вообще ни с кем не разговаривал, держался стороной. Он успел прихватить с

«Расковой» целый ящик всякой еды и припрятал его. Они сидели в носу с одним матросом и тайком, чтоб никто не видел, ели то сгущёнку, то колбасу, то галеты. А все видели и, казалось, запах еды чувствовали. Один из моряков бросился на повара, начал его душить. Повар и матрос быстро его отшвырнули. Ни у кого не было сил, а у них были. Поэтому они первыми прыгнули на клипер-бот, когда села «каталина», первыми улетели... Так вот этот повар, когда увидел, что она совсем плоха, почему-то её пожалел и тайком сунул ей банку сгущёнки. На несколько человек хватило.

– Командир, вроде, мотор починили, – доложил Камирный. – Попробуй. Запускай.

Он протянул руку к рычагу и почувствовал, что рука уже плохо слушается. Всё тело как-то затекло, обмякло. Уже 33 часа он заштурвалом. Но осталось совсем немного. Они уже подходят к проливу Малыгина.

Дотянут, теперь он знал – дотянут. И волны слабее стали. Ближе к дому – и ветер в спину. Вот если бы он был в спину там, посреди Карского моря...

И вдруг из-за горизонта выплыла маленькая тёмная точка. Им навстречу шёл тральщик...



бардировщиков «Ю-88». Главный удар девяти бомбардировщиков пришёлся на тральщики «Т-32» и «Т-37», выполнявшие контрольное траление у северного полуострова Канин. Бывшие рыболовные траулеры с честью вышли из неравного боя. Обрубив тралы, умело маневрируя, советские моряки успешно отбили атаки гитлеровских лётчиков артиллерийским и пулемётным огнём. Оперативно устранены очаги возгорания и несущественные повреждения.



Взрыв на транспорте во время налётов немецких самолётов на конвой «РQ-18» в сентябре 1942 г.

На всех советских судах знали приказ Головки: открывать огонь по врагу из всех боевых средств – зенитных пушек, пулемётов и даже, что особенно поразило англичан, из орудий главного калибра. Такое британские моряки ещё не видели. Фашистские лётчики, спешно сбросив в море бомбы, опять вынуждены были ретироваться. Грохот от взрывов стоял неимоверный, море буквально кипело, раскалённые стволы орудий дымились.

Особенно тяжело пришлось тральщику «Т-32». Его атаковали сразу 6 самолётов, которые сбросили 20 фугасных бомб. Действиями экипажа спокойно руководил старший лейтенант И.И.Дугладзе. Его чёткие команды при уклонении от вражеских бомб умело выполнял рулевой А.А.Овчинников. Выполнили своё прямое назначение комендоры М.Г.Шевченко и М.Я.Федотов. Неуютно чувствовали под огнём их пулемётов фашистские стервятники. Но были и потери в наших рядах – погиб пулемётчик Ф.И.Збрицкий.

Корабли Беломорской флотилии, обеспечивая безопасность перехода конвоев «РQ-18» и «QR-14», тралили фарватеры, несли дозоры, уничтожали плавающие мины. При подходе конвоя к Белому морю между мысами Канин Нос и Святой Нос в дополнение к дозорным кораблям была развёрнута противолодочная завеса из дивизиона сторожевых катеров, а в Иоканьге в готовности находилась группа морских охотников. Тральщики протралили фарватеры в Белом море от мыса Канин Нос до устья Северной Двины, подрывники-минёры с катера «СКА-604» уничтожили магнитные мины на входном фарватере у острова Мудьюг. Все эти меры позволили исключить потери конвоев от торпед и мин в зоне Беломорской флотилии.

Вечером 19 сентября конвой подошёл к острову Мудьюг, где в это время свирепствовал шторм, суда не могли принять на борт лоцманов. Кораб-

Стол завален старыми альбомами, пожелтевшими фотографиями. Матвей Козлов в 1937 году со Шмидтом и Папаниным на полюсе... Вот он стоит на палубе вместе со знаменитым капитаном Владимиром Ивановичем Ворониным... Матвей Ильич на Диксоне...

На спинке стула висит пиджак с тремя орденами Ленина.

На столе возвышается на подставке пластина. На ней рисунок: посреди бушующих волн качается кунгас с людьми, идёт на снижение гидросамолёт. На пластине надпись: «Моему второму отцу – лётчику полярной авиации Козлову Матвею

Ильичу, спасшему меня... Пусть этот небольшой сувенир напомнит о действительно героических буднях вашего славного экипажа в дни Великой Отечественной войны. С глубокой благодарностью и уважением к Вам А.Я.Булах, г. Изюм, 28 декабря 1965 г.»

– Вот всё собираюсь стол разобрать, да времени не хватает, – жаловался Матвей Ильич.

Матвею Ильичу было за семьдесят, когда он отправился на дрейфующую станцию «Северный полюс-22». Руководил там полётами. Принимал огромные самолёты, на каких ему в Арктике летать не

довелось. Большинство экипажей и до сих пор не знают, что разрешение на посадку на дрейфующий остров давал им тот самый знаменитый полярный лётчик Матвей Ильич Козлов, который ещё в тридцатые годы славился своими смелыми полётами.

Когда мы встретились, он старался больше рассказывать о том, что видел в Арктике недавно – об СП-22, о том, какой теперь аэродром на Диксоне, о том, что на дрейфующие станции садятся на колесах даже Ил-18. А мне хотелось, чтобы Матвей Ильич вспомнил какие-то подробности своих



ли охранения стали на якорь на Северодвинском рейде. Чтобы не подвергать их опасности воздушного нападения на незащищённом рейде, командование флотилии попыталось организовать проводку судов за гидрографическим судном «Девиатор». Но сильным волнением транспорт «Sahale» снесло на бровку канала. За ним на мель сели ещё два транспорта и вооружённый траулер «Daneman». Шторм не утихал и достиг девяти баллов, сорвав с якорей несколько небольших судов флотилии...

Во второй половине дня шторм немного утих. Фашистское командование, постоянно осуществлявшее воздушную разведку, решило разгромить конвой на рейде. 24 «юнкерса» двумя группами пытались прорваться к транспортам, но так и не смогли пробиться через огонь зенитной артиллерии кораблей охранения, нескольких тральщиков Беломорской флотилии и поднятых в небо наших истребителей. Семь истребителей «Ю-88», не пробившись к конвою, сбросили бомбы на поморские деревни...

Двенадцать дней труднейшего, пройденного с боями морского пути. 21 сентября иностранные суда были введены в порт Архангельск. Для противовоздушной обороны трёх американских транспортов, сидевших на мели, в районе Мудьюг были оставлены английский корабль ПВО «Ulster Queen», эскадренный миноносец «В.Куйбышев» и несколько тральщиков. В центральной части Белого моря для оповещения о воздушной обстановке находился дозорный корабль.

Советские и английские корабли при взаимодействии с истребителями Беломорской флотилии перехватывали самолёты противника на дальних подступах к Двинскому заливу и успешно отразили ещё два налёта из 7 и 21 фашистского бомбардировщика. Одновременно флотская и армейская

авиация нанесла несколько ударов по аэродромам Финляндии, где базировались и откуда действовали фашистские самолёты.

За несколько дней напряжённой работы спасательного судна «Шквал», «Т-43» и ледокола №7 удалось снять с мели и поставить к причалам Архангельска три океанских судна водоизмещением от 8 до 10 тысяч тонн. У причалов Архангельского порта ускоренными темпами разгружались суда только что пришедшего конвоя. В последних числах сентября фашистская авиация предприняла ещё два массированных налёта на город и порт. 78 бомбардировщиков сбросили более 10 тысяч зажигательных, 36 фугасных и 150 осветительных авиабомб. Но и эти налёты не принесли врагу желаемого результата. Ни один корабль не пострадал, порт и железнодорожная станция не прекратили работы...

Операция по проводке конвоя «PQ-18», продолжавшаяся около месяца, подтвердила: несмотря на огромные расстояния и яростное сопротивление противника, при полном взаимодействии союзников, можно успешно проводить караваны судов по северным морям с минимальными потерями. В Архангельск было проведено 27 судов. Причём в зоне Северного флота потерял всего один транспорт. Конвой доставил в Советский Союз 150 тысяч тонн военных грузов, в том числе танки, боеприпасы, продовольствие, столь необходимые для развития наступления по всему ПЕРВОМУ восточному фронту. Борьба с самолётами противника на северных коммуникациях в этот период достигла кульминационной точки. В дальнейшем фашистская Германия уже не смогла больше использовать против конвоев такую массу ударной навигации. Подводя итоги боя у Канина Носа и проводки конвоя «PQ-18», командующий, выступая перед своими офицерами, отметил:

полётов. Последний раз он летал в Арктику в 1979 году.

— Ежели бы врачи не запретили, я бы ещё летал и летал. Как скучно сейчас без Арктики!..

Так и не успел Матвей Ильич разобрать свои бумаги, подклеить в альбом фотографии.

Его фотографии увидел я через несколько лет в Музее Арктики и Антарктики. И снимок, сделанный в 1944 году, когда он спасал пассажиров «Марины Расковой», — тоже в музее.

...Полярный лётчик Козлов сразу после посадки на Диксоне. Рядом покачивается на воде «каталина».

Матвей Ильич в кожаном пальто, в потёртой ушанке. Невысокого роста, небогатого телосложения.

Владимир СТРУГАЦКИЙ.

«Впереди — ледовая разведка».

Охота за морским пиратом

Эту историю рассказал Владимир Николаевич Быстров, полковник запаса...

Мы сидели с ним у окна. На улице весна. Солнце обливает весенним светом голые топольки, спит глаза.

Владимир Николаевич щурится, а серые кустики бровей шевелятся, подрагивают. Ему тогда было уже за шестьдесят. Недавно ушёл на пенсию, из института «Красноярск-промстройиниипроект», где работал последние девять лет заместителем директора. Далёким прошлым стали для него военные годы. Далёким, но незабываемым. И порою Владимиру Николаевичу кажется, что всё это совсем рядом, словно происходило год, месяц назад. Двадцать пять лет прослужил он в армии. Вышел в отставку полковником авиации. Награждён орденом Отечественной войны I-й степени, двумя орденами



– Как видите, при решительных действиях сил прикрытия и своевременно принятым мерам боевого обеспечения можно нейтрализовать надводные корабли противника, а при правильной организации боевого порядка – отразить удары авиации и подводных лодок, и что немаловажно – со значительными потерями для врага... Интересно, что теперь скажут на всё это противники союзных конвоев в северные советские порты? Придумают опять что-нибудь в свою пользу...

А мы продолжаем читать строки документального рассказа журналиста Юрия Колмакова о горячих днях восемнадцатого конвоя и последних минутах «Сталинграда»:

«До чего приятны последние минуты до утренних склянок! Вывирана последняя кадка шлака, чинно выстроились в ряд во главе с почтенным «понедельником» – тяжёлым трёхгранным ломом – остывающие трудяги ломики и гребки, матово отливают надраенные рифлёные плиты кочегарки, а вентиляторы уже прогнали через свои широкие глотки горячий, едкий и пыльный дух, и блаженная свежесть солёного морского воздуха захлестывает натруженные лёгкие...

В это утро, с удовольствием оглядев кочегарку и бросив привычный взгляд на манометр, Константин Иванович Дорохин пожелал товарищам счастливой вахты, наскоро помылся в душе и направился в столовую, чтобы подкрепиться и заступить на вторую вахту – к правому кормовому зенитному пулемёту.

Прохладный сентябрьский ветер лениво гнал серую волну. Сорок тяжело гружённых транспортов, среди которых был и «Сталинград», семиузловым ходом следовали из Исландии, где формировался караван, в Архангельск. Шестнадцать эскадренных миноносцев, авианосец, крейсера, две подлодки – всего двадцать семь боевых кораблей под англий-

ским флагом; восемь летающих лодок-разведчиков «каталина», три подразделения «спитфайеров», тридцать два самолёта-торпедоносца, двадцать бомбардировщиков, восемьдесят семь истребителей ближнего и дальнего радиуса действия прикрывали караван. Всё это, плюс сотни тысяч тонн взрывчатки всех видов и назначений, большое количество боевой техники – танков, самолётов и горючего, крайне необходимого Советской Армии, ведущей жесточайшие бои с фашизмом от Чёрного до Баренцева морей, – имело короткое название: конвой «PQ-18».

Не об уютной койке думал кочегар, торопливо отхлебывая кофе из горячей кружки. Тысячи людей конвоя – русские, англичане, греки, американцы – ясно отдавали себе отчёт в том, что для многих это утро может быть последним. Война пересмотрела все понятия. И то, что в мирное время называлось открытым морем, стало опасным районом, опасным квадратом между островом Медвежий и Шпицберген. Почти совсем рядом, на норвежском берегу, крупная база гитлеровского военно-морского флота, созданная для пиратской охоты за караванами союзников и одиночными транспортом. Здесь – лучшие линкоры и крейсера фашистской Германии, десятки эсминцев и подводных лодок, более четырёхсот бомбардировщиков и торпедоносцев, недремлющая авиаразведка и широкая агентурная сеть. Вчера утром самолёт-разведчик обнаружил конвой, и теперь наверняка где-то в студёных глубинах крадутся к каравану чёрные тела субмарин, а на аэродромах солдаты подвешивают под крылья самолётов торпеды, загружают бомбовые бункеры, чтобы обрушить смертоносный груз на палубы судов...

«А Анатолий Николаевич молодец, вот молодец!» – неожиданно улыбнулся про себя Дорохин,



Красной Звезды, двумя медалями «За боевые заслуги».

...Владимира Николаевича Быстрова уже нет в живых. Уходят из жизни ветераны Великой Отечественной войны. Но живы их дети, выросли внуки. Потому и живы их дела, потому и не скудеет наша память об их ратном подвиге. И припоминается мне вновь, как сидели мы с Владимиром Николаевичем майским деньком в его городской квартире, а потом, год-два спустя, на скамейке возле его дачного домика под Монино. Вспоминается, как неспешно и скупно вёл он рассказ о войне, чуть пошевеливая се-

доватыми бровями, такой суровый и недоступный на вид, а на самом деле добрый сердцем, простой русский человек. Один из тех, что могут всё на свете: и выращивать хлеб, и строить дома, и запускать в небо космические корабли, и защищать отчуждённую землю в трудный час испытаний...

Март, 1985 года.

Осенью сорок четвёртого года эскадрилья авиапункта, в котором он служил, часто поднимались со своей базы, расположенной на Кольском полуострове. Отсюда самолёты вылетали в Баренцево море

для прикрытия караванов транспортных судов, следовавших из Англии в Мурманск и Архангельск. Судам требовалась надёжная охрана, потому что на всём пути их подстерегали немецкие подводные лодки и корабли-охотники.

Особенно досаждал линейный корабль «Тирпитц». Этот линкор, водоизмещением 40 000 тонн, вооружённый артиллерией, пулемётами и торпедами, представлял грозную силу. Немало вреда причинил он, нападая на караваны и береговые посёлки. Несколько раз англичане пытались подорвать его с помощью управляемых торпед,



вспомнив вчерашний разговор с капитаном Сахаровым. Капитан, обходя орудийные расчёты, как всегда, балагурил с моряками:

– Главное, ребята, не робеть, не забывай жать на гашетку, она, между прочим, немаловажная деталь в наших мухобойках...

Любили на судне Анатолия Николаевича.

«А ведь ему труднее, чем любому из нас, – думал о Сахарове Дорохин. – Ответственность огромная. Своих шестьдесят один человек да пассажиры: чешские дипломаты, дипкурьеры, женщины, дети – самому маленькому несколько дней от роду, – уцелевшая после взрыва часть команды парохода «Родина». Всего восемьдесят семь человек. Хотя последних пассажирами едва ли назовёшь – свои люди: и вахту стоят, и у орудий дежурят...»

Дорохин уже заканчивал завтрак, когда в столовую вошёл машинист Михаил Матвеев.

– Эх, проскочить бы Медвежку, Костя, – заговорил он, наливая в кружку кофе. – Там уж наши корабли встретят, уверенности больше, что дойдёт наша плавучая взрывчатка до порта и – костью в фашистскую глотку! Ради этого и пожить можно...

Договорить он не успел. Палубу рвануло вверх. Погас свет. Грохот, треск лопающегося металла, сигнал тревоги, звон стекол... Моряки кинулись на палубу.

Было 9 часов утра 13 сентября 1942 года.

Выскочив на палубу, Дорохин бросился к своему пулемёту, но не успел добежать до кормы, как прозвучала команда капитана Сахарова:

– Экипажу покинуть судно! – последние слова приказа утонули в хриплом оглушающем свисте пара, вырвавшегося вдруг из трубы пыльным белым султаном и повисшего над мачтами парохода. «Миша пар рванул, – мелькнуло в голове, – успел, чертяка!»

Стравить пар в критический момент и этим предупредить взрыв котлов при погружении судна входило в обязанности машиниста Матвеева. Окутанное паром и дымом судно заваливалось набок, одновременно оседая кормой. Торпеда, ударив в район машинного отделения, нанесла транспорту смертельную рану. Угоди она в трюм, начинённый снарядами, на поверхности сейчас плавали бы только редкие обломки лючин, вельботов да бело-красные спасательные круги «Сталинграда». Сейчас же оставшимся в живых после взрыва отводилось несколько минут на то, чтобы по возможности дальше отплыть от гибнущего судна и удержаться в ледяной воде: если успеют – подберут. А не успеют... Конвой не остановится даже в том случае, если будет торпедирован не один транспорт, а десяток. Таков суровый закон конвоя...

Дорога каждая минута. Вот-вот махины танков могут порвать найтовы, сорваться с мест на кренящейся палубе и ускорить конец.

Уже упала в воду обрезанная с талей старшим поваром Алексеем Ивановичем Шабашкиным одна из уцелевших шлюпок, но её ударило о борт и перевернуло вверх килем вместе с находившимися в ней людьми...

– Дорохин, к плотам! – махнул рукой боцман Николай Георгиевич Мироновский и с размаху ударил по крепёжному кольцу спасательного плотика, висевшего на вантах. Плотик соскользнул за борт.

Ледяная вода кипятком обожгла тело, одеревенели ноги, перехватило дыхание. Дорохин с трудом взобрался на плотик, но на передышку не было времени. Он вновь и вновь помогал товарищам выбраться на крохотный зыбкий островок. Крупные, мускулистые, как манийский трос, руки кочегара выхватывали их из губительных объятий моря одного за другим, пока на плоту не собралось восемь очолевших моряков и пассажиров «Сталинграда».

но всё неудачно. Тогда решили применить небольшие подводные лодки. Им удалось торпедировать «Тирпитц», когда он отставался в одном из норвежских фиордов. Линкор надолго вышел из строя, но при этом погибли и три подлодки-малютки.

В апреле сорок четвёртого года «Тирпитц» опять начал свои пиратские набеги. После каждого очередного нападения он куда-то исчезал. Лётчикам-североморцам был отдан приказ: во что бы то ни стало найти базу пирата.

Прошло немало дней, прежде чем «Тирпитц» был обнаружен

разведывательным самолётом в одном из заливчиков, врезавшихся в шхеры северной оконечности Новой Земли. Зафотографировав линкор и уточнив координаты, капитан Елькин, Герой Советского Союза, вернулся на базу. Но когда на другой день к Новой Земле вылетела эскадрилья с бомбами и торпедами, там никого не оказалось – «Тирпитц» исчез.

След его отыскан был лишь после того, как он обстрелял караваны у острова Медвежьего в Баренцевом море. Фашистского пирата взяли в кольцо, отрезав путь к берегам Норвегии и к Новой Земле.

В течение четырёх дней продолжались массированные налёты советской и английской авиации на линкор «Тирпитц», который яростно огрызнулся своими мощными орудиями. На помощь авиации спешили североморские корабли.

В тот ноябрьский день эскадрилья, в которой служил майор Быстров, вылетела на очередное задание. Под плоскостями самолётов были подвешены по две торпеды. Было около полудня, но над морем низко стояли северные облачные сумерки – пришлось идти на высоте около трёхсот метров. Наконец, впереди замаячил неясный



А между тем пароход стремительно шёл на дно, в последний раз взмахнув красным трепещущим на ветру полотнищем флага. Проваливаясь в пучину, судно зацепило шлюпбалкой вельбот, в котором находились капитан Сахаров и вместе с ним в последний момент покинувшие судно матрос Тарас Седунов, машинист Михаил Матвеев, старпом Всеволод Ермилов и второй механик с «Родины» Павел Попов. Они держались за днище разбитой шлюпки, где уже не оставалось места для подплывающих людей...

Английские корветы рыскали там, где только что был «Сталинград», на ходу подбирали моряков.



Капитан «Сталинграда» А.Н. Сахаров

Минуты казались вечностью. Вот один корвет подошёл к перевёрнутой шлюпке, прибавил скорость и... прошёл мимо. Другой... Он уже совсем рядом, рукой достать, но и этот не сбавляет скорости, словно гончая, идёт по «следу» подводной лодки, вслушиваясь в шум её винтов.

«Давай, Костя, прыгай! Ты сильнее всех! Иначе будет поздно... Прыгай!» Кочегар собрал все силы, сжался пружиной и рывком бросил непослушное тело на низкий борт проходившего мимо корвета. Руки намертво вцепились в планширь. Ещё рывок – и он перемахнул через фальшборт, схватил конец и бросил его на уходящий за корму плотик. Товарищи успели ухватиться за спасательный конец. И вовремя. Уже в следующее мгновение глухо ухнула глубинная бомба, сброшенная с миноносца, обнаружившего лодку недалеко от того места, где только что ещё видны были головы людей...

Константин Иванович не был новичком на флоте, видел и испытал всякое. В первый год войны, осенью 1941-го, он пережил гибель ледокольного парохода «Садко», который, выполняя задание по заброске радистов на Землю Франца-Иосифа, налетел на рифы в Карском море. Больше трёх суток провели моряки среди ледяных волн на крошечном пятнышке – спардеке судна, нанизанного на остриё подводной скалы. Корпус парохода, уже погружённый в воду, грозил переломиться пополам под ударами волн и собственной тяжестью. Это были тревожные сутки, но в команде не было моряков, которые не верили бы в избавление от страшного плена. И ледокол «Ленин» оправдал их надежды, он пробился сквозь жестокий осенний шторм, туман и снял команду. Вера в товарищей, в крепкое морское братство помогла выстоять.

Там была стихия, жестокая, слепая. Разум и воля людей сильнее её, моряки-полярники не раз доказывали это. Война – это тоже стихия, но поро- ж-

силует двигавшейся громадины. Эскадрилья легла на боевой курс, выстраиваясь для атаки. Отдав последнюю команду, Быстров начал снижать свой самолёт в направлении линкора и вдруг увидел, как борт корабля осветился короткими вспышками. Это залпами били вражеские зенитки. Но самих выстрелов в наглухо закрытой кабине самолёта не было слышно – только привычно гудели моторы.

Линкор был уже близко, и вода под самолётом тоже близко, когда в наушниках раздался голос штурмана Виктора Сергеева:

– Торпеды сброшены!

И пока торпеды делали «мешок», погружаясь в воду, Быстров круто развернул самолёт в сторону, чтобы уйти из-под огня. Но уйти не удалось. Левый мотор вдруг сильно задрожал и умолк. Быстров тут же перекрыл доступ к нему бензина, чтобы мотор не вспыхнул. Огонь так и не появился, и это было почти спасением. На одном моторе можно было дотянуть до ближайшего аэродрома.

Самолёт медленно удалялся от линкора. Но тут неожиданно закашлял и зачихал второй мотор, машина начала терять высоту. Стало ясно, что до аэродрома не дотянуть

и придётся садиться на воду. Экипаж всё ещё пытался что-то предпринять, хотя уже не оставалось никакой надежды. Быстров слушал голос штурмана, докладывающего высоту и координаты, и старался представить себя на месте стрелка Салавата Бушмеева, который пробиравался в это время по фюзеляжу через бомболюк в плоскость, чтобы посмотреть, нельзя ли устранить неисправность.

Самолёт падал, и ничего нельзя было поделать. Такое уже случилось. Тогда, летом сорок третьего, разорвавшимся зенитным снарядом повредило самолёт, убило штурма-



Это его диплом капитана дальнего плавания



А это британская награда отважного русского капитана

дённая человеком, его жестокой волей, и потому она страшнее любого бедствия, уготованного природой. Гигантский смертельный водоворот войны, всосавший в себя целые страны и континенты, обещал самое дорогое – жизнь. Трагедия «Сталинграда», гибель товарищей потрясли моряка, заронили в душу чувство смятения и беспомощности перед невидимым врагом.

на. Бензин был на исходе, и моторы стали глохнуть. До базы оставалось совсем недалеко, уже виден был за лесом аэродром, когда самолёт начал стремительно падать. Вот так же, как сейчас. И в последнюю минуту Быстров решил посадить его на самую вершину сопки, чтобы юзом, на брюхе, сползти по склону. Это и спасло их, хотя начисто снесло плоскость о подвернувшийся вдруг камень. Лётчики с трудом вытащили из-под обломков кабины тело штурмана, изрешеченное осколками.

...Ну вот и всё. Быстров приказал штурману и стрелку подготовиться к посадке, проверить спасательные

жилеты – они должны были помочь удержаться на поверхности. Но долго ли можно продержаться в ледяной воде?

Самолёт падал в море где-то в районе Киркенеса. Быстров с напряжением всматривался вниз, где перекачивались тёмные волны. Он посадил машину прямо на брюхо, не выпуская шасси. Стали выбираться из кабины, затянутые туго поверх курток в оранжевые жилеты-«капки». И стояли все трое на плоскостях, глядя на зыбь, мерно вздымавшуюся у самых ног. Вокруг было серое зимнее море. Нигде не угадывался в хмурых сумерках спасательный берег. Так

они продержались ещё полчаса, пока самолёт не стал погружаться, и лишь в последнюю минуту прыгнули в студёную воду.

Быстров сразу почувствовал страшный холод, погрузившись по грудь, забарахтался в воде. Но тут раздулся намокший жилет. Быстров стал энергично грести руками, стараясь отплыть подальше. Обернувшись, чтобы глянуть, что с самолётом. Его уже не было.

Стало ещё холоднее.

Теперь зыбь казалась сильнее, волны выше, с них срывались брызги – прямо в лицо, на шлем, покрывая всё ледяной скорлупой.

Вспомнил Константин Иванович, как в тридцатых годах, сидя в уютном красном уголке ледореза «Ф.Литке», он слушал беседы академика Шмидта о нарождающемся германском фашизме. Моряки искренне возмущались наглостью и вероломством молодчиков в коричневых рубашках. Шмидт говорил, что фашизм и война – понятия неразделимые. Но всё это: и фашизм, и неизбежность войны, которую он принесёт человечеству, – откладывалось в сознании как что-то абстрактное, несоизмеримо далёкое от замечательного настоящего, от дел и захватывающих дух планов Родины. Сегодняшний торпедный удар был первым близким знакомством с реальным врагом.

Горько было на душе от того, что так и не пришлось ударить по фашисту из левого кормового, а ведь на судне были 75-миллиметровая пушка, семь спаренных зенитных пулемётов, натренированные расчёты, с нетерпением ждавшие первой схватки с врагом. Враг должен был появиться с воздуха, обязательно с воздуха – не хотелось думать о подводном ударе, защититься от которого транспорт не мог...

Клонило ко сну, мысли путались, тепло кубрика на корвете и выпитый спирт делали своё дело.

Но снова взрыв, явно не глубинной бомбы, – мощный, раскатистый взрыв торпеды.

– Кто?!

– Английский транспорт... Горит... – сообщили сверху.

Веки казались налитыми свинцом, не было сил поднять голову, выйти на палубу. Каждая клетка уставшего организма требовала одного: спать, спать, спать... Сознание слабо улавливало смысл доносившихся с палубы отрывочных фраз.

– Снимают людей... миноносцы... расстреливать... «Кого расстреливать? Зачем?»

Два взрыва последовали один за другим.



– ...собственными торпедами, а ведь можно было попытаться завести пластырь, на плаву держалось...

– Союзники со своими судами не церемонятся...

Беспрерывно и глухо ухали взрывы. Корвет вздрагивал и от своих бомб, и от тех, что бросали другие корабли.

– Сейчас будем перебираться на «Капленд» («Copeland»), спасатель, – сообщили сверху, – приготовьтесь, ребята.

«Правильно! Кто знает, сколько ещё нашего брата придётся вытаскивать из воды? До Архангельска идти и идти. Поднимайся, Костя, сны будешь досматривать после войны. Рано ты начал киснуть». И он сбросил ноги с койки.

– Кофе, ром на прощание?

Английские моряки – гостеприимные хозяева. Высокий проворный матрос дружески хлопнул по плечу, протянул кружку:

– Хэлло, чеп! За Сталинград!

– За «Сталинград»!

Не знал ещё моряк, помяная глотком горячего рома своё судно, что в устах миллионов людей на всех языках Европы и Америки сегодня слово «Сталинград» звучит как символ надежды в величайшем из испытаний, от исхода которого зависит дальнейшая судьба всех народов, втянутых в ужаснейшую из войн. В тот день, 13 сентября 1942 года, после упорных боёв на подступах к волжским берегам начались первые ожесточённые бои на улицах Сталинграда.

Начались горячие дни и для конвоя «PQ-18».

Едва моряки разместились по кубрикам спасателя, как вновь по нервам полоснул сигнал боевой тревоги, он возвестил о начале первого массированного налёта фашистской авиации. Это было в 16 часов. Пикирующие бомбардировщики и торпедоносцы, прорвавшись сквозь заградительный огонь

кораблей конвоя, раскрутили над караваном адскую карусель, обрушивая на суда свой смертоносный груз. Вой бомб и моторов, грохот сотен пушек и пулемётов, взрывающихся зенитных снарядов, чёрные кометы сбитых «юнкеров», с истошным ревом врезающихся в море, смерчевые всплески бомб, ураганные взрывы транспортов, нагруженных боеприпасами, люди и обломки, покрывшие поверхность воды, которая, казалось, не выдержав невесть откуда ворвавшегося в эти тихие заполярные широты огненного шквала, сама вот-вот вспыхнет гигантским костром, – весь этот кошмарный сон наяву станет отныне постоянным спутником конвоя «PQ-18». Холодным углом ада справедливо назовёт Баренцево море американский публицист Роберт Каре.

Из советских транспортов, следовавших в караване, к родным причалам придут только три: «Петровский», «Тбилиси» и «Декабрист». Вслед за «Сталинградом» скроется в холодных водах моря пароход «Сухона», погибнут двенадцать транспортов союзников, десять из них – от ударов авиации...

Сигнал тревоги на этот раз не застал врасплох кочегара Дорохина. Сильный, закалённый моряк быстро оправился от первого потрясения. Он знал, что делать. Через минуту Дорохин был уже у орудия, подносил снаряды. Мимолётное чувство обречённости, порождённое подводным ударом врага, уступило место решимости и твёрдости.

Это был тяжёлый бой кораблей и самолётов. Морякам не хватало боевого опыта. Экипажи большинства транспортов до этого дня участвовали только в учебных стрельбах. Этим во многом объясняются большие потери в боях 13 сентября: в тот день погибли десять судов. Но и фашисты понесли значительный урон – более тридцати самолётов.

Обмёрзшие волосы стягивали голову обручем. Лётчики чувствовали, что теряют сознание. И тогда взяли друг друга под локти. Каждый сцепил пальцы своих рук так, чтобы ничто – ни море, ни холод – не могло их разжать, разъединить.

Быстров смутно помнит, как держались на воде. Только чувствовал, как коченеет тело, с ног до головы. Всё у него – лицо, волосы, шлем, комбинезон – было в ледяной корке.

Первым потерял сознание штурман. Перед этим он вспомнил свою невесту, которая была далеко-далеко, и стало ему жаль,

что больше не увидит её, и вообще жаль, что нет у него ни жены, ни детей. Быстров, кажется, успокаивал его: всё это будет, если только они сумеют немного продержаться. А вскоре и сам впал в забытие. Открыл глаза – Салават Бушмеев трясёт его, плечом толкает, кричит:

– Замерзаешь, товарищ командир, а, товарищ командир?

– А сам как? – с трудом разодрал смёрзшиеся губы Быстров.

– Ничего! У меня тут свой Гольфстрим – во!

– А ну тебя!

Попробовал улыбнуться Бы-

стров, но улыбки уже не получилось, всё лицо – в ледяной коросте...

Торпедные катера подобрали их, обмёрзших, намертво вцепившихся друг в друга. Так и пришлось поднимать на палубу всех троих вместе. Руки удалось разжать после того, как авиаторов растерли спиртом и напоили горячим чаем, вливая его в рот. Но прошло немало времени, прежде чем к лётчикам вернулось сознание.

Очнувшись они уже в госпитале, в Полярном, куда их доставили на катере. После выздоровления всех троих представили к награде – за участие в уничтожении «Тирпитца».



Ловкость русского моряка, его смелость были по достоинству оценены на «Капленде». Он стал здесь своим человеком. И когда в тот же день вечером, в 21 час 40 минут, немцы предприняли ещё одну атаку, Дорохин занял место стрелка у хорошо знакомого зенитного пулемёта. Стрелял хладнокровно, расчётливо, мстя за своё судно, за погибших товарищей.

Отражение этой атаки уже мало походило на предыдущее. Заградительный огонь кораблей эскорта и транспортов был настолько плотным, что бомбардировщики, потеряв несколько сбитых самолётов, легли на обратный курс.

Опыт обрелся в бою. Почти каждый день морякам восемнадцатого конвоя приходилось отбивать по несколько атак торпедоносцев и лодок; шесть массированных ударов авиации было нанесено по каравану уже после 17 сентября, когда английский эскорт сменили корабли Северного флота. Все эти горячие дни Константин Дорохин не покидал оружейных площадок.

Так поступали все уцелевшие моряки торпедированных советских судов, следовавших с военными грузами в конвое «PQ-18».

«Сталинград»: 13 сентября судно потоплено подводной лодкой «U-589», судно затонуло через 4 минуты. Из 87 погиб 21 человек, в том числе 5 пассажиров. Нам остаётся только обозначить место гибели: 76°08' с.ш., 6°55' в.д.

О последних днях парохода «Сталинград», о судьбе конвоя «PQ-18» рассказывает участник тех событий капитан первого ранга К.А.Егоров:

«...11 июля в 20 часов 30 минут конвой начал съёмку с якоря для следования в Исландию. В составе конвоя – 22 транспорта. Эскорт – 2 эсминца и 2 тральщика. 16 июля конвой встал на якорь на рейде Рейкьявика, где и простоял 52 дня (!? - Н.Е.) Только 7 сентября суда конвоя «PQ-18» начали съёмку. Вскоре к нему присоединились ещё 34 судна, 2 эсминца и

2 тральщика; началось перестроение в 10 кильватерных колонн. «Сталинград» занял своё место в десятой правой колонне вторым от головы. 9 сентября к конвою присоединились авианосец, крейсер и ещё 5 эсминцев.

В голове конвоя шли 4 эсминца, по правому борту – корвет, эсминец, корвет. Крейсер шёл между девятой и восьмой колоннами, авианосец – в голове первой левой колонны, две подводные лодки – сзади конвоя. Всего в охранении: авианосец, крейсер, 7 эсминцев, 2 подводные лодки, 2 корвета и 5 тральщиков. Авианосец периодически менял своё место.

Ночь на трагическое число – 13 сентября – прошла спокойно. В 8 часов утра я записал в дневник данные о местонахождении конвоя и состоянии погоды: широта - 75°33', долгота - 6°32' восточная, ветер NNW, море 4 балла, атмосферное давление 763 мм, температура воздуха -2°, воды +4°, ясно. Сделав эти записи, я поднялся на мостик.

На вахте стоял помощник капитана Щетинин. Через некоторое время вахтенный у пулемёта «эрликон» громко крикнул: «С правого борта пузырь!» До «пузыря» было не более трёх кабельтовых, и находился он на курсовом углу более 90°, а на траверзе был корвет или тральщик – бортовой номер «Q-71», за кормой которого и всплыл воздушный пузырь. При «пузыре за траверзом следовало бы повернуть влево, т.е. внутрь конвоя, что запрещалось конвойной службой. Поворот же вправо на торпеду только увеличил бы вероятность попадания. Очевидно, поэтому помощник капитана Щетинин и не дал никакой команды...

Через 20–25 секунд раздался оглушительный взрыв. Я побежал к месту взрыва. Оказалось, торпеда попала в машинное отделение. Световой люк над машинным отделением был сорван, спасательная шлюпка правого борта сорвана, из машинного

В госпитале лётчики узнали о конце линкора, потопленного советской и английской авиацией через два дня после вылета их эскадрильи – 12 ноября 1944 года. Нелегко было добить эту громадину. «Тирпитц» долго оборонялся и горел, подожжённый бомбами и торпедами. А потом торпеда, выпущенная советским эсминцем, попала в его пороховой погреб. Страшным взрывом линкор перевернуло. И пока шла война, оставался он, полутопленный, на воде, килем вверх – чёрное стальное страшилище – близ острова Медвежьего. По-

сле войны англичане понтонами подняли его, разрезали на части, увезли на металлолом.

Так кончилась история фашистского морского пирата.

Александр ЕРОХОВЕЦ.

Очерк из сборника «Шла война народная. 1941-1945».

Убедительное признание

...Наши самолёты, рождённые в предвоенные 1939-1940 годы, располагали резервами для модернизации, в то время как у немецких

самолётов, созданных в 1935–1936 годах, уже в начале войны такие возможности, в основном, были исчерпаны.

Благодаря хорошей технологической продуманности модернизацию истребителей ЯК и ЛА, штурмовиков и бомбардировщиков ИЛ и ПЕ удавалось осуществлять, как правило, без потерь для количественного выпуска машин. В условиях войны, даже при разработке нового самолёта, необходимо было учитывать особенности существующей технологии серийного производства, чтобы не допустить потери во времени.



отделения валил пар и угольная пыль. О заделке пробоины пластырем, о чем мы ранее говорили с капитаном Сахаровым, не могло быть и речи. Никакой паники я не заметил.

В спасательной шлюпке левого борта сидели люди. Руководил спуском первый помощник капитана Стрелков. Произошла небольшая заминка: рука Стрелкова попала в блок талей, отчего шлюпка получила дифферент на нос градусов на 30. Но вскоре удалось освободить руку Стрелкова, и шлюпка плавно села на воду. Судно быстро тонULO, уже ушла под воду палуба. Я перешагнул через леера в шлюпку и стал также отталкивать её от борта, но она не могла отойти от судна, которое тонULO и увлекало её за собой. В этот момент что-то навалилось мне на плечи – очевидно, это был привальный брус шлюпки – и я стал тонуть... Уже под водой у меня мелькнула мысль: «Неужели это конец?» Я непроизвольно открыл рот и хлебнул изрядный глоток гренландской воды. Неожиданно я увидел над собой свет.

Я всплыл в 5-10 метрах от шлюпки, она была перевернута вверх килем! На ней было человек 5, а, может быть, и более. За левый борт держался один из пассажиров. Я подплыл к шлюпке и тоже схватился за спасательный леер. К правому борту подошёл небольшой деревянный тральщик – «англичанин», один из четырёх, что следовали в конце конвоя, и, подобрав людей, отошёл. Мы с товарищем остались одни. Внезапно мой друг по несчастью опустил голову лицом вниз и больше не подавал признаков жизни. Из последних сил мне удалось забраться на шлюпку, и это спасло мне жизнь. Меня заметили, и с подошедшего другого тральщика сильные руки матросов на ходу подхватили меня...

На камбузе у раскалённой плиты меня раздели и дали большую чашку рома. Один из матросов принёс пару тёплого белья и огромные резиновые сапо-

ги (мои фетровые бурки, тоже огромные, сорвало в водовороте). Ватные брюки, в которых находился дневник, китель и спасательный капковый жилет вскоре высохли на горячих решётках над машиной, и я смог одеться в свою форму. Остановившиеся часы на моей руке показывали 8 часов 25 минут. Через некоторое время я перешёл на эскадренный тральщик «Харриер» («Harrier»).

Ещё до атаки авиации во второй половине дня 13 сентября скончался помощник капитана Щетинин, очевидно, от переохлаждения. Командир тральщика прочитал молитву. Присутствовали спасённые из команды корабля. Носилки приподняли, из-под английского флага тело погибшего русского моряка скользнуло в море, как в братскую могилу...

Во второй половине дня начались атаки авиации. Торпедоносцы на бреющем полёте атаковали правое крыло конвоя. После нескольких атак из восьми судов 9-й и 10-й колонн осталось одно судно (второе и четвёртое – погибли от торпед подводной лодки). Бомбардировщики атаковали с больших высот и, главным образом, по авианосцу. Ястребки «харрикейны» яростно защищали свою платформу. То и дело вокруг авианосца вздымались столбы воды от взрыва бомб. Над конвоем рвались снаряды всех калибров и со всех судов и кораблей эскорта, особенно с крейсера ПВО. Судно «Мэри Лакенбах» («Mary Luckenbach») взорвалось со страшной силой. Над конвоем высоко в небо взметнулся огненный столб, как от атомного взрыва; ещё долго над конвоем пылал и клубился огненный шар. Всё это я наблюдал, находясь, с разрешения командира тральщика, на мостике. Командир был невозмутим, только неизменная трубка слегка дрожала в плотно сжатых зубах, да изредка раздавались отрывистые слова команды. Один из торпедоносцев шёл прямо на тральщик «Харриер», но, встретив

Немецкий генерал-майор фон Бутлар, анализируя итоги войны, замечает: «Русские имели то преимущество, что при производстве вооружения и боеприпасов ими учитывались все особенности ведения войны в России и максимально обеспечивалась простота технологии. В результате всего этого русские заводы выпускали огромное количество вооружения, которое отличалось большой простотой конструкции. Научиться владеть таким оружием было сравнительно легко...»

Это признание бывшего противника весьма убедительно.

Вторая мировая война полностью подтвердила зрелость, самостоятельность и дальновидность советской научно-технической мысли. Эти её качества обеспечили успехи советских ВВС в послевоенный период, когда наступил век реактивной авиации.

В послевоенных мемуарах и трудах по истории второй мировой войны бывшие генералы гитлеровской армии любят распространяться о причинах своего поражения в войне с Советским Союзом. Такие военные деятели, как известный руководитель и основатель танковых войск Германии генерал-полковник

Гейнц Гудериан, генерал Курт фон Типпельскирх и другие, в своих книгах стараются провести мысль, что, если бы не «стечение неблагоприятных обстоятельств», они одолели бы Советский Союз.

К этим «неблагоприятным обстоятельствам» они относят, в числе других, малокомпетентность Гитлера как военного руководителя, суровую зиму 1941–1942 годов, а также помощь США Советскому Союзу во время войны.

Западным мемуаристам, и военным и штатским, хотелось бы принизить роль Советской Армии, советской индустрии и доблесть



ураганный огонь, внезапно сел на воду не далее полу-мили. Очевидно, был подбит. Лётчики вылезли на крылья самолёта, но их не стали подбирать. «Юнкерс» летел на дно...

К вечеру атаки прекратились. В итоге конвой потерял 11 транспортов. 14 сентября рано утром у острова Надежда мы лишились транспорта «Кентукки». Когда я вышел на палубу, «Харриер» стоял у борта судна, на палубе которого что-то делали матросы. Очевидно, он был торпедирован подводной лодкой, и теперь его окончательно добивали.

Атаки авиации вновь возобновились только перед входом в Белое море. К тому времени эскорт конвойа уже оставил «PQ-18» и ушёл к встречному конвою в Англию. С рассветом у берегов Новой Земли в охранение должны были вступить эсминцы Северного Флота. Командир дивизиона тральщиков, он же командир «Харриера», с волнением ожидал появления наших кораблей и заметно нервничал – ведь в охранении конвойа осталось очень мало кораблей. Он неоднократно обращался ко мне со словами: «Где же русские корабли?» Я отвечал, что сейчас подойдут, хотя ничего не знал. И вот наши красавицы «семёрки» и старички «новики» вступили в охранение. И вновь появилась туча «юнкерсов». Но на этот раз им не повезло. Миноносцы заняли позицию со стороны появления торпедоносцев, мощный огонь 130-мм орудий обрушился на врага и вынудил «юнкерсов» сбросить торпеды и бомбы преждевременно. Миноносцы буквально бросались навстречу противнику, появляясь, то в голове колонны, то на её траверзе.

Командир «Харриера» ликовал, восторженно восклицая: «Русские миноносцы! Русские миноносцы!» Трубка уже не дрожала в его зубах.

И всё же 18 сентября у входа в Белое море одна бомба попала в транспорт. Его можно было спасти, отбуксировав в Иоканьгу, но судно доби́ли ан-

глийские корабли охранения. Это было тринадцатое погибшее судно конвойа «PQ-18».

Как только вошли в горло Белого моря, включили громкоговорители, заиграла весёлая музыка, и команда стала готовиться к увольнению на берег. К вечеру, уже в акватории Белого моря, возобновились атаки «юнкерсов», но безуспешно. Опять разыгрался шторм. Крутая, высокая волна разбросала транспорты, затрудняя высадку лодманов. Однако к утру 21 сентября суда благополучно ошвартовались у причалов Архангельского порта.

«**Сухо́на**»: 13 сентября (я начинаю верить в проклятие этой цифры!) судно потоплено немецкой авиацией в координатах – 76°07' с.ш., 12°00' в.д.

«**Africander**»: потоплено авиацией 13 сентября.

«**Atheltemplar**»: 14 сентября повреждено подводной лодкой «U-457» и после снятия экипажа потоплено британским тральщиком.

«**Empire Beaumont**», «**Empire Stevenson**», «**John Penn**», «**Macbeth**», «**Oregonian**», «**Wacosta**» – 13 сентября потоплены авиацией противника.

«**Oliver Ellsworth**»: 13 сентября потоплено подводной лодкой «U- 408».

«**Mary Luckenbach**»: для старенького судна (спущено на воду в 1919 году) это был первый и последний рейс в составе союзного каравана – 14 сентября потоплено авиацией. Прямое попадание в американский транспорт вызвало взрыв такой силы, что единственный спасшийся моряк был отброшен взрывной волной на полмили. Недалеко ушёл и германский торпедоносец «хейнкель-115», возмездие настигло его, он буквально развалился на части в воздухе...

«**Kentucky**»: 18 сентября повреждено авиацией и после снятия экипажа потоплено кораблями охранения...

Вместе с нашими судами и моряками погибали суда и моряки союзников – настоящие друзья

наших солдат. А между тем это – главное, это то, что решило судьбу войны, а не ошибки Гитлера, не наличие у нас пресловутого «генерала Зимы», не американская помощь. Что касается последнего обстоятельства, то поставки Советскому Союзу по ленд-лизу на протяжении всей второй мировой войны не превышали 4-5 процентов общего производства самолётов, танков, оружия и других военных материалов, произведённых Соединёнными Штатами Америки за 1941-1945 годы.

В самом деле, в Соединённых Штатах Америки за годы войны

было выпущено 297 тысяч самолётов, из них Советский Союз получил всего около 14 тысяч. Американцы произвели более 86 тысяч танков, а в СССР отправили 7 тысяч.

Между тем, за последние три года войны наша страна производила в среднем более 30 тысяч танков, самоходных установок и бронемашин, до 40 тысяч самолетов, до 120 тысяч орудий в год. Так что мы воевали собственными силами.

Что касается авиации – области, хорошо мне знакомой, то я думаю, что ни один серьёзный и добросовестный военный специалист не может себе позволить отнести наши

победы в воздухе за счёт американской помощи.

Авиационная промышленность СССР произвела в 1941 году 15 735 самолётов. В тяжёлом 1942 году, в условиях эвакуации авиационных предприятий, выпущено 25 436 самолётов, за 1943 год – 34 900 самолётов, за 1944 год – 40 300 и за первую половину 1945 года – 20 900 самолётов.

Могут ли 14 тысяч присланных американских самолётов идти в какое-либо сравнение с этой великой армадой советской авиации?

Советский народ не мог рассчитывать на чью-либо помощь и



России. Так по привычке называли за рубежом Советский Союз, потому что Россия была самой большой среди республик-сестёр. Именно вокруг России шло это великое объединение... Звание союзников и участников конвоев абсолютное большинство иностранных моряков хранили в море и на берегу. Недавно я познакомился с любопытным документом. В Мурманском порту вели своеобразный «вахтенный журнал», где отмечались все налёты немецкой авиации и результаты бомбардировки. Приведу всего мизерную часть характерных записей:

24 марта 1942 года, 11 часов 35 минут. Совершили налёт пять «Ju-88» и три «Me-109». Повреждены железнодорожные пути в порту, главная водопроводная магистраль. Частично разрушено здание управления порта, обгорел один танк, были разрушения на причалах. Убиты и ранены 30 человек рабочих и служащих порта. На английском ТР «Ланкастер Кастл» («Lancaster Castle») бомбой повреждена машина, убиты восемь и ранены четыре человека. В середине апреля на этот уже разгруженный английский транспорт упадёт сразу три бомбы, с затопленными трюмами он сядет на грунт...

24 марта, 17.05. В налёте участвует уже восемь «Ju-87», десять «Me-109» и «Me-110». Затонул у причала отопитель. В трёх местах разрушен железнодорожный путь, водопровод в военном порту и два ящика с самолётами. Повреждена электросеть и сеть связи. Убиты: один краснофлотец, 18 рабочих и 8 англичан. Ранены: 32 рабочих и 4 англичанина.

3 апреля, 21.10. Налетело сразу 18 «юнкерсов». Разрушено частично здание управления порта, два железнодорожных пути, жилые дома в городе. Убит лейтенант, ранено 10 краснофлотцев. Бомбами на польском ТР «Тобрук» («Tobruk») и на ТР «New Westminster City» затоплена часть трюмов. Транспорт сели на грунт у причалов. На английском

транспорте «*Empire Starlight*» возник пожар, который потушен. ГИСУ «Осм» имело пять пробоин в надводной части.

15 апреля, (интервал чуть больше четырёх часов) **14.05 и 18.30.** В налёте участвует 32 «Ju-87», 12 «Me-109» и 11 «Me-110». Три бомбы попали в разгруженный ТР «Lancaster Castle». У него повреждён борт, затоплены трюмы. Транспорт сел на грунт. Сгорела столовая судовой верфи. Разрушены три железнодорожных пути, автокран №1, деревянный склад и бомбоубежище. Убиты 21 и ранены 8 человек.

18 мая, 11.30. Двадцать «юнкерсов» и тринадцать «мессеров». Американский ТР «Deer Lodge» от близкого разрыва бомб получил пробоину в корме, но остался на плаву.

1 июня, с 16.08 до 16.54. Налёт совершили 24 «юнкерса» и 33 «мессера». От прямого попадания бомбы затонул ТР «*Empire Starlight*» из конвоя «PQ-13».

24 июня. С 8.58 до 9.05. Пять «юнкерсов», четырнадцать «мессеров». Прямым попаданием потоплен английский тральщик «Gossamer», погибло 28 и ранено 12 человек команды.

Итак, изо дня в день, росла плата союзников за общую победу.

На мемориальном морском кладбище в Мурманске можно рядом увидеть на могилах англосаксонские, галльские, арабские, индийские, китайские имена. И в том нет ничего удивительного: матросы, стюарты, кочегары, смазчики – выходцы из колоний иногда составляли на союзных транспортных до двух третей экипажа. Англичанин Кеннет Шипли, автор книги «Назначение: ад» пишет: «...не в силах понять, что именно привлекало в арктические конвои такое множество цветных, они не получали никаких надбавок и не могли надеяться на лучшее обращение. Как правило, при гибели судна им доставалась (если только доставалась)

полагался только на свои силы. Уже весной 1942 года все заводы, эвакуированные из центральных областей Советского Союза на Урал и в Сибирь, полностью освоили производство авиационной техники – самолётов, моторов и агрегатов к ним – и стали быстро наращивать темпы. Большинство этих заводов на новых местах в 1943 и 1944 годах давали продукции в несколько раз больше, чем до эвакуации.

В ходе величайшей из войн советская авиационная промышленность сумела превзойти, и притом значительно, мощь германской авиапромышленности, хотя, как из-

вестно, Германия обладала помимо собственных ресурсов ресурсами своих союзников и покорённых европейских стран. За 1944 год немецкие заводы выпустили 27,6 тысячи истребителей, штурмовиков и дневных бомбардировщиков, а наши заводы за тот же год дали фронту 33,2 тысячи машин названных типов. В 1944 году СССР выпуск самолётов по сравнению с довоенным временем увеличил в 3,8 раза.

В первые месяцы 1945 года авиапромышленность готовила технику к завершающим боям. Сибирский авиационный завод №153, выпустивший за время

войны 15 тысяч истребителей, в январе – марте 1945 года передал фронту более 1,5 тысячи модернизированных истребителей ЯК-9. Как свидетельствует «История Великой Отечественной войны», с января по июнь 1945 года советские войска получили истребителей ЯК-3 столько же, сколько за весь 1944 год.

Успехи советского тыла позволили значительно укрепить Военно-Воздушные Силы. К началу 1944 года советские ВВС имели 8818 боевых самолётов, а немецкие – 3073. По числу самолётов мы превосходили противника в 2,7 раза. И чем дальше, тем больше



последняя шлюпка и самый ненадёжный плот с дочиста выбранными припасами. На любой береговой работе они легко могли бы добиться куда более выгодных условий: нехватка рабочих рук в промышленности была просто ужасающей. Возможно, их соблазняли легенды о расовом равенстве у гостеприимных русских...»

Версию Шипли о причине, привлекавшей выходцев из колониальных стран в опасные рейсы, журналист Ростислав Росляков расширяет, кажется, до логического совершенства. Действительно для индонезийцев, негров, египтян, китайцев, индусов арктические рейсы были единственной возможностью собственными глазами увидеть страну, народ которой раз и навсегда покончил с угнетением, расовой дискриминацией и националистическими предрассудками. Представители поработённых колонизаторами народов не претендовали в рейсах на СССР ни на какие выгоды и преимущества, выражая таким образом своё чувство братской солидарности с нашей страной, с её идеалами, с её правым делом.

По словам И.Д.Папанина, бесспорным преобразующим воздействием на союзников оставался пример советских людей: «Они понимали, как тяжело приходится советской стране, видели, как переносят наши люди тяготы войны, видели страдания и лишения. С каждым пароходом отплывало в океан значительно больше друзей Советского Союза, чем находилось на этом же судне до прихода».

Рассказывая об американском транспорте «Шохари» («Schoharie»), мы оговоримся, что его пример не был единичным. Мурманская газета «Полярная правда» от 4 декабря 1942 года в очерке «Душа американца» писала: «...Они видели стариков и старух, тащивших из огня свой небогатый скарб. Они слышали душераздирающий плач малюток. И

наши друзья из-за океана не могли остаться безучастными. Вместе с советскими людьми они шли в огонь, чтобы спасти то, что можно было спасти. Мы видели, как Поль Окрий, тащил детскую кроватку со второго этажа дома, охваченного с трёх сторон пламенем. Мы видели, как Роберт Джонсон нагрузил себя подушками, одеялами и всякой одеждой и прорывался сквозь удушливый жар. Американские моряки, не жалея себя, умело и ловко орудовали брандспойтами и баграми. В ту ночь мы познакомились с нашими друзьями больше, чем смогли узнать за многие мирные годы».

Кто они Джонсон и Окрий? Матросы палубной команды американского транспорта «Schoharie», прибывшего в СССР в составе конвоя «PQ-18». Это их второй рейс в союзном конвое. Когда же «Schoharie» готовился впервые пересечь океан, в его экипаже было всего пять профессиональных моряков. Остальных буквально набирали в последние часы перед отходом. Поэтому не удивительно, что тут рядом можно было встретить кого угодно: прогоревшего биржевого маклера, вчерашнего романтика-официанта, восторженного студента Йельского университета, фермера из далёкой Дакоты, приехавшего в Балтимор к родственнику и соблазненного высокими ставками судовых машинистов, которые обещало объявление, вывешенное в баре. Казалось, что общего у этих людей с экипажем, о котором писала «Полярная правда»?

За этим экипажем шёл шлейф всякого негатива, какой только мог свалиться на голову моряков-любителей: пьяная разборка в Ливерпуле предотвращена только вмешательством военной полиции; арест радиооператора, которому хотелось организовать слушание фашистских радиопередач; случаи дезертирства перед самым выходом в Мурманск; категорический отказ членов экипажа заменить раненого члена военной команды при

становилось наше превосходство. К июню 1944 года ВВС Германии имели на фронте уже только 2796 самолётов, а наши ВВС – 14 787. К началу января 1945 года у советской авиации на вооружении было 15 835 боевых самолётов.

Я привёл десяток цифр. А за каждой из них волнующая история того, как наша победа ковалась в тылу и завоёвывалась на фронте.

Зарубежные военные историки и мемуаристы в многочисленных трудах и воспоминаниях подробно пишут о боевых действиях авиации на Западном фронте. О грандиозных воздушных сражениях на советско-

германском фронте, где нашли свою гибель 62 тысячи фашистских самолётов, то есть две трети гитлеровской авиации, писать не любят как наши бывшие противники, так и союзники. Что касается бывших деятелей гитлеровского воздушного флота, то это понятно: подобного рода воспоминания не могут быть приятны. Но когда некоторые американские и английские военные историки замалчивают значение советских Военно-Воздушных Сил в деле разгрома «Люфтваффе», а о наших самолётах если вскользь и упоминают, то, как о «примитивных», «рубленных топором», – это

уже недобросовестно.

Конечно, наши боевые самолёты были неизмеримо проще по конструкции и по технологии, чем, скажем, американские или немецкие машины, и это оказалось их преимуществом.

Наши самолёты были приспособлены для производства в специфических тяжелейших условиях первого периода войны: эвакуация, острый дефицит алюминия, приборов, целого ряда материалов, необходимых при массовом выпуске самолётов, моторов и оборудования. Они легко осваивались в производстве на Востоке руками



авиационном налёте... Впрочем, всё это не было исключением из общих правил, и в разных вариантах тянулось тенью за многими иностранными судами. Но полтора месяца пребывания на советской земле, самый сложный переход в Исландию и новый рейс в Арктику изменили акценты в оценке военной ситуации и собственного участия в интернациональных союзных операциях. «Шохари» вместе с советским транспортом «Тбилиси» оказались в числе первых судов каравана «PQ-18», которые сбили по одному немецкому торпедоносцу. Куда подевалось равнодушие у членов американского судна? Они принимают активное участие в тушении пожаров в Мурманске. Эта практика пригодится им потом при тушении пожара в машинном отделении собственного судна на обратном пути. Команда заслужит благодарность командира конвоя.

«Письмо в Мурманск» появилось 25 ноября 1942 года в «Полярной правде» со ссылкой на первоисточник – газету «Британский союзник», которая издавалась на русском языке. Под этим письмом поставила свои подписи группа английских моряков. Но тогда, наверное, под ним мог бы подписаться почти каждый моряк: *«Мы гордимся тем, что проливаем кровь ради таких удивительных людей...»* Каким диссонансом были эти слова к циничному заявлению первого морского лорда Дадли Паунда: «Потери в арктических конвоях могут свободно достичь размеров, при которых их проводка станет экономически невыгодным предприятием».

Кажется, этот лорд не только попутал кислое с пресным, рассуждая об экономической выгоде войны, но и приложил руки к развитию именно этого сценария, чтобы уподобиться матушке Кураж в известной драме Бертольда Брехта. Слово на назидание слушающим ротозеям Брехт рассказывает притчу времён давней и бесславной тридцати-

летней войны о лихой торговке Анне Фирлинг, по прозвищу Кураж. Как весело отправляется она на войну с глухонемой дочерью и двумя здоровенными сыновьями. Они бодро катят повозку, набитую разными товарами, по дорогам войны, рассчитывая, что тут, как на обильном рынке, можно хорошенько подзаработать. «Кому война, а кому мать родна...» Трагический итог известен: вместо барышей, матушка Кураж платит войне самую страшную дань – жизнь всех своих детей...

Рассуждения Паунда по поводу экономической выгоды предприятия по имени Война показалась кощунственной многим бизнесменам того времени. А государственный секретарь США Стеттиниус впоследствии сделает честное признание: *«За всю эту помощь русские уже заплатили ценой, которая не поддаётся измерению в долларах или тоннах. Это миллионы нацистских солдат, убитых или взятых в плен русскими».*

И тут хочется напомнить о кураже сотрудников Би-Би-Си. Оказывается, ответ на их вопрос, кто кому должен, уже давно получен...

Именно мужество советских солдат и самоотверженный труд рабочих тыла – вот, что определило победу СССР над жестоким и сильным противником. Англичане открыто признавали ещё в то время, когда не была поставлена точка в этой войне. *«Вся помощь, какую мы смогли оказать, невелика, если сравнить её с титаническими усилиями советского народа, – говорил в своей речи Э.Бэвин, через год с начала Великой Отечественной войны, 21 июня 1942 года. – Наши внуки, сидя за своими учебниками истории, будут думать о прошлом, полные восхищения и благодарности перед героизмом великого русского народа».* Увы, время стирает границы и ... память. Да и учебники истории (ещё раз – увы!) или вообще не упоминают об этом, или обходятся одной рапльчатой строкой. Во многих,

неквалифицированных рабочих, в основном женщин и подростков.

При всем том самолёты наши оказались полностью отвечающими суровым условиям воздушной битвы на советско-германском фронте с сильнейшим в мире воздушным флотом гитлеровской Германии.

Качественное превосходство авиационной техники, выпускавшейся заводами авиапромышленности, в сочетании с непрерывно нараставшим её количеством обеспечило советской авиации полное господство в воздухе.

Александр ЯКОВЛЕВ.

Арсений Григорьевич Головкин

...Описанию Полярного (которое я переименовал в Заполярное) посвящены некоторые страницы моего романа «Два капитана», и едва ли мне удастся рассказать о нём выразительнее, чем это сделал Саня Григорьев:

«...Никогда не забуду этого утра – и вовсе не потому, что своими бледными и в то же время смелыми красками оно представилось мне

как бы первым утром на земле. Для Крайнего Севера это характерное чувство. Но точно ожидание какого-то чуда стеснило мне грудь, когда, покурив и поболтав с командиром катера, я поднялся и встал на палубе среди тяжёлого, разорванного тумана. То заходил он на палубу, то уходил, и между его дикими ключьями показывалась над сопками полная луна с вертикальными, вверх и вниз, снопами. Потом она стала ясная, как бы победившая всё вокруг, но побледневшая, обессиленная, когда оказалось, что мы идём к утреннему, розовому небу. Через несколько минут она



даже в бывших союзных республиках и социалистических странах, ныне суверенных государствах, в спешном порядке переписали историю и «перекрасили» освободителей в захватчиков и оккупантов. На Западе кое-кто пытается выжечь железом из истории подобные высказывания. Или о них просто умалчивают. Нынешние внуки вряд ли знают, что сам Черчилль признался Сталину осенью 1944 года: «Именно русская армия выпустила кишки из германской военной машины».

Из доклада начальника Главного управления навигации и океанографии Минобороны РФ Анатолия Комарицына на Международной конференции Братства Северных конвоев в Санкт-Петербурге:

«Характерным видом обеспечения конвоев являлось навигационно-гидрографическое обеспечение траления по маршруту движения конвоев.

Ярким эпизодом, раскрывающим особенности боевого взаимодействия моряков-гидрографов с другими силами конвойной службы, является история проводки конвоя «PQ-18». Предстояла ответственная операция, от успеха которой зависело, будут ли посылаться союзные конвои в СССР или нет. Командующий флотом решил обеспечить конвой усиленным охранением на участках Новая Земля – Канин Нос, Канин Нос – Архангельск, а также при проводке конвоя с Северо-Двинского рейда в Архангельск. Важная роль отводилась навигационно-гидрографическому обеспечению проводки. Командующий обратил особое внимание на необходимость бесперебойной работы манипуляторных пунктов, на организацию быстрой посадки военных лоцманов на транспорты и корабли конвоя, а также безопасность движения их по фарватеру в Архангельск.

Под непрерывными ударами германской авиации и подводных лодок, потеряв 13 транспортов, 19 сентября конвой прибыл на Северо-Двинский рейд.

К прибытию конвоя гитлеровцы произвели массированную постановку магнитных и акустических мин в этом районе и на подходах к реке Маймакса. Командование приняло решение очистить входной фарватер с помощью глубинных бомб. Минёры сбрасывали в воду бомбу за бомбой, а гидрографы координировали места взрывов и наносили их на тральные планшеты. К 19 сентября фарватер очистили от мин, и транспорты можно было вести в Архангельск.

...На Северной Двине штормило. Преодолевая 8-балльный ветер гидрографическое судно «Девiator» с военными лоцманами, английскими офицерами связи и сигнальщиками дважды пыталось приблизиться к транспортам, но безрезультатно. В это время начался воздушный налёт. Первая атака, выполненная 24 самолётами противника, была отбита огнём кораблей конвоя и самоотверженными действиями советских истребителей. Хорошо зная, что вслед за первой группой бомбардировщиков появятся новые, командующий Беломорской военной флотилией вице-адмирал Г.Степанов приказал рассредоточить военных лоцманов по морским тральщикам, и, во что бы то ни стало, высадить их на суда и корабли конвоя. К 20.00 военные лоцманы с большими трудностями заняли свои места на мостиках союзных кораблей и транспортов, и началось движение колонны судов первой группы в Архангельск.

Предстояло выполнить ещё одну проводку второй группы судов, оставшихся на Северо-Двинском рейде. Военный лоцман лейтенант П.Нефедов получил приказание отвести на место швартовки американский транспорт «Кампфайр» («Campfire») Однако выяснилось, что «Кампфайр» при уклонении от самолётов выскочил на мель. Команда знала, что в трюмах транспорта находится взрывчатка, перебралась на берег. На борту остались всего

в последний раз мелькнула среди проносящегося, тающего тумана и голубое, розовое снежное утро встало над Кольским заливом.

Мы вошли в бухту, и такой же, как это утро, белый, розовый, снежный городок открылся передо мной. Он был виден весь, как будто нарочно поставленный на серый, высокий склон с красивыми просветами гранита. Белые домики с крылечками, от которых в разные стороны разбегались ступени, были расположены линиями, одна над другой, а вдоль бухты стояли большие каменные дома, построенные полукругом. Потом я узнал, что они

так и назывались – циркульными, точно гигантский циркуль провёл этот полукруг над Екатерининской бухтой».

Мы с Михайловским поселились (временно) в комнате военврача 2-го ранга Гусинского – хозяин был в походе – и едва ли не в тот же день были вызваны к вице-адмиралу Арсению Григорьевичу Головко, командующему Северным флотом.

Нас встретил на своём КП, расположенном глубоко под скалами, молодой человек, на вид лет

**А.Г. Головко,
командующий
Северным флотом**





три человека: капитан, офицер-артиллерист и стюард. Прибывший на место аварии на штабном катере контр-адмирал И.Папанин назначил Нефедова военным комендантом судна и прислал буксир с двумя баржами и командой матросов. Воодушевлённая примером русских моряков его команда вскоре вернулась на борт судна. «Кампфайр» общими усилиями и с помощью спасательного судна был снят с мели и отведён на место швартовки в Бакарицу».

14 октября. Экспедиция особого назначения (ЭОН) в составе лидера «Баку», эскадренных миноносцев «Разумный» и «Разъярённый» закончила переход Северным морским путём с Дальнего Востока и прибыла в Кольский залив.

Итак, ЭОН – экспедиция особого назначения. ЭОН-1 и ЭОН-2 ещё в тридцатые годы прошли по Беломорскому каналу на Северный флот. Особое место в истории подобных экспедиций занимает ЭОН-18. Об этом трансарктическом переходе подробно рассказывают Анатолий Львович Лифшиц, бывший штурман эскадренного миноносца «Разумный» и Владимир Васильевич Щедролосев, бывший начальник медицинской службы на эсминцах «Живучий» и «Разумный»:

«В соответствии с решением ставки лидер «Баку», эскадренные миноносцы «Разумный», «Разъярённый», «Ревностный» передавались с Тихоокеанского флота в состав Северного флота – для его усиления и активного участия в боевых действиях. С этой целью они должны были совершить в навигацию 1942 года трансарктический переход из Владивостока в Кольский залив. Перед походом корабли прошли основательную подготовку к ледовому плаванию. Их одели противоледовой шубой из толстых брусьев (от 1 м выше до 2,5 м ниже ватерлинии), основательно укрепили изнутри против ледового сжатия, утеплили

цистерны и кингстоны и, наконец, установили ледовые винты со съёмными заменяемыми лопастями.

15 июля 1942 года лидер «Баку», эсминцы «Разумный», «Разъярённый» и «Ревностный» в составе ЭОН-18 вышли из Владивостока. Им предстояло совершить переход за одну навигацию по Северному морскому пути до Кольского залива. Командовал соединением капитан 1 ранга В.Н.Обухов. Этот опытный офицер совершил ранее – в 1936 году – арктический переход из Мурманска во Владивосток на эсминце «Войков». В этом же переходе участвовал и командир эсминца «Разумный» капитан-лейтенант В.В.Фёдоров.

На первом же этапе пути 18 июля в Татарском проливе произошло столкновение эсминца «Ревностный» с транспортом «Терней», в результате которого эсmineц «Ревностный» получил значительные повреждения и не смог продолжать дальнейшее движение в составе ЭОН-18.

Остальные корабли вышли первым Курильским проливом в Тихий океан: 22 июля прибыли в Петропавловск, 30 июля – в бухту Провидения. Во время стоянки в бухте Провидения на эсминце «Разъярённый» произошла значительная неприятность. При подходе к причалу для приема воды корабль задел скоростным винтом за необозначенную на карте банку, смял винт и погнул вал. Выручил эсmineц «Разумный», у которого оказался запасной винт. С помощью стрелы парохода «Белоруссия» водолазы произвели замену винта. Однако битье вала устранить водолазы так и не смогли, и «Разъярённый» мог после этого развивать ход не более 10 узлов, двигаясь под одним винтом.

9 августа к экспедиции присоединился ледокол «Микоян», который до этого проходил ремонт в США и по плану должен был следовать далее в составе ЭОН-18. История появления «Микояна» в

была окрашена желанием добра – он был глубоко, естественно добр. Человек дела, он никогда не переоценивал себя, а его уважение к людям науки и искусства производило трогательное впечатление. «Свободно говорит по-английски», – сказал он мне однажды с каким-то детским уважением об одном офицере.

Я всегда чувствовал в нём душевную мягкость, которой он как бы не давал развернуться. Мне трудно судить о его талантах флотоводца – впрочем, они выразительно подтверждаются выигранной на Крайнем Севере войной. Но однажды

в разговоре он заговорил о самой общей задаче Северного флота, и это была блистательно, хотя и бегло набросанная панорама большой дуэли, – мы стояли перед картой театра военных действий на Баренцевом море. Меня поразили тонкий анализ характера командующего немецким флотом, адмирала, – анализ, который сделал бы честь глубокому художнику в любой области искусства. В действиях флота, авиации, морской пехоты своё место – быть может, самое важное – занимала дуэль умов, и Головкин недаром оказался победителем в этом состязании.

Что же ещё сказать о нём? Он всегда казался мне человеком, который «сам сделал себя», ни на кого не рассчитывая. Он не боялся ответственности. Война на Крайнем Севере началась за несколько дней до массированного нападения гитлеровцев на страну. 17 июня А.Головкин записал в дневнике:

«Около четырнадцати часов ко мне в кабинет вбежал запыхавшийся оперативный дежурный.

– Немецкие самолёты! – не дожидаясь, а закричал он.

Выяснилось, что над бухтой и Полярным прошёл самолёт с



бухте Провидения заслуживала бы отдельного рассказа, а, может быть, и отдельной книги. Начало войны застало его в Турции и после длительного, полного приключений, почти кругосветного плавания, совершённого в военное время, он оказался в США, где прошёл ремонт и начал свою ледокольную деятельность с работы в ЭОН-18.

14 августа, выйдя из бухты Провидения и миновав Берингов пролив, корабли вошли в полосу дрейфующего многолетнего льда. Дальнейшее движение стало возможным только с помощью ледоколов. К этому времени в районе уже находилась группа транспортов, совершивших переход из портов США с импортными грузами в северные порты СССР.

Перемещением больших полей льда развело корабли и транспорты в разные стороны, строй был нарушен. Ледокол поочередно с большим трудом выводил корабли и транспорты из ледового плена. На выручку подошёл ещё один ледокол – «Каганович». Общими усилиями были выведены на чистую воду лидер «Баку» и эсминец «Разъярённый», которые после этого ушли своим ходом в губу Колючинскую, где приняли воду и топливо с танкера «Лок Батон», который в дальнейшем следовал в составе экспедиции, осуществляя снабжение кораблей.

В более сложное положение попал «Разумный». К нему никак не мог пробиться ледокол «Каганович» – не хватало мощности. Эсминец испытывал значительное сжатие льдов. На корабле лопнула оковка винта, пришлось спускать водолазов, чтобы снять эту оковку.

Бортовое сжатие ледяного поля в отдельные моменты достигало критических размеров, стрелки приборов, фиксирующих прогиб борта, находились за чертой 100 мм. Личный состав подрывал лед аммоналом, рубил пешнями, резал паром. Наконец, 15 сентября усилиями ледокола «Каганович» удалось

освободить эсминец «Разумный» из ледового плена и вывести на чистую воду. «Разумный» вошел в губу Колючинскую, принял топливо с танкера «Лок Батон» и вместе с ним взял курс на бухту Тикси, куда уже перешли лидер «Баку» и эсминец «Разъярённый». Таким образом, 17 сентября корабли вновь собрались вместе.

Для ускорения движения ЭОН-18 было принято решение – лидеру «Баку» взять «Разъярённый» на буксир, что позволило иметь общую скорость до 16 узлов.

24 сентября корабли пришли на Диксон. Здесь под корму «Разъярённого» подвели кессон, сняли ледовый винт и на его место установили скоростной винт. Но погнутый вал остался по-прежнему без винта. На одном винте эсминец мог развивать ход до 16 узлов.

9 октября корабли вышли из Диксона. Карское море встретило штормом до 8 баллов. 10 октября экспедиция достигла пролива Югорский Шар, где их встречали эсминец «В.Куйбышев», СКР «Ураган» и тральщик Беломорской флотилии. Пополнив запасы топлива с танкера «Хармаунд», корабли ЭОН-18 вышли в Баренцево море 12 октября. У мыса Териберский тихоокеанцев встречал эсминец «Гремящий» с командующим Северным флотом вице-адмиралом А.Г.Головко на борту.

Командир экспедиции капитан первого ранга В.Н.Обухов доложил Арсению Григорьевичу:

– Товарищ командующий! Экспедиция особого назначения, выйдя пятнадцатого июля из Владивостока, после трёхмесячного похода Северным морским путём, прибыла в распоряжение Северного флота! К боевым действиям лидер «Баку» и эскадренные миноносцы готовы!

Головко подал руку Обухову и в его лице поблагодарил всех моряков за успешное проведение экспедиции особого назначения.

фашистскими опознавательными знаками, и на такой высоте, что оперативный дежурный увидел даже лётчика в кабине...

Моментально всё стало ясно – это война. Иначе на такое нахальство – пройти над главной базой флота – даже гитлеровцы не рискнули бы.

Однако в этот день не было сделано ни единого выстрела... Сознание большинства из нас продолжало механически подчиняться общей направленности последних лет: не поддаваться на провокацию, не давать повода к инцидентам, могущим вызвать маломальский

конфликт и послужить формальным предлогом для развязывания войны».

Тем не менее, Головко отдал «категорическое указание на случай появления неизвестных самолётов – сбивать. И, не получив на свои запросы командующему округом ничего определённого, на свой страх и риск перевёл флот своим распоряжением на повышенную готовность». Лишь 21 июня была получена радиограмма, в которой «официально сообщалось, что немецко-фашистское командование стянуло войска (около двухсот дивизий) к на-

шей границе и что с часу на час надо ожидать их вторжения на территорию Советского Союза. Нам предписывалось перевести все части флота на повышенную готовность.

Фактически флот был уже в этой готовности».

Легко вообразить себе всю меру отчаянной смелости (соединённой, впрочем, с трезвым расчётом), проявленной Головко!

Вениамин КАВЕРИН.
«Вечерний день».



14 октября лидер «Баку», «Разумный» и «Разъярённый» вошли в Кольский залив. На этом переходе корабли прошли 7360 миль за 762 ходовых часа, со средней скоростью 9,6 узла. Во льдах пройдено 1000 миль с помощью ледоколов.

Благополучный исход тяжёлого и длительного ледового плавания обеспечила самоотверженная работа экипажей, мастерство командиров кораблей. Следует отметить большую консультативную помощь, которую оказал знаменитый полярный капитан В.И.Воронин, специально приглашённый для участия в экспедиции.

Завершив тяжёлый трансарктический переход, корабли после непродолжительного ремонта подключились к боевым действиям. Их переход позволил создать на Северном флоте полноценную бригаду эскадренных миноносцев во главе с лидером. С 9 ноября 1942 года бывшие тихоокеанские корабли приступили к участию в боевых действиях Северного флота и внесли существенный вклад в дело Победы».

Авторы этого воспоминания заслуживают особой благодарности. Они пролили свет ещё на одну страницу истории полярных конвоев. Да и сами достойны добрых слов.

Владимир Васильевич Щедролов родился в 1923 году, в двадцать лет окончил военно-морское медицинское училище. С 1943 по 1945 год – корабельный врач на эсминцах «Живучий» и «Разумный», которые эскортировали 39 союзных и внутренних конвоев на Северном театре военных морских действий. Награждён тремя орденами Отечественной войны, орденом Красного Знамени и рядом медалей. Полковник медицинской службы в отставке, председатель Совета ветеранов эскадры надводных кораблей СФ. Его перу принадлежит ряд интересных монографий и статей по истории союзных конвоев.



Анатолий Львович Лифшиц родился в 1918 году. Капитан I ранга в отставке, доктор военно-морских наук, профессор, академик Международной академии информатизации. В 1941 году окончил Высшее военно-морское училище имени М.В.Фрунзе, в 1951 году – Военно-морскую академию. С октября 1941 по май 1945 года проходит службу на кораблях Северного флота в должностях: младшего штурмана – на эсминце «Гремящий»; штурмана – на СКР «Ураган»; штурмана – на эсминце «Разумный». Участвовал в охране 23 союзных, более 20 внутренних конвоев, в 15 атаках на подводные лодки врага: 2 из них были потоплены, 2 – повреждены. Награды: два ордена Отечественной войны, два ордена Красного Знамени и 20 медалей.

На первый взгляд может показаться, что эти воспоминания и ЭОН-18 к конвоям не имеют прямого отношения. Но не поспоришь с их утверждениями: на суда, совершившие трансарктический переход во имя укрепления Северного флота, была возложена обязанность сопровождения и охранения полярных конвоев. Именно в это время, сознавая всю важность союзных поставок, идёт ускоренное и планомерное усиление Северного флота. Сюда, как к магниту, притягиваются все возможные надводные, подводные и воздушные средства.

«...Осенью 1942 года за ледоколами пришли с Востока на Северный флот эсминцы и лидер «Баку», а через Тихий океан и Атлантику, почти вокруг земного шара, отправили в Полярное шесть подводных лодок – ими командовал капитан I ранга Александр Владимирович Трипольский, Герой Советского Союза. Одна из них погибла от «неизвестной» торпеды на пути к Сан-Франциско, пять, то и дело атакуемых, дошли. Надводным путём.

Труден был такой дальний переход на подводных лодках того времени. Без должной тренировки, без необходимого оснащения, впервые преодолевая



Н.Н. Zubov

Из золотых имен Тирасполя

Ни-ко-лай Ни-ко-ла-е-вич Зубов... Именно так по слогам, как первоклашка, с восхищением, что я знаю великую тайну чтения, перечитываю это имя, проверяю на слух и на память. Сразу же мысленно возвращаюсь – который раз! – к стихам А.Решетова:

Ищите без вести пропавших,
Ищите древних, молодых...
В боях Россию отстоявших –
Ищите их! Ищите их!

На душных стенах одиночек,
На полуистлевших письменах,
Ищите днём, ищите ночью
Их золотые имена...

Мне показалось, что я встретился не просто со знакомым именем, а с человеком знаковым для России и Приднестровья. Не его ли вместе с великими земляками – химиком-органистом, изобретателем принципов действия противогАЗа Николаем Дмитриевичем Зелинским, всемирно известным художником-авангардистом Михаилом Фёдоровичем Ларионовым, театральным деятелем народным артистом СССР Юрием Васильевичем Шумским,



тайфуны, ураганы, шквалы, туман, круговорот течений, резкую смену температур – от тропической, когда «впору кожу с костей снимать», до арктической. Экипажи пяти подводных кораблей все же преодолели два охваченных войной океана и прошли на боевую службу в третий.

Один из этих кораблей после войны вернулся через Арктику на Тихий океан, он стоит на Корабельной набережной Владивостока. Это – гвардейская и краснознамённая «С-56», настоящая кругосветница, превращённая в музей. Её командир Григорий Иванович Щедрин, Герой Советского Союза, ныне контр-адмирал, записал в своём дневнике к концу похода: «Океан с нами неласков. Но какая это великолепная школа. Как не похож экипаж на тот, что вышел из Владивостока».

Мягко сказано – «неласков» океан. Днём 31 декабря 1942 года, решив проверить возможности только что заменённых аккумуляторов, «С-56» впервые погрузилась на параллели канадского мыса Райс и застряла в мачтах какого-то утопленника. До поверхности – шестьдесят пять метров, под килем – тридцать. Но лодка вырвалась, ободрав кое-где краску, повредив антенну и пилу сетепорезателя. Вот она, океанская ласка. Но и этот урок «великолепной школы» вскоре пригодился экипажу «С-56» в морях Ледовитого океана. В июле 1943 года, после удачной атаки фашистского конвоя в фьорде оккупированной Норвегии, уклоняясь от преследования, лодка снова застряла между мачтами транспорта, на этот раз – потопленного ею же накануне. Больше часа держал её «утопленник», пока не сломали ему мачты, выпутываясь из снастей.

Пережитое на переходе и в боях не уstraшило людей, не отвратило от моря. Напротив: 6 адмиралов, 13 капитанов I ранга, 11 командиров подводных лодок, 20 матросов-сверхсрочников – вот

как сложилась впоследствии судьба тихоокеанцев – участников того перехода на Север...

Одно досадно: устанавливая «С-56» на пьедестал, все её «раны залечили» – зачистили, отрихтовали... А они получены только в боях, ни одной вмятины по недогляду, от неловкого удара о грунт или причал... (Боевым кораблям, как настоящим мужчинам, шрамы как украшение. Иначе, зачем возводить их на пьедестал? Музею, да и людям, важны не подделки, а оригиналы! – Н.Е.) Хочется верить, что скоро в Москве откроется музей подводной лодки «К-19», затонувшей 4 июля 1961 года в результате аварии. А начнётся музей с настоящей рубки этой субмарины. Это всё, что осталось после утилизации атомохода. Реставрацию рубки и её доставку из Полярного в Москву оплатил литовский предприниматель, в прошлом подводник, проходивший срочную службу на «К-19». Именно к этой рубке начнёт прирастать в натуре новая, но, конечно, стилизованная субмарина, в соответствии с проектной документацией питерского ЦКБ «Рубин» от 1959 года...

Тут трудно не принять «свежий взгляд на героев и героизм» Константина Симонова по стихотворению «Танк»:

*Когда бы монумент велели мне
Воздвигнуть всем погибшим здесь, в пустыне,
Я б на гранитной тесаной стене
Поставил танк с глазами пустыми;
Я выкопал его бы, как он есть,
В пробоинах, в листах железа рваных, –
Невянущая воинская честь
Есть в этих шрамах, обгорелых ранах.
На постамент взобравшись высоко,
Пусть как свидетель подтвердит по праву:
Да, нам далась победа нелегко,
Да, враг был храбр.
Тем больше наша слава.*

другими известными деятелями науки, культуры и искусства – называют тираспольчане?

Моё любопытство почти в полной мере удовлетворяют сразу несколько изданий, хранящиеся в моей личной библиотеке: книга М.Г.Деева и А.В.Шумилова, вышедшая в серии «Замечательные географы и путешественники» – «Н.Н.Зубов» (Москва, «Мысль», 1989 г.), книга В.Полушина «Тирасполь на грани столетий» (Тирасполь, «Лада», 1996 г.), где публикуется большой биографический очерк «Адмирал флота» о Н.Н.Зубове, и краткая статья главного хранителя Тираспольского

Государственного объединённого музея Н.Г.Погольши «Океанолог Н.Н.Зубов (1885-1960)» в сборнике научно-популярных очерков «Из истории родного города» (Тирасполь, ГИПП «Типар», 2001 г.). Неоднократно упоминается его имя в воспоминаниях и мемуарах И.Д.Папанина и К.С.Бадигина. Можно назвать еще несколько библиографических источников. Это освобождает в какой-то мере от некоторых подробностей в биографии Н.Н.Зубова. Но главное: все мои сомнения развеяны: Зубов теперь для меня не просто земляк, а один из героев моего повествова-

ния об Арктике. Кстати, не в каждом из названных изданий освещается его деятельность в военное время, а для нас, именно этот период, пожалуй, самый важный.

Кто же он – Николай Николаевич Зубов? Естествоиспытатель, умеющий в привычном, обыденном подметить непознанное, а в частном – разглядеть общее, обнаружить проявление закономерности? Или от мозга костей он военный моряк? Крупный учёный или замечательный человек со сложной жизненной судьбой?

...Кончался май 1905 года. У острова Цусима русскую эскадру



Где звонче слово – в поэзии или в прозе? Не рискуя даже строить предположений. На память приходит одна стародавняя запись из дневника Григория Ивановича Щедрина, к сожалению, пока не опубликованного. Он сделал её в сухом доке английской военно-морской базы Розайт:

«3.2.43... Помирать нам придётся где-нибудь на печи или в тёплой уютной постели, если верить в приметы... Подводную часть корпуса английские девчата, работающие в доке, очистили от ракушек и покрасили. Сегодня перебирали клетки под днищем, чтобы и под ними очистить листы обшивки. Когда разобрали кильблок под центральным постом и осмотрели корпус, у меня под фуражкой зашевелились волосы. Нижний лист килевой коробки оказался пробитым и немного сорванным, а в дереве торчали осколки металла, ржавые, без букв и клейма, но явно чужие. Откуда?... Удар о грунт отпадает: не было, а если б и был, то как к нам попал не наш металл? Вот и вспомнили о сильном толчке по корпусу в октябре прошлого года при выходе из моря Беринга проливом Акутан. Тогда решили, что наскочили на топляк. Оказывается, под киль угодила торпеда. И не взорвалась. Сама угодила или придавила килем на волне в момент её прохода под днищем, неизвестно, только минёр лейтенант Скопин полагает, что осколки в дереве застряли от хвостовой части торпеды, в нас выпущенной. Значит, все мы родились в рубашках или в тельняшках...»

29 октября началась операция по самостоятельному переходу одиночных судов в Исландию. До 24 января 1943 года этим маршрутом прошли 23 советских транспорта. Среди советских судов, совершивших 29 одиночных рейсов был: «Азербайджан», «Алдан», «Беломорканал», «Буря», «Ванцетти», «Ветлуга», «Двина», «Декабрист», «Донбасс», «Ельня-2», «Кара», «Комсомолец Арктики», «Красное Знамя», «Кузбасс»,



Командир подводной лодки «С-56» – Герой Советского Союза Г.И. Щедрин

«Леонид Красин», «Мирунич», «Моссовет», «Мста», «Обь», «Осмуссаар», «Охта», «Сакко», «Сорока», «Урицкий», «Фридрих Энгельс», «Чернышевский», «Шексна», «Шилка».

В это же время из Исландии вышло в самостоятельный переход 13 судов: три вернулись по различным причинам обратно, пять погибли ... Среди иностранных судов отважились идти в одиночных рейсах только 10 транспортов: «Briarwood», «Chulmleigh», «Empire Galliard», «Empire Gilbert», «Empire Scott», «Empire Sky» (Британия), «Hugh Williamson», «John H B Latrobe», «John Walker», «William Clark» (США).

В Мартирологе судов Полярных конвоев и караванов значится шесть погибших «одиночек».

2 ноября британское судно «Empire Gilbert», совершая одиночный переход из Исландии, потоплено подводной лодкой «U-586».

4 ноября американский транспорт «William Clark», совершая самостоятельный рейс из Исландии, потоплен подводной лодкой «U-354».

4 ноября в 60 милях к югу от острова Надежды (75°30' с.ш., 27°30' в.д.) беззащитный «Декабрист», совершая самостоятельный переход из Исландии,

атаковал военный флот Японии. Русские держались мужественно, но силы были неравны. Рядом с крейсером «Олег» шёл миноносец «Блестящий». Снаряды японцев сыпались так густо, что вскоре был пробит левый борт миноносца. Образовалась большая пробоина, но корабль устоял. О чём думал находящийся рядом с командиром молодой мичман Николай Зубов? Может быть, он вспомнил случай, как он чуть не погиб с командой в Кронштадтской гавани на броненосце «Орёл» в самом начале офицерской карьеры. Команда броненосца спала, когда в 4 часа

утра броненосец неожиданно начал крениться и, оборвав швартовы, повалился на левый борт. Только мелководье спасло его от гибели. Тогда из-за небрежности в ремонте вода попала в угольные ямы, в пушечные порты, дошла до иллюминаторов и хлынула потоками на команду.

Семь суток они работали в воде без сна и отдыха. Но то было у себя дома. А здесь? Уйти они не могли. Под вражеским огнём принимали команду тонущего броненосца «Ослябя». Командир ранен. У мичмана повреждено плечо, но с мостика он не уходит. Таков закон

моря: сам погибай, а товарища выручай.

Молодой мичман не испугался, сказалось воспитание. С детских лет он слушал рассказы своего отца, кадрового офицера, лихого кавалериста-драгуна о том, как они ходили в атаки. В семье передавали из уст в уста, как предание, о поручике Н.Т. Зубове: во время русско-турецкой войны взвод под его командованием в стремительной атаке разбил превосходящие силы врага, захватил оружие, снаряды, патроны и 80 повозок с галетами.

...Николай не раз видел, как в Тирасполе на скачках офицеров



затонул от торпеды противника в результате атак 12 торпедоносцев и 2 бомбардировщиков. Экипажу удалось высадиться на четыре шлюпки. Одну из них с капитаном и восемнадцатью моряками через 10 дней прибило к острову Надежды. Большинство высадившихся моряков умерли во время зимовки. Три человека, оставшиеся в живых, в том числе капитан судна С.П.Беляев, летом 1943 года были взяты в плен, и после победы вернулись на Родину. Погибли 77 человек.

Архангельская журналистка Марина Кириллова, спустя много лет, «последовала» за судами, прошедшими «по каплям», и оставила волнующий рассказ о «Декабристе»:

«...Трагедия произошла 4 ноября 1942 года. Судно находилось на траверзе острова Надежды, когда капитан С.П.Беляев получил сообщение о том, что впереди по курсу в ста двадцати милях от «Декабриста» английский пароход подвергся атаке вражеских самолётов. Степан Поликарпович решил повернуть на север, но было уже поздно: для самолёта сто двадцать миль – полчаса лёту. Три торпедоносца зашли с правого борта, вскоре к ним прибавилась ещё одна тройка, затем ещё две, присоединились и бомбардировщики. Оборонять судно было нелегко: 150-метровая коробка была хорошей мишенью для самолётов, в то же время плохо поддавалась маневрированию. Тем не менее, бой длился более часа. Всё это время «Декабрист» яростно сопротивлялся огнём своих орудий, капитан и рулевой В.Н.Бородин маневрами уводили судно от идущих на него торпед. И всё же одна угодила в форпик (крайний носовой отсек) с правого борта. С этой минуты началась борьба за живучесть судна.

Первый сигнал бедствия ушёл в эфир в 10 часов 50 минут. Шесть часов спустя радист Щербаков передал: «Торпедированы, погружаемся». Пробойна была столь огромной, что вода, сколько её ни отка-

чивали, потоком заливала трюмы, начала проникать в кочегарку, в машинное отделение. В 21 час 45 минут Степан Поликарпович Беляев приказал всем собраться возле шлюпок. Пронизывающий ветер насквозь продувал палубу, кромешную тьму разрезали лишь тоненькие лучики карманных фонарей. И надо было шагнуть в эту темноту, по сути – в неизвестность. В эту минуту судовой радист вышел в эфир с сообщением: «Работаю последний раз. До свидания...» Хотелось верить в спасение, и он не мог сказать: «Прощайте...»

О судьбе экипажа долгое время ничего не знали. И только после войны, когда вернулись из плена трое оставшихся в живых моряков, стали известны подробности последнего рейса «Декабриста» и гибели его экипажа. Воспоминания о пережитом судового медика Надежды Наталич опубликовал в 1982 году альманах «Полярный круг». Надежда Матвеевна вспоминала, как штормовой ветер носил по волнам четыре шлюпки, разбросал их по морю. Мучила жажда, донимал холод. Лишь на четырнадцатые сутки шлюпку, в которой среди девятнадцати моряков находилась и Н. М. Наталич, прибило к острову Надежда. Те, в ком теплились силы, пошли по острову в поисках жилья, воды и пищи. Одинадцать оставшихся у слабого костерка к концу дня замёрзли. Осталось восемь человек живых. Эти восемь пошли к найденному «сарайчику» – небольшому зимовью. «Идти было очень трудно. Снег, крепкий мороз. Ноги и руки обмотали тряпками – стыли. Часто садились отдыхать. Поедим снега и снова двигаемся...»

Каждый день кто-нибудь ходил на берег в поисках провизии. Через несколько дней удалось откопать в снегу сухари и консервы.

«...Мы так обрадовались, стали из сухарей варить баланду. На ведро бросали несколько штук сухарей.

полка отец брал призы, порой отчаянно рискуя. Ему везло. В квартире Зубовых стоял заветный шкафчик, и дети могли видеть там многочисленные спортивные трофеи отца. В трудные минуты Николай вспоминал именно о нём и думал, как бы поступил отец, будь на его месте. И мысли их, кажется, сходились в одном: лучше погибнуть в бою, чем остаться живым трусом. Зубов смело стоял на мостике рядом с командиром, капитаном II-го ранга Шамовым, и спокойно смотрел на закипающее от снарядов море. Второе прямое попадание пришлось в правый

борт. Осколками напавал убит командир корабля. Вторично тяжело ранен мичман Зубов, его уносят в лазарет на перевязку.

Нос миноносца глубоко опускается в воду, а корма поднимается. Казалось, «Блестящий» обречён. Но мичман не унывает.

– Нет, нам не суждено утонуть! – говорит он матросу, методично ударяя по каждому слову, точно гвозди забивая в стену.

– Это почему, ваше благородие? Мичман улыбается.

– А мне цыганка нагадала, когда я был ещё мальчиком и ехал с мамой из Тирасполя в Петербург.

– И что же она вам нагадала?

– Она взяла мою руку и сказала: «Вся твоя жизнь, мальчик, будет связана с водой. Но ты воды не бойся. Проживёшь долго и умрёшь не на воде...»

– Я-то думал, вы серьёзно.

– А я серьёзно!..

Гадалка угадала. Через несколько лет Николай действительно свяжет свою судьбу с морем...

А пока корабль, как раненая птица, медленно переваливаясь на волнах, уходил от преследования. Однако повреждённый корабль не мог набрать нужную скорость. Он всё больше отставал, теряя из виду



...А люди уходили один за другим. У Новикова – двустороннее воспаление лёгких. Матрос Смирнов умер от обморожения последней степени... Они отправляются на разведку, а я остаюсь одна с умирающими. К тому же лёд ещё идёт. С берега доносится то словно крик ребёнка, то будто плач матери, да ещё режут белые медведи. А я одна. Кругом море да сопки. И ждёшь, тревожишься за них. И думаешь: а вдруг их уже нет! Потом вдруг хруст снега и голоса. Вот уже близко, а их всё нет и нет. И снова ничего не слышно – они ещё далеко...»

Один раз нашли муку и бочонок масла. Потом убили медведя. Так прожили долгую полярную ночь. Но к весне их осталось только четверо. Вскоре – трое (от цинги умер краснофлотец П.Лобанов).

В светлое время над островом стал появляться самолёт с норвежским опознавательным знаком. В июле к острову подошла фашистская подлодка.

«...Слышу – из пулемёта строчат. Туман, ничего не вижу, но слышу голоса. Люди приближаются, говорят на немецком языке. Думаю – плен». Но на этот раз в плен взяли лишь капитана. За двумя оставшимися на острове – Бородиным и Наталич – пришли в октябре. Их доставили в Норвегию. Там заключили в концентрационный лагерь, где находился и С.П.Беляев. Потянулись бесконечные допросы. «Приведут на дорос, ничего от меня не добьются – бьют. Пальцы закладывают в двери. Губы, язык кусаешь... Если кричать – хуже будет...» Их мучения закончились лишь благодаря тому, что лагерь был освобождён советскими войсками. «В Норвегии нас немного подлечили и увезли в Мурманск. А из Мурманска – во Владивосток, откуда мы снова пошли плавать...»

6 ноября судно «*Empire Sky*» потоплено подводной лодкой «U-625».

6 ноября британский транспорт «*Chulmleigh*», совершая самостоятельный рейс в Архангельск, сел

на камни у Шницбергена, где был разрушен ударом авиации и добит торпедой с той же германской субмарины «U-625».

7 ноября советское судно «*Донбасс*», совершая самостоятельный рейс, потоплено германским эсминцем «Z-27» (76°24' с.ш., 41°30' в.д.). Погибли 49 человек; 16 членов команды, в том числе и раненый капитан судна В.Э.Цильке, взяты в плен.

Среди судов-«одиночек», как вы заметили, значится и «*Empire Scott*». Гордон Лонг, участник «капельных рейсов» на борту транспорта «Эмпайр Скотт». В последние годы, несмотря на свой солидный возраст, он – ветеран союзных операций, секретарь лондонской секции британского клуба «Русский конвой» и главный координатор международных связей своего клуба – часто бывал в гостях в России у своих собратьев по оружию. Гордон Лонг точно подтверждает ситуацию лета 1942 года: «Из 13 транспортов, вышедших из Англии летом 1942 года, три возвратились сразу. Пять погибло в пути. Мы, да ещё четыре судна добрались до России. Все отправились в Архангельск, а «*Empire Scott*» разгружался в Мурманске. Жуткое впечатление. Скалы со следами снега в середине лета! Трубы сожжённых домов там, где когда-то был город, и непрерывные налёты... Уже 30 декабря отправились домой в составе конвоя «RA-51». На «Эмпайр Скотт» расположился штаб коммодора конвоя. 11 января следующего года мы благополучно бросили якорь в Лох-Ю (Шотландия)».

Советский транспорт «Двина» тоже прошёл сквозь «холодный угол ада».

...На одной из встреч участников конвоев и одиночных плаваний в Архангельске на помост взойли семеро мужчин и худенькая седая женщина с Золотой звездой Героя Социалистического Труда на форменной тужурке. Первым к микрофону поднялся на цыпочках невысокий, невзрачный му-



**И это он –
Николай Zubov –
«непоседливый и
стремительный юноша»!**

отряд крейсеров контр-адмирала Энkvиста.

На другой день начала прибывать вода, переборки не выдержали, и команде пришлось вскоре покинуть корабль и перебраться на идущий рядом миноносец «Бодрый».

Приключения русских моряков на этом не кончились. «Бодрый», израсходовав запас угля, оказался один на один с открытым морем. Неделью носило беспомощный миноносец по морю, пока 4 июня английский пароход не взял его на буксир и не привёл в Шанхай.

Здесь, в госпитале, где работал опытный персонал порт-артурской

больницы Красного Креста, Зубову сделали операцию по удалению осколков. Однако один, в верхней части бедра, остался на всю жизнь. Через год мичман будет пожалован «светло-бронзовой медалью с бантом в память русско-японской войны в 1904-1905 гг.», орденом св. Станислава III-й степени с мечами и бантом, орденом св. Анны 4-й степени с надписью «За храбрость». Так по заслугам было оценено первое боевое крещение двадцатилетнего мичмана российского флота Николая Зубова. В книге «Цусима» А.С.Новиков-Прибой назовёт его «непоседливым и стремительным



жичок, и как-то искренне перевёл своё смущение на мыльчишеское озорство.

– Я не моряк, – заговорил он и кивнул на товарищей. – Вот они – настоящие моряки. До войны, в войну и после. А я – маслодел. Из Тотмы. Был и остался вологодским маслоделом. Хоть и прошёл три океана и двенадцать морей...

– Ну, Рыжик, даёт! – хохотнул кто-то в зале, узнав старшину 1-й статьи Филёва. По залу прошло оживление. А Филёв, осмелев, продолжил свой рассказ:

– В таком же помещении или поплотнее сидел я на конференции комсомола сорок или более лет назад. Слушал, раскрыв рот, Михаила Водопьянова, знаменитого лётчика Арктики. Про льды, айсберги, про челюскинцев. Никак не думал попасть туда, где погиб «Челюскин». А тут война. Привезли меня на Север. Переделали во всё флотское – и на пароход. Покачался, пообвык, приказ: бери, Филёв, шесть краснофлотцев, ты – седьмой – комиссар. Спешу в Архангельск, на «Двину». Пойдёте через Арктику на Тихий. Задача: охранять судно от атак с моря, с неба, из-под воды. Спрашиваю: чем охранять? Отвечают: на месте узнаешь.

Приехали на «Двину». Судно-машина, как крейсер... Лейтенант военный помощник капитана, говорит: «Вот тебе, Филёв, инструкция, формируй для пушек расчёты». А где пушки? Смеётся: «В уме». То есть как? «А вот так: дойдём до места – будут». Задание, говорит, правительственное. В караване десять судов. Половина – вооружена, половина – нет. До кромки льдов в охранении катера-охотники. А там – за ледоколами. Ты, успокоил лейтенант, не тушуйся, Филёв. Главное, дух команды держи на марке.

Вот и пошли. «Куйбышев» погиб от торпеды. «Щорс» подорвался на mine. «Эльна-2» напоролась на камни у Комсомольских островов. Остальным в Чукотском море, где когда-то погиб «Челюскин»,

лёд закрыл выход в Тихий океан. Но цель никто не отменял – Владивосток. Вот тогда я уверовал на всю жизнь: что бы ни произошло, знай цель и не вешай нос...

Уже после памятной встречи Филёв признался как-то Владимиру Рудному, что надо, наверно, не один пуд соли вместе хлебнуть, чтобы понять, кто чего стоит в мешанном экипаже. «Это же чистейшая формальность. Все мы были в равной опасности и на разных ролях. Только каждый, как на корабле ВМФ, воевал своим оружием. Я подсчитал: на «Двине» – 72 человека, военных – 8, гражданских – 8х8. По тревоге расписаны в боевые расчёты 40 человек. Женщины – медико-санитарная часть. Кроме одной: штурман Орликова с её подчинёнными – это БЧ-I, как в ВМФ. Механики – БЧ-V».

Как хорошо, что сохраняется память в самых разных формах словестного повествования. Но двойное закрепление эта память получает на видео- и фотодокументах. Вот рядышком сидят в зале Валентина Орликова и писатель Владимир Рудный. А на другом снимке В.Я.Орликова приветствует участников шестой традиционной встречи участников конвоев и одиночных плаваний...

Кто же она Валентина Орликова, худенькая, седая женщина с золотой звездой героя? Эту награду она, капитан, получила после войны за ударную работу в промысловом флоте Мурманска. Женщин-капитанов даже в большой России – раз-два и обчёлся. В других странах это не только не заведено, но, по суевериям, опасно держать на палубе...

Валентина Орликова окончила морской институт в Ленинграде, практику прошла до войны матросом на паруснике «Вега», диплом защитила в 41-м в таллинском переходе на минных фарватерах Финского залива...

...8 августа 1942 года она догоняла вышедшую «Двину» у Чёрной башни. На ходу влезла по шторм-

юношей». Позже Н.Зубов даже получит эту книгу в подарок с дарственной надписью автора...

В это время его отец Н.Т.Зубов, уже в звании полковника, дослуживал последние годы в Тирасполе, всё в том же Астраханском полку. Происходил он из почётных граждан Херсонской губернии (из купеческой семьи), родился в 1854 году. Образование получил в Харьковской гимназии, а затем окончил Елисаветградскую кавалерийскую школу. За службу царю и Отечеству награждён многими орденами, удостоен дворянского титула.

Женат Николай Тимофеевич был на Людмиле Ерастовне, дочери Ераста Алексеевича Берга, офицера Скулянской бригады пограничной стражи.

Первенец Николай родился 28 мая 1885 году в Измаиле, где в ту пору квартировал Астраханский полк. 28 июня он был крещён священником Игнатием Ватричем с псаломщиком Варфоломеем Гловатинским при восприемниках – подполковнике Скулянской бригады пограничной стражи Ерасте Алексеевиче Берге и дочери его Валентине в Екатеринославской церкви местечка Липки Хотин-

ского уезда. Через год у Зубовых родились дочери Анна и Евгения. Отец был вечно занят по службе, и детьми занималась мать. Такова версия Владимира Полушина. И, как мне показалось, она в чём-то сомнительна.

Биографы Михаил Деев и Александр Шумилов держали в руках пожелтевшее от времени свидетельство, написанное не очень твёрдой рукой церковного служителя. Им веришь больше. А они, в частности, писали: «...По хранящейся в Консисторском архиве метрической книге Екатерининской церкви местечка Липкан, Хо-



трапу на борт нового для неё назначения судна. В руках она крепко держала брезентовый портфельчик с паспортами членов команды и с подписанной ею же судовой ролью. Филёв стоял против неё в строю военных, представляясь вместе с гражданскими капитану. Иван Васильевич Пийр шёл между шеренгами и малейшего внимания не обратил на рыжего старшину, а перед чернявой девчонкой в тужурке из холстины, подкрашенной густо синькой, неожиданно остановился и едко заметил: «А это что за фигура?» Девчонка не растерялась, и громко отпартовала: «Это фигура – ваш четвёртый помощник». Команда сразу оценила четвёртого помощника за смелость. А вскоре её оценили и за высокий профессионализм – она отлично владела секстантом, астрономией и компасами...

Когда «Двина» уткнулась в непроходимые ледовые поля Чукотского моря, пришлось возвращаться на исходный рубеж – к Новой Земле, а оттуда под охраной британских кораблей следовать в Рейкьявик, к месту сбора международного конвоя, далее – через Атлантику, в США. Англичан на этот раз не дождалось. Решили идти в одиночку с интервалом в 2-3 дня. У Новой Земли рейдировала фашистская «волчья стая». Скрытно «Двина» отходит 4 ноября в штормовое море. Ушедший перед ней танкер «Донбасс», испытанный в трагическом конвое «PQ-17», погиб в «горячем коридоре»...

Капитан Пийр вызвал штурманов, механиков и Филёва. Он уже успел оценить характер старшины 1-й статьи. Недостаток морского образования он, пожалуй, с лихвой компенсировал своей сообразительностью, крепким духом и надёжностью. И сейчас, со знанием дела перечислил всё наличное вооружение – две глубинные бомбы, три дымовые шашки, два ручных пулемёта, пять винтовок. Перечислив всё это, Филёв заметил, а нельзя ли на

тральщиках или где-нибудь на берегу достать хотя бы две сорокопятки.

– Лишних пушек тут нет, – резко отреагировал Пийр. – «Донбассу» в горячем коридоре не помогли даже «сотки».

– Значит, опять «оружие в уме»?

– Да, в уме. В нашем с вами уме и в умении маневрировать. В сверхнапряжении и бдительной вахте. Самолёты не смогут летать, а мы пойдём. Своим курсом. Там, где не рискуют идти подлодки. До предела высоких широт. Опрокинем логические расчёты противника. Он приучен ждать нас в «горячем коридоре», с юго-востока к Рейкьявику. А мы дерзнём зайти с северо-запада.

Но Филёв всё же попросил военных помочь экипажу. Капитан сказал: «Плотник Кудзелько и рулевой Бардецкий поставят вам деревянные пушки. Покрасьте. Сшейте чехлы. У каждой – часовой с винтовкой. Наблюдайте за морем. Появится перископ – объявляйте тревогу, наводите на цель. Думаю, всплыть они побоятся».

Капитан знал: противник дорого платил за попытку захватить суда с грузом. В Тасмановом море в артиллерийской дуэли лодку врага потопил наш пароход «Уэлен». Так преуспел у острова Надежда и пароход «Беломорканал». Военная хитрость должна быть обоснованной...

«Двина» зашла, насколько позволяли льды, до 78-й параллели! И с северо-запада стала спускаться к Рейкьявику. Как только стих шторм, вылез перископ. Но он тут же скрылся, едва заведя наведённые на него «мичуринские пушки». Сейчас самое главное «уйти» от торпеды. Снова все взгляды – на мостик...

В этом долгом плавании от множества торпед спасали «Двину» умелые и согласованные действия штурманов, рулевых, механиков. После войны В.Орликова, завидя бурлящую полосу и зелёный

тинского уезда за 1885 год состоит в записи под №30 следующий акт: 1885 года, мая одиннадцатого дня у штабс-ротмистра Астраханского драгунского полка Николая Тимофеева Зубова и законной жены его Людмилы Ерастовой, первобрачных и православного исповедания, родился сын Николай, которого июня 28 числа того же года крестил священник Игнатий Ватрич с псаломщиком Варфоломеем Гловатинским, воспитателями были: подполковник Скулянской бригады пограничной стражи Ераст Алексеев Берг и дочь его Валентина».

Вот, оказывается, как дело обстояло: первенец Николай родился 11 мая 1885 года, а 28 июня того же года его крестили. В остальном вроде всё сходится, кроме названия местечка, которое в другом источнике называется с вероятной точностью – Липкан (по современному – Липканы).

В 1890 году, когда муж был на учениях в районе Дубоссар, пришло извещение о переезде полка по окончании лагерных сборов на зимние квартиры в Тирасполь. Это извещение жена встретила с явной неохотой, так как была беременна. 30 августа полк ступил в Тирасполь.

Радужно встреченный, он разместился на окраине города. Здесь у Зубовых родился ещё один сын, Василий, и остальные дети, – всего в семье их было десять...

Маленький уютный Измаил тех лет, утопающий в садах, с одноэтажными белыми домами, мало чем отличался от уездного Тирасполя. Пятилетний Николай рос среди городских мальчишек. Часто прибегал на пристань у реки, наблюдал за тем, как ходят гружёные баржи, и в детских мечтах представлял себя отважным капитаном.

Возможно, всё бы сложилось иначе, если бы в десять лет Ни-



след мешка с рыбой, поднятого тралом, вспоминала первую торпеду. Всё рассчитано, все команды исполнены, судно находится на параллельном с торпедой курсе, но она – зеленит и зеленит... «Страха не было. Напряжение. Зажмурилась, считая до пятнадцати. Пронесло!»

Измученные штормами и атаками, изнурённые работой и постоянным напряжением пришли они в Нью-Йорк. На берег их не пустили. Капитан в ярости пошёл в управление порта и вскоре вернулся с мешком харча на горбу. Орликовой приказал идти оформлять документы. Американцы приняли этот жест за шутку: «Ох, уж эти русские! Что за литтл чайлд прислали? Нам нужен офицер!» От «литтл чайлд» последовал ответ на английском языке: «Я и есть тот офицер, который вам нужен! Вот паспорта, судовая роль. Оформляйте».

На другой день две сенсации заняли внимание американских газет: «Мичуринские пушки» против торпед наци!» и «Очаровательная малышка – офицер!» Орликову осаждали репортёры. Она, конечно, не затмила звёзд Голливуда, но была встречена здесь, как настоящая русская звезда. На многотысячном митинге-концерте, состоявшемся в Нью-Йорке в честь 25-летия Красной Армии и Военно-Морского Флота, под нашими боевыми знамёнами и знамёнами союзников стояла молодая женщина, похожая на мальчишку, как олицетворение наших сражающихся Вооружённых Сил. Тогда она обратилась от имени советского народа ко всем американцам: «Я принесла вам привет от моей родной страны, матерям – от матерей, морякам – от моряков, детям – от детей, от наших рабочих – вашим, – тем, кто на заводах делает оружие, необходимое нам в борьбе в общем врагом... Это наша общая война. Она не так далеко, как вы думаете... Я хочу предостеречь вас – враг очень близко! Я хочу сказать вам – враг этот беспощаден!»

На её тужурке была узкая золотая нашивка, закрученная вензелем посередине, как и положено в торговом флоте. Но эта хрупкая «очаровательная малышка», как окрестили её американские репортёры, была настоящим офицером войны.

Только на 312-й день плавания вооружённая американцами «Двина» пришла во Владивосток. До Дня Победы она успела сделать по восточному «горячему коридору» ещё восемь опасных рейсов через пролив Лаперуза, Цусимский и другие узкости. Здесь самураи не раз досматривали грузы советских судов, провоцировали их команды и капитанов, а потом выпущенные на свободу транспорты погибали от «неизвестных» торпед...

И вообще, как утверждает Кайлиста Александровна Дмитриева (урождённая Субботина), женщина на море к счастью. Родилась она в крестьянской семье в Вологодской области. О море не грезила и не мечтала. Но судьба распорядилась иначе. Не успела в мае 1941 года закончить в Архангельске медицинский техникум, как с началом Великой Отечественной войны её, медика, мобилизовали и направили в военно-полевой госпиталь в районе «Быки» (г.Архангельск). А летом 1942 года, после расформирования госпиталя получила назначение медиком, сначала – на пароход «Миронич», а затем – на пароход «Моссовет». В соответствии с планом перегона тихоходных судов на Дальний Восток в конце августа 1942 года «Моссовет» отправляется туда с пиломатериалами Северным морским путём в составе каравана из 10 судов.

От Диксона прошли к проливу Вилькицкого. Пролив был плотно забит льдами, которые пригнал северный ветер. Пришлось ждать у моря погоды... Но однажды утром «Моссовет» спешно снялся с якоря, и с большим трудом стал двигаться вперёд. Как после выяснилось, была получена радиограмма о приближении к каравану вражеского рейдера

колай не попал в седьмую санкт-петербургскую гимназию, где окончательно заболел морем. Отец был категорически против намерений сына изменить семейным традициям. Да и мать не поощряла стремлений сына быть не пехотным офицером. Однако, желание Николая было столь велико, он так откровенно бредил морем, что попросил своих сокурсников написать его родителям письмо с просьбой разрешить их сыну перевод. Родителям не оставалось ничего делать, как благословить сына. Уступая просьбам сына, Николай Тимофеевич подает прошение о допуске мальчика к

конкурсным экзаменам в специальные классы Морского кадетского корпуса.

Морской корпус был уникальным в своём роде военным училищем России. Своё начало он вёл с Навигацкой школы, учреждённой ещё Петром I в Москве в январе 1701 года. Когда здесь учился Зубов, в 1901 году Морскому корпусу исполнилось 200 лет. Это событие широко отмечалось, а его воспитанники ходили в именинниках. За свою долгую историю это учебное заведение, что называется, обросло добрыми традициями. Из его стен вышли многие знаменитые русские,

а впоследствии и советские флотоводцы. И не только флотоводцы. Морской корпус закончили великий знаток русского языка Владимир Иванович Даль, композитор Николай Андреевич Римский-Корсаков, писатели Леонид Соболев и Сергей Колбасьев. Теперь можно представить, что здесь учили не только морскому делу. Отсюда выпускали специалистов высокого класса, с широким диапазоном знаний.

«Курс обучения здесь был серьёзный, особенно в отношении математики и трёх иностранных языков, которые кадеты изучали в совершенстве, – писал в своих



и о необходимости «принять меры». Теперь-то известно, что это был фашистский крейсер «Адмирал Шеер», от которого ничего доброго ждать не приходилось...

– Мы уже дошли до Певека, – вспоминает Каллиста Александровна, – но караван вынужден был повернуть назад, так как тяжёлые льды препятствовали движению на восток. Оказавшись снова на Диксоне, мы тогда узнали и увидели, что натворил фашист... Пароход «Ельня» из состава нашего каравана повредил винт и нам пришлось задержаться для оказания помощи в ремонте. Потом пришлось догонять караван. В проливе Югорский Шар мы узнали о гибели парохода «Щорс», подорвавшегося на немецкой мине. Нас Бог миловал... Весь караван собрался в губе Белушьей на Новой Земле, где мы получили приказ следовать в Англию в «капельном» (одиночном) плавании. Наш «Моссовет» вышел первым. При благоприятном течении дел через сутки за нами должен выйти следующий транспорт. Честно признаюсь, и сейчас, по прошествии стольких лет со страхом вспоминаю тот рейс. В районе Шпицбергена нас встретил шторм. Как я перенесла снежные заряды, сильный ветер и качку до сих пор не пойму. Здесь мы услышали сигнал «SOS» от нашего «Декабриста», возвращавшегося из Исландии. Нам действительно повезло. До сих пор непонятно, почему не последовала атака, когда нас обнаружил вражеский разведывательный самолёт. А теперь я думаю так, что это не простое везение, а итог поведения нашего капитана Ф.А.Рынцына. В этом рейсе проявился весь его опыт и умение. Он как будто знал, когда надо сменить курс, когда надо уйти поглубже во льды, и всё время вести судно «противолодочным зигзагом». Во всяком случае, вышедший за нами пароход «Донбасс» был потоплен... Прошли долгие годы, я даже не думала, что на склоне жизни буду



На шестой традиционной встрече участников конвоев и одиночных плаваний они сидели рядом В.Я. Орликова и писатель-маринист В.А. Рудный

вспоминать то далёкое плавание. По прибытии в Исландию я сама оказалась в полевом английском госпитале. «Сотня» врачей и представителей медицинского персонала буквально сбежала в палату, чтобы посмотреть на русскую женщину и оказать ей надлежащую помощь, поскольку я была в тот момент единственной их пациенткой. И сегодня я с благодарностью вспоминаю этих людей. Я благодарна Судьбе за дарованную мне жизнь, и за то, что в том памятном «капельном» плавании оказалась

вспоминаниях об этой колыбели строевых офицеров Российского императорского флота Алексей Алексеевич Игнатьев. – Морская подготовка была поставлена более строго, чем военная подготовка в сухопутных военных корпусах и училищах».

Да, Зубову повезло вдвойне: получив благословение родителей, он попал, что называется, «в хорошие руки». Несомненно, талантливые педагоги тонко подмечали особенности детского характера, умело направляли его развитие, формировали будущую сильную натуру и личность. В сочетании с

природной одарённостью мальчика это приносило свои плоды. И уже в характеристике кадета второго класса четвёртой роты Николая Зубова за 1895/96 учебный год отмечается: «Выдающихся способностей, с отличной памятью, добрый, сердечный, ласковый, с хорошей силой воли. Правдив и откровенен. Очень живой и впечатлительный. К старшим относится приветливо и почтительно. С товарищами живёт дружно и влияет на них в хорошую сторону. Сильно привязан к матери. К требованиям заведения относится серьёзно и сознательно: исполнительен, опрятен и любит порядок.

Много читает и прекрасно владеет речью. С внешней стороны вполне благовоспитан».

В мае 1901 года 16-летний Зубов после сдачи экзаменов зачисляется воспитанником Морского кадетского корпуса, а через четыре дня отправляется в своё первое учебное плавание по Балтийскому морю на крейсере I ранга «Князь Пожарский». В сентябре он определяется в младший специальный класс. Так исполняется морская мечта Николая Зубова...

В приведённой характеристике отмечена одна немаловажная особенность кадета Зубова – привя-



с замечательными людьми – кочегарами «Моссовета» Алексеем Андреевичем Нахимовским и Борисом Алексеевичем Кондратьевым. Вместе мы оказалась и в Санкт-Петербургской организации «Полярный конвой», и я благодарна им за постоянную моральную и физическую поддержку в моей сложной жизни. В мои 80 лет они не дают мне забыть, какой я была в 20 лет, в суровые годы войны. Это они придали мне уверенность в том, чтобы я громко сказала: «Женщина и на море к счастью». Это я о себе и о женщинах, преданных морю.

Рассказывая в своих мемуарах о капитанах, Иван Дмитриевич Папанин не мог, конечно, не упомянуть о прославленном судоводителе Анне Ивановне Щетининой. Он знал, возможно, её меньше многих других капитанов. Но перед женщиной-



Многие моряки прошли проверку на мужество и стойкость, стали «золотым фондом» морского торгового флота: среди них – прославленные капитаны Ф.А. Рынцын, И.А. Галактионов, М.П. Вишняков, В.Я. Орликова (на снимке она приветствует участников шестой традиционной встречи участников конвоев и одиночных плаваний)

Побратимы Арктики

371

капитаном готов был склонить голову и уважительно козырнуть.

Встретились они в хмурый ноябрьский день 1943 года, когда Папанин был с инспекционной проверкой Тихоокеанского флота. В Доме Советов Петропавловска-Камчатского к нему подошла молодая женщина в кителе с четырьмя капитанскими нашивками на рукавах и представилась:

– Капитан парохода «Жан Жорес» Анна Щетинина. Прибыли сегодня из США, идём с грузом во Владивосток.

Папанин поздравил Анну Ивановну с благополучным переходом через океан и выслушал её обстоятельный доклад. Держалась Щетинина строго, докладывала толково и чётко.

Папанин знал, что это был уже не первый корабль, которым командовала Щетинина. Незадолго до этого Анна Ивановна привела в Сиэтл пароход «Родина», получила указание сдать его другому капитану, а сама выехала в Лос-Анджелес для приемки нового судна. Анна Ивановна рассказала, как не хотелось ей покидать коллектив, с которым сроднилась в трудных рейсах.

С парохода «Родина» ей разрешили взять только шестерых членов экипажа, остальных должны были дать на месте. Разумеется, капитаны посылали на «Жана Жореса» из своих экипажей не самых лучших людей – неквалифицированных и ненадежных. И вот из таких-то моряков Щетининой пришлось формировать экипаж и пойти с ним в рейс.

Анна Ивановна была не только волевым командиром, но и прекрасным воспитателем. Прошло совсем немного времени, и экипаж «Жана Жореса» предстал, как сплочённый коллектив, проникнутый духом высокой дисциплины, спаянный крепкой дружбой. Те, кто побывал на борту «Жана Жореса», рассказывали, что на судне царил образцовый порядок...

занность к матери. С ней не могли не считаться его воспитатели. Вполне естественно, что на каникулы, а потом и в отпуска, вплоть до 1908 года, до выхода отца в отставку и переезда семьи в Петербург, Николай Zubов возвращался домой только на каникулы, – писала биограф Zubова Слава Иосифовна Кан. – Лето в Тирасполе проходило в обычных развлечениях. Купались в Днестре, по другую сторону которого раскинулись сады, бахчи и виноградники. Навещали друзей в Суворовской крепости, на окраине города. Это было довольно далеко

от дома. В крепость, ныне разрушенную, через глубокий земляной ров вёл мост. За крепостными стенами стояли одноэтажные дома, где жили семьи артиллерийских офицеров, и казармы, окружённые большим запущенным парком с беседкой. Здесь гуляли, танцевали, играли в крокет. По вечерам в Тираспольской крепости старшие садились за карты. Николай играл с ними в вист и почти всегда выигрывал. Возвращались домой из крепости затемно. У одного из товарищей был велосипед. Николай пристраивался впереди на раме, и они катили по пыльной, единственной

в Тирасполе улице, преследуемые неистовым лаем собак. Лето пролетало быстро...»

Быстро неслось и время учёбы, чередуемое с практикой на военных кораблях.

В сентябре 1902 года Zubов производится в младшие гардемарины, в младшие унтер-офицеры, а через год – в старшие гардемарины.

10 февраля 1904 года в связи с осложнениями в военной обстановке был произведён досрочный выпуск 128 старших гардемарин Санкт-Петербургского Морского корпуса. Zubову присваивается первый офицерский чин Российско-



– Есть ли у вас какие-либо просьбы? – спросил Папанин у Щетининой на прощание.

– Единственная. Прошу, как можно скорее, отправить нас во Владивосток, чтобы выгрузить оборонные грузы и уйти за новыми...

«Жан Жорес» покинул Авачинскую бухту и благополучно дошёл до Владивостока. В следующем рейсе экипаж «Жана Жореса» под командованием капитана Щетининой отличился при спасении гибнущего парохода «Валерий Чкалов». Затем в Аляскинском заливе в сильный шторм сам попал в беду: слабый сварной корпус судна типа «либерти» не выдержал и дал трещину, помещения парохода стала заполнять вода. Но Щетинина умело организовала аварийно-спасательные работы, благополучно довела судно до порта Датч-Харбор.

Интересно сложилась жизнь этой незаурядной женщины, – продолжает свой рассказ И.Д.Папанин. – Трудно, почти невозможно было осуществить молодой девушке сокровенное желание стать моряком, но она добилась заветной цели. Щетинина была принята во Владивостокский мореходный техникум, успешно закончила его в 1929 году, в 1935 – получила первую капитанскую должность на судно рыболовного флота «Чавыча». Потом были другие корабли, другие экипажи, и всегда моряки этих судов образцово выполняли все рейсовые задания. Анну Ивановну наградили орденом Трудового Красного Знамени.

Война застала Щетинину в Ленинграде, где она училась в Институте инженеров водного транспорта. Анна Ивановна, назначенная капитаном парохода «Саул», совершала смелые рейсы в Балтийском море, выполняла задания командования, участвовала в десантных операциях и эвакуации населения советской Прибалтики. Осенью 1941 года Щетинину вместе с группой балтийских капитанов отправили во Владивосток, и она вновь стала

работать капитаном в Дальневосточном пароходстве. В начале войны с Японией, пароход «Жан Жорес» передали в оперативное подчинение Тихоокеанского флота, его экипаж под командованием А.И.Щетининой участвовал в десантных операциях на Южном Сахалине и Курильских островах.

В 1949 году Щетинина окончила институт и перешла на преподавательскую работу – сначала в Ленинграде, потом – в родном Владивостоке. Имя Анны Ивановны Щетининой, прославленного капитана, доцента, активной общественной деятельницы, широко известно не только в нашей стране. Её всегда отличала безграничная любовь к морской профессии. И совсем не случайно свою книгу «На морях и за морями», вышедшую во Владивостоке в 1968 году, она заключает словами: «Говорят, что привязанность к своей профессии – признак ограниченности интересов. Пусть будет так. И всё-таки хорошо, что у человека есть такая привязанность. Что касается меня, то я ценю свою профессию –



Член Ленинградского отделения Союза художников СССР, ветеран Великой Отечественной войны Успенский М.Н. работал в маскировочной лаборатории Северного флота, где впервые на флотах страны проводили камуфлирование кораблей, - что он и изобразил на своей картине (темпера, 1983 г.)

го императорского флота – мичман, который приравнялся к армейскому званию поручика.

По возвращению в ноябре 1905 года с театра военных действий Зубова отпускают на лечение. И, конечно, он, не раздумывая, отправился к своим многочисленным родным, братьям и сестрам в Тирасполь. В тиши уездного города он залечивает свои раны...

В мае следующего года отдохнувший мичман Зубов получает направление на номерной миноносец, заведует телеграфной станцией. Потом переводится на учебное судно «Крейсер», в 6-й и

1-й Балтийские флотские экипажи.

В июле 1907 года – новое назначение: вахтенный офицер на линкоре «Слава». В декабре этого же года за усердие в службе Высочайшим приказом по Морскому ведомству получает звание лейтенанта. Впереди – карьера заурядного морского офицера. Размеренная и однообразная в мирных условиях жизнь на корабле быстро наскучила молодому и энергичному лейтенанту. Зубов вспоминает о своих ранениях и ходатайствует о списании его по состоянию здоровья. В июне 1908 года его просьба удовлетворяется. Но, как показала

жизнь, это было временное «затмение». Море влекло его к себе с ещё большей силой. Теперь он точно не мыслил себя вне морской карьеры...

Зубов выхлопотал разрешение и в июне 1908 года успешно сдал вступительный экзамен в Николаевскую Морскую академию на гидрографический отдел. В этом же году он публикует свою первую работу «Мысли о сигнализации в бою» в «Известиях военно-морского кружка при Морской академии». Зубов окончил Морскую академию по I разряду и получил назначение на эскадренный миноносец «Генерал



одну из древнейших и вечных профессий – выше всего. И своих товарищей – большую армию тружеников моря – глубоко уважаю. Мне всегда не по себе, когда я не могу быть с ними там, в море...»

...Передо мной четвёртая страница «Комсомольской правды» за 26 февраля 1998 года. Именно здесь меня ожидало новое открытие: Anne Щетининой, первой в мире женщине-капитану, – 90 лет. Тут портрет Анны Ивановны и такой претензионный заголовок к материалу «При ней стеснялись мата даже портовые грузчики». Автор Наталья Островская немногохватила через край. Но то, что она познакомила многомиллионную аудиторию «Комсомолки» с Анной Ивановной Щетининой, будем считать знаковым событием для газеты, как и признание Макса Абрамовича Зильбермана, хлебнувшего лиха с Щетининой в годы войны. Это он не раз слышал от самой Анны Ивановны: «Женщине не место на капитанском мостике». Естественно, следовал вопрос: «А как же вы?!» – «Я – исключение», – следовал ответ.

...В день 90-летия на А.И.Щетинину официальный Владивосток обрушил «девятый вал» приветствий и подарков.

Кто же она, долгожительница Анна Ивановна Щетинина, на кого обрушился в этот день водопад цветов и самых добрых слов? От Папанина узнаём: такая удивительная судьба могла сложиться только в нашей удивительной стране. В тридцатые годы партия призвала девушек осваивать мужские профессии. И они не просто откликнулись, но и потеснили сильный пол во многих мужских профессиях. Что раньше казалось немыслимым, тогда стало доступным и почиталось за честь.

Быть наравне со всеми в те годы считалось нормой жизни. И девушка грузила жмых в порту (лишний рубль – не помеха!), выходила на практику в море, несла вахту наравне с парнями. Припо-

минают такой случай: Anne Ивановне выпала одна из вахт на 8 марта, а старпом не проследил эту ситуацию. Девушка искренне возмутилась, а старпому от капитана влетело под первое число...

Её исключительность, в том числе и женская, была в преданности профессии. Исходила эта наука от таких же, преданных делу, людей. Таким человеком для неё был капитан Георгий Иванович Александров, командир царского миноносца ещё в 1904 году. Высокообразованный петербуржец, о нём на флоте ходили легенды. Попасть на службу в его команду считалось большой удачей.

Щетинина познакомилась с ним на перегоне траулера «Топорок» из Германии в 1931 году. Тогда она уже была дипломированным специалистом-штурманом и назначена третьим помощником капитана. Шли в кромешной темноте по Суэцкому каналу. Щетинина стояла за штурвалом.

– Ваш мальчик – отличный рулевой! – похвалил лоцман.

Когда же он узнал, что этот рулевой – девушка, он чуть не проглотил собственный язык, и в замешательстве смог отвесить ей лишь низкий поклон, как принято у джентльменов...

В 1935 году она снова попадает в Германию, но уже капитаном своего первого судна. Голубая шёлковая шляпка, светлые туфельки. На вид – 22 года... Радости мало: Гамбург в плену флагов со свастикой и молодчиков в форме цвета хаки.

Но был другой мир в этом мире, где торжественно над судном развевался красный стяг и где весь экипаж мог петь воодушевлённо «Интернационал»...

О чём вспоминала женщина в день своего 90-летия? О войне. И о ней тоже, хотя война – это плохо! Вспоминала «Карлушу», так моряки называли допотопный пароход «Карл Либкнехт», который совершал беспримерные трансатлантические бро-

Кондратенко» в составе первой минной дивизии Балтийского флота. Потом штурманский офицер I-го разряда исполняет обязанности флагманского штурмана штаба командующего отрядом заградителей Балтийского моря. В июле 1911 года в возрасте 26 лет он командует эскадренным миноносцем «Бурный».

Блестящая карьера морского офицера, однако, не смогла затмить его увлечений научной работой. Зубов с особым удовлетворением принимает свой перевод старшим офицером на посыльное судно «Бакан», которое в летние

месяцы занималось обследованием берегов Новой Земли. В 1912 году Зубов на «Бакане» в Баренцевом море производит съёмку и промер глубин в Чешской губе, в районе устья реки Пеши, губы Митюшихи у Новой Земли. Здесь происходит его окончательный выбор: учёный побеждает в нём строевого офицера. В 28 лет, в ноябре 1913 года он увольняется из флота в звании старшего лейтенанта с пенсией 345 рублей в год и поступает на работу в гидрометеорологическую часть отдела торговых портов Министерства торговли и промышленности.

Начинается его гражданская деятельность в области гидрометеорологического обеспечения портов. Отсюда его командировуют в Норвегию, в Бергенский институт геофизики. Там под руководством Бьёрна Хелланд-Хансена работали в те годы единственные в своём роде международные курсы по океанографии. Зубову снова повезло: в Бергенском институте преподавали учёные с мировым именем. С этим учебным заведением связаны имена известного норвежского исследователя Арктики Фритьофа Нансена и основателя «бергенской» научной школы в метеорологии Вильгельма



ски из Владивостока в Америку и обратно. Когда это «корыто» поставили на ремонт в Ванкувере, инженер завода спросил с некоторой издёвкой: «Вы хотите к старому свистку пристроить новый пароход?» Он не знал, какой это был «свисток»: за всю службу – ни одной аварии, ни одного ЧП...

Она могла вспомнить и операцию по спасению разломившегося пополам в Беринговом море парохода «Валерий Чкалов». Громоздкость и неторопливость «Жана Жореса» не мешали его капитану Анне Ивановне Щетининой провести эту операцию блестяще. И говоривший с акцентом капитан «Чкалова» высказался тогда очень красноречиво: «Ты котя и папа, но рапотал карашо!»

Наталья Островская пытается вынести «женский вопрос» на капитанский мостик. Её утверждения, что Анна Ивановна Щетинина первая в мире и единственная женщина-капитан, может и правда, но не в полной мере. Хотя она припоминает Валентину Орликову – прямую противоположность Щетининой. Говорят, Орликова вполне могла бы командовать пиратским судном. Это можно оспорить, как и пренебрежительное утверждение автора о равенстве с матроснёй. Мы знаем Орликову и Щетинину другими. Капитану с пиратскими замашками вряд ли советская страна доверила китобойную флотилию или большой морозильный траулер... Да и Щетинина говорит о матросах, как о товарищах, с глубоким уважением, без которых ей не по себе...

Автор сама же подтверждает: женское капитанство на Щетининой не закончилось. Оказывается, на Сахалине в городе Холмске живёт Алевтина Борисовна Александрова. От себя добавим: в Дудинку не раз приходило современное судно ледового класса, где капитаном была тоже женщина – Людмила Анатольевна Тибряева, выпускница Ленинградского инженерно-морского училища



Герой Советского Союза капитан А.И. Щетинина

имени адмирала С.О. Макарова. Поступала она в это училище по личному разрешению министра. Несколько лет работала на теплоходе «Тикси», а с осени 1987 года стала его капитаном...

Помнится, корреспондент «Советского Таймыра» Виталий Иванов полюбопытствовал: кто первым поздравил её с самостоятельным рейсом в должности капитана?

– Первым, конечно, поздравил экипаж, – призналась Людмила Анатольевна. – Затем пришли телеграммы с атомохода «Россия», других ледоколов, из штаба морских операций, из пароходства, от близких и друзей... Число женщин-капитанов растёт. Деканом моего факультета в училище была первая женщина-капитан Анна Ивановна Щетинина. *(Вот этого я вообще не ожидал! Мир действительно тесен или способен возвращаться на*

Бьёркнеса, по книгам которых Н.Н.Зубов постигал законы, управляющие движением морских вод и льдов. Он изучал методы предсказания погоды по эволюции циклонов, их роль в общей циркуляции атмосферы и влияние океана на атмосферные процессы...

Но, как говорят, недолго музыка играла... Снова вспыхнула война, и Зубов, патриот России, добровольно возвращается на флот. Офицер Зубов командует миноносцем «Послушный», переходит флагманским штурманским офицером в штаб бригады подводных лодок, награждается за

храбрость в боях орденом св. Анны III-й степени с мечами и бантом. За отличие в службе производится в капитаны II-го ранга, назначается флагманским штурманским офицером при штабе Командующего флотом Балтийского моря.

Боевой офицер, герой двух войн, не мог приветствовать развал армии и флота, не мог безоговорочно принять идеи октябрьской революции и перейти на сторону людей, вооружённым путём свергших законную власть... Здесь снова приходится вспомнить слова из учебной характеристики: «Правдив и откровенен». В Гатчине, в Цен-

тральном военно-морском архиве, хранится небольшая папка – «Личное дело инженер-контр-адмирала Зубова Н.Н.». И там, среди двух десятков стандартных пунктов, личного листка есть один, который из подобного рода документов давно исключён, – пункт 21 – «служил ли в белых армиях». Зубов останется и тут честен перед собой и перед историей. Он напишет: «Да. По мобилизации в армии Колчака в чине подполковника. В боях не участвовал».

После разгрома армии Колчака и падения белого движения наступает прозрение, разумом и



круги своя! – Н.Е.) В Польше я познакомилась с Данутой Кобылинской. Есть женщины-судоводители на Кубе, в Финляндии, во Франции... Это, отнюдь, не массовое, а исключительное явление... Подтверждением может служить судьба Елизаветы Назаровой. Работала в нашем пароходстве, дошла до старшего помощника капитана, а капитаном так и не стала. Мужчины весьма консервативны и насторожены. Не смогли доверить ей экипаж. Назарова была вынуждена уйти из пароходства и найти работу во Внешторге...

А у настоящих мужчин на роду написано: плавать по морям и океанам. О многих мы уже рассказали. И вот ещё один образец честного служения морю. Георгий Степанович Харин родился 21 октября 1920 года. В 18 лет поступает в Ленинградский морской техникум. Через три года заканчивает три курса и направляется для прохождения практики в порт Важины на реке Свирь. Здесь узнаёт о начале Великой Отечественной войны. Четыре месяца партизанских походов в Ленинградской области, затем – служба на пароходах «Скаутс», «Аретуза», «Охта», «Находка», «Сучан», «Степан Разин»: сначала – матросом, потом – старшим помощником капитана. После войны шесть лет капитан Г.С. Харин водил пароходы «Берлин» и «Салон». Многие годы отдал работе в представительствах Министерства морского флота СССР и морских агентствах в ГДР, Польше, Чили, Югославии, ФРГ. Богатый опыт работы на море и в международных морских организациях давало ему полное право выступать экспертом межправительственной организации по созданию Конвенции по облегчению мореплавания (Лондон, 1963-1967 г.г.)

В этой биографии материала не на одну книгу. Но свои воспоминания «Память счастливого человека» Георгий Степанович Харин относит к 1942-1943 годам, когда на «Охте» совершал опасные пе-

реходы в самостоятельных плаваниях и полярных конвоях:

«Пароход «Охта» вышел из Архангельска 11 декабря 1942 года в самостоятельное плавание в Исландию и Англию. Капитан – Соколов Сергей Георгиевич, старпом – Бучнев Николай Иванович, 2-й помощник – Феоктистов, старший механик – Звягин Иван Дмитриевич, 3-й механик – Шуткевич, военный помощник – старший лейтенант Кожанов Николай, радист – Кононов Валентин. Другие имена уже забылись. Я – 3-й штурман, сменил на этом посту штурмана-женщину.

В Архангельске прошёл слух, что пароход «Уфа», вышедший раньше нас, «пропал без вести». Эта новость создала дополнительное напряжение в настраивании экипажа, готовящегося в опасный рейс. Все изрядно выпили и заснули. Так что сразу после выхода судна из реки Северная Двина пришлось встать на якорь, чтобы экипаж смог немного отоспаться. На ногах оставались только боцман, стармех, машинист, кочегар и я. Лоцман указал место якорной стоянки у острова Мудьюг и ушёл на буксире в порт.

Спустя 5-6 часов, на рассвете пароход «Охта» снялся с якоря. С выходом в горло Белого моря наша 45-мм автоматическая пушка превратилась в ледяную глыбу, с трудом сняли с неё автоматику. Из вооружения у нас было ещё четыре ручных автомата «томми-ган» калибра 9 мм дальностью до 400 метров. С выходом в Баренцево море было строго предписано – радиоаппаратуру не включать даже на приём, чтобы немцы нас не запеленговали.

От Канина Носа взяли курс на север до точки 60-70 миль южнее острова Медвежий. Далее следовало идти на запад до выхода на прямой курс в Исландию. Более недели штормовали на курсе «чистый норд» при 8-11 баллах от севера до северо-запада. Определить точно своё местоположение в

сердцем он делает свой выбор в пользу России, своей Родины, флота и науки, которым преданно и верно послужит до конца своей жизни... В своей биографии он уточнит:

«...Был взят в плен частями Красной Армии, затем направлен в Штаб Наморси в Москве. В 1921 году был направлен в Наркомпрос».

С этих пор Зубов окончательно становится учёным. Во второй половине жизни Н.Н.Зубов приходит к главному своему делу – изучению физики океана и морских льдов. Именно как ведущий учёный России в области океанологии он испытает

настоящую славу. 10 марта 1921 года издаётся декрет о создании первого Плавучего морского научного института (Плавморнин), для изучения и исследования северных морей, имеющих государственное значение. Пионеры русской океанографии в лице военных моряков Ивана Фёдоровича Крузенштерна, Отто Евграфовича Коцебу, Фаддея Фаддеевича Беллинсгаузена, Степана Осиповича Макарова только обозначили подходы к отдельным разделам этой многогранной науки. Крупномасштабные морские исследования в широтах Арктики начались планомерно в советское

время. Биологическое, гидрологическое, метеорологическое и геолого-минералогическое отделения Плавморнина определяли широту комплексных исследований северных морей, островов, побережий. Зубов, один из первых сотрудников этого научного учреждения, участвовал во многих экспедициях по Северному морскому пути. К его советам прислушивались специалисты при достройке первого советского научно-исследовательского судна «Персей». Это особая страница в биографии Н.Н.Зубова.

19 августа 1923 года «Персей» вышел в первый рейс под руковод-



море из-за полного отсутствия видимости небесных светил и горизонта было невозможно. Ко всему килевая и бортовая качка достигала 40° на оба борта.

Однажды, на моей вахте между летящих туч проглянули звезды, и мне удалось поймать секстантом угол между Полярной звездой и её отражением в тарелке с машинным маслом. Половина этого угла показала нашу географическую широту. А она оказалась на 60 миль севернее нашего счисления!

Пароход «Охта» на ровной воде развивал ход 6 узлов, не более. Но наш лаг (счётчик пути) при такой болтанке безбожно «врал», имея на то свои причины – бортовую и килевую качку. Капитан со штурманами согласился с моим определением, и «Охта» сделала поворот «оверштаг» – на юг, дабы удалиться от опасной параллели острова Медвежий, где находилась военная база германского флота.

Попутным штормом нас быстро отнесло с опасной широты, и тут мы увидели неизвестное судно, идущее курсом на запад. По команде капитана Соколова, мы, как положено, приготовили стальной ящик с секретными кодами и документами к выбросу в море, чтобы он ни в коем случае не попал к врагу. Но тут, среди снежных зарядов, успели разглядеть, что незнакомец резко повернул на юг, то есть от нас, и быстро скрылся.

Это событие укрепило мнение, что мы идём правильным курсом, и НАС БОЯТСЯ! Мы знали, что у немцев есть грузовые «суда-ловушки», хорошо вооружённые для перехвата и уничтожения транспортов союзников. Но только в Манчестере стало известно, что это был наш теплоход «Сорока». Мы его напугали, а шёл он быстрее.

Судно повернуло на запад, опять против жестокого шторма от норд-веста. Когда мы прошли меридиан острова Медвежий и Нордкапа, возникла опасность нехватки бункерного угля. На экстрен-

ном общем собрании экипажа капитан поставил перед всеми вопрос: «Продолжать пробиваться против шторма на запад или повернуть назад и идти в Мурманск за углём?» Экипаж дружно решил: «Вперёд!» В шторм, на запад! В Исландию! Если надо, будем разбивать кипы целлюлозы из трюмов и топить котлы паровой машины целлюлозой. Через три часа после решения собрания, морской бог Нептун смилостивился над нами и повернул ветер к северу на попутный, и наша «Охточка» «помчалась» парадным ходом в 6 узлов в Исландию!

До Исландии добрались к Рождеству – 27 декабря. Порт и городок Акюрейри встретил нас рождественским фейерверком и таким количеством Света, Тепла и Еды, что стало не по себе. Такого мы давно уже не видели!... Сами забункеровались. Далее – под конвоем – до Рейкьявика, затем – под конвоем Британского флота – до Шотландии.

Вся британская пресса восхваляла нас за доставку «оч-ч-чень нужной целлюлозы» – были приостановлены выпуски некоторых газет из-за отсутствия бумаги – восхищались героизмом русских, решившихся выйти в бушующий и воюющий Ледовитый океан на тихоходном судне, безоружном и требующем капитального ремонта. Множество церковных приходов Эдинбурга считали за честь пригласить членов экипажа «Охты» в гости и устроить нам праздник. Три месяца ремонтировали наше судно в сухом доке, чтобы сделать его способным выйти опять в море. За это время сменили большую часть сгнившего днища и заклёпок корпуса судна. Экипаж прошёл курсы подготовки артиллеристов, на корме установили шестидюймовую пушку (наша «сорокопятка» была закреплена на полубаке). Обученным и прошедшим контрольные стрельбы на артиллерийском полигоне, выдали сертификаты «Артиллериста Флота Его Величества Короля Великобритании» и 10 шиллингов в

ством директора института Ивана Илларионовича Месяцева. Зубов – начальник гидрологического отдела. Работа на «Персее» дала Зубову материалы для написания первого крупного научного труда «Отчёт гидрологических работ Морского научного института в юго-западной части Баренцева моря на э/с «Персей» в 1928 году».

Теоретические разработки Зубова в этом отчёте позволили в дальнейшем создать основы советской океанологии. Сам Николай Николаевич высоко оценивал время, проведённое на «Персее». На склоне своих лет он признает-

ся: «...«Персей» всегда был своеобразным морским университетом... Неудивительно поэтому, что большинство ведущих советских исследователей моря некогда плавали на «Персее».

Но не только исследовательскими работами занимались учёные на «Персее». В свободное время они вели «...поэтическую летопись» своих походов в книге с названием «Пески «Персея». Были в этом рукописном сборнике и стихи Зубова, который увлекался стихотворчеством ещё с детских лет, когда бродил по пыльным улочкам уездного Тирасполя и воспитывался

в Первом Петербургском кадетском корпусе. Конечно, его стихи не профессиональны, но они позволяют судить о Зубове, как о личности одарённой. К сожалению, стихи эти не сохранились. Остались только те, что вошли в «Пески «Персея». Когда в планах «Персея» ведущее положение заняла промысловая океанология и биология, пользуясь «режимом благоприятствования» Николай Николаевич напишет с доброй улыбкой шутивную «Песнь о средней треске»:

Было то... Не всё равно ли –
Где, когда и почему.



придачу! В Манчестере, куда нас отконвоировали под погрузку, мы снова прослушали курсы артиллеристов, сдали экзамен на полигоне и получили очередной «Сертификат артиллериста» и ещё по 10 шиллингов!

Далее наш путь был таким: в конвое до Нью-Йорка, потом – Гуантанамо на Кубе, Кристобаль в Панаме. После этого – через Тихий океан без конвоев, но с обязательными заходами в конвойные порты: Датч-Харбор на Алеутских островах, бухта Ахоттен на Камчатке, Эмма в бухте Провидения. И на Тихом океане хватало опасных приключений: несколько советских судов, не принимавших участия в военных действиях, были потоплены «по ошибке» торпедами американских и японских ВМС, воевавших там между собой...

С «Охтой» я попрощался в 1943 году в Портленде (США). До 1945 года работал вторым и старшим помощником на пароходах «Находка», «Сучан»,



Эсминец «Громкий» в охранении конвоя, идущего в Мурманск

«Степан Разин» и «Псков», пока не вернулся на родные балтийские берега в Ленинград.

Так вот и получилось, что тарелка с машинным маслом, заменившая горизонт, спасла пароход «Охта», его экипаж, груз и всё остальное, что со мной приключилось за 60 лет после этого происшествия.

Дипломатическая конференция уполномоченных 164-х стран в Лондоне в 1965 году внесла моё имя в «Конвенцию по облегчению мореплавания» на все времена. Текст конвенции и преамбула к ней находятся во всех контрольных службах всех портов Земли. Произносили моё имя в Лондоне, и оркестр играл Гимн Советского Союза – торжественно и восторженно! Ни смертный приговор в Чили 1973 года, ни заражение крови в 1994 и 1996 годах не помешали мне остаться СЧАСТЛИВЫМ ЧЕЛОВЕКОМ!

Приходится только разделить чувства восхищения этим счастливым человеком. Тут уж, как говорится, не убавить и не прибавить: люди, подобные Георгию Степановичу Харину, преданные делу, вершили судьбу полярных конвоев.

17 ноября из Архангельска вышел конвой «QP-15» в составе: «Copeland», «Dan-Y-Bryn», «Goolistan», «Empire Baffin», «Empire Morn», «Empire Snow», «Empire Tristram», «Ocean Faith», «Temple Arch» (Британия), «White Clover» (Панама), «Андре Марти», «Беломорканал», «Комилес», «Кузнец Лесов», «Петровский», «Тбилиси», «Фридрих Энгельс» (СССР), «Esek Hopkins», «Exford», «Hollywood», «Ironclad», «Lafayette», «Nathaniel Greene», «St Olaf», «Sahale», «Schoharie», «Virginia Dare», «William Moultrie», «Patrick Henry», «Charles R McCormick» (США); боевые корабли охранения – эсминцы «Faulknor», «Forester», «Impulsive», «Intrepid», «Icarus», «Ledbury», «Middleton», «Orwell», «Echo», «Musketeer»,

Всё узнать не в нашей воле,
Всё понять – не по уму.

Важно лишь, что в эти дни мы,
Позабыв уклон морской,
Волей И.И.М. гонимы,
Занимались треской.

В охватившей всех работе
Оказался не у дел,
Оказался на отлёте
Только биохимотдел.

Неудобно стало как-то
Не считаться с этим фактом,
И Вернадский, впадши в гнев,
Шлёт на север пару дев:

«Чтоб идти с ГОИНОм в ногу,
Впрямь, не наискосок,
Всем нам надо понемногу
Поисследовать тресок.

Но чтоб верен был анализ,
Быть вам надо начеку,
Надо взять треску «вульгарис» –
Словом – «среднюю треску».

Не была б чтоб слишком длинной,
И не слишком коротка,
Не жирна и не тонка,
Не мягка и не жестка,

Не толста и не плоска,
Не груба и не резка,

Не печальна и не чинна,
Не с весёлой слишком миной,

Не жеманна, не картинна,
Не особенно легка,
Но особенно невинна –
Словом – «средняя треска».

Озадачены задачей,
В сердце – боль, в глазах – туман,
Едут девы, чуть не плача,
Едут девы на Мурман.

Звали первую – Полина,
А вторую – Суламифь,
И на станции ГОИНа
Разыгралась быль, не миф.



«Obdurate», «Onslaught», «Oakley» (Британия), «Баку», «Сокрушительный» (СССР), тральщики «Salamander», «Sharpshooter», «Britomart», «Halcyon», «Hazard», крейсера «London», «Suffolk», подводные лодки «Uredd» (Норвегия), «Junon» (Свободная Франция), «P- 216» («Seadog»), «P- 312» («Trespasser») (Британия), корветы «Bluebell», «Bryony», «Bergamot», «Camellia», корабль ПВО «Ulster Queen» (Британия).

Американский транспорт «Meanticut» в Отчёте о Первой Международной конференции Братства Северных конвоев значится участником трёх конвоев: «PQ-18», «QP-15», «RA-51». Сочетание первых двух конвоев вполне логично: суда, прибывшие конвоем «PQ-18», ушли в обратном направлении конвоем «QP-15». Конвой «RA-51» – первый в новой серии обратных конвоев. Опять-таки, не могло одно и то же судно, прибыв к нашим берегам всего один раз, дважды отправляться в обратный путь, причём в разных конвоях. В списках Михаила Супруна этому судну определено место в конвое «RA-51». Поэтому мы исключили его из списков конвоя «QP-15». В тоже время этот автор в состав транспортных средств относит британский корабль ПВО «Ulster Queen». Думается, что у него всё-таки другая роль в составе кораблей боевого сопровождения.

Два судна потоплены: «Goolistan» – 23 ноября, подводной лодкой «U-625»; «Кузнец Лесов» – 23 ноября отстало от конвоя, потоплено подводной лодкой «U-601», весь экипаж и капитан судна В.А.Цыбульский погибли.

Советский эскадренный миноносец «Сокрушительный» 22 ноября, сопровождая «QP-15», во время шторма переломился и затонул. Как же это произошло?

Вместе с лидером «Баку», пришедшим в составе экспедиции особого назначения с Тихого океана,

эскадренный миноносец ушёл в Англию сопровождать очередной конвой. Внезапно разыгрался шторм... Внезапно ли? В это время года арктические моря особенно свирепствуют.

Но именно этот шторм сокрушил эсминца. Вскоре командир дивизиона Колчин получает от командира «Сокрушительного» радиogramму странного содержания: «Отвернул от конвоя, лёг на курс сто восемьдесят, ход пять узлов». И никаких объяснений. Поди догадайся: почему так резко снижена скорость? Что-то случилось с котлами, с двигателями? Несколькими часами позже с «Сокрушительного» поступает новая радиogramма об аварии и крупных повреждениях. Почему молчит Колчин? Или он не владеет ситуацией? Головка приказывает «Баку» немедленно идти на помощь «Сокрушительному», к нему же на помощь из Иоканьги поспешили миноносцы «Куйбышев» и «Урицкий», в полную готовность приведены спасательные суда.

Следующая, ещё более отчаянная радиogramма, кажется, уже не подавала никакой надежды на спасение: «Корму оторвало волной до машинного отделения. Корма утонула. Держусь на поверхности. Ветер – зюйд, десять баллов...»

Хотя постепенно поступающие донесения довольно ясно обрисовали картину. «Баку» и «Сокрушительный» отвернули от конвоя, не видя друг друга в снежной метели, надеясь позже соединиться на переходе. Огромные волны сильно трепали боевые корабли. Капитан «Сокрушительного» менял курс, но это не помогло: в кормовой части верхней палубы образовалась большая трещина, через несколько минут корма отломилась и затонула вместе с шестью матросами, не успевшими покинуть её...

Как это мучительно! Который раз тону я вместе с кораблями и в одиночку, снова выплываю, чтобы допеть эту мучительную и величественную оду на

Чтоб развеять сразу горе
Суламифей и Полин,
Вышли в Баренцево море
«Савва Лошкин» и «Дельфин»...

Возвратился первым «Лошкин»
И привёз с собой трески,
Но одни... ну, право, крошки,
А другие – велики.

И на станции ГОИНа
Стоны слышны двух химвев:
«Вся надежда на «Дельфина», –
Повторяют нараспев.

«Неужели в час последний
Нам опять не повезёт?

И трески вульгарно-средней
Нам «Дельфин» не привезёт?»

Но уже за Седловатым
Слышен радостный свисток...
Море было таровато,
Изобилие тресок...

Радость, счастье на Мурмане,
Жизнь прекрасна, жизнь легка –
На борту «Дельфина» в чане
Бьётся средняя треска...

Ночь прошла. Огни погасли...
Суламифь, забыв тоску,
Обваляв в муке и масле,
Жарит среднюю треску!

Под инициалами И.И.М. был зашифрован Иван Илларионович Месяцев, а под ГОИН – Государственный океанографический институт, где к 1930 году под руководством Зубова было закончено составление навигационных карт Баренцева и Карского морей. Осталось добавить, что «Персей» – первенец советской науки – погиб в 1941 году при фашистской бомбежке.

В предвоенные годы Николай Николаевич много времени уделяет изучению Северных морских путей, составлению нового прогноза. Он предлагает в 1935 году



вошество моряков союзных конвоев на пьедестал вечной памяти. Который раз с содроганием и замиранием сердца я продолжаю этот рассказ...

Колчин так и не отыскал «Сокрушительного» и повернул в Кольский залив. Это удалось сделать командиру дивизиона миноносцев, капитану III ранга С.К.Соколову на «Разумном». Но все его попытки взять на буксир повреждённый корабль заканчивались неудачей: как будто неведомая сила разрубала перенапряжённые буксиры, они глухо ломались, их рваные концы вновь пропадали в кипящей воде. Была и другая опасность: корабли бросало друг на друга, «Разумный» мог повторить участь «Сокрушительного». Не удаются попытки Соколова снять людей с «Сокрушительного». Экипажу подошедшего на помощь миноносца «Куйбышев» с огромным трудом, но все-таки удаётся взять к себе на борт девяносто семь моряков. Погода продолжала ухудшаться, но и в этих условиях удаётся спасти жизнь ещё около девяноста человек...

Прояснилась и ситуация с «Сокрушительным»: командир просто смалодушничал. Он считал нецелесообразным буксировать «Сокрушительный». Дальнейшее поведение шло в разрез с уставом и древним морским обычаем – покидать терпящий бедствие корабль, как положено командиру, последним. Он же оказался чуть ли не в первой группе моряков, переправленных на «Куйбышев». Но до конца на «Сокрушительном» оставались 15 настоящих российских моряков под командой двух старших лейтенантов: минёра Лекарева и заместителя командира по политчасти БЧ-5 Владимирова.

Экипажи эсминцев вскоре были вынуждены отказаться от дальнейших спасательных операций и на пределе остатков горючего уйти на базу. Посланный на помощь эсминец «Громкий» из-за непрекращающегося на море шторма не сумел определить дрейф повреждённого корабля. На «Со-

крушительном», по всей вероятности, уже не было возможности давать о себе знать. Об использовании авиации в спасательных операциях при таких условиях погоды вообще не могло идти и речи. Но Головкин не верил в гибель моряков и делал всё возможное для их спасения, хотя в это время девятибалльный ветер крутил, как в котле, постоянно меняя направление. На ближайшее время синоптики не обещали улучшения прогноза. Видно, на роду этих моряков написано – быть погребёнными в море...

Потрёпанный штормом «Громкий» вернулся к родным берегам. Ещё несколько дней тральщики бороздили океан. Но не обнаружили никаких признаков, подающих надежду на жизнь побратимов Арктики...

Здесь я умолкаю. Разве можно выразить в словах близким и родным об этой дорогой потере?

Умолкаю ещё и потому, чтобы дать возможность самому читателю принять решение и дать оценку случившемуся. Назову только сам факт: бывший командир «Сокрушительного» и несколько офицеров были отданы под суд. Этот случай на всю жизнь останется головной болью адмирала...

25 и 27 декабря в Мурманск пришли 11 судов «JW-51A», а в Архангельск – 5 судов того же конвоя: «Greylock», «Dynastic», «Beauregard», «Gateway City», «Wind Rush», «Oreomar», «Richard Bassett», «Richard Bland», «J L M Curry», «West Cotomska» (США); «San Cipriano», «Oligarch», «Briarwood», «Empire Meteor» (Британия); «El Oceano», «El Almirante» (Панама);

На разных этапах пути конвой «JW-51», разделившийся практически на два каравана, сопровождали корабли боевого охранения: эсминцы – «Achates», «Quadrant», «Chiddingfold», «Raider», «Ledbury», «Inglefield», «Icarus», «Impulsive», «Matchless», «Beagle», «Fury», «Boadicea»,

организовать научную экспедицию для исследования «белых пятен» к северу от Шпицбергена, от Земли Франца-Иосифа и в Северной части Карского моря.

Неслучайно научным руководителем такой экспедиции был назначен Зубов, к тому времени в учёном мире пользовавшийся большим авторитетом. Отправились учёные на пароходе «Садко», который только осенью 1933 года был поднят с морского дна, пролежав там семнадцать лет. Так началась первая Советская высокоширотная экспедиция, которая открыла несколько новых островов. За 85 дней пре-

бывания в море экспедиция прошла свыше 12 тысяч километров, из них половину за пределами восьмидесятой параллели, где, перекрывая все мыслимые и немыслимые до сих пор рекорды, по чистой воде достигли северной оконечности Северной земли, прошли дальше на север.

Советские учёные собрали исключительно ценный и важный материал, раскрывающий механизм процессов, происходящих в Полярном бассейне, дающий основу для прогноза условий навигации, реального планирования эксплуатации Северного морского

пути. Это сыграло потом огромную практическую роль в народнохозяйственном и военном освоении Арктики. В 1936 году в первом номере журнала «Советская Арктика» появилась статья Н.Зубова «Экспедиция на «Садко», где он писал: «До нас в центральной части Полярного бассейна работал только Нансен на «Фраме», но у него не было таких средств для исследования, какие были у нас. В результате мы получили единственные в мире коллекции морских организмов, донных отложений и образцов воды». А ещё это нашло отражение в шутивном послании, написанном



«Blankney», «Bulldog», «Obdurate», «Obedient», «Onslow», «Opportune», «Oribi», «Orwell», «Eclipse», «Echo», «Faulknor», «Forester», «Musketeer»; **корветы** – «Oxlip», «Honeysuckle», «Rhododendron»; **линкоры** – «Anson», «King George V», **вооружённые траулеры** – «Harrier», «Hyderabad», «Northern Wave», «Lady Madeleine», «Vizalma»; **крейсера** – «Cumberland», «Jamaika», «Berwick», «Sheffield», **тральщик** «Seagull» (Британия); **эсминцы** – «Разумный», «Разъярённый», «Валерьян Куйбышев», **тральщики** – «T-881», «T-885» (СССР).

– Сквозь полярную ночь шли караваны судов союзников с военными грузами к берегам России. Каждый третий моряк не вернулся домой, – вспоминает Алекс Даунинг, английский участник легендарных конвоев, с которым встретился в своё время корреспондент газеты «Комсомольская правда» Ю.Сагайдак. В тексте корреспонденции нет названия судна, на котором Алекс Даунинг прибыл впервые в Россию. Но тут, видимо, не составляет особого труда просчитать, что это был именно конвой «JW-51», поскольку именно из него была выделена часть транспортов и впервые направлена в Мурманск. Произошло это в конце 1942 года. По всей видимости, это был транспорт «Briarwood», который побывал в России уже шесть раз, в том числе и в одиночном плавании. Матросы этого судна уже знали, где самое опасное место по пути следования...

– Всё было против нас: налёты немецкой авиации, рысущие вокруг подводные лодки, мины и даже полярные льды, которые вытесняли нас к норвежским фьордам, а значит – ближе к смерти. Но мы знали, что делаем нужную работу, караваны с оружием ждут русские, которые на своих плечах несли основную тяжесть войны с фашистами, – сказал 68-летний Алекс Даунинг, участник знаменитых северных конвоев.

Найти сегодня в Англии тех, кто, не щадя жизни своей, отправлялся на недавно ещё мирных торговых судах в северный русский город Мурманск, доставляя столь нужные нашей стране военные грузы, – дело непростое. Годы берут своё и вырывают из жизни отважных моряков, которые отлично знали, что каждый третий из них не вернётся домой...

Мне помогли в клубе «Северная Россия». В списках, составленных два года назад, фигурировали почти четыреста человек. Но Джеймс Слейтер, один из активистов клуба, предупредил, что, наверное, членов уже стало меньше:

– Вы понимаете, возраст...

Из списка наугад выбрал несколько фамилий, владельцы которых значились как проживающие в Лондоне, с помощью телефонной книги нашёл номера телефонов. Звоню первому – никакого ответа. Второму – тот же результат. То ли люди ушли на прогулку, то ли уехали за город, то ли... На третий раз мне повезло – трубку сняла женщина, попросила подождать минутку.

– У телефона Алекс Даунинг, – слышался в трубке бодрый голос. Узнав о цели моего звонка, – взять интервью у одного из участников северных конвоев в канун очередной годовщины Победы над фашистской Германией, – собеседник, не задумываясь, ответил, что будет рад встретить советского корреспондента в любое удобное время. Договорились, что приеду домой к Алексу Даунингу на следующий день.

После долгих автомобильных пробок, дёрганья от светофора к светофору машина, наконец, вырвалась из дымного грохочущего южного Лондона и понеслась по шоссе, окаймлённой бархатными зелёными лужайками. Вот и дом Даунинга. Навстречу выходит высокий широкоплечий преклонного возраста мужчина, с улыбкой протягивает руку:

им от имени Фритьофа Нансена,
признанного полярного путеше-
ственника, посягнуть на авторитет
которого ему уже давали право и
солидный возраст, и международ-
ное признание заслуг учёного:

Я Вам пишу, не в силах боле
Тоску души моей унять.
Скажите ж искренне – доколе
Мой сон Вы будете смущать?

Ещё недавно льдов безбрежных,
Морей полярных властелин,
Я сон утратил безмятежный,
Я вижу Вас... Я не один.

Глубины Баренцева моря...
Когда-то карту создал я,
Ну, а сейчас, позор и горе,
Чья карта: Ваша или моя?

Холодный слой... Вот то же дело...
Ведь это я его открыл,
Но так, как Вы, наглядно, смело,
Увы, его не объяснил.

И мало этого... Премило
Вы вентиляцию ввели
И сотни рыб – голодных, хилых –
Пастись на банки привели.

Я всё терпел, но вот недавно
Услышал я, что смели Вы

Пройти туда на боте славном,
Где чуть не снёс я головы.
Стерпел бы, может, я и это,
Тоску испил бы до конца,
Когда бы Вы стыдились света,
Щадили б мужа и отца.

Нет, вы ничуть. Дошли до точки.
И, быть, свивая в новый миф,
Вы вместо матери и дочки
Сплели какой-то Евалив.

Что это? Шутка? К чёрту! Будет!
Терпеть нет сил. Не так я глуп.
Никто отныне не забудет,
Как плавал дерзкий Никозуб.



– Я – Алекс Даунинг. А это – моя жена Кристина, – показывает на хрупкую небольшого роста симпатичную женщину.

Мы устроились в крохотной гостиной: маленький диван, два кресла, стойка миниатюрного деревянного бара и трюмо, на котором красовалась в рамке под стеклом медаль «40 лет Победы в Великой Отечественной войне» и удостоверение к ней.

– Эту медаль мне вручили в советском посольстве в Лондоне. Я очень благодарен Советскому правительству, что не забыло нас, участников конвоев... Горжусь тем, что принимал участие в конвоях, что был в России в тяжёлые годы войны. Горжусь братством по оружию, горжусь тем, что две нации могли так здорово сотрудничать перед лицом единого врага. И мне часто вспоминаются слова вашего посла Леонида Замятина, которые он произнёс, вручая нам, ветеранам, советские медали: «Мы были союзниками в войне, мы должны быть союзниками и в мирное время». С этим полностью согласен. Сейчас в мире накоплено слишком много оружия. Наша планета балансирует между жизнью и смертью. И поэтому надо всеми силами добиваться взаимного доверия, расширять контакты между людьми, чтобы и другие мои соотечественники могли убедиться, как я в своё время, что русские не имеют никаких агрессивных планов против нас. В такой обстановке будет легче убрать ракеты...

– Кстати, на церемонии в посольстве я встретил много боевых друзей, – продолжал свой рассказ Алекс Даунинг, когда мы втроём расселись в креслах и на диване. – Я получил приказ о направлении на север в конце 1942 года, когда служил в Средиземном море. Мы отплыли из Исландии, где формировались караваны судов, когда над северными морями нависла долгая полярная ночь. Самое опасное место было у острова Медвежий. Об этом

мы узнали от тех, кто уже не первый раз совершал этот переход. Далеко на север каравану уйти нельзя – мешали полярные льды, которые прижимали к норвежскому берегу. А там немецкие аэродромы. Вокруг конвоя кружили немецкие эсминцы, подводные лодки, но на расстояние орудийного выстрела не приближались. Выжидали. Потом по команде, словно шакалы, со всех сторон набрасывались на караван. Их главная цель – потопить как можно больше грузовых судов. Вот тогда и начиналось... Вокруг огонь, грохот взрывов, скрежет металла. А внизу – ледяная вода. Если попал в неё – спасения нет: тут же от холода начинаются судороги... И так пять дней подряд. Но наш караван прорвался. Какова же была радость, когда нас встретил эскорт советских кораблей, сменивший британский.

Мне пришлось надолго задержаться в Советском Союзе. По приказу командования меня как телеграфиста оставили на военно-морской базе «Полярное», недалеко от Мурманска. Оттуда мы организовали связь между конвоями и Лондоном. Запомнился местный клуб под названием «Красный флот», куда мы ходили раз в неделю. И налёты немецкой авиации... Запомнились ребятишки, которые стайкой прибегали к зданию, где мы работали. Советские моряки называли его «английским домом». Кстати, меня там научили кататься на лыжах. Представляете, моряк на лыжах!

Тут мой собеседник заразительно рассмеялся. С тех пор, пояснил он, на лыжи так и не вставал – в Англии не бывает снега...

30 декабря. Из Мурманска вышел конвой «RA-51» в составе 14 судов: «Horemount», «Empire Galliard», «Empire Scott», «Oligarch» (Британия); «Белоруссия», «Волга», «Комлин», «Революционер», «Охма» (СССР); «Hugh Williamson», «John Walker», «Richard H Alvey», «Meanticut», «Campfire» (США); боевые корабли охраны

В результате этой экспедиции, кроме всего прочего, с карты земного шара было стёрто белое пятно между Землей Франца-Иосифа и островом Визе, где до этого ещё никогда не бывал ни один корабль. А Николай Николаевич за столь важную работу был награждён правительством легковой машиной, что по тем временам было крайней редкостью.

К этому времени он уже был пять лет профессором, читал курс мореведения в Московском гидрометеорологическом институте, возглавлял первую в мире кафедру

океанологии. Ряд работ и исследований Зубова сделали его учёным с мировым именем.

В 1931 году под руководством Н.Н. Зубова были составлены «Океанографические таблицы», которыми пользовались все исследователи морей и которые ещё в пятидесятых годах назывались «зубовскими таблицами».

Ещё в середине 30-х годов Зубов много летает вместе с экипажами самолётов на ледовую разведку, активно участвует в организации таких полётов. Тогда он выдвигает предложение о включении в экипажи самолётов-разведчиков

гидрологов, мотивируя это тем, что пилот и штурман заняты управлением самолёта и не всегда могут тщательно наблюдать и фиксировать ледовую обстановку по маршруту полёта. «Льды не взять силой, – писал Н.Н.Зубов, – но перед умом им не устоять. Задачи воздушной ледовой разведки – искать трещины, разводья или более молодые и тонкие льды, которые может ломать или раздвигать ледокол, пробивая путь для транспортных судов».

Профессора Зубова настолько высоко ценили: зная его «белогвардейское» прошлое, кровавая машина сталинских репрессий не



– крейсера «Bermuda», «Jamaika», «Sheffield», эсминцы «Fuzy», «Faulknor», «Inglefield», «Ledbury», «Queenborough», «Raider», «Worcester», «Blankney», «Beagle», «Echo», «Eclipse», «Musketeer», «Montrose», линкоры «King George V», «Howe», вооружённые траулеры «Daneman», «St Kenan», «Cape Argona», «Cape Mariato», тральщик «Gleaner» (Британия); эсминец «Piorun» (Польша).

Конвой прошёл без потерь.

В списках М.Супруна я не нашёл советское судно «Волга», а в Отчёте о первой Международной конференции Братства Северных конвоев оно значится.

31 декабря корабли охранения конвоя «JW-51B» вели бой с соединением германских кораблей во главе с тяжёлыми крейсерами «Lutzow» и «Admiral Hipper». В результате погибли британские эсминец «Achates» и тральщик «Bramble», германский эсминец «Friedrich Eckoldt» потоплен британским крейсером «Sheffield».

1943 год: Подвиг союзников забвению не подлежит!

Начало 1943 года ознаменовано крупными победами Красной Армии. Закончилась кровопролитная Сталинградская битва окружением, разгромом и пленением мощной группировки фельдмаршала Паулюса. Уверенное продвижение наших войск

на южном направлении демонстрировали всему миру решающее преимущество советской военной стратегии и тактики, возросший опыт наших бойцов, высокое качество советской боевой техники. В день 45-летия Красной Армии – 23 февраля 1943 года – в приказе Верховного главнокомандующего впервые подчеркивалось, что «началось массовое изгнание врага из Советской страны». «Враг потерпел поражение, но он ещё не побеждён, – констатировал объективно И.В.Сталин, давая высокую оценку зимнему наступлению Красной Армии. – Немецко-фашистская армия переживает кризис... Но это ещё не значит, что она не может оправиться. Борьба... ещё не кончена – она только развёртывается и разгорается. Глупо было бы полагать, что немцы покинут без боя хотя бы километр нашей земли».

Первые желанные победы советского народа демонстрировали, с одной стороны, силу сопротивления гитлеровской Германии, с другой стороны, укрепляли международные позиции Советского Союза. Реалистически мыслящие политики многих стран видели в Советском Союзе стабилизирующий фактор мировой обстановки. В этот период были нормализованы отношения между Советским Союзом и рядом стран Латинской Америки, установлены дипломатические отношения с Канадой, шло активное и деловое сближение с правительствами западноевропейских стран, большинство из которых в это время находилось в изгнании в Лондоне. Раньше те же государства по разным причинам отказывались «признавать» существование социалистического государства. Потепление отношений с Советским Союзом одновременно объективно укрепляло позиции антигитлеровской коалиции и способствовало возрастанию авторитета ведущих держав этого военного союза.

Побратимы Арктики

382

коснулась его. В 1937 году он без защиты диссертации удостоивается степени доктора географических наук за более чем 60 научных трудов.

Николай Николаевич участвовал в составлении первой дрейфующей станции «Северный полюс» и был на ледоколе «Ермак», который эвакуировал станцию.

В 1938 году выходит книга Н.Зубова «Морские воды и льды», которая стала незаменимой для многих поколений океанологов.

Когда грянула Великая Отечественная война, Зубову было 56 лет. В армию, конечно, его не

взяли. Но профессор мужественно участвовал в отражении налётов вражеской авиации. Однажды его даже отметили в сводке Информбюро: «В тушении бомб особо отличился Н.Н.Зубов».

Главное управление Северного морского пути эвакуировалось в Красноярск, Московский гидрометеорологический институт – в Среднюю Азию. Николай Николаевич от эвакуации наотрез отказался.

История, кажется, повторялась. Такое существование бывшего кадрового морского офицера не могло устраивать. Он не привык прятаться за спины и прозябать в

тылу. Сдав подаренный ему автомобиль в фонд обороны вместе со сберегательной книжкой, Зубов обращается с рапортом о призыве его на флот как военного моряка. Вскоре рапорт получает удовлетворение: 12 августа 1941 года Н.Н.Зубова назначают начальником штаба ледокольного отряда Беломорской военной флотилии. «Среднего роста, коренастый, с военной выправкой. Волосы седые, высокий лоб. Тёмные пронизательные глаза, небольшие усики», – таким запомнился Николай Николаевич капитану Константину Бадигину осенью 1941 года.



Было бы наивно представлять эту ситуацию без сучка и задоринки. Руководящие политические круги США и Англии ревностно воспринимали каждый шаг подобного сближения и нормализации отношений новых стран с Советским Союзом. Посольство США в Москве, как свидетельствуют опубликованные документы государственного департамента, неоднократно получало из Вашингтона «сигналы тревоги» по поводу расширения международных связей Советского Союза. Чиновники американского посольства специально собирали сведения о выдаче виз советским дипломатическим работникам, направленным на Кубу, в Мексику, Колумбию, Уругвай... США не устраивало в Западной Европе и движение Сопротивления, важная роль в котором принадлежала коммунистам. Положение может выйти из-под контроля, и после войны коммунистические партии в ряде стран Европы могут прийти к власти, что было не в интересах США.

В меморандумах, составленных в отделе восточноевропейских стран госдепартамента США, эти интересы простирались и на Советский Союз. Каким путём? А очень просто. Советский Союз, понёсший огромные материальные и людские потери в ходе войны, будет заинтересован, прежде всего, в восстановлении разрушенных объектов и налаживании своих внутренних дел. Это потребует значительной помощи извне. А Соединённые Штаты тут как тут: используют эту ситуацию и добьются от Советского Союза занятия позиций, благоприятных для США.

Уже тогда подготавливалась почва для будущего «плана Маршалла», который правящие круги Соединённых Штатов впоследствии используют для подавления и подчинения американскому капиталу многих буржуазных стран. Уже тогда Вашингтон исследовал пути установления своего

господства. С этих позиций наиболее очевидной становится и политика США с затягиванием открытия второго фронта.

В 1943 году руководители западных держав ясно сознавали, что даже в условиях отсутствия второго фронта Советский Союз способен не только противостоять пошатнувшейся Германии, но и нанести ей сокрушительный удар. Уже ни у кого не вызывало сомнений, что советское государство – ведущая держава антифашистского союза. Нарастивая военно-промышленный потенциал, Соединённые Штаты выдвигали эту страну на первое место среди западных участников по антигитлеровской коалиции. Поэтому при всех видимых и невидимых разногласиях СССР и США двигались навстречу друг к другу, как главные партнёры. Многие американцы стремились к установлению дружеских связей между нашими странами, но большинство из них так и оставались весьма далёкими от понимания сущности советского строя. Можно назвать характерным для того времени признание государственного секретаря США Корделла Хелла: «В начале 1943 года Россия была для нас полностью сфинксом во всех отношениях, за исключением лишь одного, а именно – она твёрдо стояла на ногах и сражалась героически».

В марте 1943 года посол США Стэндли созвал на пресс-конференцию иностранных корреспондентов, аккредитованных в Москве, и принялся жаловаться на то, что русские, дескать, проявляют «неблагодарность», не отдают должное «американской помощи», в частности, пожертвованиям, которые делались Америкой в созданный там «Фонд помощи России». Подобные заявления имели одну цель: подогреть враждебные Советскому Союзу настроения в США и затруднить советско-американские отношения,

Но это не самое яркое впечатление К.Бадигина о Н.Н.Зубове. Чуть позже он признается в более глубоких чувствах к Николаю Николаевичу.

В один из сентябрьских дней поздно вечером Бадигина вызовут в штаб флотилии, где ему скажут, что по приказу наркома Н.Г. Кузнецова на завтра он должен быть в Москве.

В самолёте он оказался единственным пассажиром. Забравшись в меховую мешок, Бадигин проспал всю дорогу. Когда проснулся, самолёт уже приземлялся на один из аэродромов Москвы.

Московская квартира Бадигина пустовала, семья была в эвакуации. Он звонит всем знакомым и друзьям, но никто не подходит к телефону, все разъехались. Позвонил, на всякий случай, в наркомат, доложил, что уже на месте, готов утром на приём. Кузнецов назначил прибыть завтра в двенадцать часов дня. На улицах столицы была угнетающая пустота. Редкие прохожие, почти не видно людей. Да и откуда же быть людям? Большая часть населения эвакуирована, а оставшиеся строят укрепления на подступах к Москве. На улице Горького, у здания Моссовета

шагает отряд противовоздушной обороны, переводивший аэростат воздушного заграждения на Красную площадь.

Ветер подметал улицы от обрывков бумаги и всякого мусора, загоняя их к подъездам больших домов и прессуя у бордюров улиц и тротуаров. Многие из знакомых учреждений и магазинов закрыты. Рестораны превращены в столовые, где кормят по карточкам.

После обеда Бадигин позвонил профессору Московского университета Н.Н.Зубову. И вот удача: телефон ответил. «Северянину» нестерпимо хотелось пообщаться



которые в тот период и без того были весьма напряженными из-за отказа западных союзников выполнить ранее принятое обязательство об открытии второго фронта в Европе ещё в 1942 году. В то время как Советская страна несла основное бремя борьбы против фашизма, Лондон и Вашингтон на длительное время приостановили поставки необходимых СССР военных грузов, операции западных союзников в Северной Африке развёртывались крайне вяло. Становилось совершенно очевидным, что и в 1943 году высадка англо-американских войск во Франции не будет осуществлена. В этой ситуации даже среди западных корреспондентов заявление посла Стендли вызвало отрицательную реакцию.

16 марта 1943 года глава Советского правительства писал в своём обращении к Рузвельту:

«Из послания г. Черчилля я узнал, что англо-американские операции в Северной Африке не только не ускоряются, но откладываются на конец апреля, причём даже и этот срок указывается не совсем определённо. Таким образом, в самый напряжённый период боёв против гитлеровских войск, в период февраль-март, англо-американское наступление в Северной Африке не только не форсировалось, но и вообще не проводилось, а намеченные для него сроки отложены. Тем временем Германия уже успела перебросить с Запада против советских войск 36 дивизий, из них 6 дивизий танковых. Легко понять, какие затруднения это создало для Советской Армии и как это облегчило положение немцев на советско-германском фронте... Вместе с тем, я считаю своим долгом заявить, что главным вопросом является ускорение открытия второго фронта во Франции. Как Вы помните, открытие второго фронта и Вами и г. Черчиллем допускалось ещё в 1942 году и, во всяком случае, не позже как весной этого года... По-

сле того как советские войска провели всю зиму в напряжённейших боях и продолжают их сейчас, а Гитлер проводит новое крупное мероприятие по восстановлению и увеличению своей армии к весенним и летним операциям против СССР, нам особенно важно, чтобы удар с Запада больше не откладывался, чтобы этот удар был нанесён весной или в начале лета... Я считаю нужным со всей настойчивостью предупредить, с точки зрения интересов нашего общего дела, о серьёзной опасности дальнейшего промедления с открытием второго фронта во Франции. Поэтому неопределённость, как Вашего ответа, так и ответа г. Черчилля по вопросу об открытии второго фронта во Франции, вызывает у меня тревогу, о которой я не могу умолчать».

Но Лондон и Вашингтон как будто не слышали этих обращений. Вернее слышали, но всякий раз уходили от прямого ответа, хотя западные союзники не скупились, как бы ныне сказали, на всякого рода шоу, дабы создать иллюзию их активного участия в антигитлеровской коалиции. «Единство и сплочённость союзников» должна была продемонстрировать поездка Джозефа Э.Дэвиса в мае 1943 года в Москву. С 1936 по 1938 год Дэвис был послом США в Советском Союзе. По его книге «Миссия в Москву» уже в годы войны в Америке сняли фильм, который он захватил с собой для показа. Послание президента Рузвельта, которое привёз с собой Дэвис, больше всего касалось организации «встречи умов», то есть президента США, главы Советского правительства и премьер-министра Великобритании. Опять ни слова об открытии второго фронта. А предмет разговора очевиден: «...Имеется полная возможность того, что историческая оборона русских, за которой последует наступление, может вызвать крах Германии следующей зимой. В таком случае

с этим человеком, посоветоваться с Николаем Николаевичем, крупным учёным, настоящим ледовиком, послушать его мнение. Зубов прекрасно знал условия плавания в Арктике. Они познакомились в 1940 году. Николай Николаевич даже редактировал книгу Бадигина. Вместе они написали статью о предварительных итогах научных работ, проведённых на ледокольном пароходе «Георгий Седов». Им удалось в сжатом виде сказать основное, сделать некоторые теоретические и практические выводы.

Николай Николаевич сразу же пригласил Бадигина к себе, по-

скольку тоже был одинок в этом городе, поскольку жена и двое детей жили на даче.

Соображения Бадигина о зимних перевозках Зубов внимательно выслушал и одобрил их. Ознакомившись с копией письма Верховного Главнокомандующего, Николай Николаевич, однако, заметил:

— Кое-что, конечно, с точки зрения науки, требует уточнения и расширения некоторых понятий. Но главное тут уже заложено. — И возвращая три странички Бадигину, с какой-то невероятной тоской сказал, что он бы очень хотел по-

работать в этом проекте, и в прямом смысле, повоевать, он же — старый русский морской офицер.

И Бадигин не замедлил сделать ему заманчивое предложение:

— А не согласитесь ли вы, Николай Николаевич поработать на зимних проводках?

— Вы ещё спрашиваете, Константин Сергеевич! Конечно, согласен!

Бадигин был рад и расстроган таким поворотом дел. Мнение Николая Николаевича Зубова было для него весомо, он никогда не поддакивал, был прямым и благородным человеком.



мы должны быть готовы предпринять многочисленные шаги...»

Всё, оказывается, просто: свалить Германию должны русские, а предпринимать дальнейшие шаги будем мы... Как издёвка звучат в конце послания слова: «... По нашей оценке, положение таково, что Германия предпримет развёрнутое наступление против Вас этим летом, и мои штабисты полагают, что оно будет направлено против центра Вашей линии. Вы делаете великую работу. Доброго успеха!»

Невыполнение союзнических обязательств западными участниками антигитлеровской коалиции обостряло дипломатическую деятельность, осложняло перспективу сотрудничества её главных партнёров и не могло не вызвать серьёзный кризис доверия внутри коалиции. Что сейчас скрывать, определённые политические круги Англии и США вели такие расчёты: по возможности обескровить главных участников вооружённого конфликта – Советский Союз и Германию, чтобы в подходящий момент Лондон и Вашингтон продиктовали свои условия «мирного» урегулирования. Переписка Сталина, Рузвельта и Черчилля, пожалуй, не имеющая прецедента в мировой дипломатической практике, даёт ответы на эти вопросы. Информация о разладе между участниками антигитлеровской коалиции всё же просочилась в советскую печать.

Журнал «Война и рабочий класс» (издание профсоюзной газеты «Труд»), основанный летом 1943 года, стал настоящим рупором широкой советской общественности. В нём затрагивались самые острые проблемы отношений между союзниками, в том числе и открытия второго фронта, положения в Италии, где англичане и американцы пытались сохранить у власти реакционные элементы, проблемы будущих отношений с Фин-

ляндией, по которой между участниками антигитлеровской коалиции также имелись известные разногласия. Послевоенные границы Польши, положение в Греции, позиция Швеции и Турции, нейтралитет которых вызывал сомнение... В лагере союзников уже тогда не было однозначного подхода к этим острым международным проблемам. Ссылаясь на длинные выдержки из журнала «Война и рабочий класс», Черчилль называл эти публикации постоянными нападками слева. Черчилль жаловался Сталину и на сообщение собственного корреспондента газеты «Правда» из Каира о секретной встрече гитлеровского министра иностранных дел Риббентропа с английскими лицами с целью выяснения условий сепаратного мира с Германией. Черчилль уверял, что «никогда бы не стал вести переговоры с немцами отдельно...» Теперь документально доказано, что подобные тайные встречи были в Берне, Лиссабоне и других местах. Но каждый раз, когда советская сторона обращала на это внимание, руководящие политики Запада делали оскорблённый вид и спешили опровергнуть «слухи».

В этой сложной обстановке с 19 по 30 октября 1943 года в Москве состоялось первое совещание министров иностранных дел трёх держав – Советского Союза, Соединённых Штатов и Великобритании – В.М.Молотова, Корделла Хэлла и Антони Идена. В ходе переписки между Сталиным, Черчиллем и Рузвельтом было решено на Московской конференции провести широкий обмен мнениями по любым вопросам без какого-либо ограничения жёсткой повесткой дня. Урегулирование же самых серьёзных разногласий по отдельным вопросам должно пройти на предстоящей встрече Сталина, Черчилля и Рузвельта. Блестящие победы Советской Армии, и особенно разгром гитлеровцев на Курской дуге во многом

И ещё много добрых и благодарных слов Бадигин удостоил Зубова в своих воспоминаниях, когда они вновь стали вместе работать в Арктике, которая всегда объединяет настоящих и преданных делу людей.

Осенью 1941 года в Архангельск прибыл первый союзный конвой, возникла необходимость в срочной прокладке рельсового пути по льду Северной Двины. Танки, самолёты, доставленные на судах каравана, нужны были под Москвой и Ленинградом. Сейчас, немедленно! Лёд ещё был слишком тонким, и его стали наращивать ис-

кусственно. Помпами качали воду и разливали на поверхность. Потом настелили шпалы – раза в три длиннее обычных, положили рельсы. Но выдержит ли это громоздкое ледовое сооружение?

Почётный полярник, ветеран полярной гидрографии В.В. Дремлюг в своей книге «Морские дороги. От Чукотки до Канарских островов», в частности, пишет: «...В Архангельске находился глубоководный портовый район Экономия, который с окончанием водной переправы через Северную Двину, в осеннее время был оторван от основного порта, города и железной дороги.

В ноябре 1941 года после консультации с одним из крупнейших специалистов по льдам, капитаном I ранга Н.Н.Зубовым, для связи с основной железнодорожной магистралью от Экономии была проложена уникальная рельсовая ветка по хрупкому льду Северной Двины»

Зубов возглавлял научную группу и персонально отвечал за безопасность этой операции. Рассказывали, что, когда мотовоз, подцепив первую платформу с танками, осторожно съехал на лёд, Зубов невольно присел, и как-то неловко пригнулся, словно ощутил непомер-



определили атмосферу проведения этой конференции.

Первым пунктом повестки дня конференции значились мероприятия по сокращению сроков войны. В этом ряду мероприятий советская сторона опять настаивала на главном – открытии второго фронта. Следующий день конференции, 20 октября, был целиком посвящён обсуждению этой проблемы. Британский генерал Исмей и американский генерал Дин подробно изложили план англо-американской высадки через Ла-Манш весной 1944 года. Между тем, осуществление этих планов снова было оговорено целым рядом условий: во-первых, к тому времени союзники должны добиться существенного уменьшения германской истребительной авиации в Северо-Западной Европе; во-вторых, наземные войска гитлеровской Германии к моменту высадки во Франции не должны превышать определенного уровня. Ни американцы, ни англичане так и не назвали точной даты высадки своего десанта, оказавшись между двух огней: с одной стороны, неудовлетворенность союзника – советская сторона осталась неуверенной в открытии второго фронта и весной 1944 года; с другой стороны, правящие круги западных держав оказались под давлением широких слоёв народов Англии и Америки, которые всё энергичнее требовали безотлагательного вторжения во Францию и радикального влияния на скорейший разгром фашизма. В сознание людей глубоко проникла мысль о том, что высокопоставленные чины США и Великобритании преднамеренно затягивают сроки окончания войны и обрекают свои народы на новые жертвы и страдания.

21 октября прошло бурное обсуждение проекта Декларации союзных держав по вопросу о всеобщей безопасности. После множества согласований

30 октября Декларацию четырёх государств подписали три министра иностранных дел Вячеслав Молотов, Корделл Хэлл, Антони Иден и китайский посол Фу Бин-чан. Этот документ, несомненно, сыграл важную роль: в нём закладывался фундамент послевоенного международного устройства и намечались основные принципы деятельности будущей Организации Объединённых Наций (ООН).

Московская конференция трёх министров иностранных дел имела важное значение для дальнейшего развития сотрудничества внутри антигитлеровской коалиции. Даже спустя многие годы, опубликованные документы Московской конференции и публичные заявления её участников, имеют огромное значение в понимании исторической ситуации. Надо иметь в виду, что все эти материалы публиковались в разгар войны. Коварный враг с особым пристрастием изучал подобного рода документы, пытаясь обнаружить хотя бы намёк на разногласия среди союзников и немедленно использовать их в своих интересах. Конференция ещё раз подтвердила возможности согласованного решения сложнейших проблем, в том числе ведения войны и послевоенного урегулирования. Решения Московской конференции проложили путь к первой встрече глав правительств трёх держав в Тегеране. С 28 ноября по 1 декабря 1943 года здесь встретились впервые три человека, имена которых прочно вошли в историю: И.Сталин, Ф.Рузвельт, У.Черчилль. Трудно даже представить, как три абсолютно несхожих по характеру человека, имеющих свои взгляды на историю и на будущее человечества, свои убеждения и идеалы, но, действуя по логике борьбы против общего врага, сумели принять согласованные решения.

Тегеранская встреча нашла своё отражение в многочисленных исторических, документальных и художественных (и даже детективных) публика-

ную тяжесть груза и неизмеримую ответственность, возложенные на него. Из трещин, как пот, выступала вода, лёд трещал, прогибался, всё ниже и ниже приседал Николай Николаевич. Он выпрямился, как только увидел, что платформа вышла на твёрдый берег...

В фондах Центрального военного архива хранится аттестация, подписанная Командующим БВФ вице-адмиралом Степановым и членом военного совета БВФ, бригадным комиссаром Ананьиным:

«Капитан II-го ранга Зубов призван по его просьбе из запаса с началом войны.

Предан родине.

Руководит группой по наблюдению за ледовой обстановкой в Белом море. Является консультантом по вопросам плавания в ледовых условиях. Работу ведёт старательно, пунктуально и авторитетно. Привлекается гражданскими организациями г. Архангельска по разным вопросам, связанным с ледовым покровом на реке.

Обладает большой научной эрудицией.

Дисциплинирован, исполнителен, скромен, тактичен, но иногда проявляет горячность, излишне самлюбив и иногда бывает обидчив.

С порученной работой справляется хорошо.

Учитывая возраст, последний чин капитана II-го ранга ещё в старом флоте, учёное звание профессора, учёную степень доктора и полезную работу в штабе флотилии, целесообразно присвоить звание капитана I-го ранга».

Зубов участвует в разработке методов строительства ледяных переправ через реки, о чём в 1942 году выходит его книга, а сам он удостоивается ордена Отечественной войны I-й степени и получает звание инженера-капитана первого ранга.



циях. Нам нет необходимости вспоминать во всех деталях это важнейшее политическое событие, – многие историки считают его зенитом в развитии союзнических отношений. Нам важнее всего посмотреть на встречу в Тегеране опять-таки с позиций организации ритмичных перевозок союзными конвоями и открытия второго фронта. Эту позицию советская сторона методично отстаивала на всех уровнях переговоров. И при первой же встрече в Тегеране Сталин напомнил об этом Рузвельту.

– Я хотел бы отвлечь с советско-германского фронта 30-40 германских дивизий, – сочувственно сказал Рузвельт.

– Если это возможно сделать, то было бы хорошо, – неторопливо произносил каждое слово Сталин.

– Это один из вопросов, по которому я намерен дать свои разъяснения в течение ближайших дней здесь же, в Тегеране. Сложность в том, что перед американцами стоит задача снабжения войск численностью в два миллиона человек, причём находятся они на расстоянии трёх тысяч миль от американского континента.

– Тут нужен хороший транспорт, и я вполне понимаю ваши трудности.

– Думаю, что мы эту проблему решим, так как суда в Соединённых Штатах строятся удовлетворительным темпом...

На первом же пленарном заседании Сталин, давая общую характеристику положению на советско-германском фронте, отметил, что с советской стороны действует от 300 до 330 дивизий. Немцы имеют 260 дивизий (в том числе 10 венгерских, до 20 финских, от 16 до 18 румынских дивизий) и ещё 6 дивизий, по данным советской разведки, готовы к переброске на фронт. Излишки в численности наших войск используются для наступательных операций. И это превосходство имело большой успех в летних военных опера-

ях. Теперь наступление замедлилось: непролазная грязь, разрушенные немцами при отступлении все коммуникации затрудняли подвоз боеприпасов и продвижение войск. На отдельных участках немцы предприняли контратаки.

– В последние три недели, – говорил советский представитель, – немцы развернули наступательные операции на Украине – южнее и западнее Киева. Они отбили у нас Житомир – важный железнодорожный узел, о чём было объявлено. Должно быть, на днях они заберут у нас Коростень – также важный железнодорожный узел. В этом районе у немцев имеется 5 новых танковых дивизий и 3 старые танковые дивизии, всего 8 танковых дивизий, а также 22-23 пехотные и моторизованные дивизии. Их цель – вновь овладеть Киевом. Таким образом, у нас впереди возможны некоторые трудности...

– Поэтому, – сказал Сталин, – было бы очень важно ускорить вторжение союзников в Северную Францию.

Президент Рузвельт дальше развивал свою мысль по поводу операции «Оверлорд» через пролив Ла-Манш, подчеркнув, что эта операция является очень важной и особенно интересует Советский Союз. Рузвельт признался, что западные союзники уже на протяжении полутора лет составляют соответствующие планы, но всё ещё никак не могут определить конкретные сроки операции из-за недостатка тоннажа. У нас таких запасов во времени просто не было, шла кровопролитная война!

– Мы хотим, – заявил Рузвельт, – не только пересечь Ла-Манш, но и преследовать противника в глубь территории. Между тем, Ла-Манш – это такая неприятная полоска воды, которая исключает возможность начать экспедицию до 1 мая... А если мы будем проводить крупные десантные операции в Средиземном море, то экспедицию через Ла-

Вершиной научного творчества Зубова принято считать книгу «Льды Арктики», которую он закончил в мае 1943 года, а выпустил в 1945 году в издательстве Главсевморпути. Эту книгу потом переведут на многие иностранные языки и издадут за границей. Показательно посвящение, которое Николай Николаевич предпослал своей книге: «Русским военным морякам, с любовью и совестью изучавшим Арктику, писавшим, что наблюдали, и не писавшим, чего не наблюдали, почтительно посвящается эта книга». Специалисты считают эту книгу вершиной научного творчества Н.Н.Зубова.

Сам Николай Николаевич оценивал более скромно свою книгу, которая «...излагает мои личные взгляды, в ряде случаев ещё подлежащие проверке и уточнению».

В марте 1943 года Зубова отзывают в Москву и назначают помощником начальника ГУСМП по научной работе. По дороге из Архангельска он сильно простудился и слёг с воспалением лёгких. «Домашний врач» Мария Николаевна Столярова нашла его в пустой нетопленной квартире (семья была в эвакуации), где от холода замёрзла даже вода в стакане. Николая Николаевича следовало срочно

положить в больницу. Продав несколько часов и не дождавшись кареты «скорой помощи», Мария Николаевна, отчавшись, позвонила в ГУСМП:

– Профессор Зубов умирает...

Рассказывают, через полчаса приехал сам Папанин. Со свойственной ему энергией кого-то отчаянно отругал по телефону, кому-то пригрозил увольнением и приказал немедленно везти Зубова в больницу. Только в результате таких экстренных мер была спасена жизнь Н.Н.Зубова.

...В отделе ледовых прогнозов, случалось, он просиживал часа-



**Московская конференция министров
иностраных дел СССР, США и Англии.**

Октябрь 1943 г.

Манш придётся отложить ещё на два-три месяца... Мы хотели бы получить от наших советских друзей совет о том, каким образом мы могли бы лучше всего облегчить их положение.

Черчилль попросил разрешения отложить своё выступление и высказаться после того, как выскажется маршал Сталин. Он хотел прощупать нашу позицию до конца, чтобы потом «подавить» её своей аргументацией. Сталин разгадал манёвр Черчилля и сразу дал понять, что советская сторона рассчитывает на высадку союзников в Северной Франции без всяких оттяжек. Только такая операция облегчит положение на советско-германском фронте.

– Может быть, я ошибаюсь, – говорил Сталин тихо, с наибольшим акцентом, что выдавало его волнение, – но мы, русские, считали, что итальянский театр важен лишь в том отношении, чтобы обеспечить свободное плавание судов союзников в Средиземном море. Мы так думали и продолжаем думать. Что касается того, чтобы из Италии предпринять наступление непосредственно на Германию, то мы, русские, считаем, что для таких целей итальянский театр не годится...

ми. Там его знали все, и он знал всех. Внимательно просматривая поступившие данные ледовых разведок, донесения капитанов, сводки погоды с полярных станций, жадно впитывая пёстрый калейдоскоп ледовой обстановки, непрерывно анализируя, сопоставляя, взвешивая, он искал выход из сложившейся ситуации, высказывал свои соображения. Радовался, как ребёнок, если его прогнозы оправдывались, и всегда пытался понять, найти ошибку, если в реальности обстановка изменилась совсем не так, как предполагали.

В год и месяц окончания войны Зубову исполнилось 60 лет, и ему было присвоено звание инженера-контр-адмирала. Сбылась давнишняя мечта гардемарина Зубова! Впоследствии Николай Николаевич особенно выделял в своём альбоме две фотографии: на одной – юный гардемарин в парадном мундире с треуголкой, на другой, почти в такой же позе, – адмирал флота. Почти четыре года, до 1948 года, Николай Николаевич был директором Государственного океанологического института. На его знаменитые пятницы собирались ведущие учёные.

После ухода с должности директора Н.Н.Зубов был приглашён в Московский университет на должность профессора кафедры гидрологии географического факультета. По его инициативе здесь была открыта кафедра океанологии, подготовившая многих видных учёных.

Вплоть до 69 лет Николай Николаевич летал на воздушную разведку.

В конце сороковых годов он пишет книгу «В центре Арктики» (Очерки по истории исследования и физической географии Центральной Арктики).

Когда перевод его слов был закончен, Сталин, отложив трубку, с достоинством парировал:

– Мы, русские, считаем, что наибольший результат дал бы удар по врагу в Северной или Северо-Западной Франции. Наиболее слабым местом Германии является Франция. Конечно, это трудная операция, и немцы во Франции будут бешено защищаться, но всё же это самое лучшее решение. Вот все мои замечания...

Потом состоялась настоящая дуэль между Черчиллем и Сталиным: каждый отстаивал свою позицию. Но главное, что у них у обоих оставалось за душой, они не высвечивали. Это выяснилось чуть позже. Хотя Рузвельт догадывался об этом ещё в Тегеране. Подлинный план Черчилля был ясен: он смертельно опасался чрезмерного усиления русских в Европе, и, в частности, на Балканах. Вторжением через Балканы союзники обеспечивали бы себе своеобразный щит в Центральной Европе. Красной Армии преграждался бы путь в Австрию и Румынию, а, возможно, и в Венгрию. Это хорошо понимал Сталин. И когда дядя Джо (так Рузвельт называл Сталина) говорил о преимуществах вторжения на западе с военной точки зрения и о нецелесообразности распыления сил, по мнению американского президента, он то же имел всё время в виду политические последствия. Но ни Сталин, ни Черчилль ни словом не обмолвились об этих последствиях...

... Позже Эллиот, сын Рузвельта, узнав о позиции Черчилля и Сталина, всё же переспросит отца:

– Ты думаешь, что Черчилль, быть может, прав? И, быть может, нам действительно было бы целесообразно нанести удар и на Балканах?

– Ну... Эллиот, наши начальники штабов убеждены в одном: чтобы истребить как можно больше немцев, потеряв при этом возможно меньше аме-





На Тегеранской конференции руководители трёх держав СССР, США и Великобритании Иосиф Сталин, Франклин Рузвельт, Уинстон Черчилль со своими советниками

риканских солдат, надо подготовить крупное вторжение и ударить по немцам всеми имеющимися в нашем распоряжении силами. Мне это кажется разумным... Я уверен в одном: если путь к скорейшей победе ценой минимальных потерь со стороны американцев лежит на западе и только на западе, и нам нет нужды напрасно жертвовать своими десантными судами, людьми и техникой для операций в районе Балкан, – а наши начальники штабов убеждены в этом, – то больше не о чем и говорить.

После долгих и изнурительных дебатов на уровне военных экспертов и глав правительств трёх государств проблема «Оверлорда» снова оказалась в тупике. Раздражительный и нетерпеливый Сталин даже в самые острые моменты был выдержан и корректен. Это выгодно отличало его от главного оппонента – Черчилля, который часто срывался, проявлял нервозность, а порой и вовсе не мог держать себя в руках.

В 1954 году выходит новая серьёзная книга Николая Николаевича – «Отечественные мореплаватели – исследователи океанов и морей». Конспект его лекций (он читал их студентам МГУ) вышел отдельным изданием в 1955 году, а в следующем году по этим материалам увидела свет книга Зубова «Основные учения о проливах Мирового океана» с посвящением С.О.Макарову.

Можно бесконечно долго рассказывать о научных достижениях учёного, подкрепляя это воспоминаниями его многочисленных учеников. Он любил повторять, что Наука так велика, а мы, её слуги, так малы

перед ней, что все равны друг перед другом... Другими словами, в любой ситуации необходимо оставаться человеком. Без преувеличения он оставался Человеком с большой буквы. Чуткость, неподдельное внимание к окружающим, готовность помочь – эти черты характера отмечают все, без исключения, кого жизнь сталкивала с Николаем Николаевичем Зубовым.

Анна Тимофеевна Макарова, бессменный секретарь кафедры океанологии, вспоминает один случай.

...Конец лета. В Московском государственном университете на

Который раз Сталин спрашивает Черчилля, верят ли англичане в операцию «Оверлорд» или они просто говорят о ней для того, чтобы успокоить русских. Русские хотят знать точную дату начала операции, чтобы подготовить свой удар по немцам. Черчилль, закусив удила, в который раз уклоняется от прямого ответа: «Если будут налицо условия...»

И тогда, кажется, впервые уже не выдерживает Сталин. Он резко поднимается с места и, обращаясь к Молотову и Ворошилову, говорит:

– Идёмте, нам здесь делать нечего. У нас много дел на фронте...

Черчилль снова заёрзал в кресле, его тучное лицо покраснело, и он пробурчал, что-де его не так поняли.

Рузвельту удалось разрядить атмосферу.

– Мы очень голодны сейчас, – сказал он примирительным тоном. – Поэтому я предложил бы прервать наше заседание, чтобы присутствовать на обеде, которым нас сегодня угощает маршал Сталин...

Утром 29 ноября перед пленарным заседанием состоялась торжественная церемония вручения жителям Сталинграда от имени короля Георга VI и английского народа специально изготовленного меча. Естественно, после обеда, за чашкой кофе в разговоре снова вернулись к утренней церемонии. Черчилль высказал мысль о том, что этот акт британского монарха символизирует рождённую в боях англо-советскую дружбу. Черчилль даже высказал предложение оставить нетронутыми страшные руины легендарного Сталинграда, подобно развалинам Карфагена, как своеобразный памятник человеческой стойкости и страданий, как символ мужества и стойкости русского народа. Будущие поколения могли бы воочию видеть и чувствовать всё величие одержанной на Волге победы.

Ленинских горах, где совсем недавно состоялось новоселье, в разгаре приёмные экзамены. Неподалеку от комнаты приёмной комиссии географического факультета стоит и горько плачет девушка. Мимо проходят Анна Тимофеевна и Николай Николаевич. Увидев девушку в слезах, профессор спрашивает свою спутницу:

– Как вы думаете, почему она так горько плачет?

– Обычная история, Николай Николаевич, наверное, экзамен провалила...

– И все-таки, Анна Тимофеевна, узнайте, пожалуйста, что с ней случилось?



Такой памятник привлёк бы много паломников со всех концов земли и послужил предостережением грядущим поколениям.

Рузвельт поддержал идею Черчилля сохранить развалины Сталинграда в нази́дание потомкам. Но при этом добавил, что это, разумеется, прежде всего, дело русских.

Все ждали, как на это отреагирует Сталин. Он медленно потягивал кофе из маленькой чашечки. Потом, насупившись, неторопливо поставил чашечку на столик, взял лежавшую тут же коробку «Герцеговины флор», закурил, затянулся, выпустив тонкую струйку дыма.

– Не думаю, – сказал он, – чтобы развалины Сталинграда следовало бы сохранить в виде музея. Город будет снова отстроен. Может быть, мы сохраним нетронутой какую-то часть его: квартал или несколько зданий, как памятник Великой Отечественной войне. Весь же город, подобно Фениксу, возродится из пепла, и это уже само по себе будет памятником жизни над смертью...

Вскоре американцы последовали на свою сторону за Рузвельтом, который сослался на усталость. Сталин, Молотов, Черчилль, Иден и два переводчика продолжали пить кофе, курили сигареты, которыми угощал Черчилль. Обсуждались перспективы войны, прикидывались приблизительные сроки её окончания. Черчилль выразил уверенность в скорой победе союзников.

– Я полагаю, – добавил он, – что бог на нашей стороне. Во всяком случае, я сделал всё для того, чтобы он стал нашим верным союзником...

– Ну, а дьявол, разумеется, на моей стороне, – с хитрецей посмотрев на Черчилля, сказал Сталин. – Потому что, конечно же, каждый знает, что дьявол – коммунист. А бог, несомненно, добропорядочный консерватор...

Тегеранская конференция всё-таки решила проблему открытия второго фронта в Северной Франции. Об этом с подчёркнутой торжественностью объявил Рузвельт:

– Господа, я намерен сообщить маршалу Сталину приятную для него новость. Дело в том, что сегодня объединённые штабы с участием британского премьера и американского президента приняли следующее предложение: «Операция «Оверлорд» намечается на май 1944 года и будет проведена при поддержке десанта в Южной Франции. Сила этой вспомогательной операции будет зависеть от количества десантных средств, которые будут иметься в наличии к тому времени.

– Я удовлетворён этим решением, – немного наклонив голову, произнёс Сталин. – Я хочу заявить Черчиллю и Рузвельту, что к моменту начала десантных операций во Франции русские подготовят сильный удар по немцам.

Советский Союз полностью выполнил свои обязательства перед союзниками.

В минувшем 1942 году при всех трагических событиях фашистские рейдеры получили достойный отпор в Советской Арктике. Надеждам гитлеровского командования на деморализующий удар по сибирским берегам тогда не суждено было сбыться. Фашистские военачальники не могли просчитать стойкость и героизм советских солдат и моряков от Сталинграда до Диксона. Нет таких инструментов и меры исчисления. Но немецкое командование всеми силами хотело переломить ход войны в свою пользу и перехватить инициативу в свои руки. Поэтому в своих реваншистских планах и на деле 1943-й стал годом наибольшей активности гитлеровских пиратов в Арктике.

В мае 1943 года фашисты вновь решили вернуться к ранее неудавшейся операции «Вундерланд». Ранним утром 12 мая на норвежском аэро-

Через минуту она подтверждает высказанную версию о причине девичьих слёз.

– Девушка получила двойку, Николай Николаевич, а на обратную дорогу у неё нет денег. Вот и слёзы.

– Узнайте, Анна Тимофеевна, пожалуйста, сколько стоит её билет?

Через минуту Анна Тимофеевна узнаёт, что на приобретение билета надо двести рублей. Большие деньги по тем временам. Но это ничуть не беспокоит профессора, он достаёт бумажник, отсчитывает положенную сумму и спокойно говорит:

– Передайте ей эти деньги и оставьте мой адрес, на всякий случай. Будет возможность, пусть вышлет...

В этом эпизоде – весь Н.Н.Зубов...

Умер Николай Николаевич Зубов 11 ноября 1960 года и похоронен на Новодевичьем кладбище, здесь в 1921 году похоронен и его отец...

Сегодня имя Зубова носит мыс на южном берегу губы Митюшихи, на Новой Земле (описание губы Митюшихи учёный сделал ещё в 1912 году), научно-исследовательское судно Арктического и Антарктиче-

ского института. С сожалением приходится констатировать: в городе Тирасполь, где прошли детство и юность выдающегося учёного, ничем не обозначено и не отмечено это золотое имя...

Никандр ЕЛАГИН.

Очерк написан специально для этого издания в январе-марте 2006 год. Варианты этого очерка опубликованы в литературно-художественном и публицистическом журнале Союза писателей Приднестровья «Днестр», №4 за 2007 год и в «Антологии современной литературы Приднестровья»,



дроме Бардифосс приземлился тяжёлый немецкий бомбардировщик, eskortируемый звеном истребителей. Единственный пассажир, 52-летний мужчина, сошёл с трапа и скрылся в закрытом чёрном «Хорхе». Машина мгновенно набрала скорость и помчалась к Нарвику по горному шоссе, пробитому в ущелье Турнетреск югославскими пленными. Лимузин затормозил на окраине Нарвика, у главного подъезда приземистого бетонного прямо-угольника с готической надписью у входа «Штаб северной группы германских военно-морских сил».

Прилетевший из Берлина главнокомандующий военно-морскими силами рейха гросс-адмирал Карл Дёниц прилетел лично посвятить высших офицеров кригсмарине и люфтваффе в тайны меняющейся стратегии военных действий в Арктике. Почти полное прекращение англо-американских военных поставок через Архангельск и Мурманск гитлеровцы истолковывали по-своему. Они не знали об одностороннем решении премьер-министра Великобритании Черчилля о прекращении с марта 1943 года отправки караванов в советские порты. Поэтому затишье на западном участке Арктики немцы восприняли, как изменяющуюся стратегию союзников с последующим смещением центра тяжести этих перевозок в восточный сектор Северного морского пути.

Дёниц подробнейшим образом рисовал одну картину за другой. По его словам выходило, что сведения, полученные в результате прошлогоднего рейда крейсера «Адмирал Шеер» позволяют с уверенностью утверждать: на Новой Земле существует весьма интенсивно действующая транспортная система, которая используется русскими для снабжения американским вооружением их обескровленного фронта через Берингов пролив, Карское море и Енисей. Жёстко контролируемые герман-



Сталинградцы стояли на смерть, дрались за каждый дом, за каждый этаж...

ским флотом северо-норвежские воды остаются в стороне. Фюрер считает недопустимым такое положение.

– Мы топим английский тоннаж у берегов Австралии, американский – в Карибском море... И ничто не помешает нам топить русский тоннаж у берегов Сибири, – говорил уверенно Дёниц. – Поэтому в самое ближайшее время Карское море должно стать театром самых активных боевых действий. Это указание фюрера. И я ставлю перед вами конкретные задачи: оборудование на пустынных берегах Карского моря ряда тщательно укрытых баз для ведения воздушной разведки и отстоя подводных лодок; выделение для акций у сибирского побережья достаточного количества подводных лодок с наиболее опытными командирами. Важнейшая цель этой группы – захват на атакованных русских судах навигационных карт основных фарватеров и блокирование их минными заграждениями. Енисей следует заткнуть невидимой пробкой и надёжно перекрыть большевикам доступ к союзническим складам...

Разведчик седьмой воздушной армии Оберст Кристляйн высказал сомнение по поводу сроков

вышедшей в 2008 году в московском издательстве «Советский писатель» при содействии Президента Приднестровской Молдавской Республики, лауреата Международной премии имени М.А.Шолохова Игоря Николаевича Смирнова.

И здесь хочется поведать ещё об одном удивительном человеке – Октавиане Витольдовиче Андрижевском. О нём лаконично рассказал один из полярных исследователей, автор книги «В моря студёные уходят корабли» Игорь Цигельницкий. Символично, что в этом рассказе каким-то удивительным образом пересеклись «параллели

и меридианы» нашего повествования. Внимательный читатель сразу откроет для себя это приятное совмещение и в образе нашего героя, и в названиях судов, и в местах их плавания...

Огна из биографий

Двадцать лет непрерывной работы в полярных морях – срок немалый и для кораблей, и для живущих на них людей. Да-да, именно живущих, потому что корабль стал для них настоящим вторым домом.

Зачастую в первом, основном доме, на берегу, они проводят за год не больше месяца. Все остальные месяцы – в море. Что же всё-таки удерживает их столько лет на наших кораблях? Можно ведь найти работу полегче, чтобы каждый вечер приходил домой и пользоваться всеми преимуществами оседлой береговой жизни, а не кочевать по морям и океанам. Что же удерживает ветеранов на выбранном по своей воле нелёгком пути? Если спросить об этом любого из старослужащих полярного флота, то, не мудрствуя лукаво и не ударяясь в патетику, каждый ответит



Сталинград – возрождённый город на Волге

на поиск удобных стоянок для гидросамолётов и подлодок. Несколько недель могут растянуться в условиях Арктики не на один месяц. Многое будет зависеть от обеспечения необходимыми запасами топлива такой крупномасштабной операции...

Дёниц уверил присутствующих, что всё предусмотрено до мелочей. Для нужд этой операции создаётся специальный фонд на 75 тысяч тонн различных сортов жидкого топлива. Первые четыре танкера уже сейчас находятся на пути к Нарвику и Тронхейму.

– Мы даже предусмотрели для ведения детальных консультаций настоящего специалиста. – Дёниц уверенным жестом достал массивные карманные часы. – По моему приказу через семь с половиной часов он прилетает сюда из Франции. Контр-адмирал Роберт Эйссен... Летом 1940 года он прошёл на замаскированном под торговое судно рейдере «Комета» весь Северный морской путь, от Мурманска до Аляски, ведя попутно съёмку и

описание сибирских берегов. Сомневаюсь, чтобы с тех пор там что-то изменилось. В его распоряжении находятся также секретные материалы аэрофотосъёмки прибрежных районов Карского моря, выполненные во время полёта нашего дирижабля «Граф Цеппелин» в 1931 году... Дело остаётся за малым: ознакомиться со всеми данными, сделать несколько рекогносцировочных полётов для уточнения обстановки, не привлекая внимания русских, обеспечить нашим судам свободное плавание у сибирских берегов.

Эту встречу gross-адмирал завершил краткой, строго конфиденциальной информацией, которая, по словам Дёница, не предназначена для чужих ушей, но поможет всем участникам операции уяснить её истинное значение присутствием самого фюрера. Требуя ускоренного проведения этой операции, Гитлер выразил надежду, что успеху германского оружия на море будут сопутствовать решающие победы на суше.

Приказ о срочной подготовке экипажей подводных лодок к арктическому походу генерал-адмирал Карлс отдал незамедлительно по окончании совещания. В знак признания заслуг прошлогоднего рейда к сибирским берегам фюрер распорядился присвоить этой операции кодовое название «Вундерланд-2».

Центральное место в этой операции отдавалось крейсеру «Лютцов». С лёгкой руки военного корреспондента немецкого журнала «Сигнал» Бенно Вундшаммера за крейсером прочно укрепилось лестное прозвище – «длинная рука фюрера». Наверное, он имел в виду, что этот бронированный колосс может достать при любых условиях любого противника на море огнём из шести 280-миллиметровых, восьми 150-миллиметровых и шести 105-миллиметровых орудий. Хотя остряки придумали другую игру слов по поводу «длинной

примерно так: «Моё место здесь, на «Профессоре Зубове» (или на «Михаиле Сомове»), здесь мой дом, мои друзья, здесь моя работа, которую я люблю и хочу делать сам, своими руками». А, может быть, с усмешкой отшутится: «Рождённый плавать сидеть на берегу не может». Вот и весь сказ.

Вот о них, моих старых добрых друзьях и знакомых, о тех, с кем не раз приходилось уходить в стужённые моря, мерять нескончаемые мили морских дорог, стоять ночную вахту, разгружать горы ящиков, бочек и мешков и сражаться на волейбольной площадке, надо не-

пременно рассказать. Теперь я на берегу, а они по-прежнему, уходя в очередной рейс, ранним утром, когда наш город только начинает просыпаться, поднимаются по трапу, проходят таможенный досмотр и с прощальным гудком покидают десятый причал.

Я ни на минуту не сомневался, что начинать разговор о ветеранах нашего флота следует с капитана Октавиана – Октавиана Витольдовича Андриеевского. Как говорится, капитана божьей милостью. Человека неординарного, наделённого природой всеми необходимыми для капитана качествами: физической

силой и выносливостью, смелостью и решительностью, сердечностью и вниманием к подчинённым.

Сын капитана дальнего плавания, ходившего на парусных клиперах, Октавиан родился в Одессе 21 июня 1925 года. В том самом городе у моря, где каждый мальчишка мечтает о дальних странах. Мечтает каждый, но не каждый поднимается на капитанский мостик. Вскоре семья Октавиана перебирается на Дальний Восток. Отец становится капитаном Петропавловского морского порта. Здесь он перегоняет из Америки сухогрузы Акционерного Камчатского общества, а сын



руки», заменив слово «лянге» («длинная») на созвучный эпитет «лемге» («глиняная»).

Гитлер любил «Лютцов». Этот корабль он крестил собственной рукой. И не каким-то паршивым французским шампанским, которое он презирал, а добрым немецким рейнвейном. Фюрер свято верил: предыдущие торпеды, мины, бомбы и мели ниспосланы для того, чтобы ещё ярче оттенить его величие. Но суеверный Гитлер, на всякий случай, распорядился сменить первоначальное название корабля «Дейчланд» («Германия») на более скромное «Лютцов». Он опасался, что постоянные неудачи «Дейчланд» будут восприняты в рейхе и противником, как крайне нежелательный для нацистской пропаганды символ. Теперь наступают времена оправдать это звание! 12 августа 1943 года, в день начала операции «Вундерланд-2» и восхождения к новой славе, «Лютцов» был готов пресечь англо-американскую помощь большевикам, не будь которой, славные армии фюрера уже давно поставили бы их на колени...

Фюрер предполагал, а Бог располагал. Пройдя первые 27 миль, при пятнадцати узловом ходе «Лютцов» действительно «попал в историю», налетев на каменную банку у поворотного буя №39. Офицерам крейсера и эсминцев сопровождения ничего не оставлось делать, как проклинать ветра и течения, которые необъяснимым образом сместили этот буй на полкабельтова к зюйду. Бог-то бог, но и сам будь не плох... Ветра и течения тут не при чём. Буй «увели» со своего штатного места два норвежских антифашиста. Буквально за несколько часов до прохода немецкой эскадры они воспользовались сгустившимся в фьорде туманом и незаметно провели эту смелую диверсию...

Лишь на третьи сутки непрерывной работы тяжёлую «глиняную руку фюрера» буксиры еле стянули с камней. Так «Лютцов» бесславно отправился в сухой док залатывать днище, рас-

поротое на протяжении восемнадцати метров. Повреждения были настолько велики, что «Лютцов» уже не оправится до конца войны и найдёт свой бесславный конец под английскими бомбами в апреле 1945 года...

Штаб Кригсмарине принимает компромиссное решение: не рисковать крупными кораблями и с максимальной активностью использовать Карское море для подводных лодок. К тому времени в безлюдных местах сибирского побережья – на острове Вардропер в шхерах Минина и в бухте Слободская на восточном берегу Енисейского залива – уже действовали тщательно замаскированные базы отстоя. Начиналась настоящая минная война. В массовой постановке использовались самые разнообразные мины – якорные, донные, магнитные, неконтактные, акустические. Свыше 50 тысяч таких мин к этому времени скопилось на складах Бергена, Нарвика, Тронхейма.

Тут были и донные магнитные мины комбинированного действия. Французский маринист Эжен Ромат назовёт их «кошмарным порождением дьявольски изощрённого ума садиста». Полуметровые чёрные цилиндры, начинённые почти тонной чудовищной силы взрывчатки, укладывали на дно. Эти затаившиеся монстры оборудовались прибором кратности: могли пропустить над собой до 29 судов и взорваться на тридцатом. Роковой могла быть любая цифра, – всё зависело, на какой из них установлен боевой счётчик. Конструкторы постарались, чтобы их детище не поддавалось тралению. А если это зловещая стальная колонна извлекалась из водной стихии, в её недрах тотчас начинало действовать хитроумное устройство самоуничтожения, у каждой – «на свой вкус»: часовые, акустические, магнитные, электромеханические ловушки, мгновенно взрывающие мину...

Первой такие мины на борт взяла субмарина

с тринадцати лет начинает плавать юнгой на этих судах.

После смерти отца в 1930 году семья перебирается на постоянное жительство в город на Неве, и юный моряк поступает в Балтийское морское пароходство. Вот как выглядит послужной список Октавиана Витольдовича в этом пароходстве – плавал в составе палубной команды восемь лет, в должности помощника капитана – двенадцать лет и в должности капитана – двадцать пять лет. Как же складывались все эти сорок лет?

Были многочисленные дальние и каботажные рейсы на разных

судах. Пять сквозных арктических рейсов по Северному морскому пути. Дважды пришлось зазимовать в Арктике на теплоходах «Моссовет», «Петровский». 18 июля 1941 года был мобилизован с теплохода «Старый большевик» и направлен на Белорусский фронт, а в августе этого же года из распределительного полка был отозван на подготовку командиров тральщиков Краснознамённого Балтийского флота.

В декабре 1941 года О.В. Андриеевского направляют с Балтики в Архангельск для плавания на судах Северного пароходства. И здесь капитан попадает в состав

союзнических транспортных конвоев, перевозящих через кишасющую пиратскими фашистскими подводными лодками и бомбардировщиками Атлантику боевую технику, боеприпасы и продукты для истекающей кровью Родины. В четырёх конвоях принял участие Октавиан Витольдович. Многие из его боевых друзей остались навечно на дне Атлантики и Баренцева моря, но ему было суждено остаться в живых. На скромном знаке, украшающем капитанский китель, – стальной отблеск хмурого неба, корабль в окружении водных фонтанов от сыплющихся с «юнкерсов» бомб



«U-636». Гросс-адмирал Дёниц срочно отправляет постоянного командира «U-636» Хильденбрандта в свадебный отпуск и назначает новым командиром своего зятя капитана Гюнтера Хесслера, известного своими «подвигами» против безоружных торговых судов у берегов Африки. Теперь высокопоставленный тесть доверил Хесслеру постановку мин в Енисейском заливе, где, по его мнению, без особых забот можно заработать дубовые листья к рыцарскому кресту. Зять со своей стороны заверил гросс-адмирала, что отлично справится с «сибирской прогулкой». Теперь уже известно: 28 августа подлодка Хесслера вошла в подводном положении в Енисейский залив и выставила первые мины... На приборах кратности всех опущенных на дно двадцати четырёх минах, по указанию Хесслера, установили его «счастливое» число – 8...

6 сентября на одной из этих мин подорвался старый пароход «Тбилиси». Экипажу во главе с капитаном судна В.К.Субботиным удалось спастись, но два человека всё-таки были потеряны в этой суматохе...

Исключительную опасность представляли два заграждения, выставленные 23 и 25 сентября 1943 года экипажами подводных лодок «U-601» и «U-960». Они практически перекрыли оба входа на рейд порта Диксон. Однако к этому времени были обнаружены мины в других районах Карского моря и командование Беломорской военной флотилии оперативно принимает решение о проведении разведывательного траления на подступах к Диксону. Тральщики «Т-108» и «Т-110» своевременно обнаружили оба эти заграждения и уничтожили 31 мину. Ко 2 октября от мин был свободен северный вход на диксонский рейд, а несколько дней спустя протрален южный фарватер. Таким образом, благодаря своевремен-

но принятым мерам, удалось избежать потерь на этом важнейшем узле коммуникаций на завершающем этапе арктической навигации-43 и обеспечить перевозку продукции Норильского комбината и пиломатериалов Игарского лесокомбината.

Хроника полярных конвоев. 1943 год

3 января. В Мурманск, а 6 января в Белое море пришли 14 судов конвоя «JW-51B»: «Calobre» (Панама); «Vermont», «Jefferson Myers», «John H B Latrobe», «Executive», «Yorkmar», «Puerto Rican», «Ralf Waldo Emerson», «Chester Valley» (США); «Daldorch», «Dover Hill», «Pontfield», «Empire Archer», «Empire Emerald» (Британия).

В конце 1942 года группа немецких кораблей (два тяжёлых крейсера и шесть эсминцев) предприняла операцию «Аврора» против арктического конвоя «JW-51B» (14 транспортов и 11 эскортных кораблей), следовавшего южнее острова Медвежий к Кольскому заливу. 31 декабря в бою с силами оперативного прикрытия (два английских тяжёлых крейсера) и эскортными кораблями конвоя получил серьёзные повреждения немецкий тяжёлый крейсер «Admiral Hipper», эсминец «Friedrich Eckoldt» потоплен британским крейсером «Sheffield». Англичане потеряли эсминец «Achates» (потоплен крейсером «Admiral Hipper») и тральщик «Bramble» (при совместной атаке эсминца «Friedrich Eckoldt» и крейсера «Admiral Hipper»). Конвой, усиленный кораблями Северного флота и прикрываемый с воздуха авиацией, прибыл в Кольский залив, не потеряв ни одного транспорта.

и надпись: «Участнику плаваний в конвоях 1941-1945 г.г.» Шестнадцать боевых и трудовых наград у капитана, но этим неброским знаком он дорожит больше всего. В 1944 году Октавиан Витольдович возвращается в Балтийское пароходство. Война заканчивается, начинается мирная трудовая жизнь. Где только не побывал капитан, плавая на судах БГМП, в каких только странах. В 1963 году заочно закончил Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О.Макарова, в январе 1970 года переведён по запросу в ААНИИ на НИС «Профессор Зубов», Пошли

пейсы в Антарктику и в в знакомую по конвоям Северную Атлантику. Восемь антарктических рейсов сделал на «Профессоре Зубове» Октавиан Витольдович. В 1974 году участвовал в спасении попавшего в ледовую ловушку дизель-электрохода «Обь».

Впервые я познакомился с капитаном Октавианом в 1974 году во время Тропического эксперимента при довольно комических обстоятельствах. Дело было так. Работал я на «Профессоре Зубове» аэрологом в ночную вахту, а днём отсыпался, благо, тропики прямо на палубе. И вот однажды лежу я

себе на матрасике на солнышке и вдруг чувствую, что тень набежала. Открываю глаз, а надо мною капитан стоит при полной парадной форме. Стоит и смотрит, и вдруг говорит: «Ну, вот он, самый главный «сачок», ишь какой чёрный, словно сенегалец!» А я и на самом деле загорел здорово, аж до синевы. Ну, конечно, стерпеть я таких слов не смог и сразу же по форме, но не без эмоций, докладываю, что, мол, работаю я по ночам, а днём, естественно, отдыхаю. Усмехнулся Октавиан Витольдович и сказал: «Да ты не обижайся, я ведь пошутил, знаю, что всем, а особенно



Правда, 2 января на подходе к острову Кильдин панамское судно «Ballot» село на мель и было полностью разрушено.

В январе 1943 года совершал самостоятельный переход в Исландию пароход «Уфа». Он был потоплен подводной лодкой «U-255». Координаты его гибели: 74° с.ш., 18° в.д. Погибли 39 человек вместе с капитаном Анатолием Ивановичем Патрикеевым. Самым старшим по возрасту, – 1887 года рождения, был старший механик Иван Александрович Фокин – ему было 56 лет. Самым младшим, – машинисту Петру Зайцеву, кочегару Николаю Лаврентьеву, матросу Никону Титову, дневальной Тамаре Шадриной – всего по 17-18 лет...

Эта же участь постигла и другое советское судно «Красный партизан», которое совершало одиночное плавание в Исландию: в тот же день, 29 января 1943 года, та же самая фашистская подлодка «U-255»... Погиб 51 человек, в том числе и капитан судна А.Ф.Белов.

27 января. В Мурманск пришёл конвой «JW-52» в составе 15 судов: «*Empire Clarion*», «*Empire Portia*», «*Atlantic*», «*Oligarch*», «*Ocean Faith*», «*Empire Tristram*», «*Empire Snow*», «*Empire Baffin*», «*Temple Arch*», «*Dan-Y-Bryn*» (Британия); «*Cornelius Harnet*», «*Nicholas Gilman*», «*Gulfwing*», «*Deisud*» (США), «*El Oriente*» (Панама); военные суда охранения – эсминцы «*Raider*», «*Queenborough*», «*Middleton*», «*Ledbury*», «*Inglefield*», «*Matchless*», «*Bulldog*», «*Beagle*», «*Blankney*», «*Onslaught*», «*Montrose*», «*Eclipse*», «*Offa*», «*Echo*», «*Faulknor*», «*Musketeer*», крейсера «*Bermuda*», «*Glasgow*», «*Kent*», «*Sheffield*»; корветы «*Starwort*», «*Lotus*»; тральщик «*Britomart*», вооружённые траулеры «*Northern Pride*», «*St Elstan*»; линкор «*Anson*» (Британия); эсминцы «*Piorun*», «*Orkan*» (Польша).

Конвой прошёл без потерь.

29 января. Из Мурманска вышел конвой «RA-52» в составе 10 судов: «*Briarwood*», «*Daldorch*», «*Empire Meteor*» (Британия); «*El Almirante*», «*El Oceano*» (Панама); «*Dynastic*», «*Greylock*», «*Gateway City*», «*Wind Rush*», «*Beauregard*» (США); «*Уссури*» (СССР); боевые корабли охранения – крейсера «*Bermuda*», «*Glasgow*», «*Kent*», «*Sheffield*», эсминцы «*Forester*», «*Inglefield*», «*Icarus*», «*Middleton*», «*Oribi*», «*Vivacious*», «*Blankney*», «*Bulldog*», «*Beagle*», «*Musketeer*», «*Matchless*», «*Offa*», «*Onslaught*», «*Onslow*», «*Obedient*», корветы «*Oxlip*», «*Honeysuckle*», «*Hyderabad*», «*Rhododendron*», тральщики «*Seagull*», «*Harrier*», линкор «*Anson*», вооружённые траулеры «*Lady Madeleine*», «*Northern Gem*», «*Northern Wave*», «*Vizalma*» (Британия); эсминцы «*Orkan*», «*Piorun*» (Польша).

В списках известного нам Отчёта не значится советский транспорт «Уссури».

Американский транспорт «Greylock» потоплен подводной лодкой «U-255».

27 февраля в Мурманск, а 2 марта в Белое море пришли 28 судов конвоя «JW-53»: «*Dover Hill*», «*Empire Kinsman*», «*British Governor*», «*Empire Fortune*», «*Empire Galliard*», «*Atlantic*», «*Ocean Freedom*», «*Empire Baffin*», «*Llandaff*», «*Explorer*», «*Empire Scott*» (Британия); «*Marathon*» (Норвегия); «*Pieter de Hoogh*» (Дания); «*Artigas*» (Панама); «*Tobruk*» (Польша); «*Комилес*», «*Петровский*», «*Тбилиси*» (СССР); «*Joseph E Johnston*», «*John Laurance*», «*James Bowie*», «*Thomas Hartley*», «*Beaconhill*», «*Mobile City*», «*Israel Putnam*», «*Bering*», «*Francis Scott Key*», «*City of Omaha*» (США); военные суда охранения – эсминцы «*Obedient*», «*Pytchley*», «*Meynell*», «*Impulsive*», «*Middleton*», «*Fuzu*», «*Inglefield*», «*Boadicea*», «*Onslaught*», «*Opportune*», «*Milne*», «*Meteor*», «*Eclipse*», «*Icarus*», «*Intrepid*», «*Offa*», «*Faulknor*»,

вам, аэрологам, работы хватает». Так вот и состоялось моё личное знакомство со знаменитым капитаном. Хотя и до того слышан был я о нём достаточно. Как во время дружеского визита «Профессора Зубова» в Лондон англичане, знавшие Октавиана Витольдовича с военных времён, доверили ему самостоятельно, без лоцманов подняться вверх по Темзе – одной из капризнейших рек в мире, до самого центра города – Тауэр-Бридж. О том, как узнав, что «Профессором Зубовым» командует капитан Октавиан, аргентинское и бразильское портовое начальство до минимума

упрощало обычно очень сложные таможенные процедуры.

Более полувека провёл капитан О.В.Андржеевский в морях и океанах. В 1987 году ушёл с корабля с его именем на борту. Но в сердцах всех, знавших его, навсегда сохранился тёплый след, оставшийся в море за кораблём, долго после того, как улягутся порднатые им волны.

И.И.Цигельницкий.

«В моря студёные уходят корабли». Ленинград. «Гидрометеиздат». 1988 г., стр. 72-75.

О женщине – мужественной и счастливой

Долорес Васильевна Ванюшина из Тираспольского горвоенкомата была совершенно права: предлагая очередную кандидатуру на встречу, она характеризовала Галину Денисовну Рудакову (в девичестве – Юрасова) как человека неординарного. Наград удостоена немалых: ордена Красной Звезды, медалей «За оборону Советского



«Musketeer», «Orwell», «Obdurate», крейсера «Belfast», «Cumberland», «Scylla», «Norfolk», «Begwick»; линкоры «Howe», «King George V»; корветы «Dianella», «Poppy», «Bryony», «Bluebell», «Camellia», «Bergamot»; тральщики «Jason», «Britomart», «Halcyon», «Hazard», «Sharpshooter»; вооруженные траулеры «Lord Austin», «Lord Middleton» (Британия); эсминцы «Piorun», «Orkan» (Польша); эсминцы «Грозный», «Громкий», «Валерьян Куйбышев», «Урицкий», сторожевые корабли «Ураган», «Гроза».

На маршруте конвой не имел потерь. Британское судно «Ocean Freedom» из этого конвоя потоплено 13 марта немецкой авиацией в порту Мурманск.

Следующий материал с полным правом можно было бы отнести к истории конвоя «PQ-17». Но в нём настолько перемещены временные рамки, что через минуту мы оказываемся вместе с автором Бобом Алленом, тогда, в 1943 году, молодым офицером Королевских ВМС, на борту нового корабля «Empire Fortune» в составе конвоя «JW-53». После войны бизнесмен крупной фармацевтической фирмы Боб Аллен стал создателем английского клуба «Русский конвой». Своими воспоминаниями он поделился на Международной конференции «Полярные конвои во Второй Мировой войне» и назвал их очень образно «Сердце дуба».

Боб Аллен напомнил английскую поговорку: «Большой дуб берёт начало из маленького жёлудя». Как просты и понятны слова ветерана: «Нас осталось не так уж много, в силу нашего возраста, да и у нас впереди не вечность. Так давайте сажать семена настоящей дружбы, развивать и лелеять её, чтобы она процветала. Таким образом, мы ещё сможем внести свой вклад в достижение цели – сделать мир безопасным, процветающим и счастливым для наших детей, внуков и будущих поколений».

На всё, о чём рассказывает участник полярных конвоев, если следовать подобию его образной мысли, можно откликнуться по-русски: «Если жить, так дубом быть, а не дрожать осиной!»

Из воспоминаний Боба Аллена, национально-го председателя клуба «Русский конвой»:

«Во времена самого известного английского героя морей адмирала лорда Горацио Нельсона моряки служили на кораблях, построенных из дуба. Это дерево постепенно вырастает из маленького плода, известного в Англии под названием «асотн» – жёлудь. Недаром одна из английских пословиц гласит: «Большой дуб берёт начало из маленького жёлудя».

В одной из наших старых песен о море поётся о кораблях, которые назывались «сердцем дуба», и о «весёлых моряках». Но большинству этих «весёлых моряков» было совсем не весело служить на тех кораблях, так как условия службы были очень суровые и тяжёлые. Многие из тех моряков попадали на флот отнюдь не добровольно. Их вербовали насильно в Королевский флот специально созданные отряды вербовщиков, которые приходили в дешёвые портовые кабаки и искали там крепких подвыпивших мужчин, а потом их насильно уводили на корабль, где тем предстояло тянуть нелёгкую морскую лямку.

Несмотря на такое принудительное начало службы на Королевском флоте, матросы быстро привыкали к дисциплине и тяжёлой каждодневной работе. Очень скоро они становились настоящими моряками, свято верившими в то, что английские моряки – лучшие в мире. О Королевском флоте говорили, что он состоит из «железных людей», которые служат на «деревянных судах».

Доказательством этого стали блестящие победы английского флота на Ниле в 1798 году, у Копенгагена в 1801 году и при Трафальгаре в 1805 году. Победа Нельсона стала возможной благодаря заме-

Заполярья», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За трудовую доблесть»... Хотя она и разменяла уже давно восьмой десяток лет, память у неё светлая. Без преувеличения могу смело сказать, что я нашёл в этой женщина настоящего героя и интересного собеседника. Достаточно было только представить её, девчонку, в должности старшего матроса из батальона морской пехоты Северного флота...

Дверь открыла седая, невысокого росточка, худенькая женщина. И я совсем растерялся, когда она представилась именем моей героини-



Если хотите узнать человека, загляните в семейный альбом...



чательной тактике ведения морского боя Королевским флотом.

Корабль, на котором Нельсон одержал победу над французским флотом в битве при Трафальгаре – флагман «Виктори» («Victory»), – сейчас стоит в сухом доке в Портсмуте. Его часто посещают зарубежные высокопоставленные лица. Я имел честь и удовольствие сопровождать вашего адмирала Михайлина при осмотре этого корабля... Лорд Нельсон погиб в этой битве, и место, где он упал, смертельно раненный, отмечено на палубе корабля специальной медной доской.

...Летом 1942 года конвои, доставлявшие помощь в Россию, вовлечённую в страшную войну против гитлеровских орд, подступивших уже к Сталинграду, Москве и Ленинграду, несли тяжёлые потери. Маршрут через Северный Ледовитый океан был очень опасен для конвоев – им постоянно угрожала опасность нападения противника с моря и с воздуха. Один из конвоев под кодовым названием «PQ-17» потерял 24 из 36 судов. Об этой трагедии и сейчас существует масса противоречивых толков. Очень много было написано об этом конвое, поэтому я не имею намерения добавить ещё что-то к тому, что было сказано.

Лично я, тогда молодой мичман, свой первый рейс совершил на одном из двенадцати судов конвоя, которые с боями, но успешно добрались до Архангельска. Не удивительно, что от этого рейса у меня, молодого офицера, остались самые глубокие впечатления.

В следующем 1943 году я вернулся в Россию, на Север, вместе с конвоем JW-54 на борту нового корабля «Empire Fortune». Затем мы совершили несколько рейсов между Архангельском и Мурманском в ожидании эскорта для возвращения на Родину. Какое-то время я работал на берегу, проживая в Архангельске в гостинице «Интурист».

Следует признать один факт: хотя Россия (или как тогда называлась Ваша страна – Советский Союз) стала нашей союзницей в борьбе с общим врагом, но годы после Октябрьской революции и свержения царя до 1941 года породили жестокие чувства недоверия между нашими странами.

Для большинства молодых британцев Россия была страной такой же далёкой, как Луна, и даже более недружелюбной. Поэтому, наверное, я бы даже не удивился, если бы, впервые сойдя на берег, в Архангельске, вдруг встретил бы медведя или эдакое двухголовое чудовище! Не стоит говорить, что я не встретил ни того, ни другого. Я бы мог добавить, что когда мы с моим отцом, который был морским лётчиком, посещали ещё до войны русские корабли, то уже тогда я узнал насколько гостеприимны русские офицеры и моряки.

Не успели мы, то есть оставшиеся суда конвоя «PQ-17», пришвартоваться в Архангельске, как портовые грузчики и рабочие доков тут же поднялись на борт судна и принялись за разгрузку самолётов, танков и другого военного снаряжения. Танки грузили сразу на железнодорожные платформы. Вероятно, их хотели как можно скорее доставить на фронт. Вооружённая береговая охрана в фуражках с зелёным околышем стояла у трапов, тщательно проверяя наши документы, прежде чем дать разрешение сойти на берег. Не принимая во внимание мальчишек, которые просили у нас жевательную резинку или «чего-нибудь покушать», часто в обмен на плохую водку. Люди, казалось, с большой неохотой общались с нами. Конечно, существовал жёсткий «комендантский час». Единственным местом развлечения был Интерклуб, где мы могли потанцевать с молодыми комсомолками, посмотреть русские фильмы и иногда концерты художественной самодеятельности.

ни. Вот тебе и морской пехотинец! Это первое, что я отметил для себя. Уже потом было открытие за открытием. Тут всё на виду – и необыкновенная простота, и доброжелательность. Наверное, это отпечаток профессии – после войны, по окончании Московского медицинского института, она всю жизнь, до выхода на пенсию, работала врачом-психиатром. За безыскусственностью и простотой в обращении для меня постепенно проступили глубокая интеллигентность и человеческая доброта, без всякой тени рисовки и навязчивости.

Вскоре, уже при небольшом диалоге, вовсе обнаружилась расположенность этой натуры к поэзии, к прекрасному. Галина Денисовна очень тепло отзывалась о поэзии приднестровского русского поэта Анатолия Дрожжина. Она, как перепуганная утренняя птица, радостно всколыхнулась, вспорхнула, словно перепрыгнула с одной весенней ветки на другую, сказала: «Анатолий был удивительным человеком. Его все уважали в нашем доме, он же тут рядом с нами жил. Когда вышел последний сборник стихов, Анатолий подарил мне один из экземпляров с дарственной над-

писью... До сих пор не верится, что его нет среди нас. Не могу ничем подтвердить или опровергнуть, но мне всё время кажется, что гибель его и жены в автокатастрофе предпринята не судьбой, а каким-то злым роком, у которого есть имя...»

На первых порах трудно было даже определить, что этот человек почти ничего не видит. Так она привычно ходила по квартире, доставала нужные альбомы и фотографии. «А вот каталог выставки скульптур Григория Потоцкого в Одесском художественном музее. Сибиряк, выпускник Одесского художественного училища имени Грекова, член



Моё судно «Ocean Freedom» получило серьёзные повреждения от ледяных торосов во время одного из своих переходов. После разгрузки судно было отправлено в Молотовск на ремонт. Там любые формы дружеских отношений были практически невозможны.

Позже в 1943 году, в Мурманске мы обнаружили, что доки, да и сам город серьёзно пострадали от постоянных воздушных налётов врага с близлежащих аэродромов. Так как наша судовая артиллерия принимала участие в отражении почти всех продолжительных авианалётов, мы имели возможность непосредственно взаимодействовать с нашими русскими союзниками, защищавшими порт. Русская тяжёлая артиллерия противовоздушной обороны была чрезвычайно эффективна, особенно когда её поддерживали истребители и осветительные ракеты.

Русские суда входили в состав практически каждого конвоя. Два танкера входили в состав конвоя «PQ-17». Один из них – «Азербайджан» был обстрелян, и на нём возник пожар во время воздушного налёта. Команде удалось потушить пожар, и судно продолжило свой путь в составе конвоя с другим судном такого же типа под названием «Донбасс». Я был на «Азербайджане» вместе с нашим третьим помощником капитана. Это было в Исландии перед отплытием. И чему я особенно удивился, так это тому, что в команде было несколько женщин.

Из того, что я сказал, становится ясно, что в общих конвоях, когда мы сражались вместе, и позже, встречаясь в разных портах, мы в полном смысле этого слова разделяли все опасности и трудности, выпавшие на долю русского народа. Благодаря этому, быстро возникло взаимное уважение друг к другу.

Несмотря на то, что официальное руководство не поощряло дружбу моряков с гражданскими лица-

ми на берегу, всё это было и даже иногда заканчивалось любовью и браком. Мы поняли, что русские люди смелые, добросердечные, великодушные и любят повеселиться, даже перед лицом опасности.

Вскоре после окончания войны я перестал плавать, занялся бизнесом, работал в крупной фармацевтической фирме, женился. Все дружеские связи, возникшие во время войны, даже англо-русские браки, распались, так как возникло понятие «холодная война». Довоенное недоверие снова всплыло на поверхность, и временами казалось, что оно вот-вот перейдёт в открытую войну. Мысли и сознание народов по обе стороны «железного занавеса» были поглощены страхом перед угрозой атомной войны.

Но затем в 1985 году наступила эпоха «гласности». Постепенно старая подозрительность уступила место восстановившимся добрым отношениям и туризму. Вернувшись домой после одного из первых визитов в Москву и Санкт-Петербурга вспомнил мои встречи военных лет с русскими моряками в Мурманске и Архангельске. Мне так захотелось узнать, что произошло с ними и моими британскими сослуживцами за все прошедшие годы.

Приблизительно в это время я решил уйти на пенсию. Тогда я мысленно постоянно возвращался в воспоминаниях к отдельным эпизодам моей жизни.

Главными из них были о том, как я совсем молодым, занимающим небольшое и совсем не главное место в этих событиях, принимал участие в конвое «PQ-17», который приобрёл позже такую большую известность в истории Полярных конвоев. Какие сейчас Архангельск и Мурманск? Как было бы хорошо снова встретиться с некоторыми из моих бывших сослуживцев, посмотреть, как у них сложилась жизнь, если, конечно, им удалось выжить после той войны.

Я решил встретиться с ними, восстановить наши отношения, и по возможности даже устраи-



Союза художников СССР. – Галина Денисовна безошибочно подает мне в руки каталог. – Да вы только почитайте, что написал этот добрейший человек!»

Читаю: «Удивительной Галине Денисовне, мужественной и счастливой женщине, – с уважением и признательностью». Подпись и дата – 16.VII.90 г. Не скрою, что именно Григорий Потоцкий определил заголовок к этой публикации... Точнее не скажешь: мужественная и счастливая женщина.

– Любое общение с людьми искусства – для меня праздник. Помню, как сейчас, выступали

перед моряками Северного флота известные артисты – Зоя Фёдорова, Лидия Русланова, Вадим Козин... А последнего все женщины просто боготворили за его загадочные карие глаза, за неповторимые и неподражаемые песни и романсы... С ним у меня вообще смешной случай вышел. Он выступал с концертом на одном из кораблей Северного флота. После концерта собрались все офицеры в кают-компанию. Мне поручили подносить кушанье к столикам. Вхожу в кают-компанию, и всё в одно мгновение взрывается от смеха. Не могу понять, в чём дело. Смотрю на поднос, оглядываю себя

со всех сторон. Может, что-то одела не так?... Тайну мне открыл один из офицеров: «Знаешь, чего мы смеялись? Перед твоим приходом Козин немного расслабился, артистично встал в позу и сказал: «Слава Богу, наконец-то, нет ни одной бабы!» В этот момент являешься ты... Как тут удержаться от смеха?..»

– Действительно, как не пошеяться... Лежала после ранения в эвакогоспитале. Уже на ноги встала, поправляться стала. Неподальку был рынок, и я туда бегала почти каждый день, редьку, клюкву да морoshку приносила... Врач у нас был огромный такой, добрейший,



вать регулярные встречи. Каким же наиболее надёжным способом добиться этого?

Королевский флот издаёт свою газету «Navy News» («Новости военно-морского флота»). Она выходит один раз в месяц. Объявления в ней, конечно, увидят бывшие моряки Королевского флота, но я не был уверен, что его прочтут бывшие моряки Торгового флота. Я решил, что если связаться с издателями местных газет маленьких и больших портов по всему Соединённому Королевству, то эти газеты помогут добиться намеченной цели. Я провёл несколько месяцев в местной библиотеке, составляя список газет и других периодических изданий, к издателям которых можно было обратиться. Среди них была и «Navy News».

Результаты превзошли все мои ожидания. Благодаря публикациям, число которых вскоре достигло пятидесяти, я стал человеком, через которого установились многочисленные связи. Состоялась организационная встреча, на которой присутствовала небольшая группа ветеранов Полярных конвоев. Они предложили расширить возможности вступления в нашу организацию, открыв её не только для ветеранов «PQ-17», но также и для участников других конвоев. Этот общий клуб получил название «Русский конвой».

По сравнению с Россией, Британия очень маленькая страна, но даже тогда я уже предвидел возникновение одной проблемы, общей для всех членов клуба, которые хотели бы встретиться друг с другом: как преодолеть все трудности, связанные с дальними поездками. Поэтому было решено организовать местные отделения клуба, где бы члены клуба могли регулярно встречаться и с удовольствием разговаривать со своими друзьями о делах давно минувших дней.

Для того, чтобы привлечь внимание и заручиться поддержкой ветеранов, которые не могут

приезжать на встречи, был основан журнал «Arctic Lookout» («Арктический дозор»). Мы его отправляем всем членам клуба 3-4 раза в год.

Количество членов клуба росло и становилось очевидным, что, несмотря на помощь со стороны прессы, многие ветераны даже не подозревали о его существовании. В отличие от России, в Британии ветераны редко надевают форму. Поэтому нам нужны были какие-нибудь знаки отличия, чтобы нас сразу же узнавали, как ветеранов Полярных конвоев на любых парадах.

Мы стали носить теперь хорошо известные белые береты. Белый цвет – символ арктического снега и льда. Это обеспечило нам большую известность, и с тех пор количество членов клуба быстро возросло. Сейчас белые береты с большой гордостью носят ветераны клуба «Русский конвой» в разных уголках света, даже в странах весьма удалённых от Британии, таких как США, Канада, Южная Африка, Новая Зеландия и Австралия. За время существования клуба количество его членов перевалило за 3000. По окончании холодной войны все барьеры, мешавшие дружбе Британии и России, были устранены. В 1985 году господин Горбачёв одобрил решение о награждении ветеранов Полярных конвоев юбилейной медалью в честь 40-летия Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Этот жест был принят с воодушевлением. Но, к сожалению, количество награждённых ветеранов составило незначительную часть по сравнению с теми, кто мог и должен был получить эту награду за участие в конвоях. Многие ветераны были глубоко обижены, особенно после того, как пришедшее к власти новое британское правительство не сочло нужным награждать ветеранов за участие в отдельных кампаниях, таких как Полярные конвои. Моё обращение к Первому консулу Российского Посольства в Лондоне господину Алексею Никифорову

со смешной фамилией Пупо. Как только видел, что я снова пришла с ягодами да овощами, подмаргивал мне и говорил: «Правильно, Галочка, нажимай на овощи и фрукты. Главное, что в нашем деле? Верно – витамины! А тут они просто голимые...» Заразительно смеялся и кивал в сторону женщины, которая чаще всего лежала лицом к стенке, чтобы никого не видеть и не слышать. Почти ничего не ела и не пила, худющая, кожа да кости, одним духом, наверное, жила. Доктор намекал мне, чтобы я поделилась с соседкой своими приобретениями... Иногда она брала несколько ягод,

морщилась от кислоты, но добрела. Потихоньку разговорилась. Тогда мы узнали: Муза (может, это её не настоящее имя, а псевдоним, фамилию не помню) была солисткой ансамбля песни и пляски Северного флота. В одну из поездок в боевые части их обстреляли. Так она попала в наш эвакогоспиталь. «Евгения Онегина» читала наизусть, так проникновенно, с таким выражением... А как пела! Однажды ей объявили, что родной ансамбль выступает в Архангельске, её навещат муж и друзья. Может, я что-то путаю... Муж по имени Хаунен был, пожалуй, единственный финн в русском

ансамбле. А она гнила, чахла, говорили, что всё это от баловства с наркотиками.... Когда мужа спросили, какой была Муза, он медленно, с характерным финским акцентом, расставляя ударение на каждом слове, сказал: «Такой красивой среди вас нет!» Женщины – соседки по палате не обиделись. Только Галочка Юрасова воспротивилась и сказала с улыбкой, что-то вроде: «Куда уж нам, простым да смертным...»

Такая уж она по характеру: не соглашаться с первым встречным, сопротивляться, если что-то не в согласии с её умозаключениями,



было встречено с пониманием. Но я не возлагал особых надежд на то, что награждение ветеранов будет продолжено. Наконец, после продолжительных переговоров было получено сообщение из посольства о том, что принято решение о дополнительном выпуске медалей в количестве достаточном для награждения всех членов клуба «Русский конвой». Меня попросили подготовить список ветеранов, представляемых к награждению, для отправки в Москву. Через некоторое время все члены клуба к нашей общей радости получили медали.

Медали стали с гордостью носить, но эта радость была испорчена тем, что официальное руководство нашей страны не давало согласия на ношение медали. Последовала долгая кампания, целью которой было убедить Правительство Её Величества пересмотреть своё решение. Благодаря вмешательству и помощи нашего покровителя – адмирала Королевских ВМС лорда Льюина наконец-то разрешение было получено. Теперь эту медаль носят наравне с нашими собственными медалями за участие в разных военных кампаниях. Её гордо называют «Медалью за участие в Русских конвоях».

С самого начала было понятно, что клуб находится в особом положении. Сейчас стало возможно установление более тесных отношений между нашими двумя странами, благодаря тем контактам, которые появились и окрепли между ветеранами России и Британии за время совместной службы в Полярных конвоях. Эта цель подтверждается и Конституцией нашего клуба.

В 1991 году состоялись первые российско-британские военно-морские учения с условным названием «Дервиш» («Dervish»), по названию одного из первых конвоев в Россию. Когда два наших флота встретились недалеко от мыса Нордкап, я находился на капитанском мостике русского корабля «Свирь» рядом с адмиралом Михайлиным, безусловно, одним

из самых выдающихся ветеранов Полярных конвоев. Много дружеских отношений завязалось во время этого плавания и последующих событий.

С тех пор между российскими и британскими ветеранами поддерживаются постоянные контакты. Несмотря на преклонный возраст, большинство ветеранов побывало в Москве и Санкт-Петербурге, Мурманске и Архангельске. Мы высоко ценим тёплую дружбу и сердечность, с которыми неизменно встречают наших ветеранов, где бы они ни были.

У себя на родине мы постоянно получаем приглашения на различные церемонии в Российском посольстве, где у нас появилось много друзей. Российский посол по мере возможности принимает наши приглашения на ежегодные встречи, где нередко бывает в сопровождении других представителей посольства.

Мы, ветераны, понимаем, что мы не вечны. В отпущенное для нас время мы должны, отбросив в сторону политику, сделать всё возможное для сохранения и умножения наследия нашей дружбы, которую мы высоко ценим и считаем жизненно необходимой.

Не случайно я напомнил английскую поговорку: «Большой дуб берёт начало из маленького жёлудя». Нас осталось не так уж много, в силу нашего возраста, да и у нас впереди не вечность. Так давайте сажать семена настоящей дружбы, развивать и лелеять её, чтобы она процветала. Таким образом, мы ещё сможем внести свой вклад в достижение цели – сделать мир безопасным, процветающим и счастливым для наших детей, внуков и будущих поколений».

1 марта из Мурманска вышел конвой «RA-53» в составе 30 судов: «Dan-Y-Bryn», «San Cipriano», «Empire Archer», «Empire Emerald», «Empire Snow», «Empire Clarion», «Empire Tristram», «Oligarch»,



которые чаще шли не от жизненного опыта, а скорее всего от её доброй души и её внутреннего состояния. И то, что она сказала о «простых и смертных», не было никакой бравадой, к слову пришлось, пошутила...

Ей самой действительно не очень хотелось быть «простой и смертной». Ей всё время надо было куда-то спешить, что-то ворошить возле себя, что-то делать во имя Родины. Именно так, а не иначе! Мы

Ансамбль песни и пляски Северного флота выступает перед моряками



«Ocean Faith», «Temple Arch» (Британия); «El Oriente», «Calobre» (Панама); «Московит» (СССР), «Delsud», «Executive», «Gulfwing», «Cornelius Harnet», «Ralph Waldo Emerson», «Chester Valley», «J L M Curry», «Jefferson Myers», «John H B Latrobe», «Nicholas Gilman», «Richard Bassett», «Richard Bland», «Vermont», «West Gotomska», «Yorkmar», «Oremar», «Puerto Rican» (США); боевые корабли охраны – эсминцы «Fuzy», «Faulknor», «Forester», «Impulsive», «Inglefield», «Intrepid», «Icarus», «Ledbuzy», «Opportune», «Orwell», «Pythchley», «Vivacious», «Boadicea», «Eclipse», «Milne», «Musketeer», «Meynell», «Obdurate», «Obedient», «Offa», «Onslaught», корветы «Lotus», «Poppy», «Starwort», «Bergamot», крейсера «Norfolk», «Scylla», «Belfast», «Cumberland», «Glasgow», линкоры «King George V», «Howe», вооружённые траулеры «Northern Pride», «St Elstan» (Британия); эсминцы «Orkan», «Piorun» (Польша).

В конвое – тридцать транспортов. Но тут есть одно разночтение: в списках М.Супруна значится «Empire Scott», в Отчёте Международной конференции – «Empire Snow». Предпочтение, видимо, надо отдать «Empire Snow», поскольку этот транспорт пришёл конвоем «JW-52», а уйдёт конвоем «RA-53», за транспортом «Empire Scott» значатся соответственно очередные конвои: «JW-53» и «RA-54B»...

Три судна потоплены подводными лодками. Американский транспорт «Executive» 5 марта потоплен подводной лодкой «U-255». Другое американское судно «Richard Bland» в тот же день тяжело повреждено той же подводной лодкой, а 10 марта при повторной атаке судно раскололось пополам, но кормовую часть смогли отбуксировать в Исландию. Ещё один американский транспорт «Puerto Rican» 9 марта потоплен подводной лодкой «U-586». Американское судно «J L M Curry» в жесто-

кий шторм получило тяжёлые повреждения и потоплено кораблями охраны.

С 1 марта по 1 ноября 1943 года (восемь месяцев самого трудного, переломного периода войны!) по «морскому конвейеру» союзных конвоев не прошло ни одного транспорта. Многие историки считают этот жест Черчилля предательским. Это развязывало руки гитлеровской «волчьей стае», которая бросилась всей своей мощью на коммуникации восточного сектора Северного морского пути. Это мы уже отмечали чуть раньше. Вот ещё несколько эпизодов войны, перекинувшейся далеко за кулисы – за линию фронта – огромного морского театра боевых действий, вплоть до Таймырского побережья и островов арктического бассейна, где всё это время не прекращалась «черновая» незаметная работа. Эпизоды такой работы на памяти Алексея Алексеевича Бачурина.

А.А.Бачурин, 1926 года рождения. Кочегар с мая 1943 года: сначала – на пароходе «Унжа», потом – на «Вытегре» Архангельского пароходства. После войны – механик, старший механик на ледоколах «Молотов», «Ермак», «Сибиряков» Главсевморпути. Имеет правительственные награды. С 1981 года на пенсии. Член Санкт-Петербургского РОО «Поллярный конвой».

За многие годы работы с ветеранами Великой Отечественной войны не раз доводилось ловить себя на мысли, как скромны эти люди. До конца жизни буду помнить, как меня по-дружески отчитал бывший дежнёвец Александр Павлович Алимов. Многие ветераны именно по своей скромности так и остались неизвестными, «нераскрытыми», почти без вести пропавшими, как мой отец, как законспирированные разведчики. «Чего языком трепать, – сказал как-то мне один из ветеранов. – Приставлен к делу – делай!»

не были лишены высокого чувства патриотизма, оно вкладывалось в нас с детства. Поэтому мы были поглощены этим неуёмным стремлением – делать всё для Родины, а потом для себя. Нам всё время надо было вершить добрые дела... Мы как-то долго откладывали разговор о главном: о фронте, о том, какое не женское лицо у войны, о великих потрясениях, о трудностях и лишениях, о маленьких радостях. Да откуда же всё это навалилось на хрупкое тело маленькой девушки? Как же всё это превозмочь? Как всё осилить, перенести на слабеньких плечах подростка-сироты,

чьё детство и юность случились на разрывной волне самой большой войны...

Теперь я уже точно знал: мы – земляки. А это, я вам скажу, необыкновенная привилегия для журналиста и писателя, это даёт ему право говорить с собеседником на равных, невзирая на разность возраста и положения. Тем более, встретились мы далеко от родимых мест. Земляки всегда выйдут на круг вопросов, которые интересуют их обоих – родные, близкие, до боли в сердце, места; знакомые люди и наш неповторимый нижегородский говор, нерастрачиваемый до кон-

ца дней своих, с детства выпитый, как бальзам, как живая вода из сказки. А, может, это глоток свежего приволжского воздуха, этого среднерусского духа, исходящего, то ли от белостовольных берёз, то ли от вечнозелёных сосен, то ли от луговых цветов, то ли от приволья, берущего начало в нашей душе, заполненной всем этим до краёв... И уж, если всё это выплеснулось за пределы нашей души, границ этому не определить...

Галина Юрасова родилась и выросла в Нижегородской области. Что помнит? Тихий волжский Городец, куда переехала жить к дяде с



Переступить через это невозможно. Возьму на себя смелость пригласить вас к ещё одному взволнованному рассказу. Как вы правильно поняли, его я поведу от лица Алексея Алексеевича Бачурина:

– Мне никогда не хотелось писать воспоминания о тех далёких днях. Это было так давно, когда я был участником плаваний в полярных конвоях. Но тактичное и настойчивое напоминание секретаря правления нашего «Полярного конвоя» Камиллы Эдуардовны Кузнецовой меня просто застало врасплох: «Дорогие, пишите свои воспоминания! Вы – живые свидетели тех событий». Мне даже было непривычно брать перо в руки, которые дрожат то ли от старости, то ли оттого, что вновь приходится переживать то время, по прошествии стольких лет... Прошу у вас, дорогие мои читатели, снисхождения и поверить в правдивость написанного.

Долгое время о значении Полярных конвоев в Великой Отечественной войне ничего не писалось и не снималось. По телевидению видел как-то раз кинохронику, притом союзников, о трагической судьбе конвоев в первые дни войны, да читал книгу Валентина Пикуля... В дни празднования Победы у меня было ощущение не только «радости со слезами на глазах», но и горечи. И сейчас, будучи членом Общественной организации «Полярный конвой», я испытываю необъяснимую смену настроений: при встречах я теперь ощущаю одновременно и радость, и гордость: общаюсь с людьми, ближе и дороже которых у меня нет. Жаль, очень жаль, что нет среди нас тех, кто покоится вечным сном на дне морском, тех, кто участвовал в конвоях и не дожил до этих дней. Вечная им память!

Полярные конвои – это боевые корабли, транспортные суда, самолёты, это морские командиры и обыкновенные кочегары транспортных судов. И у всех одна цель – доставить военные грузы к месту назначения.

Вспоминать же я буду о людях и о транспортных судах, участвовавших в конвоях на театре военных действий Баренцева и Карского морей. Мне в течение двух лет войны пришлось плавать на двух пароходах «Унжа» и «Вытегра». Они одной серии: грузоподъёмность – четыре с половиной тысячи тонн. Напрямую в знаменитых конвоях с союзниками не участвовал, но однажды общение с ними было, правда, курьёзное, – об этом чуть позже. Плавали мы в сопровождении военного эскорта, обслуживали побережье Баренцева моря от Петсамо до Мыса Желания на Новой Земле и побережье Карского моря. Рейсов было совершено много, и все они пересекались или соприкасались с маршрутами союзных конвоев, немецких подводных лодок, с полями плавающих или акустических мин.

Значение наших рейсов трудно переоценить: военные грузы, лес, уголь, плавиковая руда... Торпедированы не были, хотя однажды на «Унже» терпели бедствие. Как говорится, «кто на море не бывал, тот и горя не видал...»

Попал я на Северный флот шестнадцатилетним мальчишкой по комсомольскому набору из Кировской области, куда был эвакуирован из Ленинграда. После месячного обучения под Архангельском с аттестатом кочегара 1-го класса меня направили в Северное морское пароходство.

В отделе кадров меня определили на действующий пароход «Унжа». Старший механик, увидев тощего и маленького кочегара 1-го класса, потицовски накормил меня, заботливо положил ещё две буханки хлеба в торбочку, взял за руку и повёл обратно в отдел кадров, где заявил, что у него не детский сад, к тому же и помещения для ученика нет. Он хотел услышать что-то другое, но ему сказали: «Не хотите таких – не будет никаких!». Понурый механик вернулся со мной на судно...

тётей и где встретила свою юность. Что она знает об этом городе? Больше, чем об этом сообщает «Советский энциклопедический словарь». Городок на Волге, значит, с пристанью. Особого промышленного размаха, конечно, здесь нет, но судоремонтный механический завод на всём протяжении Волги знали. Русские народные художественные промыслы «Городецкая роспись» существуют с середины XIX века. Яркие, лаконичные жанровые сценки, фигурки коней, петухов... Не такими ли игрушками интересовались английские и американские моряки, о которых рассказывал Константин

Симонов? Цветочные узоры, выполненные свободным мазком, с белой и чёрной графической обводкой украшали не только прялки, мебель, ставни, двери, но и царские палаты, частные коллекции, экспозиции многих музеев народного творчества. Город известен с XII века: по преданию, в 1263 году здесь умер Александр Невский, возвращавшийся из Золотой Орды...

Это дела давно минувших дней. Все эти знания впитываются с детства, хотя на долю Галины Юрасовой выпала другая эпоха, не менее трудная и романтическая. Она с особым восхищением вспоминает

встречи с Валерием Чкаловым. Он бедствовал, жил в детском доме и мало кто хотел его знать. Когда же он завладел умами и сердцами молодых людей, когда поднялся до всемирного возвышения, сразу нашлось много людей, которым очень захотелось приблизиться к его бурному росту и показать, что именно они, якобы, помогли расправить его широкие крылья. Чкалов рос в борьбе за скорость, за высоту, за дальность полёта. Он даже разработал свою, чкаловскую, тактику боя, которая полностью оправдала себя во время войны. Чкалову, по словам одного из его биографов,



Расписание вахт кочегаров изменили, сделав из четырёх три: меня и ещё одного такого же доходагу определили работать угольщиками, на две вахты. За свою вахту я должен был обеспечить кочегаров углём и поднять вручную на палубы три раза по шестьдесят кадок шлака. Во время кратковременных стоянок учился стоять вахты у котла. Вот так постепенно становился настоящим кочегаром 1-го класса морского флота. Думаю, вполне приличным. Правда, остался на всю жизнь с искривлённым большим позвоночником и всякими болячками. На такой тяжкий труд до войны моложе двадцати одного года вообще не ставили. Комсомольских наборов было несколько, и скажу, что пацаны выдержали, и в дальнейшем доросли до неплохих штурманов и механиков...

Что сказать о быте и обеспечении? Паёк неважный, как у всех в военное время, никакого обмундирования, кроме робы, оклад почти весь уходил на военный заём... Но жизнь на судне проходила как-то самозабвенно, без приказов, на одном порыве: так надо и – всё!

Расскажу несколько эпизодов о плавании в конвоях.

...Однажды немецкая подводная лодка расстреляла из пушки точку с полярниками на мысе Желания на Новой Земле. Эта полярная станция обеспечивала союзные конвои необходимой информацией на проходящей рядом трассе. Для обеспечения жизнедеятельности этой важнейшей полярной станции 5 августа 1943 года наш пароход «Унжа» вышел из Архангельска, загрузив всё необходимое (продовольствие, топливо, строительные материалы, два орудия с боезапасом). Кроме того, мы приняли на борт пятьдесят военных моряков. Следуя на мыс Желания, из-за сложной обстановки на море, вынуждены были задержаться на пару дней в губе Белушья. Перед выходом из губы, манев-

рируя, старпом дал резко полный назад. Впереди судна – взрыв, столб воды – взорвалась акустическая мина. Славу Богу, всё обошлось благополучно: заменили несколько заклёпок в корпусе судна на деревянные чопы.

До мыса Желания шли трое суток в сопровождении одного тральщика, изредка – гидросамолётов. Пароход «Унжа» был вооружён неплохо: на носу и на корме – по орудью, два «Эрликона» (зенитные автоматы), да пара наших «максимов» на мостике. На мысе Желания выгрузка происходила на открытом рейде, без специальных плавсредств, своими силами. Задание, как говорят, выполнили, но потом нам фортуна изменила, повернулась, как говорят в народе, непристойным местом. Спустившись вдоль восточного побережья Новой Земли, направились в Нарьян-Мар за углём для посёлка Амдерма в Карском море. Прибыли в Амдерму, выгрузили уголь, забрали плавиковую руду. Но вернуться из Амдермы пароходу «Унжа» было не суждено, экипаж судна вернулся в Архангельск пассажирами. Пароход стоял на открытом рейде. Уже заканчивалась разгрузка угля, когда на нас внезапно обрушился ураган. Поспешили укрыться у острова Местный, но вскоре вышло из строя рулевое управление (лопнул штуртрос). Помню, что канаты на отданных якорях рвались, как нитки, а предоставленное стихии судно, так высоко поднимало на волне, что ударяло днищем о грунт, и, наконец, выбросило на берег...

Утром ураган стих, вода ушла, а мы, как в сухом доке, оказались на аэродроме – на песчаной косе возле посёлка Амдерма. Так окончилось моё плавание на пароходе «Унжа» в октябре 1943 года. Не знаю, можно ли верить приметам, но при выходе из Архангельска с судна сбежали крысы. А кочегар, который перед этим тонул на пароходе «Белоруссия», сказал, это – правда...

известного земляка, репортёра Евгения Рябчикова, не хватало для полётов просторов великой Родины, и он «махнул» через Северный полюс в Америку...

В Городец Валерий Павлович приезжал в знак благодарности землякам, навещал дом дяди Гали Юрасовой. Сметливая и бесстрашная девчонка не просто каталась на машине с Валерием Павловичем, его женой Ольгой Эразмовной и сыном Игорем. Возможно, не такой роскошной, как при встрече 10 августа 1936 года с семьёй, в Москве, после возвращения с острова Удд. Но такой



В.П. Чкалов с женой Ольгой Эразмовной и сыном Игорем в машине по пути с аэродрома в Москву. 10 августа 1936 г.



Пришедший через неделю пароход «Вытегра» снял экипаж и доставил в Архангельск, а я остался на этом пароходе кочегаром и проплавал на нём до конца войны. На «Вытегре» у нас и состоялся курьёзный контакт с союзниками.

Летом 1944 года в бухте Иоканьга нам пришлось отстаиваться вместе с американцами, видимо, из-за сложной обстановки на море. Но здесь была чудесная тёплая погода. Стояли мы у борта «либерти». Ребята с «либерти», видимо, решили над нами подшутить. Демонстративно разложили какие-то продукты, перемешали их, загрузили в бутылку и поставили на солнце. Наверное, что-то туда ещё добавили, так как вскоре пробку с шумом выбило. Весело гоготали наши союзники, указывая на животы (знали бы они о нашем питании).

Ну и мы не остались в долгу: одолжили у девальной и буфетчицы женский наряд, нарядили в него нашего матроса, похожего на херувимчика, выпустили погулять по палубе. Вскоре американцы пригласили его в гости, где окружили должным вниманием, хорошо угостили. Только, провожая «херувимчика» на судно, они поняли свою оплошность. Наступила наша очередь посмеяться...

Теперь о серьёзном. На Рыбачьем были блокированы наши войска. Помочь им можно только с моря. «Вытегру» загрузили военным снаряжением, живой силой и отправили в бухту Озерко. Туда незамеченными можно было проскочить только в безлунную ночь Мотовским заливом, между Рыбачьим и материком, мимо Титовки, где были немцы. А разгрузиться можно только под прикрытием дымовой завесы. Рейс этот был столь же важен, сколь и опасен. Однако благодаря опыту и мастерству капитана судна Чернявского, мы благополучно совершили несколько таких рейсов.

С октября 1944 года на заключительном этапе войны и в период проведения Петсамо-Киркенесской

операции «Вытегру» перевели на линию Мурманск – Линахамари. К этому времени немцы увеличили число подводных лодок на этом участке, действовали так называемыми «волчьими стаями». Но и конвои уже были не те. Эскорт изменил своё построение, сопровождение насчитывало до двадцати и более боевых кораблей. Боевые тревоги участились. Если тревога заставляла меня у раскалённой топки, я должен был мчаться к «Эрликону» и обслуживать его. Работали мы на этой линии до самого Дня Победы, который встретили в Линахамари. Несмотря на сильное охранение, почти на наших глазах (мы с ним только разошлись) был торпедирован пароход «Тбилиси», он раскололся на две части. А уже в апреле 1945 года возле Рыбачьего погиб пароход «Онега»...

Остались воспоминания и другого рода: штормовое Баренцево море – жутко и красиво, прекрасные восходы и закаты солнца над морем. По окончании рейса – суровые, скалистые, но такие родные берега на входе в Кольский залив. Разве можно забыть приход в Мурманск под новый – победный 1945 год! Надо было успеть сбежать в коммерческий магазин, – они только что открылись, – купить бутылку коньяка и плитку шоколада на двоих. Выхожу из магазина и вдруг слышу радио! Это случилось впервые за всю войну. На весь Мурманск транслировали оперетту «Сильва». Переполненный радостью ближайшей Победы, я целый час простоял на морозе и слушал музыку Кальмана...

Если не шли караваны союзников, это не значит, что всё остановилось на Северном флоте. Моряки чётко несли военную службу, защищали родные рубежи, не давали врагу продвинуться ни на шаг, ни на милю – на сухопутных и морских рубежах. Шло постепенное накопление сил на всех направлениях. Как мы уже отмечали, заметно выросли количественно и качественно военно-воздушные

же открытой, с ветерком. Галя впитывала в себя каждое слово, каждое движение этого неугомонного человека и великого лётчика, о котором написано много книг, созданы фильмы, его образ запечатлён в граните и бронзе. Этот образ до сих пор являет для молодёжи «сгусток» героизма, олицетворение отваги, русского духа, удали и бесстрашия. Разве может остаться бесследным для человека, соприкоснувшимся с такой историей? И если бы выпала редкая возможность свободного выбора профессии, Галя Юрасова, вне всякого сомнения,

бросилась бы опретью в небо, как Чкалов.

Но ей жизнью дан другой «выбор». После окончания Ветлужского педагогического училища немного поработала в Починках. На военном заводе (почтовый ящик № 92) в Сормово среднее образование давало ей право занять ответственную должность контролёра по холодной обработке металлов. Она каким-то внутренним чутьём понимала, что если она пропустит брак, он может оказаться роковым для сложной техники и в любую минуту подвести нашего воина в бою. Уже шла великая война...

Сороковые, роковые,
Военные и фронтовые,
Где извешенья похоронные
И престуки эшелонные.
Гудят накатанные рельсы.
Просторно. Холодно. Высоко.
И погорельцы, погорельцы
Кочуют с запада к востоку...
...Как это было! Как совпало –
Война, беда, мечта и юность!
И это всё в меня запало
И лишь потом во мне очнулось!..
Сороковые, роковые,
Свинцовые, пороховые...
Война гуляет по России,
А мы такие молодые.

Давид Самойлов.



и морские силы Северного флота. Мы уже упоминали ЭОН-18 и беспрецедентный переход подводных лодок Тихоокеанского флота...

...Холодным мартовским днём 1943 года в Екатерининскую гавань Полярного вошли подводные лодки с Тихоокеанского флота, прошедшие за четыре месяца плавания более 17 тысяч миль. Вёл лодки ветеран Северного флота эскадренный миноносец «Куйбышев».

– Ждут уже, – сообщил флагманский штурман бригады подводных лодок капитан Шранга Семёнов, стоявшему рядом с ним командиру «С-56» капитан-лейтенанту Г.И.Щедрину. – Вон сам командующий флотом вице-адмирал Головкин, чуть поодаль – член Военного совета Николаев, а сзади – комбриг капитан первого ранга Колышкин.

– Читал и много слышал о них, – сказал немного взволнованно Щедрин. – А подводниками Луниными Шуйским вместе учились...

Матросы закрепили швартовы и подали сходни.

Щедрин, чётко чеканя шаг, подошёл к командующему и доложил о благополучном прибытии подводных лодок из состава Тихоокеанского флота.

– Поздравляю вас, капитан-лейтенант! – ответил ему Головкин. – Рады пополнению. А теперь пойдёте, командир, покажите свой корабль.

Адмирал интересовался буквально всем: не требуют ли ремонта дизеля, исправны ли система погружения и другие механизмы.

– Во время последнего шторма, товарищ командующий, – доложил Щедрин, – захватившего нас в пути, сильно повреждены горизонтальные рули. Нужен доковый осмотр. Полагаю, за две недели управимся.

– Даю вам три недели, – сказал адмирал. – Сделайте всё, как следует. С командирами кораблей поговорите. Опыт их поинтересуйтесь. У нас тут есть у кого и чему поучиться.

Чувствовалось: адмирал отлично знал устройство подводных лодок, «доходя» даже до мелочей.

Адмирал сразу приметил чистоту и порядок в отсеках, похвалил молодого командира.

– С этого начинается дисциплина, – сказал он. – Такой порядок должен быть всегда. Теперь я вижу, что лодка практически готова выйти на боевое задание. Полагаю, отведённого времени вам хватит для подготовки. Учтите, командир, вы очень нужны Северному флоту.

После осмотра корабля Щедрин пригласил командующего, члена Военного совета и сопровождавших их офицеров в свою кают-компанию к накрытому для обеда столу. Только здесь он увидел на кителях и тужурках своих гостей погоны.

– Для нас это новость. До нашего перехода мы об этом ещё не знали...

– Дело поправимое, – улыбнулся Головкин. – И вас обеспечим настоящими погонями.

Сели за стол... Но внезапно Щедрина вызвали на центральный пост.

– В базе объявлена воздушная тревога, – сообщили ему. – Самолёты противника в воздухе на подходе к Полярному.

– Артиллерийская тревога!..

Щедрин позабыл, что на борту его лодки находятся старшие начальники, привык за последние месяцы к самостоятельности. Вернувшись в каюту, он, как принято, извинился перед командующим и доложил обстановку.

– Ну-ну, – шутливо сказал Головкин. – Просто командир кормить нас не хочет, вот и устроил тревогу. Что ж, пойдём посмотрим, что у него по тревоге делается...

«Не оскандалиться бы!» – заволновался Щедрин, но волнение его было напрасно. Артиллерийские расчёты уже стояли у пушек в касках с приготовленными противогазами.

...В начале 1942 года у Гали из кармана вытащили продовольственные карточки, и она вынуждена была голодать. Это, конечно, не смертный приговор, но поплакать пришлось... Зарплата, которую она получала за работу, скорее была чисто символической, тогда на эти деньги вряд ли можно прожить месяц, да и купить-то на них было ли чего... Галя решает идти в военкомат. Что там творилось! На неё, как на специалиста военного завода, распространялась бронь. Её поначалу просто выгнали в три шеи: «Твой патриотизм нужен там, где тебя поставили. Ты нужна тут,

на военном заводе! Заруби себе на носу, девчонка!» Но боялась она совсем другого: медкомиссия могла забраковать её из-за плоскостопия. При каждом удобном случае она методично ходила в военкомат в надежде, что кого-то может подменить. Может, кто передумает, может, будет срочный набор...

– Видно, целеустремлённая и здоровая я была. И медицинскую комиссию прошла, и добилась призыва на фронт. Сформированный девичий батальон погрузили в «скотские» вагоны. Спальные нары в три яруса, – вспоминает Галина Денисовна. – Мы держались, мы

ехали на фронт... По дороге нас кормили, даже выдавали хлеб... На двадцать третьи сутки прибыли в Архангельск. В порту американцы и англичане ходят, как у себя дома... А нас под охраной держали в бараках на болотине Маймаксы... Четыре месяца тренировок и песня, которая позволяла до автоматизма запомнить «строение» боевого оружия: «Кожух, короб, рама, шатун с мотыльём, возвратная пружина, приёмник с ползуном!» Восемьдесят три года мне, а я до сих пор помню! Наверное, была прилежной ученицей. Мы вроде бы и не служили. Проходили курс молодого бойца. Нам



– Как будете действовать? – спросил адмирал, обращаясь к командиру расчёта Скопину.

– Огонь открываю, товарищ адмирал, только на самооборону, – как бы оправдываясь, ответил тот. – По обнаруженным самолётам веду немую стрельбу. Такая у нас инструкция...

– Неплохо! Так и действуйте!

До самого отбоя тревоги командующий находился на мостике, внимательно следил за работой артиллерийских расчётов и делал изредка замечания. Уходя, он повернулся к Щедрину и заметил между прочим:

– Помните: в вашем распоряжении три недели. Будете поставлены в док. Остальное готовьте сами. Давно налётов не было. А теперь фашисты что-то зашевелились. Новичков, видать, почуяли. Проверить хотят, на что вы годны.

К вечеру в гавань пришла ещё одна лодка «С-55» под командованием капитан-лейтенанта Л.М.Сушкина. Лодки «С-54» капитана III ранга Д.К.Братишко и «Л-15» капитан-лейтенанта В.И.Комарова задерживались на ремонте. Самой первой ещё в конце января добралась до главной базы Северного флота «С-51» под командованием капитана III ранга И.Ф.Кучеренко.

С лёгкой руки весельчака и жизнелюба командира «Щ-403» Кости Шуйского группу тихоокеанских лодок прозвали «Азиатской эскадрой». Дальневосточники не обижались. Тихоокеанский флот – прекрасная морская школа. Условия плавания там не менее суровы, чем на севере. Навыки у тихоокеанцев отменные, потому и быстро стали в строй. Что касается прозвищ, то к ним прибывшим морякам не привыкать: во Владивостоке их дивизион называли «славянским», а командиров лодок за большую дружбу – «братьями-славянами».

Теперь они стали североморцами. Им не терпелось, как можно скорее вступить в дело, показать,

на что они способны. О ветеранах-североморцах наслышаны, отставать от них не желали. Наконец, настал и их черед проявить себя в бою.

Среди тихоокеанцев сразу выделился капитан-лейтенант Григорий Иванович Щедрин. Командующий поручал ему наиболее сложные задания, распознав в этом сильном, решительном человеке прирождённого подводника, хотя тот был ещё недавно моряком торгового флота. Щедрин довольно быстро освоился с условиями Севера. 10 апреля 1943 года его лодка при сближении с вражеским конвоем была обнаружена и атакована кораблями охранения. Нередко в таких случаях лодки прекращают бой, пытаются уклониться от противника, уйти на большую глубину или отвернуть в сторону. Щедрин решил действовать по-иному – поднырнул под конвой и ввёл тем самым гитлеровцев в заблуждение. Пока корабли охранения сбрасывали глубинные бомбы и искали лодку в месте её обнаружения, «С-56» всплыла с противоположной стороны конвоя, внезапно вышла в атаку и потопила транспорт.

Другая тихоокеанская лодка «С-51» под командой капитана III ранга И.Ф.Кучеренко прославилась самой крупной на флоте победой – уничтожением в одном морском походе сразу четырёх вражеских транспортов.

По словам командующего, тихоокеанцы вполне «пришлись к североморскому двору», и Кучеренко первый из них стал по праву командиром дивизиона. У него, как и у Щедрина, все качества растущего командира. Пополнение достойное и кстати...

Да, война, к сожалению, не обходится без потерь. Гибли в неравных схватках с врагом и североморские моряки, шли на дно наши боевые корабли. Не вернулась из похода подлодка опытного подводника Виктора Николаевича Котельникова... Не слышно ничего о Малофееве... Погиб всеобщий любимец флота – командир гвардейской подлодки

выдали только тельняшки, а так ходили все в гражданском, у кого что было... Дали нам большие мешки, мы набили их соломой. Я всё время скатывалась с этого самодельного матраса. Ходили строем в столовую, где нас кормили исключительно овсяным супом и овсяной кашей. Пели песни строевые, а местные жители потрунивали над нами, говоря что-то про овёс, про коней и ржание... Но вскоре пришёл и на нашу улицу праздник: нам выдали всем юбки, гимнастёрки, береты и ботинки. И мы впервые прошли парадным строем перед трибуной. Мы стали матросами, нам даже

устроили торжественный приём, пригласили офицеров... Потом ещё долго смеялись. Контр-адмирал танцевал с одной из наших девочек. На другой день адмирал пришёл в казарму, а девочка эта дежурство несёт. Она подумала, что он к ней на свидание пришёл. С удивлением говорит: «Вы пришли?... А я днём...» Правда, нашёлся настоящий матрос, который подал команду «Смирно!» и отапортовал, как положено, при появлении в казарме высокопоставленного командира...

Техническая комиссия неожиданно направляет Галину Юрасову на курсы радистов в один из учеб-

ных центров Северного флота. В группу отобрали сорок девушек из Пензенской, Горьковской и Московской областей. У Гали, оказывается, был хороший слух, и она успешно освоила секреты приёма и передачи азбуки Морзе. За успехи в учёбе она получает первое увольнение в город Архангельск, её принимают в комсомол. Выдали финские винтовки с широкими штыками. Строго по воинскому уставу стали нести караульную службу.

...Стоит на первой вахте Галя Юрасова и ревёт. Рыжий главстаршина не мог пройти мимо, чтобы не спросить: «Что нюни распустила?»



«Щ-422» Ф.А.Видяев. Эту существенную брешь закрыли собой тихоокеанцы, бросившись, как Матросов, на амбразуру...

...Караваны не шли, но в Арктике шла напряжённая арктическая навигация. Пароход «Тбилиси» в Игарке загружали лесом восемь суток, до конца августа... Здесь экипаж мог немного расслабиться после многочисленных атак гитлеровских подлодок в Северной Атлантике и почти месячного штормового похода с тяжёлыми дальнебойными орудиями к отдалённым пунктам таймырского побережья. Тёплые солнечные дни и вечера в деревянном северном городке, как по заказу – вроде волшебного доброго сна. Можно забыть и не думать о войне. Но и здесь война напоминала о себе понурыми, усталыми фигурками женщин на погрузке, подростками-кононогами и распечатками сводок Совинформбюро у дверей конторы порта. Игарчане не знали, что такое затемнение. Уловы нераспуганной торпедами и бомбами енисейской рыбы ничуть не хуже довоенных. От местных магазинов исходил неистребимый запах высоко ценимой на флоте иркутской махорки и северной копчёной рыбы. Понятно, «тбилисцам» не хотелось покидать этот небольшой гостеприимный порт.

Последний вечер августа. Тихо и ясно. Бесшумно скользят назад жёлтые свечи листовниц на темнеющих берегах Енисея. У Липатниковского переката все свободные от вахты высыпали на правый борт полюбоваться медвежонком. Ничуть не смущаясь близостью парохода, он неторопливо уплетал на песчаной косе только что выловленную рыбку.

– Как будто и войны нигде нет, – выразил общее мнение капитан «Тбилиси» В.В.Неживой.

Но война была совсем близко. Пока пароход грузился в Игарке, она успела подобраться ещё ближе. В Дудинке с палубы «Тбилиси» сгружали

взятые в Игарке разборные дома для норильчан. Сюда только что прилетел с Диксона гидросамолёт МБР-2, сообщения пилота были похожи на настоящую фронтовую хронику.

25 августа в Карском море (пролив Югорский Шар) подорвался на двух донных минах неизвестного типа, выставленных подводной лодкой «U-625», североморский спасатель «Шквал». Погибла большая часть экипажа (46 человек) вместе со своим командиром, бывшим начальником Северного морского пароходства Владимиром Сергеевичем Тимофеевым. Спасено пять человек...

26 и 27 августа идущий к Диксону тральщик «Т-55» дважды атакуют у острова Белый находящийся в подводном положении лодки. Израсходовав почти весь имевшийся на борту запас глубинных бомб, тральщик вынуждает противника отказаться от преследования и уйти на глубину...

27 августа юго-восточнее островов Мона крупнотоннажный мурманский транспорт «Диксон», имевший на борту груз для геологов и нефтеразведчиков Нордвика, эскортируемый «СКР-16» и тральщиком «Т-906», имея на буксире пароход «Северолес-18», подвергся безрезультатной атаке подводной лодки «U-354». Но на другой день ему не удалось уйти от торпеды с подводной лодки «U-302». Через 12 минут «Диксон» затонул. Экипаж вместе с капитаном судна О.З.Филатовым и пассажиры успели высадиться на спасательные средства...

Но есть и обратная реакция: утром 28 августа подводная лодка Северного флота «С-101» в Карском море у мыса Желания атакует и уничтожает тремя торпедами гитлеровскую субмарину «U-639», которая следовала после минирования Обской губы...

После двух контрольных тралений, произведённых в Енисейском заливе тральщиком «Т-42»,

Галя, всхлипывает, разъяряет старшине, как её обидели: всех землячек, горьковских, в одном кубрике разместили, а для неё места не нашлось. Старшина только махнул рукой: «Набрали тут всяких мокрохвосток! И делай, что хочешь». «Это я – всякая мокрохвостка!?. Ну, я тебе покажу «мокрохвостка»! – Думала она в сердцах, насухо вытирая глаза и щёки рукавом тельняшки. – Я тебе покажу, рыжий кот, кто из нас мокрохвостка!» Старшина только улыбнулся в рыжие усы, будто прочитал на Галином лице всё, что она о нём думает. Но при всяком удобном случае бросал её

на самую неудобную работу...

«Юрасова на выход! Тебя бочка ждёт!» – кричал кто-то из входных дверей казармы. Питьевую воду привозили в огромной бочке. По санитарным нормам через определённое время бочку надо было промывать. Галя понимала, что никто этого лучше неё не сделает. Она самая шустрая и самая маленькая. Галя даже могла залезть вовнутрь этой бочки и так её там отдраить, что вам и не снилось. Она понимала, но внутри всё равно что-то сопротивлялось, она становилась ершистой, как ёжик, когда кто-то потрунивал над ней. Но она снова

шла, потому что ей очень хотелось погладить добрую лошадку, которую запрягали в сани с бочкой, и её маленького жеребёнка. Он, как хвостик, повсюду следовал за ней, чтобы при первой возможности встать на колени, подтянуться к её вымени и глотнуть материнского молока. Он так ласково лизал шершавым языком Галину ладонь, в которой оказывался крохотный кусочек припрятанного на этот случай хлеба, что у Гали замирало сердце... Как потом она корила себя за то, что так близко допустила и приручила к себе это маленькое существо.



2 сентября по фарватеру благополучно прошёл из Дудинки в Диксон караван из трёх транспортов и двух лихтеров. Через два дня этим путём к Енисейскому заливу из Дудинки направился «Тбилиси».

Пароход «Тбилиси», один из труженников сибирского фронта, немало сделал за первые два года войны для развития промышленной мощи и укрепления обороноспособности северных рубежей Красноярья. Построенный в 1912 году, ветеран советского торгового флота, несмотря на почтенный возраст, исправно «соглашался» со своей проектной скоростью в 11 узлов, брал на борт все положенные ему тысячи тонн груза, а при следовании в конвоях вызывал единодушное восхищение союзных моряков меткостью зенитного огня.

В последнем конвое «JW-53» в феврале-марте 1943 года, трансатлантическом рейсе, с танками и боеприпасами на борту, второй штурман парохода В.В.Неживой заменил вначале старпома, контуженного во время шторма, а затем и капитана Д.И.Сороку, тяжело раненного в бою «юнкерсами». Молодой капитан Неживой, искусно маневрируя, сумел уклониться от шести торпедных атак. Привёл судно в порт назначения невредимым. Огненный рейс ознаменован двумя сбитыми пикировщиками гитлеровцев. Потом был трудный рейс с оборудованием для Норильского комбината и сложнейшие в навигационном отношении плавания к отдалённым точкам Карского побережья, где строились береговые батареи, склады и причалы...

Очередной и последний рейс парохода закончился утром 6 сентября. Енисейский залив огласил тяжкий гул мощного взрыва. Пароход «Тбилиси» оказался тем роковым восьмым судном для одной из мин, поставленных подлодкой Хесслера. (Не следует путать этот пароход с его тезкой «Тбилиси», который получен от США и торпедирован 30

декабря 1944 года в Барнецевом море в районе Печенги подводной лодкой «U-956»).

Движение всех транспортных судов в Енисейском заливе прекращается на трое суток. Именно такой, поразительно короткий срок понадобился енисейским гидрографам, чтобы проложить новый фарватер на безопасном удалении от заминированного...

В эти сентябрьские дни к Енисею приближался с востока конвой «ВА-18» (Восток – Арктика). Его с нетерпением ждали в Норильске. На четырёх транспортах «ВА-18» находилось закупленное в США новейшее металлургическое оборудование. Транспорты охраняли три корабля Северного флота – минный заградитель «Мурман» и два небольших тральщика. Эскорт, по военным меркам, более чем скромный. Но в условиях ожесточённых боевых действий на таком огромном театре, как Карское море, штаб Северного отряда был не в состоянии предоставить иную охрану.

Командир Северного отряда Н.П.Аннин получает на Диксоне от командира артбатареи № 265, установленной на острове Нансена в архипелаге Норденшельда, радиограмму, в которой сообщается, что 18 сентября подводная лодка противника обстреляла и уничтожила полярную станцию на острове «Правды». Работники находящейся неподалеку станции А.Будылин и И.Ковалев живы и находятся на батарее. Аннин тут же распорядился задержать конвой «ВА-18», для усиления его охраны срочно готовятся к выходу ещё два тральщика. Но тут хоть разорвись на части, – их пришлось в срочном порядке отправить к Новой Земле, где 24 сентября гитлеровская подлодка уничтожила артиллерийским огнём полярную станцию в бухте Благополучия.

Из Архангельска поступает новый приказ: конвою «ВА-18» следовать в Дудинку. В конце сентя-



Это надёжные военные друзья Юрасовой, группа радистов передающего центра из Чёрного Яра. Второй справа в первом ряду, это хорошо помнит Галина, – Павел Зубков. Другие тоже – не безызвестные. Красивые, просветлённые лица. Время уже не властно над ними. Родные и близкие узнают их...



бря в районе островов Арктического института на конвой «ВА-18» обрушивается основная тяжесть удара группы «Викинг». Гитлеровские подводники применили тактику «волчьей стаи», отработанную ими в Атлантике: одна из лодок, обнаружив конвой, наводит на него по радио другие, и затем все они поочередно атакуют его с разных направлений. За двое суток отчаянных неравных боев конвой теряет половину своего состава – пароходы «Архангельск», «Киров», тральщик «Т-896» 1 октября в районе полуострова Михайлова погибает вместе со всем экипажем.

Пароход «Архангельск» торпедирован подводной лодкой «U-960» к западу от острова Русский и затонул через пять минут. Тральщик «Т-886» спас 27 человек, в том числе и капитана судна Г.Г.Ермилова. 15 человек погибли.

Пароход «Сергей Киров» потоплен подводной лодкой «U-703» 1 октября в районе островов Известия ЦИК. Тральщик охранения «Т-909» снял команду во главе с капитаном судна А.И.Литвиненко со спасательных средств, погиб один человек.

Трагедия норильского конвоя стала ещё одним красноречивым свидетельством истинных масштабов вражеского присутствия у таймырских арктических берегов.

Между тем, из Восточного сектора Арктики вскоре предстояло выводить в Архангельск линейные ледоколы, без которых существование Севморпути немыслимо. В то же время, их уничтожение враг считал своей первоочередной задачей.

В октябре 1943 года Государственный Комитет Обороны обсуждает положение на Северном морском пути и вопросы усиления его защиты. На заседание вызваны командующий Северным флотом вице-адмирал А.Г.Головко, начальник Главсевморпути и уполномоченный ГКО по перевозкам на Се-

вере контр-адмирал И.Д.Папанин, представители Наркомата морского флота.

По свидетельству очевидцев и участников это событие выглядело так.

Глубокой ночью 10 октября 1943 года по распоряжению И.В.Сталина командующий Северным флотом вице-адмирал А.Г.Головко был срочно вызван в Москву в Ставку Верховного Главнокомандования.

– Что думаешь о причине вызова, Арсений Григорьевич? – спросил член Военного совета Николаев.

– Скорей всего, прикажут подготовить предложение по выводу транспортов из Арктики, – задумчиво ответил Головко. – Но полагаю, Александр Андреевич, предстоит и малоприятный разговор о положении на коммуникациях Карского моря. Помнишь, взорвался на mine «Архангельск», за ним уничтожены вражескими подлодками «Киров» и сопровождавший его тральщик. Давай-ка, пока у нас в запасе пара часов, обсудим наши дальнейшие действия, ошибки и возможности флота за девять последних месяцев...

Уже к началу 1943 года обстановка на Севере складывалась в нашу пользу, хотя гитлеровцы собрали здесь очень сильный отряд крупных надводных кораблей: линкоры «Шарнхорст», «Тирпитц», тяжёлые крейсера «Адмирал Шеер», «Лютцов», «Хиппер», большое количество эскадренных миноносцев, свыше тридцати подводных лодок и множество самолётов-торпедоносцев. Но даже они не смогли изменить положения. О захвате Мурманска и Кольского залива врагом уже не могло идти и речи.

Благодаря смелым действиям нашего флота, фашисты испытывали значительные перебои в снабжении своих войск, был почти прекращён вывоз из Петсамо в Германию никелевой руды – важного

...Говорят, в такую погоду добрый хозяин свою собаку не улицу не выгоняет. Но война и воинская служба не знает плохой погоды. Юрасова – на посту, часовой. Туман ли, дождь ли, разве что на секунду можно отвернуться от ветра. И глаза снова пристально вглядываются в темноту, слух настораживается при каждом постороннем звуке. Где-то невдалеке хрустнула ветка, вот болотина озвучила какие-то странные чавкающие шаги: хлюп, хлюп, хлюп... Вот совсем рядом промелькнула тень. Напряжение выплеснулось на тело ознобом, Галя вздрогнула, когда как-то странно

звякнула колючая проволока, скорее всего, что-то мягко коснулось её. Собрав все силы, она скинула с плеча винтовку и робко крикнула в темноту: «Стой! Кто идёт? Отвечай! Иначе, стрелять буду...» Застывшая было в темноте тишина отозвалась новым пошаркиванием по проволоке. Юрасова выстрелила – раз, два...

На выстрелы немедленно прибежал разводящий, и они вместе прошли к тому месту, куда стреляла Юрасова-часовой. За проволокой лежал её любимый жеребёнок... Хотя она и обещала старшине десять лет не плакать, слёзы сами

попились из её глаз, она повисла на проволоке и не переставала ласково шептать: «Милый, что же я наделала!?. Что я натворила?..» Она укутала его плащ-палаткой, чтобы хоть как-то сгладить свою вину. Потом трое суток мучилась, пока начальство решало, как наказать виновную в убийстве жеребёнка. Кто-то из девчонок сочувствовал ей, кто-то даже отворачивал взгляд в ожидании сурового наказания. Но командование, взвесив все «за» и «против», пришло к единодушному мнению: Юрасова действовала строго по уставу и... достойна поощрения. Точка в этом деле поста-



стратегического сырья. В воздухе практически господствовала советская авиация. Наши лётчики-торпедоносцы научились сбрасывать торпеды на бреющем полёте, тем самым резко повысив эффективность воздушных атак.

Но командующий понимал, что успехи Северного флота не должны затмить в предстоящем докладе упущения и ошибки. А они тоже были... Не так давно, проникнув в Карское море, немецкие подлодки потопили три наших транспорта и два тральщика, обстреляли на островах две зимовки. Вдобавок на минах, поставленных врагом, подорвалось ещё несколько судов.

В чём просчёт командования флота? Не в сложной ли политической игре, ещё в прошлом году затеянной нашими союзниками? Трудно тогда было предугадать все её возможные последствия.

– Помнишь, Арсений Григорьевич, лёгкий уход из французского Бреста немецких линейных кораблей «Гнейзенау» и «Шарнхорст», крейсера «Принц Евгений», миноносцев, блокированных англичанами? – спросил Николаев. – Почему удалось им проскользнуть через Ла-Манш?

– В общем-то, Александр Андреевич, многие из британских моряков, с кем довелось мне беседовать, обескуражены и смущены этим прорывом, – ответил Головко. – И всё же объяснения их не очень убедительны. Фашисты ведь неоднократно пытались протащить эти корабли в Северную Норвегию, им, в конце концов, удалось это осуществить в январе, а в марте союзники отменили свои конвои к нам. Чем это вызвано?

– Во всяком случае, не нашими действиями! Мы прикрывали конвой всем, чем могли, наносили по немецким аэродромам бомбовые удары.

– Да-а, – протянул командующий, – в прикрытии у нас действительно до полусотни кораблей и две авиадивизии. За два зимних месяца мы про-

тащили в пункты назначения без потерь сорок девять транспортов с грузами. И все-таки англичане объясняли свои меры возросшей опасностью.

Проблем было действительно много. Движение конвоев союзники обещали возобновить в сентябре. Сейчас уже октябрь, а о них ни слуху, ни духу. Непредельность не рассеивается... Какую закулисную игру вновь затеяли союзники, какая роль отведена в ней конвоям? А тут ещё участившиеся случаи нападения противника на плавающие нередко без предупреждений суда Главсевморпути! Пора навести в Карском море порядок и установить более строгий режим плавания транспортных судов в Арктике. В этом направлении в последнее время сделано уже немало. Успешные действия в этом районе советской подлодки «С-101» под командованием капитана III ранга П.И.Егорова во многом обеспечили проводку довольно необычного конвоя, состоявшего из пятнадцати речных пароходов, шедшего из устья Печоры через Карское море в устье Оби. Проводка проводилась в тяжёлых штормовых условиях. И, тем не менее, суда в целости и сохранности 7 августа достигли Нового порта в Обской губе.

Конечно, до полной безопасности плавания в Арктике ещё далеко. Сильно возросли в последнее время потребности Северного флота в хороших противолодочных кораблях и в морских самолётах дальнего действия. Именно об этом и собирался командующий доложить в Ставке...

Москва сильно изменилась. На пригородных заставах ещё виднелись остатки противотанковых заграждений, ещё серели в окнах фанерные заплатки, ещё строго соблюдалось затемнение. И всё же город жил по-новому, салютуя очередным победам советских войск.

В назначенный срок вице-адмирал находился в приёмной Верховного Главнокомандующего. Головко отметил про себя: И.В.Сталин выглядит

вили на плацу в присутствии всего подразделения.

– Юрасова, выйти из строя! – скомандовал командир.

– Есть выйти из строя! – Юрасова неуверенно вышла из строя и побледнела, точно сейчас ей вынесут тот самый смертный приговор.

– Благодарю за службу, Юрасова! – громко сказал командир, крепко пожал ей руку, наклонился и на ушко шёпотом спросил. – Юрасова, как это ты почти за сто метров попала в цель? С перепугу?

Юрасова понимала, что в данной ситуации она не заслуживала похвалы, она сожалела о гибели

любимого жеребёнка, поэтому робко, неопределённо пожала плечами и ответила почти по уставу:

– Служу советскому народу!..

...Как жаль, что всё это я пишу не по горячим следам, многое выветрилось из памяти. По несколько раз перелистываю страницы блокнота с записями, но уже не могу восстановить некоторые подробности реальных сюжетов, хотя чувствую, что и эти незаконченные картинки и диалоги представляют интерес для создания образа той самой мужественной и счастливой женщины. Как в кино, сюжет за сюжетом, кадр за кадром, и мы видим только

то, что надо видеть по замыслу режиссёра.

Стоп-сюжет первый. Госпиталь. У Юрасовой определили аппендицит. Операция. Уже легче. Выходит в гостиную играть в карты. Напарник, его зовут Даниилом – мужчина средних лет. Но фактура человека уверенного в себе. Командир во всех отношениях, во взгляде, в повадках. Но с Галиной он не то, чтобы робок, обходителен и уважителен. Фраза, повисшая в тишине: «Дурак – дураком...» Кому она адресована? Его из госпиталя выписывали первым. Он приходит проститься с ней при полном пара-



усталым. Война наложила на его лицо свой суровый отпечаток.

В кабинете находились почти все члены Политбюро. Здесь же присутствовали представители Наркомата морского транспортного флота и Главсевморпути.

Головко коротко и чётко доложил обстановку на Северном флоте, подчеркнув, что прекращение союзных конвоев через Северную Атлантику высвободило часть сил флота, но их необходимо держать всегда наготове.

– Учитываете ли вы, адмирал, – негромко говорил Сталин, прохаживаясь по кабинету, – что фашистская эскадра, базирующаяся в Северной Норвегии, может попытаться нанести решающий удар именно в пределах нашей операционной зоны, на последнем участке пути? Что предпринято вами для предотвращения подобных возможных ударов? И будет ли Северный флот готов к встрече союзного конвоя, допустим, в ноябре? Гарантируете ли вы это как командующий флотом?

Сталин остановился и, строго нахмурившись, посмотрел на Головко.

– Не повторится ли то, что произошло на коммуникациях Карского моря в последние два с половиной месяца? – добавил Верховный Главнокомандующий.

– Прекращение конвоев союзниками, товарищ Сталин, помогло не нам, а гитлеровцам высвободить часть своих сил, переместить их из Северной Атлантики к новоземельскому рубежу и прорваться в Карское море.

Тут в разговор вступили представители других арктических ведомств.

– Почему, адмирал, не закрыты новоземельские проливы? Для чего тогда существует ваш Северный флот? – горячился представитель Главсевморпути.

– Карское море – внутреннее море страны! С таким трудом освоен Северный морской путь, он должен быть неприступным для врага.

– Новоземельский рубеж не сравним, скажем, с североатлантическим, но и он не мал. К тому же вы, видимо, плохо представляете себе Карское море, называя его внутренним. Война во многое внесла свои поправки. С теми силами, которые мы там имеем, гоняться за вражескими подлодками очень трудно, – запальчиво парировал Головко.

Сталин сначала внимательно выслушивал спорящих, затем не выдержал и слегка раздражённо постучал по столу погасшей трубкой, которую всё это время держал в руках:

– Мы вызвали вас не пикироваться, а помочь разумно решать важные вопросы, – строго сказал он. – Вы, адмирал, говорите, что входы в Арктику нельзя закрыть всеми надводными и подводными силами. А если воздушными?

– Это уже лучше, – ответил Арсений Григорьевич. – Флоту очень не хватает самолётов противолодочной обороны.

– Командующий флотом, кажется, уповает больше на авиацию, – с иронией заметил кто-то из присутствующих. –

– Морская авиация – составная часть флота, – возразил Головко. – К сожалению, в Главсевморпути и в Наркомате морского флота этого, видимо недопонимают...

– Надо эффективнее использовать наличные силы. А то не можете справиться с несколькими вражескими подлодками, проникшими в Карское море...

– По нашим сведениям, туда проникло от пяти до семи вражеских подводных лодок, – возразил адмирал. – Полностью отвечаю за свои слова и решительно заявляю, что Северный флот справится с фашистскими рейдерами, но скорейшее их уни-

де. У Юрасовой глаза ползут на лоб: Капитан! Только теперь она всё поняла, почему матросы ему приносили настоящих жареных уток...

Стоп-сюжет второй. Интерклуб. Даже в военное время здесь было самое оживлённое место, где скрещивались Полярная улица и проспект Павлина Виноградова. Тут – гостиница, продовольственный и промтоварный магазины? Аптека. Тут же недалеко торговали книгами. А ближе к Двине находился архангельский Интерклуб, один из старых в Советском Союзе. Сюда приходят в часы отдыха не только наши офицеры, но и союзники – американцы,

англичане... Наивные девушки сюда проходят без всяких приглашений. Она же не какая-нибудь девушка, а равная из равных, в матросской форме, при погонах и тельняшке... Но ей, как всем из девчонок, так хочется, чтобы её пригласил на танец хотя бы один иностранец. Вот за соседним столиком поднимается весь светящийся, отутюженный американец, направляется к её столу и просит её на танец... Он такой высокий, что Юрасова, кажется, может уткнуться ему в подмышку. Но она несёт себя гордо и правильно. Он заглядывается на её значок отличника связиста. Медалей и других зна-



И в войну девчонки гадали на ромашке: «Любит – не любит?...» Галина Юрасова с землячкой Верой Кирилловой



чтожение зависит, прежде всего, от единства действий и соблюдения всеми без исключения правил плавания в условиях военной обстановки. От этого зависит судьба транспортного флота. Считаю разумным вывести из Карского моря ледоколы, а с транспортом подождать до следующей навигации. Пусть перезимуют на Диксоне или в другом месте.

– Верно, – заметил Сталин, – до конца арктической навигации остаётся немного времени. Согласен. Ледоколы необходимо вывести под усиленной охраной в Архангельск, а транспорты пусть перезимуют. Всё остальное учтите на будущее, товарищ Головкин. Вы – командующий флотом.

Представитель Главсевморпути опять не выдержал:

– Кажется, ещё два месяца назад Головкин было приказано навести порядок в Карском море.

– А кто проводит речные суда из устья Печоры в Обскую губу? – вспыхнув, возразил Головкин. – Разве не Главсевморпуть?

– Хватит пикироваться! – снова постучал трубкой по столу Сталин. – Исходить нужно, прежде всего, из отношения к делу. И не затевать ссору. Что вам конкретно нужно на морском театре, адмирал?

Головкин повторил просьбу о противолодочных кораблях и самолётах дальнего действия.

– Просьбу вашу исполним, – сказал Сталин. – Самолёты выделим теперь же, корабли будут в скором будущем. Разных классов, – многозначительно пообещал он и повторил: – Из Арктики ледоколы вывести – понадобятся вам на Белом море, транспорт оставить на зимовку.

И, прощаясь, добавил:

– Будьте готовы к встрече конвоев. Как ни тянет Черчилль, а придётся-таки союзникам возобновить конвои. Поэтому не забывайте: Северному

флоту предстоит решить трудную, но важную государственную задачу.

Позже Головкин узнает, что И.В.Сталин следом за этим обсуждением, 13 октября 1943 года направил письмо У.Черчиллю:

«...Поставки Британским Правительством в СССР вооружения и других военных грузов нельзя рассматривать иначе, как обязательство, которое в силу особого соглашения между нашими странами приняло на себя Британское Правительство в отношении СССР, выносящего на своих плечах вот уже третий год громадную тяжесть борьбы с общим врагом союзников – гитлеровской Германией.

Нельзя также не считаться с тем, что северный путь является наиболее коротким путём, позволяющим в наиболее короткий срок доставить на советско-германский фронт поставляемое союзниками вооружение, и что без надлежащего использования этого пути осуществление поставок в СССР в должном объёме невозможно. Как я уже Вам писал раньше и как это подтвердил опыт, подвоз вооружения и военных грузов для СССР через персидские порты ни в какой мере не может окупить недопоставок, получающихся в результате отсутствия подвоза северным путём вооружения и материалов, которые, как это вполне понятно, входят в расчёт снабжения советских армий. Между тем, отправка военных грузов северным путём в этом году почему-то и без того сократилась в несколько раз по сравнению с прошлым годом, что делает невозможным выполнение установленного плана военного снабжения и находится в противоречии с соответствующим англо-советским протоколом о военных поставках. Поэтому в настоящее время, когда силы Советского Союза напряжены до крайности для обеспечения нужд фронта в интересах успеха борьбы против главных сил нашего обще-

ков отличия у неё пока нет. Поэтому он пристально смотрит на значок, который взволнованно пульсирует на её груди. Они не понимают друг друга, но американец жестиком показывает, что хотел бы от неё на память получить хотя бы этот значок. Она не соглашается. Тогда он берёт её за руку и ведёт к гардеробу. Из кармана своего пальто он извлекает брошь или талисман в виде лиры с инкрустацией из разноцветных, мелких, но видно очень дорогих камней. Объясняет ей, что готов сделать бартер на её военный значок. Но она неприступна. Наши не продаются!

Стоп-сюжет третий. Распределение. Юрасова попадает в 87-й отдельный зенитный дивизион в Североморск (Молотовск). Пишет рапорт, чтобы перевели. Новое назначение Иоканьга. Баня. Вдруг крик: «Галка! Юрасова». Оборачивается: Аня Красикова из Городца. Пути господни неисповедимы. До сих пор неизвестно, кто поработал над созданием этого женского дива. Теперь это называют топ-моделями или победительницами конкурсов от «Мисс Урюпинска» до «Мисс Вселенной». Осина талия, и всё остальное – мировой стандарт... Какому кутюрье покориться бы

для такой фигуры над формой одежды. Аня делала это сама с удивительным старанием. Подрезала юбку. Из оставшегося лоскутка что-то ещё мастерил. «Это что?» – спрашивала Галка. «Да будет вам известно, дорогая, это – флотский женский ремень», – поясняет подружка. У Юрасовой глаза лезут на лоб, она говорит в замешательстве: «У меня нога толще твоей талии...» Аня подмигнула подружке и многозначительно сказала: «Это ещё не всё! Поясок этот мы будем отбеливать на снегу... Он будет ласковым и мягким, что не каждая мужская рука способна быть такой... И та-



го противника, было бы недопустимым ставить снабжение советских армий в зависимость от произвольного усмотрения британской стороны. Такую постановку вопроса нельзя рассматривать иначе, как отказ Британского Правительства от принятых на себя обязательств и как своего рода угрозу по адресу СССР».

Такой напористый дипломатический демарш имел определённые последствия. Во всяком случае, союзные конвои вновь пошли в Советский Союз.

ГКО отметил, что два транспорта и один корабль «ВА-18» потеряны из-за слабого охранения конвоя и беспечности экипажей судов, которые вплоть до пролива Вилькицкого вели открытые радиопереговоры. ГКО счёл необходимым усилить Беломорскую военную флотилию новыми тральщиками, катерами («большими охотниками») и гидросамолётами «каталина». Северному флоту выделяется сразу 100 самолётов, ещё 20 были на подходе. Кроме этого, один из авиаполков Карельского фронта передается в подчинение Северного флота. Принимаются срочные меры по установке дополнительных островных и береговых батарей 122-мм орудий в восточной части Карского моря. Удовлетворяется просьба Головкин – не выводить из Арктики, во избежание возможных потерь, находящиеся там пятнадцать транспортных судов. Их следует оставить с грузами на зимовку в Диксоне. Сосредоточив все силы на охранении, ледоколы незамедлительно выводятся из этой зоны: за ними остаётся важная работа – прокладывать во льдах путь союзным конвоям в Архангельск...

1 ноября. Из Архангельска вышел конвой «RA-54A» в составе 13 судов: «British Governor», «Empire Fortune», «Empire Galliard», «Empire Kinsman», «Empire Portia», «Pontfield» (Британия), «Tobruk» (Польша); «City of Omaha», «Francis

Scott Key», «Israel Putnam», «Beaconhill», «Mobile City», «Thomas Hartley» (США); боевые корабли охранения – эсминцы «Middleton», «Saumarez», «Savage», «Scorpion», «Scourge», «Venus», «Westcott», «Brissenden», «Milne», «Musketeer», «Mahratta», «Matchless», «Onslow», крейсер «Jamaika», «Belfast», «Norfolk», «Kent», тральщики «Jason», «Seagull», «Britomart», «Harrier», «Halcyon», авианосец «Formidable», линкор «Anson» (Британия); эсминец «Haida» (Канада); эсминец «Stord», корвет «Eglantine» (Норвегия); эсминцы «Валерьян Куйбышев», «Громкий» (СССР); эсминец «Hobson», «Capps» (США).

Конвой не имел потерь.

Государственный Комитет Обороны рассмотрел причины тяжёлых потерь нашего флота у сибирских берегов и наметил серьёзные меры по усилению охраны важнейших северных морских коммуникаций. Защитники и труженики Северного морского пути сразу же приступили к операции по выводу ледоколов из Тикси в Архангельск.

На Новой Земле высаживается штаб, возглавляемый известным своими успешными действиями против немецких подводных лодок капитан первого ранга А.И.Дианов. На его группу сторожевиков и тральщиков возлагалась ответственность за безопасность следования конвоя «АБ-55» (Арктика – Белое море) проливом Карские Ворота. На Диксоне к операции подключается начальник штаба Беломорской военной флотилии капитан I ранга В.П.Боголепов. Безопасность подходов к Енисейскому заливу, охрана транспортов, следующих из Игарки и Дудинки на зимовку в Диксонскую бухту, – были на его совести.

На гидросамолёте И.И.Черевичного, с огромным трудом прорвавшегося сквозь штормовую погоду, прибывает в Тикси командующий Беломорской флотилией контр-адмирал С.Г.Кучеров, на

лия будет на месте, подчеркнута женственной... Впрочем, женщина должна оставаться в любых обстоятельствах женщиной... И на войне в том числе!» Вот это урок!

Стоп-сюжет четвёртый. Море штормит. Волны перекачиваются за борт судна. «Когда на пути к нашим портам шёл очередной конвой, – рассказывает Галина Денисовна, – кажется, всех поднимали на ноги: плавсредства, береговую охрану, подводные лодки – всё приводилось в полную боевую готовность. Вот почему союзные конвои в зоне нашего взаимодействия имели меньше всего потерь. Помню даже

меня как-то призвали к службе на судне. Плавала, правда, я недолго. Мы попали под обстрел финского судна в районе полуострова Средний. Меня ранили в позвоночник, и я попала в госпиталь. Подлечилась, встала на ноги, меня списали на берег, но от фронта, слава Богу, не отлучили. Выхожу на берег, по заливу идут корабли один за другим, как на параде. Гляжу и радуюсь жизни: они же меня встречают!»

Стоп-сюжет пятый. Вот карта Петсамо-Киркенесской операции. Сейчас эта оперативная карта не составляет секрета. В истории Великой Отечественной войны эта

операция служит примером тесного взаимодействия сухопутных войск Карельского фронта, авиации и Северного флота. Но прежде чем на оперативной карте появились стрелки, определяющие масштабное наступление, прошла глубокая разведка по всей линии фронта и по расположению тыловых скоплений живой силы и укреплений противника.

В одну из таких разведывательных групп была включена радистка Галина Юрасова. В условленном месте три человека в гражданской одежде переходят границу, а точнее, линию фронта, и устремляются



него возложена ответственность за организацию перехода конвоя к Диксону. Он возглавляет конвой на всем протяжении пути до Архангельска.

Приказ от 20 октября 1943 года командующего Северным флотом вице-адмирала А.Г.Головки, осуществлявшего общее руководство операцией, приводит в движение десятки боевых кораблей и самолётов в самых различных районах Арктики. Навстречу ледоколам устремляется из Диксона отряд непосредственного охранения. Из Игарки и Дудинки срочно подтягиваются на Диксон все стоявшие там транспорты. Их прикрытие с воздуха осуществляют вооружённые глубинными бомбами гидросамолёты МБР-2. Карские Ворота «очищают» от мин четыре новейших тральщика серии АМ, оборудованные радиолокаторами, мощным противолодочным вооружением и специальной аппаратурой для поиска магнитных мин. Одновременно траление ведут ещё одиннадцать небольших кораблей, сопровождаемых сторожевиками и морскими охотниками. В небе постоянно находятся восемь самолётов морской авиации, бдительно наблюдающих за обстановкой.

Погода – не по заказу: постоянные штормы и снежные заряды, сопровождаемые сильными ветрами, то и дело приводили к обледенению надстроек, орудий и глубинных бомбомётов. Прерывалась радиосвязь. При тралении нередко приходилось пробиваться сквозь ледовые поля.

Не из лёгких оказалось и воздушное патрулирование. Но в те дни ни один из немецких разведывательных гидросамолётов не мог показать даже носа со своих тайных баз на Новой Земле и побережье Карского моря. Советским лётчикам не привыкать одновременно вести в указанных квадратах наблюдение за возможными действиями подлодок противника, появлением дрейфующих мин, но и регулярно сообщать данные о ледовой

обстановке, погоде, наиболее безопасных направлениях движения.

Ледоколы благополучно прошли один из самых сложных участков пути – от Тикси до северной оконечности Таймыра. Путь выбирали во льдах, куда немецкие подлодки соваться боялись. Утром 22 октября ледоколы соединились у североземельского острова Большевик с эскортом. Контр-адмирал Кучеров, державший с Тикси свой флаг на головном ледоколе «Иосиф Сталин», начинает движение к Диксону, где их уже поджидали на якорях 16 торговых и гидрографических судов, пришедших из енисейских портов.

В конце октября навстречу ледоколам выходят из Кольского залива главные силы поддержки – шесть эсминцев и четыре тральщика. Ситуация предельно обостряется – лётчики и береговые посты наблюдения сообщают о наличии в Карском море не менее шести немецких подводных лодок. Первым в бой с одной из них вступает на рассвете 14 ноября эсmineц «Разумный» из головного охранения конвоя. Одна за другой уходят серии глубинных бомб на головы гитлеровских подводников, пытавшихся атаковать флагманский ледокол. К бою подключается эсmineц «Куйбышев» из левого крыла эскорта. Ещё одна меткая серия – и после трёх мощных подводных взрывов гидроакустики докладывают: «Шумы подлодки более не прослушиваются».

Но фашисты сумели прочно зацепиться за караван и последующие три дня проходят в отражении их яростных атак. Шторм заливают корабли огромными валами ледяной воды, орудия и глубинные бомбомёты. Ледовый панцирь приходится каждый час обдавать паром, подаваемым по шлангам из машин. Гидроакустики взволнованно докладывают о приближении всё новых и новых подводных лодок врага, на стол вице-адмирала



в тыл врага, за Киркенес, где предположительно в одном из фиордов находится вражеская база, которую необходимо обследовать, занести на карту основные точки дислокации. По пути главстаршина отмечает береговые огневые точки – фиорд за фиордом... Маленькая Галина еле успевает за рослым плечистым командиром. Она изо всех сил старается не подвести настоящих разведчиков, не отстать, радиостанция за её плечами всегда готова выйти на связь. Случись что-то непредвиденное, помощь окажет матрос, идущий сзади и несущий питание для радиостанции... Раз-



Головки продолжают ложиться лаконичные спокойные донесения: «Конвой «АБ-55» проходит без потерь».

Настоящие морские баталии развернулись 16 и 17 ноября. Эсминец «Куйбышев» обнаружил затаившуюся на пути движения конвоя подлодку и мгновенно атаковал её. Первый же удар накрыл цель: над морем поднялся огромный, наполненный чёрным дымом пузырь. Но через час другая подлодка пытается расстрелять тральщик «Т-114», охраняющий юго-западный фланг каравана. Немцы, видимо, соблазнились своим перевесом в артиллерии: единственная 37-миллиметровая пушка на носу 114-го явно проигрывала в сравнении с их орудиями и торпедными аппаратами. Сработал, наверное, стереотип мышления, что всё передовое только у них, у гитлеровцев. Они не знали, что перед выходом в море на корме тральщика установили новейший 24-ствольный реактивный бомбомёт «Ёж». Заметив, как советский корабль разворачивается к ним кормой, они решили, что противник пытается спастись бегством. Добавили ход и стали легко нагонять тральщика. Подпустив пирата на расстояние в два кабельтовых, «Т-114» дал залп. Взрывом подбросило лодку. Сильно повреждённая и накренившаяся на левый борт, она ещё пыталась погрузиться в воду, но подоспевший к месту боя эсминец «Громкий» с 25-узловой ходы таранил её рубку...

Утром 18 ноября конвой без потерь вошёл в зону прикрытия беломорских аэродромов, куда немцы не осмеливались показывать носа... В последние дни ноября ледоколы уже начали работу по освобождению ото льда акватории портов Архангельска и Северодвинска и готовиться к приходу первых зимних караванов союзников с оружием и боеприпасами.

Проводка конвоя «АБ-55» стала переломным событием в истории боевых действий у сибирского побережья – с этого времени безнаказанное пиратство гитлеровцев отошло в прошлое. Инициативу уверенно взяли в свои руки защитники наших северных рубежей.

Операция «АБ-55» оставила неизгладимое впечатление у большинства его участников. Мне показалось, что в нашей хронике как раз не хватало этого «человеческого фактора». У нас есть возможность восполнить этот пробел взволнованным рассказом участника тех событий – бывшего матроса эскадренного миноносца «Разумный» Мира Назибовича Нигматуллина. Он пришёл на Северный флот юнгой-добровольцем в мае 1942 года, и потому его рассказ приобретает особый смысл, скажем, для его нынешних ровесников:

«...Уже несколько часов стоим в порту города Архангельск. У причала «Красная Пристань», под парами и в напряжённом ожидании важной операции. По кораблям дивизиона эсминцев снуют начальство, командир бригады Колчин и его штаб. Всё проверяют и заглядывают во все рубки и помещения. На верхнюю палубу не выходи! Идёт погрузка боезапаса и глубинных бомб, дополнительное количество которых расставляют и закрепляют в ячейках на шкафуте. Ночью были заморозки, по Северной Двине плывут тонкие поля битого льда, называемые «шугой». Шуга идёт, шуга, а вы куда! Так в старину кончался рыболовный сезон, рассказывал нам на берегу покойной помор...»

К вечеру 10 ноября 1943 года отходим от причала, слышатся знакомые команды, наш командир, капитан-лейтенант Никольский, дав сигнал, отходит от гостеприимной набережной. Строем кильватера идём по Белому морю, и тут раздаёт-

ведка прошла успешно. Они уже возвращаются. Вот они, кажется, уже в пяти метрах от нашего берега, видят в условленном заливышке наш катер, ускоряют ход...

В это время, откуда ни возьмись, из засады сбоку вываливается десятка полтора вооружённых автоматами финнов и начинают поливать огнём. В руку ранен командир. Сквозное ранение у Галины... Замыкающий убит. Галина уже не помнит, кто её дотащил до берега, кто перенёс на катер... Командир?... Скорее всего он, человек крепкий и надёжный. Видимо, не обошлось и без помощи команды катера, ко-

торая пришла на выручку сразу же, как только поняла, что разведчики попали в засаду... От большой потери крови Галина теряет сознание. В минуты просветления она приходит в себя, и ей кажется, что огромная волна вновь накрывает её. Она чувствует на губах то ли солоноватый привкус морской воды, то ли собственной крови. Она снова впадает в забытие. В чувство вернули в лазарете. Вылечили в госпитале. Можно жить дальше, можно воевать, ради беспрепятственного шествия в наши северные порты Мурманск и Архангельск союзных караванов с грузами вооружения



Возвращение десанта: морские пехотинцы несут раненного товарища



ся команда: «Собраться в пятом кубрике!». Там на самой большой палубе эсминца проходит скоротечное пояснение боевой задачи, поставленной экипажу. «Провести линейные ледоколы из Карского моря в Архангельск», попутно о состоянии моря, предполагаемых силах врага (8-10 подлодок), возможных вариантах их атак и мерах противодействия. Для нас, молодых парней, это было весьма нужное и полезное сообщение, поскольку мы совершенно не представляли себе тактику «волчьих стай»!

Каждый матрос и старшина готовил себя к встрече с врагом. Уже несколько раз была сыграна боевая тревога, за горизонтом замечены огненные трассы ракет и пулёмётных очередей. Это вражеские подводные лодки провоцируют нас и стараются обнаружить корабли, определить наши силы и курс.

Невидимый враг тоже начеку!



Ледокол «Северный ветер» – бывший ледокол береговой охраны США «Northwind», полученный по ленд-лизу, обеспечивал военные и народно-хозяйственные перевозки в восточном секторе Арктики, а в навигацию 1944-45 гг. – проводку полярных конвоев в Белом море

Через несколько суток плавания на горизонте появляются дикие, угрюмые и заснеженные сопки Новой Земли. С разных курсовых углов подходят силы охранения, в проливе видны тральщики типа РТ, первыми встречающие ледоколы. Как назло, прекрасная видимость для подлодок и нанесения удара по идущим далеко от нас судам! Перед глазами проходят: мощный ледокол «И.Сталин», ледорез «Литке», минзаг «Мурман», СКР-19 «Дежнёв» и другие конвойные корабли.

Эсминцы и лидер быстро занимают своё место в охранении ледоколов, идущих строем фронта. Прошло менее часа, как зазвучали колокола громкого боя. В воздухе самолёт-разведчик! Открывают огонь наша 76-мм зенитная батарея и 37-мм автоматы. Этот сильный, дружный огонь заставляет вражеский самолёт отвернуть и скрыться. Мы понимаем, что неспроста появился так далеко от района боевых действий вражеский разведчик! Он наводит на конвой фашистские подлодки, чтобы торпедировать и потопить наши ледоколы.

Ещё не остыли стволы орудий, снова боевая тревога. Прямо по курсу обнаружены плавающие мины. Не сбавляя ход, «Разумный» одну за другой расстреливает мины – едва заметные смертоносные шары.

Особенно удачно ведёт стрельбу из 37-мм автомата наводчик Филиппов, он израсходовал всего несколько снарядов и добился попадания. Шарахнул огромной силы взрыв, чёрный пепел взметнулся вместе с волной, и корабль черпнул правым бортом порцию грязной пенной воды.

Однако «Разумный» продолжает стрельбу, есть попадание! Ещё и ещё! Между тем, ледоколы безупречно держат строй и упрямо идут вперёд. Грохот разрывов глубинных бомб доносится с разных сторон.

и продовольствия во имя нашей общей победы!

Стоп-сюжет шестой. Подземный бункер флагманского командного пункта Северного флота. Радистка Галина Юрасова собирает и передаёт необходимую информацию всем, кто плавает по морю и по всему побережью. Можно просидеть шесть часов кряду и не услышать ни одного сигнала. Иногда они сыплятся, как из рога изобилия. И каждое сообщение надо срочно передать адресату, чтобы были приняты оперативные действия. Враг не дремлет, его надо опережать во всём!

Между вахтами, как правило, дневальная служба. Вот она уже привела в порядок свою рубку, как после большого аврала. Чистота, порядок, дышится легко. А на душе кошки скребут, хоть реви... Юрасова сидит и плачет, тихонько, как в русской сказке Алёнушка у тихой заводи. Ей жалко себя и родственников, что живут далеко в тылу, что мичман-скряга выдал ей ботинки на два года, но при этом с укоризной сказал, что у неё не как у обычных людей обувка горит: «Наверное, долго будешь жить, коль у тебя с землёй такое большое сопротивление...» – «Чтоб

тебе было пусто!» – всхлипывает Галка, и рукавом тельняшки вытирает обильные слёзы. Проходящий мимо вице-адмирал не может не заметить маленькое существо, всё в слезах, матроса женского пола. «Слёзы высохли», – скорее всего, он не спросил, а приказал и подал руку малышке, чтобы утешить её. «Ещё не высохли», – всхлипывала она. – «В чём причина?» – «Ботинки худые. Кубрик отдраила, ноги все мокрые. Мичман выдаёт ботинки на два года. А мне не хватает на это время. Я объясняю ему, что у меня плоскостопие, а он и в ус не дует. Говорит, что выше норматива прыгнуть



**Конвой направляется в Архангельск.
С рисунка А.Верка**

Невдалеке идёт эсминец – «старик» «Куйбышев» и бомбит во всю.

Хорошо видны огромные шапки разрывов глубинных бомб. Наши бомбомёты тоже выбрасывают несколько серий. Корабль содрогается от мощных разрывов и наносит удар за ударом по подводному врагу.

В одно из бомбометаний из глубины раздался ужасающий по силе взрыв, корабль содрогается от мощного подводного взрыва. Командир приказывает сбросить очередную серию, после чего вновь раздаётся чудовищный взрыв, сопровождаемый яркой вспышкой. Становится ясно, подводному пирату нанесён смертельный удар.

Глубокая ночь, а мы идём, и бой не кончается. Всё бомбим и бомбим почти безостановочно. Одно время кажется, над всем конвоем нависла угроза. Со всех сторон нас окружают вражеские подводные лодки.

Ведётся стрельба ныряющими снарядами из орудий главного калибра, повсюду яркие трассы от зенитных автоматов, грохот разрывов глубинных бомб достиг предела! И тут среди ночи, вдруг резко меняем курс.

Командование совершило удачный манёвр, атаки врага прекратились, корабли и конвой оторвались от преследования. Так закончился этот трудный и долгий бой. День, начавшийся так бурно,

вечером и ночью не принёс удачи вражеским лодкам, конвой прошёл без потерь!

Освободившись от преследователей, мы уверенно двигались вперёд. Возможно, резкая перемена курса среди ночи не была замечена противником, что позволило нам на какое-то время уйти от настойчивых атак немецких субмарин, однако, через несколько часов они возобновились с новой силой. Но теперь у всех нас, застывших на боевых постах, появилась уверенность в том, что обязательно прорвёмся!

Фашистские подводники вновь настойчиво пытаются пробиться сквозь охранение. Вот выходит в атаку тральщик АМ, слышно как за горизонтом бомбит врага какой-то эсминец, а мы идём в атаку с последними бомбами на корме. Когда на горизонте появился желанный мыс Канин Нос, становится ясно – теперь-то уж точно пройдем! Ещё несколько часов хода, и мы втягиваемся в горло Белого моря. Нас встречают самолёты МБР и корабли Беломорской военной флотилии. Не покидая ледоколы, мы пересекаем беспокойное море и, наконец, вдали появляются эллинги Молотовска (современного Северодвинска).

Проводка ледоколов успешно завершена, она стала важнейшей операцией бригады эсминцев в 1943 году.

Ошвартовавшись к безлюдному причалу, подключаемся к береговой сети. «Разумный» начинает принимать мазут. Настроение на корабле стоит весёлое и боевое. На корме появляется командир. Он смотрит на пустые скаты глубинных бомб. У него усталое, но довольное лицо. Через много лет, встречаясь с боевыми друзьями, мы вспоминали и удивлялись, как мы выстояли те несколько дней. Всё списано на молодость!

...На этот раз мы покинули Архангельск в конце октября. Путь лежит далеко на восток, к



не может. А я вот ещё целый год в худых ботинках должна прыгать и выше, и ниже норматива... Может, у меня свой норматив!» – «Идём, матрос, сейчас всё решим», – сказал вице-адмирал, подтолкнул её логонько за плечо, предлагая пройти вместе с ним. Они входят в большой кабинет. Её поражает висящая на стене карта, где на огромном пространстве морей Северного Ледовитого океана обозначено местонахождение всех судов... Вице-адмирал куда-то звонил по телефону, с кем-то строго говорил... Вечером Юрасова вернулась в кубрик, мичман примчался с новыми

ботинками и запричитал совсем не по-мужски: «Что ж ты делаешь, девчонка моя! До самого вице-адмирала дошла? Что бы мы тут не могли по-хорошему договориться?» – «Видно, не смогли. А так всё по уму – ботинки новенькие дали и уважать стали!» Узнаю земляков: это – характер!

Стоп-сюжет седьмой. В апреле солнце на севере творит чудеса. Ещё немного и оно растопит все льды и снега. Но по ранней зорьке, по мягкой пороше мчит на восток оленья упряжка. Вот-вот раскосый каюр-саам хореум уткнётся в восходящее солнце. Он всё время

оглядывается назад, где сидят двое молодых людей. Куда они мчатся? К победе? Наверное, да. Уже хорошо порезвился 1945 год. Каюр знает, потому улыбается... Сам начальник штаба Константин Фёдорович Ясаков сделал предложение молоденькой девчонке. Военные отнеслись к этому очень строго и не захотели фиксировать рождение новой семьи, посчитав это даже на исходе войны каким-то членовредительством... Тогда молодые решили официально оформить свой брак в стойбище саамов, где есть понимающий человек и соответствующая пе-



тем самым Карским воротам, где с таким трудом отбивались от наседавших подводных лодок врага. Потянулись мили. То туман, то блинчатый лёд, и всё время в поле видимости – ледовая кромка тяжёлого пакового поля. В назначенное время прибыли два ленд-лизовских ледокола «Северный полюс» и «Северный ветер» в окружении тральщиков и БО. Построившись в строй фронта, как и в прошлый раз, двинулись к далёким берегам Беломорья.

На этот раз кольцо охранения гораздо внушительнее, тем не менее, «бобики» уже стреляют по обнаруженным целям, невзирая на сильный ветер и волну. Обстановка обостряется, качка усиливается, однако «Разумный» несколько раз атакует подводные цели по данным гидролокатора.

Настойчивость врага возрастает, но и ветер усиливается с каждым часом! К ночи он достигает ураганной силы. Пошла волна резкая, невысокая, сначала 5-6 баллов, а вскоре достигает 7-8. Звучит команда «Закрепляйся по-штормовому, с БП не уходить!» Сбавлен ход, волны начинают бить по надстройкам, по орудиям, по торпедным аппаратам. Не видно даже кораблей охраны. Немцы, видимо, отсиживаются на глубине. Невольно напрашивается вопрос: где наши ледоколы, как они переносят такую свирепую качку?

Ураганный ветер формирует огромные волны. Их гребни проносятся гораздо выше мостика. После каждого взлёта корабль с силой бросает вниз, корпус начинает неприятно вибрировать, и порой кажется, что огромные винты уже не способны вращаться. Среди ночи срывает парадный трап эсминца и уносит за борт. Леера правого борта наполовину вырваны. Среди беснующегося страшного урагана, который достиг 10-11 баллов, едва различаются двухтрубные «Сталин» и «Северный ветер», еле ползущие трёхузловым ходом.

Особенно достаётся «Северному ветру», с него то и дело идут семафоры типа «Ломает надстройки».

Так мы боролись со стихией в течение трёх суток, но двигались к желанной цели – входу в горло Белого моря.

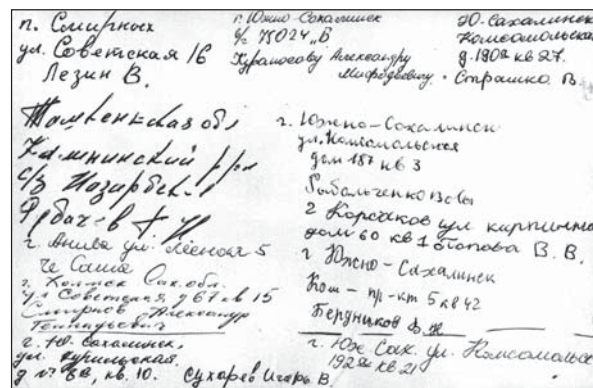
Естественно, что при таких погодных условиях, смена вахт становилась настоящим испытанием для любого члена команды. Не обошлось без ушибов и даже штормовых ранений. Море не прощало ни секунды замешательства. И вот, наконец, долгожданное Горло! Начинаем приходить в себя, появляется желание покушать!

Боцмана меняют порванные леера и навесы. Мы напряжённо выглядываемся в горизонт. Для беспокойства уже нет причин. Идёт, рассекая волны, огромный и неуклюжий «Сталин», за ним – окрашенный голубой и шаровой краской «Северный ветер», другие корабли конвоя. «Северный полюс» остался работать за Диксоном, в проливе Вилькицкого, где даже в разгар лета – непроходимые льды. Мы предвкушаем отдых, горячий душ и кино...

Но едва показались низкие двинские берега, как к нам спешит танкер, и мы идём обратно в Иоканьгу.

Командование приняло решение нанести удар по позициям вражеских лодок, развёрнутых на пути движения конвоев. По сведениям разведки, их число возросло до 50. Враг использует акустические торпеды «Цаункениг» («крапива» – нем.), хвастливо заявляя, что «крапива» завоевала лавровый венок в борьбе с союзниками. Предстоит новая схватка с врагом... Общий исход этой схватки известен всему миру...

24 ноября в Мурманск, а 28 ноября в Белое море пришли транспорты конвоя «JW-54A»: «Empire Celia», «Empire Carpenter», «Empire Nigel», «Ford



В личном архиве психотерапевта Г.Д. Юрасовой хранится более десятка подобных фотографий, на которых она как лечащий врач запечатлена вместе со своими пациентами – детьми и подростками. А на обратной стороне каждый из них оставлял свой домашний адрес и фамилию на случай, дескать, милый доктор обращайся к нам за помощью, и мы всегда поможем, как помогли Вы нам...



Yukon», «Junecrest», «Ocean Vanity», «OceanVerity», «Copeland» (Британия); «Mijdrecht» (Дания); «Norlys» (Панама); «Henri Villard», «Thomas Sim Lee», «Gilbert Stuart», «James Smith», «Edmund Fanning», «William Windom», «Park Holland», «Daniel Brake», «James Gordon Bennett» (США); военные суда охранения – эсминцы «Obedient», «Termagant», «Whitehall», «Brissenden», «Impulsive», «Inconstant», «Onslow», «Onslaught», «Orwell»; крейсера «Bermuda», «Kent», «Jamaika»; тральщики «Hussar», «Seagull»; корвет «Heather»; линкор «Anson» (Британия); эсминцы «Huron», «Haida», «Iroquois» (Канада); эсминец «Burza» (Польша); эсминцы «Разумный», «Разъярённый», «Грозный», «Громкий», тральщики T-114, T-113, T-112 (СССР); эсминцы «Corry», «Fitch», «Forrest», «Hobson», крейсер «Tuscaloosa».

После длительного летнего перерыва 1943 года британское Адмиралтейство с наступлением зимы и полярных ночей решило возобновить отправку конвоев в северные российские порты. В течение месяца, один за другим прошли три союзных конвоя. Конвой «JW-54A» вышел 15 ноября из залива Лох Ю и взял направление на Мурманск. Через неделю вышла вторая половина этого конвоя под литерой «JW-54B». Оба конвоя прошли весь путь до Кольского залива без потерь...

На Крайнем Севере воздушная разведка, как известно, сопряжена с большими трудностями. Побережье Северной Норвегии изрезано сплошными фьордами, заливами и островами. Берега глубоководных фьордов в основном скалистые, имеют горный рельеф, отражение или резкие тени на воде прибрежных сопков позволяют противнику тщательно маскировать свои корабли и транспорты. Хорошо развитая аэродромная сеть позволяла противнику базировать значительные силы истребительной авиации для прикрытия

важных военных объектов на побережье Северной Норвегии, для охраны собственных конвоев на прибрежных коммуникациях Нарвик – Киркенес – Петсамо.

Надо признать, что немцы тоже успешно использовали свою систему северных конвоев. На севере Финляндии и Норвегии добывалась никелевая руда, которая покрывала на 75 процентов все потребности в никеле германской промышленности. Северные районы Норвегии и Финляндии располагали весьма ограниченной сетью шоссейных и совсем не имела железнодорожных дорог. С рудников она отправлялась в порты Линахамари и Киркенес, где руда грузилась на транспорты и вывозилась морским путём в Германию. Значение морских перевозок на коммуникации Линахамари – Киркенес – Нарвик было велико. Со временем стало понятно и другое: для немецких войск первостепенное значение имеют морские перевозки – лапландская группировка на этом участке могла снабжаться боеприпасами, продовольствием, техникой и живой силой только морским путём.

Вражеские конвои, как правило, формировались в портах Норвегии – Тромсё и Нарвике, затем следовали через промежуточные порты Хаммерфест, Вардё, Киркенес и Линахамари. Конвои противника обычно состояли из двух-трёх транспортов, большого количества эскортных кораблей и значительных сил истребительной авиации. По мере приближения конвоев к Варангер-фьорду эскорты дополнительно усиливались. Но ничто не спасало гитлеровцев. Совместно с кораблями наши авиаторы держали под неусыпным контролем морские дороги, нанося по врагу мощные бомбовые и торпедные удары.

Среди лётного состава разведывательной авиации флота большой популярностью пользовался

чать. Потом жили в комнатке при штабе... «В зимнее время, – вспоминает Галина Денисовна, – по северному «распорядку» для сугрева было положено по сто граммов водки. Кто не пил и не курил, выдавали плитку американского шоколада. Тогда я хорошо отъелась!.. Мне дали отпуск на десять дней. Радость длилась недолго, где-то потеряла документы, пришлось возвращаться... Конечно, через пункт санитарной обработки, где мужики и женщины моются отдельно, но голые выходят в один коридор... Здесь меня и заметил один из моих прежних

знакомых, которого я при первой встрече обозвала дураком. Но тут он мне, не помня зла, помог поверить в свою легенду, оформил документы на обратный путь до Архангельска... Сына Вадика я родила в декабре 1945 года. Был страшный ураган. В городе роддом закрыли на ремонт. Меня на санках отвезли в Соломбалу... Муж получает новое назначение, и мы с месячным ребёнком двадцать суток добираемся до Владивостока. Тогда я впервые осознала, что значит быть женой офицера... Рано он ушёл от нас, два ранения, полученные во время

войны, не прошли бесследно...»

Тут бы можно поставить точку. Всё остальное как бы и не касается нашей главной темы. Но человек этим не заканчивается. У него впереди ещё вся жизнь. И ему есть что вспомнить. Факт – военная дружба не ржавеет. Кто бы знал, что спустя два года после победы во Владивостоке Галина Юрасова встретит вице-адмирала Ивана Степановича Юмашева, того самого, что новые ботинки помог получить вне очереди... Может, это какое-то наваждение или так хочется думать. По разным источникам проверял, но



командир эскадрильи 118-го РАП Герой Советского Союза Леонид Ильич Елькин.

Л.И. Елькин прибыл служить на Север в 1937 году после окончания авиационного училища. С большим упорством овладевал искусством воздушного разведчика, действуя по принципу: всё видеть у противника, оставаясь незамеченным. Эти старания авиатора не пропали даром. Елькин умел в любую погоду вылетать на разведку в глубокий тыл противника, постоянно держать под наблюдением сильно прикрытую с воздуха военно-морскую базу гитлеровцев в Альтен-фьорде, где базировались крупные боевые корабли. На разведку Елькин вылетал на истребителях и бомбардировщиках, в зависимости от удалённости разведываемого объекта и средств его противовоздушной обороны.

В числе истребителей в разведполку было и несколько самолётов типа «спитфайр», имеющих большой радиус полёта и значительную скорость. Один из этих самолётов по предложению Л. И. Елькина был переоборудован. С него сняли всё вооружение, но поставили дополнительный бензобак, смонтировали несколько фотокамер, позволявших вести плановое и перспективное фотографирование. Большой радиус действия, значительная скорость, хорошая маневренность самолёта служили ему защитой от истребителей противника. Елькин творил прямо-таки чудеса на этой машине. Проникал в самые, казалось бы, недоступные точки вражеских объектов и доставлял в наши штабы ценнейшие разведывательные материалы.

В сентябре 1943 года на Север прилетел один из лучших отрядов разведчиков Королевского воздушного флота Англии, имея перед собой задачу – произвести аэрофотосъёмки Альтен-фьорда, в котором укрывались немецкие линкоры «Тирпитц» и «Шарнхорст».

Англичане несколько дней летали над Альтен-фьордом, но так и не сумели выполнить задания. Тогда вылетел капитан Елькин. Спустя пять часов он приземлился на своём аэродроме. Фотографии, которые он доставил, чётко запечатлели военно-морскую базу и в ней – крупные боевые корабли «Тирпитц» и «Шарнхорст». Произвести такие снимки можно было только на малой высоте. На бреющем полете Елькин своими фотокамерами запечатлел не только линкоры, но даже вспышки залпов на их палубах. Когда англичанам передали фотоснимки Елькина, их недоумение сменилось восхищением. Они признали: советскому воздушному разведчику нет равных – он совершил невозможное. Как известно, данные этой разведки использовали британские тяжёлые бомбардировщики при нанесении смертельного удара по германскому линейному кораблю «Тирпитц». Эта точка в карьере «постоянной головной боли Британского Адмиралтейства» поставлена 12 ноября 1944 года.

26 ноября. Из Архангельска вышел конвой «RA-54B» в составе: «Atlantic», «Copeland», «Dover Hill», «Llandaff», «Empire Scott» (Британия); «Pieter de Hoogh» (Дания); «Marathon» (Норвегия); «Artigas», «Norlys» (Панама); «Bering» (США); **боевые корабли охранения – крейсера** «Bermuda», «Jamaika», «Belfast», «Kent», **эсминцы** «Impulsive», «Inconstant», «Middleton», «Oribi», «Orwell», «Saladin», «Skate», «Whitehall», «Ashanti», «Brissenden», «Musketeer», «Matchless», «Onslaught», «Onslow», **вооруженный траулер** «Lord Austin», **линкор** «Anson», **тральщики** «Harrier», «Hussar», **корвет** «Heather» (Британия); **эсминцы** «Iroquois», «Huron», «Haida» (Канада); **эсминцы** «Грозный», «Громкий», **тральщики** «T-112», «T-113», «T-114» (СССР).

Потерь нет.

Юмашев никогда не был на Северном флоте. Но кто его знает, льёт проливной дождь и не даёт никакой возможности разглядеть в десяти шагах. Галина стоит с сыном под козырьком какого-то подъезда, ожидает транспорт, чтобы доехать до своей части. Вдруг останавливается машина, выходит водитель и предлагает подъехать с ними. «Это было так неожиданно, – вспоминает Галина Денисовна, – когда впереди увидела адмирала. «Я узнал вас», – сказал адмирал и запросто протянул руку бывшему матросу Северного флота. Спрашивает:

«Куда едем?» Я назвала место расположения части, где служил муж. Это в шести километрах от города. В части, конечно, переполох, когда увидели у ворот машину командующего Тихоокеанским флотом...»

В 1947 году Галину Денисовну демобилизовали, надо было устраивать свою жизнь. Поехала на родину – в Городец, поступила в Московский медицинский институт. После окончания института направление получила в Крым, в Бахчисарай. Муж к тому времени уже умер, и она с двоими детьми уехала к месту нового назначе-

ния. Но её всё время тянуло на Дальний Восток. Посылает запрос и вскоре получает вызов на Сахалин. На самолёте добирается от Южно-Сахалинска до посёлка Смирных. Здесь встречает своего второго мужа Рудакова. Он на много моложе: ему 33 года, ей 45 лет. Он хочет иметь своего ребёнка. Она старается его убедить, что в её возрасте уже поздно рассчитывать на детей. Но случается самое неожиданное и желанное: рождается дочка. Потом они узнают, что дочка родилась с болезнью Дауна (в медицинской практике это за-



Книга практически была уже завёрстана, когда на глаза мне попала эта заметка в республиканской газете. Неистребимый азарт поисковика заставил меня сразу же набрать номер телефона Дубоссарской газеты «Заря Приднестровья» и просить о помощи найти Петра Онуфриевича Мустя. Старый знакомый, редактор газеты Виктор Иванович Багнибов сразу же нашёл по справочнику номер телефона ветерана.

– Я только что разговаривал с его женой... Если не ответят, звони по телефонам военкомата: Виктор Петрович, его сын, наш районный военком, он-то уж точно в курсе всех событий отца...

По названным телефонам я созвонился с Петром Онуфриевичем и с Виктором Петровичем, договорился, чтобы ветеран написал короткое воспоминание о своём пребывании в Мурманске, отыскал несколько фотографий военных и последних лет. А Виктора Петровича я попросил по своим каналам отыскать ещё несколько участников тех событий, если таковые есть. Через два дня договорились встретиться с Виктором Петровичем в республиканском военкомате, куда их пригласили на какой-то военный сбор. И всё так удачно вышло: он привёз фотографии отца, его короткое воспоминание и назвал ещё несколько фамилий:

– Кроме отца, мои сотрудники выяснили ещё двоих, кто служил в Советском Заполярье. Полковник Петр Иванович Косьянчук, по школе мой несменный военрук... И рядовой Сергей Михайлович Чуйко... Я тут написал номера их телефонов, позвоните, уточните, что вас интересует...

При телефонном разговоре оказалось, что Пётр Иванович к событиям военных лет в Архангельске и Мурманске никакого отношения не имеет, правда, служил в этих местах до войны. А вот Сергей Иванович не без гордости подтвердил: служил в инженерно-сапёрной бригаде резерва главнокоман-

дующего и участвовал в освобождении Петсамо и Киркенеса... Медаль «За отвагу» и медаль «За оборону Советского Заполярья» считает по достоинству главными своими военными наградами.

А теперь мне хочется вернуться к воспоминаниям Петра Онуфриевича. Написанные рукой ветерана они сейчас и через много лет будут представлять ещё один неоспоримый человеческий документ. Уже который раз при выполнении этой неоценимой роли связного между прошлым, настоящим и будущим, меня переполняет гордость за наших отцов. По-моему они сделали больше, чем могли. Поэтому стараюсь цитировать их воспоминания слово в слово:

«В сентябре 1943 года я добровольцем пошёл в Красную Армию через Беломорский райвоенкомат. По прибытию в 112-й запасной полк меня зачислили в спецотряд, который направлялся в Мурманск. В Мурманске нас разбили на бригады по 12 человек, объяснили, чем заниматься. А именно – работать в порту.

Причалы порта были завалены грузами, контейнера стояли в два яруса. Необходимо было освобождать причалы от этих грузов и одновременно разгружать пароходы. Работали по восемь часов в три смены, остальное время отдыхать. Но почему-то для отдыха времени всегда оставалось меньше...

К нашему приезду на каждые два причала приходился один кран. Работа, конечно, шла медленней, чем бы хотелось. Один пароход разгружали по две недели.

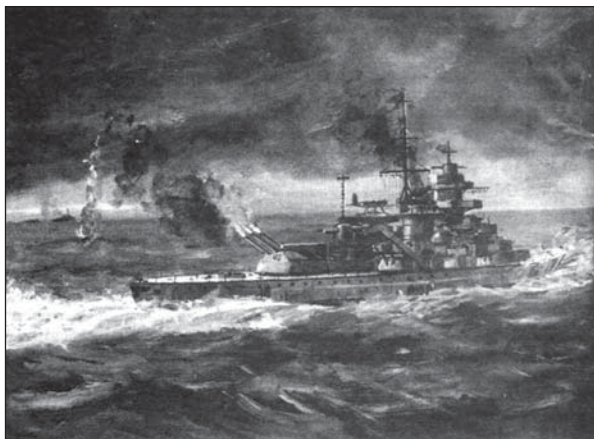
Каждую неделю подводились итоги работы каждой бригады, по каждому трюму, по каждому причалу. Всё освещалось в процентном отношении, в общем, шло, как тогда говорили, настоящее социалистическое соревнование. Каждая бригада, приходя на смену, видела на стенде результат своей работы.

болевание описано английским учёным Л.Дауном ещё в 1866 году, названо его именем; эта форма заболевания обусловлена аномалией хромосомного набора, с характерной задержкой умственного и физического развития в сочетании с нарушением деятельности желёз внутренней секреции). «Это мой крест на всю жизнь, – вздыхает Галина Денисовна. – Дочь уже взрослая, но она, кажется, останется ребёнком на всю жизнь. Мне предлагали отдать её в специализированное медицинское учреждение. Другая мать может позволить себе такое!

Я – нет! Я же врач-психотерапевт по специальности, столько людей поставила на ноги... И вдруг пойти на такое!.. Нет, пока хожу по земле, не могу отказаться от дочери! В Тирасполь приехала к своей сестре. Здесь успела поработать, жизненный рубеж суждено, видно, здесь пройти. Вот видите, – инвалид по зрению. Не на минуту не теряю надежды на лучшее будущее. Скоро пойду на операцию... Если есть хотя бы малейшая надежда на улучшение зрения, надо соглашаться. Я согласилась. Хоть чуток поправят зрение, нам будет легче. Правда,

мы не остаёмся без внимания государства, по нынешним временам пенсии хорошие получаем. Социальный работник Антонина Гавриловна Васильева у нас как член семьи. Заботливая, добросовестная. И обед поможет приготовить, и постирает, в магазин и на базар ходит, слава Богу, всё это рядом. Знаете, это жена Васильева, который вместе с нашим президентом Смирновым республику отстаивал...»

В конце нашей встречи мы рассматривали семейные альбомы. Я отобрал несколько снимков, чтобы взять с собой под гарантию



Германский линейный корабль «Scharnhorst» при попытке атаковать конвой «JW-55A» внезапно для себя получил решительный отпор британских крейсеров и вынужден был отказаться от выполнения боевой задачи



Британский линейный корабль «Duke of York», незаметно сблизившись по данным радиолокации с «Scharnhorst», открывает огонь на поражение

Если бригада выполняла план на 100 процентов, ей полагалось по сто граммов водки на каждого члена бригады. Если 99 процентов выработки – бригаде ничего не причиталось. Выработка на 110 процен-

тов – 110 граммов гарантировано каждому. И так далее...

Мы были заинтересованы механизировать разгрузку парохода по возможности прямо в вагоны. Пришло время, когда на каждый причал поставили по два крана, а потом даже на каждый трюм по крану. В результате вместо двух недель пароход разгружали за 3-3,5 суток. Мы же знали, как нужны эти грузы на фронте...

Продукты по ленд-лизу шли разные: продукты питания – сахар, яичный порошок, сухое молоко, разные консервы, техника, танки в полной боевой готовности, на палубе у второго трюма, по бокам крепились паровозы, катера, техника крупных габаритов. На американских кораблях было много русских эмигрантов, в основном, бойцы. Отношение к нам американцев было хорошее. Часто угощали и сигаретами и бутербродами. Англичане, с их колониаторскими амбициями, старались унижить нас. Бросит англичанин окуроч сигареты на землю и ждёт, пока его русский не поднимет, а в это время со стороны непременно сфотографирует этот момент. В таком виде мы, наверное, на страницы английских газет попадали...

На караваны нападали немецкие самолёты, подводные лодки и военные корабли, которые вели бои с конвоями, имелись потери и немалые. Не раз приходилось видеть, как приходили суда с пробоинами, их старались разгрузить в первую очередь, чтобы спасти столь необходимые для нас продукты, чтобы до конца обработки каравана суда смогли отремонтировать и своевременно отправить в обратный путь.

Прошло около пяти месяцев после того, как мы освободили порт от завалов, наладилась ритмичная работа по обработке союзных пароходов, мы вернулись в Кандалакишу в свой 112-й запасной полк. В составе 3-й стрелковой бригады 126-го корпуса

вернуть их через неделю, как только отсканируем и предадим их компьютерной памяти. Всё было сделано, как и обещал. Вот эти несколько снимков. Через неделю отправляюсь по знакомому адресу, чтобы вернуть фотографии хозяйке. В дверях меня ожидала записка. Галина Денисовна предупредительно извинялась, что не может меня встретить лично, поскольку ей неожиданно изменили время операции, она срочно ложится в больницу. Фотографии можно отдать хорошей знакомой, живущей на первом этаже. Она будет предупреждена. Не без-

выходное положение, однако, действую по предложенному варианту. Поставить бы снова точку. Но больше подходит многоточие: хочется надеяться на лучшее. Надо позвонить, узнать: жива ли Галина Денисовна, помогла ли ей операция? Эта мужественная женщина заслужила долгую и счастливую жизнь.

Никандр ЕЛАГИН.

Этот очерк, как последняя строка, написан специально для «Побратимов Арктики» в декабре 2007 г. – январе 2008 г.

«Здесь – великое наследие и завещание непокорённых...»

В конце 70-х- начале 80-х годов прошлого столетия вышел трёхтомный роман Саввы Дангулова «Кузнецкий мост». У этого издания собственные горизонты, свои измерения – место и время. Роман обнимает годы Великой Отечественной войны, простиравшейся



я участвовал в освобождении Карело-Финской Республики и северной части Норвегии. Корпус не имел ни артиллерии, ни танков, ни автомашин. Для нас главными средствами передвижения были лошади, олени и собаки. На каждую лошадь приходилось до 135 килограммов груза в тюках, на оленя – 35 килограммов. И на солдата – 35-40 килограммов...

Из-за болот, скал и тундры не было сплошного фронта, были опорные пункты, имевшие привязку к дорогам.

Корпусу ставилась задача – скрытно, по тундре, выйти в тыл врага на дорогу и блокировать её. В октябре мы прошли 80 километров по тундре, вышли на дорогу Ахмалахти-Петсамо, перерезали её и удерживали в течение четырёх суток, пока не подошло подкрепление, пока совместными усилиями мы не уничтожили немцев. Это – с юга...

Потом приказали пройти по тундре и выйти на дорогу Сальмиярви-Ахмалахти. Это – с запада...

Потом двинулись на Никель, сломали оборону фашистов, вышли к норвежскому порту Найден. На этом закончились мои бои на Севере...

У непрерывного ежедневного «боя» на причалах Мурманска есть свой счёт: за эти пять месяцев в портах Архангельска и Мурманска обработано более 100 союзных транспортов. Время стёрло из памяти их названия, – уж больно они мудрёные для нашего восприятия. Но в одном нет сомнений: добрая половина из них обработана на глазах, при помощи и участии Петра Мустя...

Совсем рядышком на Севере сражались земляки рядовой С.М.Чуйко и старший сержант П.О.Мустя за Петсамо и Киркенес, а встретились на родной земле, в приднестровском городе Дубоссары...

2 декабря в Мурманск, а 6 декабря в Белое море пришли 15 судов конвоя «JW-54B»: «San

Adolfo», «Ocean Strength», «Ford McMurray», «Ford Columbia», «Empire Stalwart», «Ford Poplar», «Empire Lionel», «Daldorch», «Rathlin» (Британия); «Horace Gray», «William L Marcy», «Arthur L Perry», «Thomas Kearns», «John Fitch», «Eugene Field» (США); военные суда охранения – крейсера «Bermuda», «Belfast», «Kent», «Jamaika», эсминцы «Savage», «Saumarez», «Scorpion», «Scourge», «Hardy», «Vigilant», «Venus», «Skate», «Middleton», «Ashanti», «Saladin», «Matchless», «Beagle», «Musketeer», «Obdurate»; корветы «Rhododendron», «Dianella», «Poppy»; линкор «Anson», тральщики «Halcyon», «Speedwell»; эсминец «Stord» (Норвегия); эсминцы «Разумный», «Валерьян Куйбышев», тральщики T-115, T-116, T-117 (СССР).

Потерь нет.

20 декабря в Мурманск, а 22 декабря в Белое море пришли 19 судов конвоя «JW-55A»: «Empire Archer», «Lucerna», «Ford Hall», «Lapland», «Ford Astoria», «Ford Missanabie», «Ford Thompson», «Thistleale», «Empire Pickwick», «San Ambrosio» (Британия); «Lewis Emery Jr», «Daniel Willard», «Stage Door Canteen», «Collins P Huntington», «Thomas Scott», «George Weems», «James Woodrow», «James A Farrell», «Philip Livingston» (США); военные суда охранения – крейсера «Belfast», «Jamaika», «Norfolk», «Sheffield»; эсминцы «Savage», «Saumarez», «Scorpion», «Virago», «Westcott», «Ashanti», «Matchless», «Opportune», «Milne», «Meteor», «Musketeer», тральщики «Cockatrice», «Hussar», «Harrier», «Speedwell»; линкор «Duke of York» (Британия); эсминец «Athabaskan» (Канада); эсминец «Stord», корвет «Acanthus» (Норвегия); эсминцы «Грозный», «Громкий», «Валерьян Куйбышев», тральщики T-114, T-113, T-115 (СССР).

Потерь нет.

действительно на неохватных пространствах земли. Перед нами возникают разные страны, разные города и множество человеческих судеб, лиц и характеров.

В послесловии к третьей книге «Кузнецкого моста» Н.Федоренко справедливо отметил: «У времени нет возраста. И если в книге изображается прошлое, пафос её обращён не к минувшему, а к нашей современности, к будущему. Её содержание проникнуто сегодняшней тональностью. Здесь – великое наследие и завещание поколения непокорённых эпохи Отечественной войны».

Роман посвящён величайшей теме современности – дипломатической битве в многосложной обстановке событий в ходе второй мировой войны. Здесь отражены все перепетии создания антигитлеровской коалиции и почти в точной хронологии отображены главные политические и дипломатические вехи строительства сложных союзнических отношений. Пока шла битва за создание союзниками второго фронта, война приобретала всё более чудовищные масштабы, невиданные в истории сражения, нещадно требовала новых ресурсов. Воз-

никали проблемы, усугублялись противоречия...

«...Пойти на союз с Черчиллем, – размышляет один из главных героев романа Егор Бардин в беседе со своим другом Бекетовым, – не риск ли?» – «Риск? – отвечает ему Бекетов. – Ну, что ж, в каждом новом деле есть доля риска, но заставить врага революции, врага наисвирейшего, которого, как это ни парадоксально, своеобразно вызвала на свет революция как своего антагониста, заставить этого врага работать на революцию – это и есть призвание дипломата-революционера».



23 декабря из Мурманска вышел конвой «RA-55A» в составе 22 судов: «Ford McMurray», «Ford Yukon», «Junecrest», «Rathlin», «San Adolfo», «Empire Carpenter», «Empire Celia», «Empire Nigel», «Ocean Strength», «Ocean Vanity» (Британия); «Mijdrecht» (Дания); «Arthur L Perry», «Daniel Drake», «Gilbert Stuart», «Henri Villard», «James Smith», «William L Marcy», «William Windom», «Edmund Fanning», «Park Holland», «Thomas Sim Lee», «Thomas Kearns» (США); боевые корабли охранения – корвет «Dianella», «Porru», «Wallflower», «Borage», линкор «Duke of York», крейсера «Jamaika», «Norfolk», «Sheffield», «Belfast», эсминцы «Opportune», «Saumarez», «Savage», «Scorpion», «Virago», «Westcott», «Ashanti», «Beagle», «Milne», «Musketeer», «Matchless», «Meteor», тральщики «Seagull», «Hound», «Hydra» (Британия); эсmineц «Athabaskan» (Канада); эсmineц «Stord», корвет «Acanthus» (Норвегия).

Потерь нет. Но сколько потребовалось сил с обеих союзнических сторон, чтобы за месяц сформировать, провести и разгрузить транспорты сразу в пяти конвоях!

26 декабря. Оперативное прикрытие конвоя «JW-55B» потопило германский линейный корабль «Scharnhorst».

Незадолго до этого события, 16 декабря в Полярном побывала эскадра английских кораблей в составе линейного корабля «Duke of York», крейсера «Jamaika», эсминцев «Saumarez», «Savage», «Scorpion», «Stord». На флагманском линкоре «Дюк оф Йорк» («Duke of York») участвовал в охране шестнадцати союзных конвоев) находился командующий британским флотом Метрополии адмирал Брюс Фрейзер (в некоторых источниках – Фрээр).

Командующий Северным флотом вице-адмирал А.Г.Головко нанёс Фрейзеру визит и при-

гласил английского адмирала к себе, устроив в честь гостей концерт флотского ансамбля и торжественный обед. Арсений Григорьевич недоумевал в своих размышлениях по этому поводу в своём дневнике: «Мне пока не совсем ясно, с какой целью прибыл к нам командующий британским флотом Метрополии в самый разгар полярной ночи».

Через два дня, получив от Головко необходимую информацию о военно-оперативной обстановке на Северном морском театре Фрейзер поспешил из Кольского залива в Акурейри (Исландия) со всей своей «командой» для заправки топливом и прикрытия очередных конвоев «JW-55B» и «RA-55A», которые отправлялись из Лох-Ю и Кольского залива 20 и 22 декабря соответственно.

Уже 20 декабря британская разведка на основании перехваченных и расшифрованных немецких радиосообщений доложила Фрейзеру и Барнетту о готовящейся атаке линкора «Шарнхорст» на эти конвои. В этом боевом корабле была сконцентрирована довольно грозная сила. Он был сравнительно молодой – спущен на воду в октябре 1936 года. Имел водоизмещение 32 000 тонн. Экипаж – 1800 человек, скорость хода – 31,5 узла. На вооружении находилось девять 280 мм орудий главного калибра, двенадцать – 150 мм, четырнадцать – 104 мм, двадцать шесть зенитных орудий малого калибра, шесть торпедных аппаратов и четыре самолёта. Этим боевым снаряжением «Шарнхорст» пользовался вполне активно: в ноябре 1939 года вместе с однотипным кораблём во время рейда по Атлантике утопил пассажирский лайнер «Равалпинди»; в июне 1940 года расстрелял артиллерийским огнём и утопил английский авианосец «Глориес» и два эсминца «Акаста» и «Ардект» (погибло около по-

Наверное, бессмысленно было бы сейчас цитировать или пересказывать отдельные фрагменты и эпизоды этого романа. Отметим главное для нас – советские дипломаты умели читать мысли как друзей, так и врагов, и действовать в соответствии с установками советского правительства и Главнокомандующего И.В.Сталина. Их мысли, в частности, очень точно выражены автором романа: «На самом деле и союз, и помощь будут точно соразмерны: дать России ровно столько, чтобы она, не дай бог, не протянула ноги раньше времени или, тоже, не

дай бог, не одолела Гитлера». Вот он «ключ» к пониманию политики Черчилля!

Исторические портреты политических и государственных деятелей Сталина, Рузвельта, Черчилля, де Голля, Гопкинса, Идена, писателя Бернарда Шоу, целой плеяды зарубежных корреспондентов (француз Галуа, американцы Хоуп и Джерми, англичане Баркер и Клинтон – что может сказать иностранный корреспондент, дипломат едва ли произнесёт) помогают понять не только суть исторического момента, но и реально представить магистральные направления второй мировой

войны. Одним из таких главных направлений в то время было укрепление антигитлеровской коалиции во имя общей победы. И это, прежде всего, должно было подтверждено скорейшим открытием второго фронта, ритмичным обменом союзными конвоями. Но чтобы проследить и понять этот сложный путь, мало прочесть трёхтомный роман Саввы Дангулова «Кузнецкий мост», и даже многотомный труд под названием «История Великой Отечественной войны»...



**На задание идут самолёты-торпедоносцы
9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка
Северного флота**

лутора тысяч человек); в 1941 году в атлантических рейдах потопил ещё 22 транспорта общим тоннажом 116 000 тонн. Так что британсойя Метрополии было за что «иметь зуб» на этого «бандита с большой дороги».

Как по расписанию навстречу друг другу устремились конвои «JW-55B» и «RA-55A». Последний конвой состоял из 22 неполностью загруженных судов в сопровождении эскорта в составе крейсеров «Norfolk», «Sheffield», «Belfast» и нескольких эсминцев. Команду боевого сопровождения возглавил контр-адмирал Роберт Барнетт, которому предстояло заманить «Шарнхорста» в ловушку.

Немецкий самолёт-разведчик уже обнаружил конвой «JW-55B», который уже находился к полудню 24 декабря между островами Ян-Майен и



Медвежий. Он сообщил курс конвоя, скорость, походный ордер и состав ближнего охранения. Эскадра Фрейзера осталась не замеченной. Тогда адмирал принимает неординарное решение. Нарушив режим радиомолчания, он приказывает командиру эскорта на три часа сбавить ход до малого, в то время его эскадра увеличивает скорость движения с 15 до 19 узлов. Но это было только началом «великолепной рокировки». Поскольку немцы еще не обнаружили встречный конвой «RA-55A», поэтому Фрейзер продолжает игру: он приказывает этому конвою изменить курс и следовать на север, уменьшить состав его боевого сопровождения и увеличить до 14 эсминцев эскорт «JW-55A». Такая флотилия способна бросить вызов самому «Шарнхорсту» даже если им командует контр-адмирал Эрих Бей, командующий оперативной эскадрой кораблей в Альтен-фьорде, человек без сомнения опытный и храбрый, но самонадеянный, с крутым характером...

Об этой операции очень подробно как профессионал и учёный рассказывает капитан I ранга, профессор А.Г.Уваров в книге «Полярный конвой» (Издательство «Остров», г.Санкт-Петербург, 2005 год). В монографии «Конец «Шарнгорста» («Scharnhorst» – в немецком произношении все-таки «Шарнхорст», но не «Шарнгорст», – Н.Е.), посвящённой 60-летию боя у мыса Нордкап, расписан по дням, часам и минутам весь ход этой морской операции. Мы обойдёмся лишь констатацией факта: 26 декабря 1943 года, в 19 часов 45 минут «Шарнхорст» потоплен английской эскадрой. В ходе боя английские корабли выпустили 55 торпед, из которых 11 достигли цели. Сначала на израненном «Шарнхорсте», получившем сильный крен, замолкли все орудия. Затем он начал погружаться носом, перевернулся через правый борт вверх

Тревога в бухте Полюнья

10 августа в бухте Полюнья было тепло. Ртутный столбик поднялся на два деления выше нуля.

Промысловики Жильцов и Сметанин решили поохотиться. Захватив ружья, приятели поднялись на холм и в последний раз бросили взгляд на свои избушки, в которых остались жёны с ребятами, на ровное зеркало бухты... И не поверили своим глазам. По воде

медленно скользил корабль. На поверхности у него виднелась только палуба с пушкой и пулемётами. На ветру полоскался флаг с чёрным крестом и свастикой. С корабля спускали шлюпку. Охотники бросились через овраг к своим домикам. Но, выбравшись на гряды камней, они увидели, что шлюпка уже возвращается. В ней сидели на веслах два человека в светлых куртках. Зачем они выходили на берег? Что им здесь было нужно? Что они искали?

И на подводной лодке заметили друзей. Шлюпку быстро вытащили на палубу, за кормой забурилась вода

– долетел шум работающих двигателей. На мостике было много людей, но они сразу спустились внутрь корабля. Остался один, невысокого роста, в зелёной куртке. Он махал руками, что-то кричал, но из-за ветра понять его было невозможно.

Промысловики осмелели и подошли ближе к воде. Сметанин крикнул:

– Ничего не слышно!

Тогда человек на мостике стал махать рукой сверху вниз, затем двумя руками описывать окружность... Может быть, он предлагал им уйти? Спрашивал, прилетают ли сюда самолёты?



килем и исчез под водой. Из 1765 человек экипажа англичане подобрали только 36 матросов и унтер-офицеров...

Утром 27 декабря эскадра Фрейзера и крейсерская группа Барнетта зашли в Кольский залив. Вице-адмирал Головкин и глава британской военно-морской миссии в Полярном контр-адмирал Арчер поздравили адмирала Фрейзера с победой. Кстати, командующий Северным флотом, узнав о выходе «Шарнхорста» в море сделал максимум возможного, чтобы помочь англичанам, а где-то и подстраховать их усилия. С утра 26 декабря он приказал подводным лодкам «Л-20» и «К-21» выдвинуться в район Альтен-фьорда. Сразу после выхода командир «К-21» Лукин собрал офицерский состав и объявил боевую задачу: мы должны перехватить и атаковать фашистский линкор «Шарнхорст». 27 декабря в 08.32 лодка подошла к указанной штабом точке и погрузилась для поиска противника... «Мы опоздали. «Шарнхорст» был уже потоплен», – констатировал в своих воспоминаниях бывший командир группы движения К.Сергеев.

За победу у мыса Нордкап адмирал Фрейзер получил орден «Британской империи» и титул «Лорд мыса Нордкап». От советского правительства за большой вклад в дело совместной борьбы против общего врага адмиралу Фрейзеру и вице-адмиралу Барнетту вручены ордена Суворова I-й степени, многим английским морякам – советские ордена и медали...

...Через десять лет после Победы А.Г.Головкин, командующий Балтийским флотом, возглавил отряд кораблей, направляющийся в Англию с визитом дружбы. Арсений Григорьевич особенно волновался в ожидании встреч с недавними союзниками, ставшими в годы войны друзьями. Среди британских моряков их действительно

было немало. Головкин готовился сказать им тёплые слова, идущие от всего сердца. Утром 12 октября 1955 года отряд прибыл на Спитхедский рейд. Его встречал английский эскадренный миноносец «Виго». Как только ошвартовались наши корабли, на крейсер поднялся временный поверенный в делах СССР в Англии. Поздоровался и сообщил:

– Вас тут знают и ждут...

Вот тогда и вспомнил Головкин памятную встречу с английским адмиралом Фрейзером и его начальником штаба в тяжёлом 1942 году. В середине декабря английский линкор «Дюк оф Йорк» и крейсер «Ямайка» – участники военного сопровождения соответственно шестнадцати и пятнадцати союзных конвоев.

Английский начальник штаба хотел застать врасплох Головкин первым вопросом: знает ли командующий, что британский адмирал бывал в России?

– Знаю...

Тогда собеседник сделал ещё более таинственное выражение своему лицу, спросил:

– И что воевал против большевиков?

– Знаю, – удовлетворил любопытство англичанина адмирал. – Осенью восемнадцатого года, на Каспии, вместе с генералом Денстервиллем...

– Знаете, что с ним сделали большевики?

– Знаю: посадили в тюрьму...

– И знаете, что за это он благодарен большевикам?

Вот этого Головкин не знал, он вопросительно поднял брови. А торжествующий британец рассмехался и объяснил:

– В тюрьме, где сидел Фрейзер, плохо кормили, и это ему дало возможность излечиться от язвы, которая мучила его...

Вот так шутливое знакомство перешло в тесную дружбу с союзными моряками. Совместные

Лодка двигалась к берегу, но вдруг резко развернулась и пошла из бухты на восток. Через несколько минут её уже не было видно.

Взволнованные промысловики заторопились к своим домам. Там никого не было. Они в растерянности остановились... Из-за груды камней показались их дети и жены, прятавшиеся от врага.

Что же теперь делать? Все жители пришли к единому мнению: «Надо предупредить наших на Диксоне!» К нему вдоль берега сорок километров, к тому же оттаявшая за лето тундра, словно каша, укрытая сверху густым ковром низкорослых

трав. Идти по ней не только тяжело, но и опасно.

Пошла Антонина Прохоровна Жильцова. В то время ей было 22 года, за плечами уже несколько зимовок на островах Каменных и вот в бухте Полюныя. Правда, далеко отлучаться ей ещё не приходилось, к тому же у неё годовалый ребёнок... Муж дал компас, указал направление на запад, кратчайшую дорогу через тундру.

Перепрыгивая с кочки на кочку, обходя озёра, она строго придерживалась указанного направления. Впереди бежала собака. Вдвоём было веселее и не так страшно.

Солнце клонилось к закату, но в это время года оно не уходило за горизонт, и было достаточно светло.

Вдруг, когда большая часть пути была уже позади, собака с лаем бросилась к морю. Антонина Прохоровна увидела группу людей. «Свои или немцы?» На всякий случай свернула подальше в тундру.

На Диксон она пришла в полночь. От усталости еле на ногах держалась. На берегу стояло множество военных палаток, более трёх десятков, и она бросилась к ним. А палаток было столь много потому, что с июля вместо Северного отряда была создана Карская военно-



активные действия помогали проводке транспортов с грузами, необходимых для победы над общим врагом.

Во время визита в Англию Арсения Григорьевича особенно взволновало приветствие командующего Портсмутской военно-морской базы:

– Господин адмирал, рад приветствовать вас в нашей стране. Я не умею говорить комплиментов, но то, что сделали в войну русские вместе с союзниками, разбив фашистов, великолепно! Я сказал своему сыну, что, если он хочет стать героем, пусть поучится у русских стойкости и непоказному мужеству. Этим людям можно верить! В честности русских военных моряков наши офицеры и адмиралы смогли убедиться, когда в порты Полярного, Мурманска и Архангельска приходили корабли и транспорты Королевства. Смею вас заверить, наши чувства чисты и светлы, как морской воздух...

– Спасибо адмирал, – произнёс Головкин. – Мы тоже умеем ценить честность.

Прощаясь с английскими моряками, Арсений Григорьевич сказал те значительные слова, которые давно вынашивал в душе:

– Я хотел бы на минуту вернуться к прошлой войне. Тогда к нам на Север приходили союзные конвои с грузами для Красной Армии. То были тяжкие походы. Гибли ваши моряки и наши. Мы всегда помним об этом. Мы с вами не вечны. Но вечная память о павших!

29 декабря. В Мурманск, а 31 декабря в Белое море пришли 19 судов конвоя «JW-55B»: «Ford Vercheres», «Ford Kullyspell», «Ocean Valour», «Ford Nakasley», «Ocean Viceroy», «British Statesman», «Ocean Gypsy», «Ocean Messenger», «Ocean Pride» (Британия); «Norlys» (Панама); «John J Abel», «Cardinal Gibbons», «John Vining», «Thomas U Walter», «Harold L Winslow», «Bernard N Baker»,

«John Wanamaker», «Will Rogers», «Brockholst Livingston» (США); военные суда сопровождения – крейсера «Belfast», «Jamaika», «Norfolk», «Sheffield»; эсминцы «Savage», «Saumarez», «Scorpion», «Scourge», «Virago», «Wrestler», «Impulsive», «Matchless», «Onslaught», «Opportune», «Onslow», «Musketeer», «Orwell», «Whitehall»; тральщики «Hydra», «Hound», «Hussar», «Halcyon», «Gleaner»; корветы «Wallflower», «Oxlip», «Borage», «Honeysuckle»; линкор «Duke of York» (Британия); эсминцы «Huron», «Haida», «Iroquois» (Канада); эсминец «Stord» (Норвегия) эсминцы «Разумный», «Разъярённый», «Валерьян Куйбышев», тральщики T-114, T-113, T-112, T-116 (СССР).

Потерь нет.

31 декабря. Из Мурманска вышел конвой «RA-55B» в составе 8 судов: «Daldorh», «Ford Columbia», «Ford Poplar», «Lucerna», «Empire Stalwart», «San Ambrosio» (Британия); «James Gordon Bennett», «Thomas Kearns» (США); боевые корабли охранения – эсминцы «Impulsive», «Orwell», «Whitehall», «Wrestler», «Onslaught», «Onslow», тральщики «Orestes», «Ready», «Speedwell», «Hussar», «Halcyon», корветы «Oxlip», «Rhododendron», «Honeysuckle» (Британия); эсминцы «Iroquois», «Huron», «Haida» (Канада); тральщики «T-112», «T-116» (СССР).

Потерь нет...

Методичный рефрен «Потерь нет», безусловно, радовал союзников. Вроде бы, можно уже расслабиться и подумать: враг измотан и он не в состоянии больше сопротивляться. Но думать так, значит, недооценивать коварного противника, предаваться иллюзиям, потерять бдительность, что в боевых условиях имеет особую цену. До конца войны ещё было полтора года, – за это время союзные конвои потеряют ещё около 20 транспортных судов и кораблей охранения...

морская база, взявшая под охрану 1 миллион 200 тысяч квадратных километров моря и 7 тысяч километров берега, но для её служащих на Диксоне не было жилья.

Оказалось, что Антонина Прохорова пришла в тот момент, когда готовился к выходу в море первый конвой на восток. Сразу же, среди ночи, был созван совет базы, на котором со своим сообщением и выступила Жильцова. Особенно внимательно её слушал командир базы капитан первого ранга Сергей Васильевич Киселёв.

Ранее он служил на Балтике, затем был командиром охраны

водного района Беломорской военной флотилии, и вот теперь командир базы.

Он думал: «Зачем немцы заходили в бухту? Создать пост наблюдения? Высадить диверсионную группу? Промысловики видели, что на шлюпке возвращалось двое, а сколько их было в ней, когда она шла к берегу?»

Первая весть о появлении гитлеровцев была особенно важна, так как уже проходили рейсы между Архангельском и Диксоном, Диксоном и Дудинкой. Открыл навигацию конвой «ДЕ-1» (Диксон – Енисей) ещё 17 июля. Тогда благополучно прибыли

к месту назначения ледокольные пароходы «Г.Седов» и «Монткальм», а за ними транспорты «Андреев», «Игарка» и «Моссовет» под охраной двух кораблей. И если теперь гитлеровцы появились на востоке, то в районе Енисейского залива и на подходах к нему опасность их нападения тем более велика.

Киселёв принимает решение:

– Выслать специальную группу в район бухты и тщательно прочесать её. Повысить бдительность сторожевых кораблей, следить за фарватером, могут быть мины... Конвой «ДВ-1» выйдет сегодня, как и намечалось.

1944 год: От первых желанных побед – к историческому повороту

«Некалендарный» 1944 год всё-таки начинался там, в Тегеране. После больших споров о вкладе и месте каждого из государств антигитлеровского содружества. Черчилль устроил 30 ноября 1943 года торжественный приём в английском посольстве в честь своего 69-летия. Сталин пришёл в парадной маршальской форме вместе с Молотовым и Ворошиловым. Сталин приподнёс имениннику каракулевую шапку и большую фарфоровую скульптурную группу на сюжет русских народных сказок. Первый и очень лаконичный тост сказал Сталин:

– За моего боевого друга Черчилля!..

Сталин подошёл к имениннику, чокнулся с ним, обнял за плечо, пожал руку. И когда были осушены бокалы, Сталин с теми же словами обратился к президенту Соединённых Штатов Америки:

– За моего боевого друга Рузвельта!..

Та же процедура чокания и рукопожатий.

Черчиллю позволительно было как имениннику «править балом». Он решил не отставать, но позволил некую дифференциацию своего обращения:

– За могущественного Сталина. За моего друга – президента Рузвельта!..

Рузвельт обратился к Черчиллю и Сталину с

кратким и многозначительным тостом:

– За наше единство в войне и мире!..

Русский обычай произносить тосты понравился и американцам, и англичанам.

После руководителей за именинным столом Черчилля тосты стали произносить один за другим участники встречи. Рузвельт счёл нужным напомнить о послевоенном мире, о важности сохранения единства и сотрудничества великих держав не только сейчас, но и в будущем. Во всех дальнейших тостах прослеживалась в разных вариантах именно эта идея: задачи борьбы и победы над общим врагом привели этих людей в разгар жесточайшей войны в иранскую столицу, чтобы сохранить атмосферу доверия между их странами. Но «недолго музыка играла»... Начальник генерального штаба Англии генерал Алан Брук постучал ножом по бокалу, дал знать, что он хочет произнести. Когда на него обратили внимание, он встал и начал рассуждать о том, кто больше всего из союзников пострадал в этой войне. Конечно же, это англичане, их потери превышают потери любого другого народа, Англия дольше и больше других сражалась и больше других сделала для победы. Бестактность выступления генерала Брука явно не разделяло большинство присутствующих. В наступившей тишине все взоры обратились к Сталину.

Все знали, что основная масса гитлеровских войск прикована к советско-германскому фронту, советский народ и его Красная Армия ценой невероятных жертв и усилий шаг за шагом освобождает от оккупантов территорию Советского Союза, превращённую фашистами в сплошное пепелище. Сталин сидел мрачный. Все ждали, что сейчас разразится политическая буря. Но Сталин взял себя в руки, поднялся, окинул всех суровым взглядом и спокойно произнёс:



Жильцова, выполнив свой долг, возвратилась домой вместе с поисковой группой. На севере она жила ещё несколько лет, а затем в Красноярске работала в одном из автотранспортных предприятий города.

Тщательно прочесав всю прибрежную полосу в бухте Полюныя, краснофлотцы убедились, что гитлеровцы не высаживали десант. Следовательно, целью их захода был ремонт или организация наблюдательного пункта, но затем по каким-то причинам они отказались от первоначального плана.

Командир поисковой группы послал старшину-моториста катера

на Диксон с рапортом о результатах поиска.

13 августа была ясная, тихая погода. Правда, передавали штормовой прогноз, но старшина рассчитал, что успеет проскочить на Диксон. Дав полный газ, он помчался на базу и вдруг при выходе из-за мыса увидел продолговатое серое тело, спокойно покачивающееся на воде... Подводная лодка! Она была хорошо видна сбоку, на фоне белесого неба. Отчётливо вырисовывались кормовое и носовое орудия, пулемёты... На рубке можно было различить цифры: 27 (третью цифру старшина не рассмотрел.

Это была лодка «U-278»). На палубе стояло семь человек. Старшина разволновался: как задержать гитлеровцев? Как сообщить о них на Диксон? Вдали показался идущий на посадку самолёт. Старшина послал в его сторону ракету. Вторую – в сторону подлодки.

Гитлеровцы засуетились, бросились в люк, лодка стала уходить, одновременно опускаясь под воду. На самолёте, к сожалению, сигналов не заметили.

Примчавшись на Диксон, старшина бросился в штаб базы.

– Лодка!.. Не будет и десяти миль!



– Я хочу сказать о том, что по мнению советской стороны, сделали для победы Рузвельт и Соединённые Штаты Америки. В этой войне главное – машины. Соединённые Штаты доказали, что они могут производить от 8 до 10 тысяч самолётов в месяц. Англия производит ежемесячно 3 тысячи самолётов, главным образом тяжёлых бомбардировщиков. Следовательно, Соединённые Штаты – страна машин. Эти машины, полученные по ленд-лизу, помогают нам вытравить войну. За это я и хочу поднять свой тост...

Рузвельт не замедлил откликнуться:

– Я высоко ценю мощь Красной Армии. Советские войска применяют не только американскую и английскую, но и отличную советскую военную технику. В то время как мы здесь празднуем день рождения британского премьер-министра, Красная Армия продолжает теснить нацистские полчища. За успехи советского оружия!

Всё было поставлено на свои места, инцидент исчерпан...

На другой день, 1 декабря 1943 года Рузвельт, Сталин и Черчилль подписали теперь уже известную всему миру Тегеранскую декларацию трёх держав, в которой была выражена «...решимость в том, что наши страны будут работать совместно как во время войны, так и в последующее мирное время».

На прощание Рузвельт и Сталин обменялись краткими «речами».

Рузвельт: «Я считаю, что мы проделали здесь хорошую работу. Согласованные решения обеспечат нам победу».

Сталин (улыбаясь): «Теперь уже никто не усомнится в том, что победа за нами».

В декабре 1943 года в Москве царила атмосфера приподнятости. Основания для этого были серьёзные. В окончательной победе над врагом уже никто не сомневался, хотя на разных участках советско-

германского фронта от Ледовитого океана до Чёрного моря шли жестокие бои. Уже никто не смел оспаривать того, что инициатива в войне прочно перешла к Красной Армии (Сталин: «...победа будет за нами!»), которая продолжала неотвратимое движение на запад и предпринимала огромные усилия по избавлению от захватчиков советских земель и освобождению поработённых нацистами народов Европы. И наши союзники провели ряд успешных операций на своём театре военных действий: победы в Италии, у Эль-Аламейна, в Тунисе... Военная фортуна повсеместно отворачивалась от Германии и её сателлитов.

Решения Тегеранской конференции продемонстрировали единство руководителей трёх великих держав и неуклонное желание сократить не только сроки войны, но и нанести сокрушительное поражение врагу. В советской печати сообщения о состоявшейся в Тегеране конференции, тексты декларации и другие официальные документы были опубликованы только 7 декабря, после возвращения советской делегации в Москву. По пути в Москву Сталин в сопровождении близких ему лиц совершил поездку по Сталинграду. Это была, как бы тогда сказали, отеческая дань городу, носящему его имя, и высокая оценка подвига сталинградцев. Как известно, Сталин не любил «прогулок по городам и весям»...

Сталин и Рузвельт всё больше сближались в своём понимании исторической ситуации. Это зафиксировано в телеграммах, которыми после конференции обменялись Рузвельт и Сталин.

Рузвельт: «Я считаю, что конференция была весьма успешной, и я уверен, что она является историческим событием, подтверждающим не только нашу способность совместно вести войну, но также работать для дела грядущего мира в полном согласии».



На поиски врага вылетел самолёт. Через час он вернулся. Обнаружить лодку ему не удалось, мешал ветер. На Диксоне потом ходили легенды о том, как старшина ракетой отогнал немцев. Но ни имени, ни фамилии при этом не называли. Старшина и старшина. Так и для нас фамилия этого человека осталась неизвестной.

Леонид ЩИПКО

«Защитники Карского моря».

Красноярское книжное
издательство.

1985 г., стр. 99-102.

Сорванный реи́д

Прочитав как-то в одной из газет рассказ «Ещё одна загадка» – о немецких подводных лодках, бороздивших Карское море, мне захотелось дополнить автора некоторыми фактами, ставшими известными из рассказов местных жителей.

...Стоял конец августа. Ледяные лавины окутали Карское море. Они то насккивали друг на друга, то, переворачиваясь, уходили под

воду, затем вновь всплывали, ударяя по соседним глыбам, заставляя их кувыркаться в хаотическом порядке. На грунте лежали четыре подводных судна, на которых четко были видны фашистские знаки. «Хищники» замерли в ожидании советского каравана, который, сопровождаемый конвоем, с ценным грузом на борту направлялся в Дудинку.

Услышав шум двигателей приближающихся судов, одна из лодок медленно пошла на сближение, предвкушая неминуемую гибель противника. Первая торпеда, пущенная в цель фашистами, не до-



Сталин: «Согласен с Вами, что Тегеранская конференция прошла с большим успехом и что личные встречи имели во многих отношениях весьма важное значение. Надеюсь, что общий враг наших народов – гитлеровская Германия – скоро это почувствует. Теперь имеется уверенность, что наши народы будут дружно совместно действовать и в настоящее время, и после завершения этой войны».

Более сдержанным в оценках был Черчилль. На это у него были свои причины: по многим позициям обсуждавшихся в Тегеране вопросов он оказался в меньшинстве, и, отступая шаг за шагом, вынужден был присоединяться к ряду важнейших договорённостей СССР и США. Британский премьер на протяжении трёх лет оказывал давление на Рузвельта в вопросе открытия второго фронта, несколько раз вплоть до ноября 1943 года Рузвельт не раз уступал натиску Черчилля. Но в Тегеране Рузвельт занял более смелую, конструктивную позицию и счёл необходимым определить окончательную дату открытия второго фронта, что в общем и последовало вопреки противодействию Черчилля...

Черчилль оставался самим собой и в этой ситуации. По пути из Тегерана в Лондон, будучи в Каире, он заболел воспалением лёгких и несколько недель пролежал в постели. Даже прикованный к постели премьер-министр не оставил своих замыслов и всеми средствами саботировал только что принятые тремя лидерами совместные решения. Позднее в своих мемуарах Черчилль признается, что, несмотря на достигнутую договорённость об открытии второго фронта в Северной Франции, он по-прежнему «гораздо более склонен» к альтернативе, заключающейся в продвижении «вначале от Италии, через Истрию и Триест, с конечной целью достижения Вены через Люблянский проход». В де-

кабре 1943 года Черчилль всё еще продвигал всеми силами свои планы: выйти через Австрию и Балканы в Юго-Восточную Европу наперерез советским войскам. Он полагал дать возможность гитлеровцам остаться непотревоженными в Западной Европе и бросить все силы против наступающей Красной Армии. Он продолжал закулисную игру с отсрочкой начала операции «Оверлорд» (кодовое название операции по высадке десанта в Северную Францию).

Черчилль прикидывал различные варианты политических последствий и даже витиевато сформулировал их основное направление: «Политические аспекты казались более отдалёнными и противоречивыми. Само собой разумеется, они зависели от результатов тех великих битв, которые ещё предстояли, а также от настроений и решений каждого из союзников после завоевания победы. Было бы неправильным, если бы западные демократии уже в Тегеране строили свои планы на подозрениях относительно позиции русских в час триумфа».

В это время Черчилль запишет в своём дневнике: «Вполне может быть, что к 31 мая мы увидим многое из того, что пока скрыто от нас. Я был бы очень огорчён, если бы мы упустили этот шанс».

Но «шанс» Черчилля был на исходе. Советские войска стремительно продвигались вперёд, и, освободив Севастополь, Одессу и другие города, вышли на границу с Румынией. Уже недалеко была и Германия. Открывалась перспектива, при которой Красная Армия могла первой вступить на её территорию. Это подвинуло западные державы к принятию более активных действий в Западной Европе.

Лондону и Вашингтону пришлось вплотную заняться подготовкой вторжения во Францию. 14 мая Рузвельт и Черчилль ставят в известность

шла. Где-то зацепилась, взорвалась. Лёд! Пробовать вторую?! Нет! Есть другое место, где лёд не помеха.

План немецкого командования был прост: блокировать поставку грузов для Норильского комбината и все подступы к нему с запада морским путем. Значит, надо отрезать Енисей, задушив его в самом устье. В короткое навигационное лето это удавалось, а вот под осень – нет. Мешал лёд. И тогда фашисты решили блокировать транспортировку грузов в самой реке. Две субмарины пустились в погоню за караваном, две другие остались на прежнем месте.

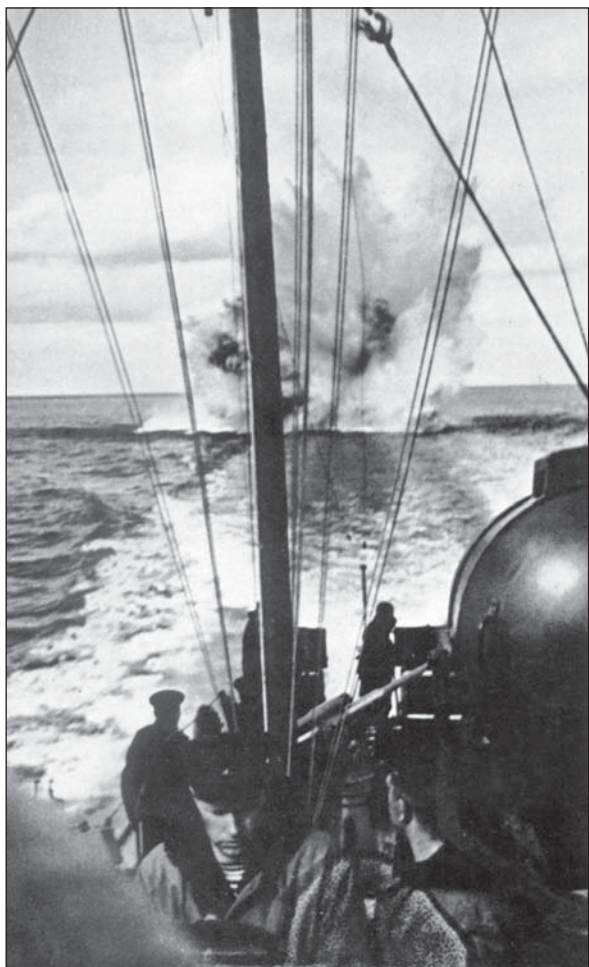
У Диксона советский конвой, выполнив задачу охраны, взял обратный курс, а сухогрузы вошли в район Енисея, благополучно приближаясь с каждым часом к Дудинке. Енисейский залив. Здесь нет опасных льдин, но есть различные особенности ходового фарватера, которые надо знать. Секретных навигационных карт, судя по всему, у гитлеровцев не было. Поэтому им приходилось время от времени всплывать на поверхность, ориентируясь на местность и уходящие суда...

...Он шёл берегом из стойбища в посёлок. Путь был долг. Присел от-

дохнуть, с удивлением заметив, что что-то огромное и чёрное всплывает в море. В диковинку было Косте Силкину видеть этакое чудище и, дивясь ему, он решил как можно быстрее добраться до жилища, поведать сельчанам об открытии.

Маленькие рыбацкие посёлки. Их не так уж много на пути от Диксона. Лодки шли почти нигде не замеченными.

Ранним утром Лейтманис, Гонтарь, Лачпис подняли паруса своих лодчонок и отправились вверх по течению реки. Нужно было проверить рыбацкие сети, разбросанные на различных участках.



Морской охотник под командованием лейтенанта Б.Ляха бомбит глубинными бомбами вражескую подводную лодку

Сталина о своих мерах: «Чтобы придать максимальную силу наступлению через море против Северной Франции, мы перевели часть наших десантных средств со Средиземного моря в Ан-



глию... Чтобы отвлечь наибольшее количество германских сил от Северной Франции и восточного фронта, мы немедленно предпринимаем в максимальном масштабе наступление против немцев в Италии и одновременно поддерживаем угрозу в отношении средиземноморского побережья Франции».

Советская сторона предприняла меры к подготовке очередного наступления против гитлеровцев. 26 мая глава Советского правительства информировал премьер-министра Великобритании об усиленной подготовке советского командования к новым крупным операциям.

Начало июня было ознаменовано вступлением англо-американских войск в Рим. А 6 июня началась долгожданная операция «Оверлорд». Утром этого дня Черчилль понял, что уже не в силах ничего предпринять для саботажа этой операции, торопился информировать Сталина:

«Всё началось хорошо. Мины, препятствия и береговые батареи в значительной степени преодолены. Воздушные десанты были весьма успешными и были предприняты в крупном масштабе. Высадка пехоты развёртывается быстро, и большое количество танков и самоходных орудий уже на берегу.

Виды на погоду сносные, с тенденцией на улучшение».

Сталин не замедлил с ответом:

«Ваше сообщение об успехе начала операции «Оверлорд» получил. Оно радует всех нас и обнадеживает относительно дальнейших успехов.

Летнее наступление советских войск, организованное согласно уговору на Тегеранской конференции, начнётся к середине июня на одном из важных участков фронта... Обязуюсь своевременно информировать Вас о ходе наступательных операций».

Но, к удивлению людей, сетей на месте не оказалось, от них остались только обрывки. Такое бывало, но очень редко: когда в море случался сильный шторм или насканивала белуха тушей в тонну. Штормов не было давно, зато белужий плавник мог поработать, хотя... Так, ничего не поняв, рыбаки последовали дальше.

...Проклятая река! Злоба охватила весь экипаж «головной» подлодки, застрявшей в песке. Каким-то чудом «заднеидушая» избежала этого положения, весьма незавидного для погони. А только что, минут двадцать назад, они бороздили

водную поверхность, осматриваясь вокруг: слева безбрежная морская даль; справа, километрах в четырёх-пяти, узкой полоской тянется берег, а прямо – неустанно идущий советский транспорт. Он уже далеко, но идти на таком расстоянии от него можно, главное – не упустить.

Дул юго-восточный ветер, вызывая быстрый отлив. Фарватер залива проходит вблизи от берега, зато, отклонись чуть в сторону, и окажется, что многие километры до противоположного берега можно «идти пешком» по песку. Немцы попали в естественную ловушку природы. Тут ещё отлив заставлял

их прямо-таки зарываться в песок. «Задняя» лодка, опасаясь участи первой, отошла. Потом стала пытаться предпринять что-либо в помощь потерпевшим. Оставалось одно – ждать прилива...

...Лачпис опустил парус, ожидая товарищей. Подошли Лейтманис, Гонтарь. «Вон, кто сетки рвал!», – поняли рыбаки, увидев скрывавшуюся под водой субмарину с белеющим фашистским знаком на корпусе. Передать об увиденном было некому. Радиостанции поблизости не имелось. Вернулись обратно, рассказали о происшествии коменданту поселка.



Кошмар большой войны на два фронта стал реальностью для гитлеровской Германии и крахом расчётов Черчилля на осуществление «балканского варианта». Чем больше последнему приходилось отступать, тем больше он саботировал другие тегеранские решения.

Сразу после тегеранской встречи и падения Рима крайне остро встал вопрос о разделе итальянского флота. Захваченный англо-американцами, он подлежал разделу в равных долях между тремя державами – Великобританией, США и СССР. Уже тогда была достигнута договорённость, что передача судов советской стороне произойдёт не позднее января 1944 года. Если же Турция откажется пропустить трофейные итальянские корабли в Чёрное море, их направят в северные порты Советского Союза.

Черчиллю крайне не нравилась затея с подобным разделом итальянского флота. Он помышлял о том, как бы дать этому делу задний ход или вообще отказаться под любыми благовидными предложениями от выполнения достигнутой договорённости относительно «одной трети». На Московской конференции трёх министров иностранных дел в октябре 1943 года шла речь о передаче советской стороне одного линкора, одного крейсера, восьми миноносцев, четырёх подводных лодок и торговых судов водоизмещением 40 тысяч тонн. Хотя «одна треть» составляла гораздо большее количество военных и торговых судов, Черчилля вообще раздражала сама постановка вопроса о репарациях в пользу советской стороны. Но президент Рузвельт не намерен был отступать от своих обещаний и телеграммой от 8 января 1944 года подтвердил британскому премьеру своё намерение о передаче Советскому Союзу одной трети захваченных итальянских судов. Рузвельт поручил послу США в Москве Гар-

риману обсудить с советскими представителями вопрос о передаче судов советской стороне. Но последовали новые политические игры в стиле чёрного английского юмора. Последовали затяжные согласования по этому вопросу английской и американской сторон.

Наконец, эти стороны пришли к альтернативному решению: западные союзники передают временно взаймы Советскому Союзу недавно переоборудованный в США британский крейсер «Ройял Соверин», один американский лёгкий крейсер и торговые суда водоизмещением в 20 тысяч тонн. Все они будут плавать под советским флагом до тех пор, пока не будет возможным получить итальянские суда без ущерба намеченным операциям. Попытка ревизовать тегеранские соглашения была налицо. Снова брали верх соображения другого порядка: Лондон и Вашингтон взвешивали на своих политических весах степень выгоды для себя усиление военной мощи СССР.

Подобная политическая эквилибристика не удивила Москву, но вызвала очередное разочарование. «Должен сказать, что после Вашего совместного положительного ответа в Тегеране на поставленный мною вопрос о передаче Советскому Союзу итальянских судов до конца января 1944 года я считал этот вопрос решённым, и у меня не возникало мысли о возможности какого-либо пересмотра этого принятого и согласованного решения. Тем более, что, как мы тогда уговорились, в течение декабря и января этот вопрос должен был быть полностью урегулирован и с итальянцами. Теперь я вижу, что это не так и что с итальянцами даже не говорилось ничего по этому поводу».

Предвидя многомесячную тяжбу передачи обещанных итальянских судов, советское пра-



Третьи сутки немецкие подводники не могли ничего предпринять. Преследовать упущенный караван нельзя, потеряно много времени, да и вслепую далеко не уйдешь, вдруг природа опять подкинет какой-нибудь фокус. Пришлось немцам отступить от плана по уничтожению советского каравана. Ни с чем возвратились фашисты. Этот рейд оказался не в их пользу...

А. ЩИПКОВ.

Игарская городская газета
«Коммунист Заполярья», 9 мая
1985 года.

«Всем нам хотелось верить...»

...7 мая мне в Берлин позвонил И. В. Сталин и сообщил:

– Сегодня в городе Реймсе немцы подписали акт безоговорочной капитуляции. Главную тяжесть войны, – продолжал он, – на своих плечах вынес советский народ, а не союзники, поэтому капитуляция должна быть подписана перед Верховным командованием всех стран

антигитлеровской коалиции, а не только перед Верховным командованием союзных войск.

– Я не согласился и с тем, – продолжал И. В. Сталин, – что акт капитуляции подписан не в Берлине, центре фашистской агрессии. Мы договорились с союзниками считать подписание акта в Реймсе предварительным протоколом капитуляции. Завтра в Берлин придут представители немецкого главного командования и представители Верховного командования союзных войск. Представителем Верховного Главного командования советских войск назначается вы. Завтра к



**Глава советской военной миссии
в Великобритании контр-адмирал
Н.М. Харламов на крейсере «Мавришес»
перед началом высадки союзников
во Франции 6 июня 1944 г.**

вительство согласилось принять для временного пользования обещанные американские и британские суда. Вместе с тем, «дядюшка Джо» напомнил, что весь военно-морской флот Италии находится в распоряжении Великобритании и США, поэтому передача восьми обещанных миноносцев и четырёх подводных лодок этого флота не должна представлять затруднений. В своём

ответе Сталин был решителен и прямолинеен: «Я согласен и с тем, чтобы вместо итальянских миноносцев и подводных лодок Советскому Союзу было передано в наше пользование такое же количество американских или английских миноносцев и подводных лодок». При этом обращалось внимание на то, что передача судов вместе с передачей линкора и крейсера должна быть безотлагательной. Подобный тон отрезвил Лондон и Вашингтон. Черчилль и Рузвельт незамедлительно пообещали предоставить во временное пользование из состава британского флота восемь эскадренных миноносцев и четыре подводных лодки.

Но всё опять-таки сводилось к русской поговорке: «Обещанного три года ждут...» Словом, пролетели ещё три месяца нового 1944 года, а западные союзники не спешили выполнять взятые на себя в Тегеране обязательства. Они действовали снова по английскому принципу «Too little and too late» («Слишком мало и слишком поздно»). Великобритания с оговоркой, якобы, без ущерба своей безопасности и не подвергая успех операции «Оверлорд» решила передать свои эсминцы. Сталин высказал «некоторое опасение относительно боевых качеств этих эсминцев». Далее последовали объяснения премьера: весь итальянский флот, дескать, располагает семью эскадренными миноносцами, да к тому же непригодными для использования их на Севере; британский флот несёт большие потери; предстоят десантные операции и вообще он даже сожалеет о том, что не может в настоящее время выделить каких-либо *новых* эскадренных миноносцев. Для понимания этой ситуации как нельзя лучше подходит летучая фраза современного экс-премьер-министра России Виктора Черномырдина: «Хотели – как лучше, получилось – как всегда»...



вам прибудет Вышинский. После подписания акта он останется в Берлине в качестве вашего помощника по политической части.

Рано утром 8 мая в Берлин прилетел первый заместитель народного комиссара иностранных дел СССР А.Я.Вышинский. Он привёз всю нужную документацию по капитуляции Германии и сообщил состав представителей от Верховного командования союзных войск.

С утра 8 мая начали прибывать в Берлин журналисты, корреспонденты всех крупнейших газет и журналов мира, фоторепортеры, чтобы запечатлеть исторический

момент юридического оформления разгрома фашистской Германии, признания ею необратимого крушения всех фашистских планов, всех её чуждолюдских целей.

В середине дня на аэродром Темпельгоф прибыли представители Верховного командования союзных войск.

Верховное командование союзных войск представляли маршал авиации Великобритании Артур В.Теддер, командующий стратегическими воздушными силами США генерал Карл Спаатс и главнокомандующий французской армией

генерал Ж. де Латтр де Тассиньи.

На аэродроме их встречали мой заместитель генерал армии В.Д.Соколовский, первый комендант Берлина генерал-полковник Н.Э.Берзарин, член Военного совета армии генерал-лейтенант Ф. Е.Боков и другие представители Красной Армии. С аэродрома союзники прибыли в Карлсхорст, где было решено принять от немецкого командования безоговорочную капитуляцию.

На тот же аэродром из города Фленсбурга прибыли под охраной английских офицеров генерал-фельдмаршал Кейтель, адмирал



В 1944 году после затяжных переговоров Британское Адмиралтейство всё же решилось на передачу Северному флоту во временное пользование одного линкора, восьми эсминцев и четырёх подводных лодок. Безусловно, возник вопрос, кому поручить приёмку и доставку кораблей. По мнению Николая Герасимовича Кузнецова, это должен быть человек надёжный, знающий и способный возглавить сложную работу в иностранных портах, а затем осуществить небезопасный переход из Англии в Мурманск. Война была в разгаре и нападения на наши корабли враг ещё осуществлял методично и активно. Кузнецов выбрал вице-адмирала Гордея Ивановича Левченко, находившегося в опале: после неудачных операций в Крыму он был даже понижен в звании до капитана первого ранга и переведён на Балтику.

Когда нарком ВМФ доложил о своих соображениях Сталину, тот удивлённо вскинул брови:

– А вы достаточно продумали своё предложение?

– Моряк на мостике, товарищ Сталин, больше чем моряк в седле, – выпалил Кузнецов.

Сталин остановился у стола, посмотрел внимательно в сторону Николая Герасимовича и произнёс, чеканя каждое слово:

– Поживём – увидим... Так, кажется, говорят?

Не без приключений добрался Левченко до английского порта Гринोक с экипажами, сформированными в срочном порядке из разных флотов. Немцы потопили транспорт, на котором помещалась команда одного из эсминцев. К счастью её удалось спасти.

Прибыв 8 мая в порт Розайт, близ Эдинбурга, и ознакомившись с представленными к приёму кораблями, Гордей Иванович понял, что принимать в таком виде их просто нельзя. Ни один корабль не мог самостоятельно выйти в море. Котлы требовали смены водогрейных трубок,



Союзники

главные машины нуждались в переборке и перекаливке подшипников, валы турбин – в очистке от грязи и ржавчины. Да и вооружение было настолько запущено, что у настоящих артиллеристов сердце кровью обливалось: торпедные аппараты эсминцев и бомбовые устройства проржавели и неразворачивались, стволы орудий имели большой расстрел.

Встретив Левченко, члены наших команд с возмущением говорили:

Разве это боевой корабль? «Северюга» из кинофильма «Волга-Волга».

Англичане полагали, что для ремонта и изучения иностранной боевой техники советским морякам понадобится по меньшей мере полгода. На этот срок британцы и рассчитали план приема-сдачи. Гордей Иванович не стал делать из этого трагедию, но предпринял все необходимые меры по ускорению намеченной цели. Он распорядился поселить экипажи на кораблях, чем вызвал недовольствие сдатчиков, но уплотнил график работ. И при встрече с краснофлотцами не уставал говорить:

флота фон Фридебург и генерал-полковник авиации Штумпф, имевшие полномочия от Дёница подписать акт о безоговорочной капитуляции Германии.

Здесь, в Карлсхорсте, в восточной части Берлина, в двухэтажном здании бывшей столовой немецкого военно-инженерного училища подготовили зал, где должна была проходить церемония подписания акта.

Немного отдохнув с дороги, все представители командования союзных войск прибыли ко мне, чтобы договориться по процедурным вопросам столь волнующего события.

Не успели мы войти в помещение, отведённое для беседы, как туда буквально хлынул поток американских и английских журналистов и с места в карьер начали штурмовать меня вопросами. От союзных войск они преподнесли мне флаг дружбы, на котором золотыми буквами были вышиты слова приветствия Красной Армии от американских войск.

После того как журналисты покинули зал заседания, мы приступили к обсуждению ряда вопросов, касающихся капитуляции гитлеровцев.

Генерал-фельдмаршал Кейтель и его спутники в это время находились в другом здании.

По словам наших офицеров, Кейтель и другие члены немецкой делегации очень нервничали. Обращаясь к окружающим, Кейтель сказал:

– Проезжая по улицам Берлина, я был крайне потрясён степенью его разрушения.

Кто-то из наших офицеров ему ответил:

– Господин фельдмаршал, а вы были потрясены, когда по вашему приказу стирались с лица земли тысячи советских городов и сел, под обломками которых были задавлены миллионы наших людей, в том числе многие тысячи детей?



– Корабли-приёмыши, конечно, не лучший подарок союзников. Но дарёному коню в зубы не смотрят. Подкуём-подремонтируем и будут как новенькие!

Наши моряки потрудились по-ударному, и результаты не замедлили сказаться: линкор «Ройял Соверин», переименованный в «Архангельск», и подводные лодки, на которых механизмы и вооружение оказались в более приличном состоянии, были приняты в 20-дневный срок. Чего это стоило – знали только Левченко и глава советской военной миссии В.Харламов.

Вступление кораблей в строй действующих – событие знаменательное, и на церемонию поднятия советского Военно-морского флага были приглашены посол СССР в Англии Ф.Гусев и командующий военно-морским округом вице-адмирал Максвел. Англичанин был немногословен: «Сэр Левченко, я восхищён! Ваши матросы – инженеры...»

Такая похвала не усыпила бдительность Гордея Ивановича. Буквально на следующий день Левченко перебрался со штабом в Ньюкасл, где в «Альберт-доке», «Тайн-доке» стояли эсминцы. Они требовали повышенного внимания, и Левченко считал своим долгом бывать на них ежедневно. Выслушав рапорт дежурного по кораблю, Левченко отрывисто бросал:

– Комбинезон!

Тут же облачался в спецовку, и, приговаривая: «Не держи фасон – одевай комбинезон», спускался в трюм. Там он придирчиво осматривал машинные и котельные отделения, расспрашивал краснофлотцев и старшин, как лучше и быстрее ввести их в строй. Они понимали командира: от безаварийной работы механизмов во многом будет зависеть успех предстоящего перехода, а если начистоту, их жизнь...

«Английскую операцию» Левченко проделал за четыре месяца. Ему, кажется, была неведома усталость. Гордей Иванович провёл отряд кораблей сквозь шторм и немецкие заслоны. На пути в 2000 миль наши корабли не раз оказывались под прицелом вражеских самолётов и подводных лодок (одну из них наши моряки потопили, а трём нанесли значительные повреждения). Когда корабли встали на якорь в Кольском заливе, Левченко сообщил в своём донесении: «Переход Англия – Советский Союз показал, что экипажи со своими задачами успешно справились. Личный состав проявил высокие моральные и боевые качества, сплыванность, военно-морскую грамотность и высокую бдительность».

В тот же день И.Сталин направил У.Черчиллю телеграмму «Сегодня, 24 августа, утром благополучно прибыла из Англии в известный вам порт эскадра...»

А спустя месяц в личном деле Г.И.Левченко появилась запись: «Присвоено звание адмирала».

Безусловно, определяющее значение на развитие политических событий 1944 года имела военная ситуация. К концу 1943 года произошёл коренной перелом в ходе второй мировой войны. Советские вооружённые силы при поддержке антигитлеровской коалиции, одержав выдающиеся победы, сделали необратимыми сдвиги в соотношениях сил воюющих группировок во всех областях – в военной, политической и экономической. Из сферы предположений крах наступательной стратегии фашистской Германии постепенно переходил в сферу реального воплощения. После сокрушительной Сталинградской битвы армии фашистского блока уже не смогли добиться крупного успеха ни в одной операции. Во второй половине 1943 года враг вынужден был перейти к обороне. Красная Армия в единоборстве с главными сила-

Кейтель побледнел, нервно пожал плечами и ничего не ответил.

Как мы условились заранее, в 23 часа 45 минут Теддер, Спаатс и Ж. де Латр де Тассиньи, представители от союзного командования, А.Я.Вышинский, К.Ф.Телегин, В.Д.Соколовский и другие собрались у меня в кабинете, находившемся рядом с залом, где должно было состояться подписание немцами акта о безоговорочной капитуляции.

Ровно в 24 часа мы вошли в зал. Начиналось 9 мая 1945 года...

Все сели за стол. Он стоял у стены, на которой были прикреплены

государственные флаги Советского Союза, США, Англии, Франции.

В зале за длинными столами, покрытыми зелёным сукном, расположились генералы Красной Армии, войска которых в самый короткий срок разгромили оборону Берлина и вынудили противника сложить оружие. Здесь же присутствовали многочисленные советские и иностранные журналисты, фоторепортеры.

– Мы, представители Верховного Главнокомандования Советских Вооружённых Сил и Верховного командования союзных войск, – заявил я, открывая заседание,

– уполномочены правительствами стран антигитлеровской коалиции принять безоговорочную капитуляцию Германии от немецкого военного командования. Пригласите в зал представителей немецкого главного командования.

Все присутствовавшие повернули головы к двери, где сейчас должны были появиться те, кто хвастливо заявлял о своей способности молниеносно разгромить Францию, Англию и не позже как в полтора-два месяца раздавить Советский Союз, покорить весь мир.

Первым, не спеша и стараясь сохранить видимое спокой-



ми, задолго до открытия второго фронта в Европе, уже диктовала свои условия, кардинально изменяя соотношение сил второй мировой войны в свою пользу. И с этим не могли не считаться ни прямые враги, ни союзники, озабоченные предстоящим делом послевоенной Европы...

Сталин не скрывал своего удовлетворения успехами Красной Армии и на торжественном заседании, посвящённом 26-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции отметил этот главный итог: «Истекший год в Великой Отечественной войне был переломным прежде всего потому, что Красной Армии впервые за время войны удалось осуществить большое летнее наступление, а также потому, что в сравнительно короткий срок удалось перебить и переломить наиболее опытные старые кадры немецко-фашистских войск, закалив, вместе с тем, и умножив свои собственные кадры в успешных наступательных боях в течение года».

Бесспорно, было и другое: в дальнейшем ходе второй мировой войны более активное участие стали принимать наши западные союзники. Конечно, это не ограничивалось поставками по ленд-лизу. Союзники тоже начинали раздирать по частям противника, о чём можно судить по разгрому итальянских и немецких войск в Северной Африке, по высадке англо-американских войск в Италии, а затем и в Северной Франции, по успешным действиям в Атлантике и на Тихом океане... Это были уже чувствительные совместные удары по врагу!

Однако бесспорным остаётся до сих пор, что сражения по своему характеру, размаху и напряжённости на советско-германском фронте были главными в этой войне. За год боевых действий на нашем фронте – с ноября 1942 года до конца 1943 года советские войска разгромили 218 диви-

зий фашистской Германии и её сателлитов. Красная Армия за это время успела подвинуть врага к западным границам от 500 до 1300 километров, освободив почти половину оккупированных советских земель. Попытки фашистского командования сдержать натиск советский армий уже не имели успеха.

Победоносное продвижение Красной Армии к Государственной границе СССР оказывало существенное влияние на международную обстановку в целом и активизировало движение Сопротивления практически во всех европейских странах, захваченных фашистами. Повсеместно шло объединение патриотов, создавались местные и центральные органы Сопротивления. И фронт в тылу фронта оказался для захватчика и его приспешников непредвиденным препятствием. Советская сторона оказывала всемерную поддержку национальным отрядам в их освободительной борьбе. Возникали проблемы государственного устройства освобождённых от фашистов стран, особенно пограничной Польши. Но это аспекты другого исторического исследования...

Вопрос о военном планировании союзнических действий, поднятый в Тегеране, требовал постоянной и более детальной разработки. Над этими вопросами наиболее продуктивно работали советская и американская стороны. Для очередного обсуждения совместных действий США и СССР посол А.Гарриман встретился со И.Сталиным 2 февраля 1944 года. В частности, речь шла об организации челночных полётов американских тяжёлых бомбардировщиков Б-17 и Б-24 на Германию из Англии и Италии. На случай непредвиденных обстоятельств американская авиация могла бы использовать возможности аэродромов, находящихся на территории Советского Союза. Американцы брали на себя

ствие, переступил порог генерал-фельдмаршал Кейтель, ближайший сподвижник Гитлера. Он поднял руку со своим фельдмаршалским жезлом вверх, приветствуя представителей Верховного командования советских и союзных войск.

За Кейтелем появился генерал-полковник Штумпф. Невысокий, глаза полны злобы и бессилия. Одновременно вошёл адмирал флота фон Фридебург, казавшийся преждевременно состарившимся.

Немцам было предложено сесть за отдельный стол, который специально для них был поставлен недалеко от входа.

Генерал-фельдмаршал, не спеша, сел и поднял голову, обратив свой взгляд на нас, сидевших за столом президиума. Рядом с Кейтелем сели Штумпф и Фридебург. Сопровождавшие офицеры встали за их стульями. Я обратился к немецкой делегации:

– Имеете ли вы на руках акт о безоговорочной капитуляции Германии, изучили ли его и имеете ли полномочия подписать этот акт?

Вопрос мой на английском языке повторил главный маршал авиации Теддер.

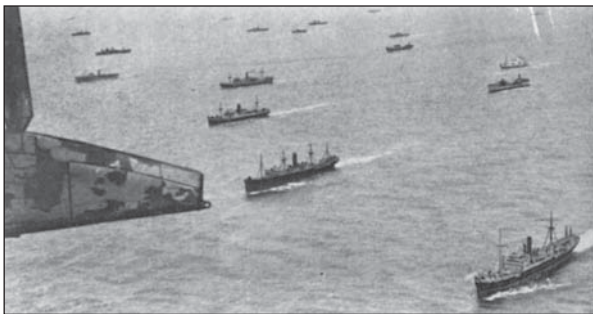
– Да, изучили и готовы подписать его, – приглушённым голосом

ответил генерал-фельдмаршал Кейтель, передавая нам документ, подписанный гросс-адмиралом Дёницем. В документе значилось, что Кейтель, фон Фридебург и Штумпф уполномочены подписать акт о безоговорочной капитуляции.

Это был далеко не тот надменный Кейтель, который принимал капитуляцию от побежденной Франции. Теперь он выглядел побитым, хотя и пытался сохранить какую-то позу.

Встав, я сказал:

– Предлагаю немецкой делегации подойти сюда, к столу. Здесь вы подпишете акт о безоговорочной капитуляции Германии.



Конвой союзных кораблей в Северной Атлантике

большие обязательства – производить ежедневно от одного до трёх полётов из 120 таких машин в каждом, обеспечивать горючим, бомбами, запасными частями и техническим обслуживанием. Сталин поддержал эту идею: «Мы относимся к этому плану положительно. Полагаю, гитлеровцы после этого больше почувствуют силу ударов союзников».

Согласованный план челночной операции было присвоено кодовое название «Фрэнтик» («Мощный»). Во исполнение этой операции Сталин дал указание предоставить на советской территории аэродромы для приёма 120-200 тяжёлых бомбардировщиков. Было получено разрешение на ежедневное приземление на наших аэродромах американских фоторазведывательных самолётов. Гарриман заверил советское военное руководство, что при фотографировании целей на германской территории, их разведчики охотно будут уделять специальное внимание районам, представляющим особый интерес Красной Армии.

Гарриман также получил весьма ценную и детальную информацию из первых рук о позиции Советского Союза к Японии и остался весьма доволен встречей со Сталиным. Составляя подробный отчёт о встрече, он откровенно признавался

Рузвельту, что «...Сталин не мог быть более дружелюбным, чем в этот вечер».

А 10 февраля Гарриман уже встречал нарком внешней торговли А.И.Микоян, который выразил особое удовлетворение успешными американскими поставками в Советский Союз. Анастас Иванович сказал, что Советское правительство хотело бы наградить американских представителей особо отличившихся при организации этого дела. Посол обещал проконсультироваться с государственным секретарём К.Хэллом, чтобы соблюсти американские законы относительно получения гражданами США иностранных наград. 15 апреля Указом Президиума Верховного Совета СССР большая группа американских офицеров была награждена именно за организацию поставок продовольствия и вооружения Советскому Союзу, существенную помощь Красной Армии в борьбе против фашистов. Генерал Коннели, ведавший с американской стороны всей этой работой, удостоился тогда ордена Суворова II степени. Советская сторона продемонстрировала свою добрую волю, наградив американских генералов Маршалла и Эйзенхауэра орденами Суворова, – первого Сталин знал лично, второго вскоре назначили командующим операциями по высадке десанта в Северной Франции, и Сталин остался удовлетворённым этим решением президента Рузвельта, считая его опытным генералом, хорошо знающим вопросы управления крупными силами при десантных операциях.

После Тегеранской конференции произошло много важных событий. Как мы уже отмечали, вооружённые силы союзных держав одерживали одну победу за другой. Красная Армия завершила освобождение советских земель, подходила к концу «зачистка» от захватчиков восточноевропейских государств. К осени 1944 года активно стал обсуж-



Кейтель быстро поднялся, устремив на нас недобрый взгляд, а затем опустил глаза и, медленно взяв со столика фельдмаршальский жезл, неуверенным шагом направился к нашему столу. Монокль его упал и повис на шнурке. Лицо покрылось красными пятнами. Вместе с ним подошли к столу генерал-полковник Штумпф, адмирал флота фон Фридебург и немецкие офицеры, сопровождавшие их. Поправив монокль, Кейтель сел на край стула и слегка дрожащей рукой подписал пять экземпляров акта. Тут же поставили подписи Штумпф и Фридебург.

После подписания акта Кейтель встал из-за стола, надел правую перчатку и вновь попытался блеснуть военной выправкой, но это у него не получилось, и он тихо отошёл за свой стол.

В 0 часов 43 минуты 9 мая 1945 года подписание акта о безоговорочной капитуляции Германии было закончено. Я предложил немецкой делегации покинуть зал.

Кейтель, Фридебург, Штумпф, поднявшись со стульев, поклонились и, склонив головы, вышли из зала. За ними вышли их штабные офицеры...

От имени Советского Верховного Главнокомандования я сердечно

поздравил всех присутствовавших с долгожданной победой. В зале поднялся невообразимый шум. Все друга поздравляли, жали руки. У многих на глазах были слёзы радости. Меня окружили боевые друзья – В.Д.Соколовский, М.С.Малинин, К.Ф.Телегин, Н.А.Антипенко, В.Я.Колпакчи, В.И.Кузнецов, С.И.Богданов, Н.Э.Берзарин, Ф.Е.Боков, П.А.Белов, А.В.Горбатов и другие.

– Дорогие друзья, – сказал я товарищам по оружию, – нам с вами выпала великая честь. В заключительном сражении нам было оказано доверие народа, партии и



даться вопрос о новой встрече глав правительств трёх великих держав. Час победы был неминуем и близок, хотя ещё предстояли тяжёлые сражения с гитлеровской Германией и милитаристской Японией. На первый план всё больше выдвигались проблемы послевоенного устройства, которые давали о себе знать нарастанием серьёзных противоречий внутри антигитлеровской коалиции. Импералистические круги всеми силами пытались сохранить своё господство в мире и не допустить на мировую арену возрастающее влияние Советского Союза.

Новая встреча «большой тройки» приобретала особую значимость и актуальность. Но практическая подготовка к этой встрече осложнялась двумя факторами: предстоящими в США в ноябре 1944 года президентскими выборами и трудностями в согласовании места проведения конференции. Тем более, в США, уже происходило резкое размежевание на сторонников послевоенного сотрудничества с СССР и на приверженцев «жёсткого курса», конфронтации с Советским Союзом, вплоть до развязывания войны против социалистической державы.

После длительных дипломатических переговоров были уточнены сроки и место встречи: Ялта, 4-11 февраля 1945 года. Об этом чуть позже...

Лондон уже в начале 1944 года взял курс на отход от союзнических отношений с СССР, на конфронтацию с Москвой. У Черчилля и его коллег возрастала нервозность из-за быстро меняющейся военной ситуации в пользу Красной Армии. Англичане считали, что заручившись поддержкой США, они еще могут оказать нажим на Москву.

По пути в Вашингтон, куда его вызывал президент Рузвельт для консультаций, Гарриман сделал кратковременную остановку в Лондоне в начале мая 1944 года. Уже тогда, по его воспоминаниям,

после встреч с английскими деятелями, с премьером Черчиллем и министром иностранных дел Великобритании Иденом отметил их сомнения по поводу, что «может ли Британия когда-либо снова совместно работать с русскими» (эти слова принадлежат А.Идену). Лорд Бивербрук был более откровенен: «... в британском правительстве настроены антирусски». Этим духом они пытались «заразить», американского посла, зная, что в Соединённых Штатах имеются влиятельные силы, полностью разделяющие точку зрения Черчилля. К ним относился и сенатор Трумэн, который после выборов 1944 года стал вице-президентом США.

«Яблоком раздора» в союзнических отношениях стали формирование правительства Польши и её послевоенное государственное устройство. Сталин при встрече с американским послом Гарриманом заявил, что считает необходимым исключить возможность возвращения из эмиграции польских лендлордов, польских тори. Польша действительно нуждается в демократах, но только в тех, которые будут заботиться об интересах народа, а не о привилегиях землевладельцев-тори, которых поддерживает Черчилль, сам являясь британским тори... Сталин выразил уверенность, что Рузвельт согласится с ним в том, что Польша нуждается в демократическом правительстве.

В ряде последних посланий Черчилля и заявлениях британского посла Керра вновь зазвучали прямые угрозы в адрес Советского Союза. Советское правительство вынуждено было реагировать соответствующим образом. Характерно в этом отношении письмо Сталина Черчиллю от 23 марта 1944 года, копия которого в тот же день была направлена президенту Рузвельту, где глава Советского правительства обращал внимание на недопустимость подобной практики, противоречащей союзническим отношениям.

**Акт
о безоговорочной
капитуляции
Германии
от имени
правительства
СССР подписывает
Г.К. Жуков**



правительства вести доблестные советские войска на штурм Берлина. Это доверие советские войска, в том числе и вы, возглавлявшие войска в сражениях за Берлин, с честью оправдали. Жаль, что многих нет среди нас. Как бы они порадовались долгожданной победе, за которую, не дрогнув, отдали свою жизнь!..

Вспомнив близких друзей и боевых товарищей, которым не довелось дожить до этого радостного дня, эти люди, привыкшие без малейшего страха смотреть смерти в лицо, как ни крепились, не смогли сдержать слёз.



Сталин: «...Бросается в глаза, что как Ваши послания, так и особенно заявление Керра пересыпаны угрозами по отношению к Советскому Союзу. Я бы хотел обратить Ваше внимание на это обстоятельство, так как метод угроз не только неправилен во взаимоотношениях союзников, но и вреден, ибо он может привести к обратным действиям.

...Я думаю, что мы имеем здесь дело с каким-то недоразумением. Советский Союз не воюет и не намерен воевать с Польшей. Советский Союз не имеет никакого конфликта с польским народом и считает себя союзником Польши и польского народа. Именно поэтому Советский Союз проливает кровь ради освобождения Польши от немецкого гнёта. Поэтому было бы странно говорить о перемирии между СССР и Польшей. Но у Советского Правительства имеется конфликт с эмигрантским польским правительством, которое не отражает интересов польского народа и не выражает его чаяний.

...Я понимаю это так, что Вы выставляете Советский Союз как враждебную Польше силу и по сути дела отрицаете освободительный характер войны Советского Союза против германской агрессии. Это равносильно попытке приписать Советскому Союзу то, чего нет на деле, и тем дискредитировать его. Я не сомневаюсь, что народами Советского Союза и мировым общественным мнением такое Ваше выступление будет воспринято как незаслуженное оскорбление по адресу Советского Союза».

По приведённым выдержкам письма уже можно судить, каков был накал противоречий по польскому вопросу внутри антигитлеровской коалиции, как далеко расходились союзнические силы, занимая свои позиции «по разные стороны баррикад»...

Хроника полярных конвоев. 1944 год

28 января в Мурманск пришёл конвой «JW-56A» в составе: «San Adolfo», «Ford Slave», «San Cirilo», «Empire Ploughman» (Британия); «Aert van Der Neer» (Дания); «Noreg» (Норвегия); «John A Quitman», «Woodbridge N Ferris», «William Tyler Page», «Charles Scribner», «Edwin L Drake», «Richard H Alvey», «Thorstein Veblen» (США); корабли боевого охранения – эсминцы «Savage», «Hardy», «Vigilant», «Venus», «Virago», «Inconstant», «Offa», «Obdurate», тральщики «Orestes», «Ready», крейсера «Bermuda», «Berwick», корветы «Borage», «Wallflower», «Dianella», «Poppy», шлюп «Cygnet» (Британия); эсминец «Stord» (Норвегия); эсминцы «Разумный», «Разъярённый», «Грозный», «Громкий», «Гремящий», тральщики «T-114», «T-117», «T-111» (СССР).

Из-за сильного шторма 15-18 января пять американских транспортов «Andrew G Gurtin», «Joseph N Nicolle», «Nathaniel Alexander», «Charles Bulfinch», «Jefferson Davis» были вынуждены вернуться в порт формирования конвоя. Так констатирует этот факт М.Супрун.

А по Отчёту Международной конференции три судна на пути следования потоплены подводными лодками в том числе и американское судно «Andrew G Curtin», – потоплено 25 января подводной лодкой «U-716». Американский транспорт «Penelope Barker» в тот же день потопила подводная лодка «U-278». Английское судно «Ford Bellingham» в тот же день повреждено подводной лодкой «U-360», на следующий день, 26 января, другая подводная лодка «U-956» довершила своё дело под тем же девизом: «Топить всех!»

В 0 часов 50 минут 9 мая 1945 года заседание, на котором была принята безоговорочная капитуляция немецких вооружённых сил, закрылось.

Потом состоялся приём, который прошёл с большим подъёмом. Открыв банкет, я предложил тост за победу антигитлеровской коалиции над фашистской Германией. Затем выступил маршал А.Теддер, за ним Ж. де Латр де Тассиньи и генерал К.Спаатс. После них выступали советские генералы. Каждый говорил о том, что наболело на душе за все эти тяжёлые годы. Помню, говорилось много, душевно и выражалось

большое желание укрепить навсегда дружеские отношения между странами антифашистской коалиции. Говорили об этом советские генералы, говорили американцы, французы, англичане, и всем нам хотелось тогда верить, что так оно и будет...

Георгий ЖУКОВ.

«Воспоминания и размышления».

Издательство Агентства печати

Новости. Москва. 1988 г.

Том третий, стр. 263-267.

Встречи с союзниками

В первых числах июля 1941 года в Москву прибыли члены английской военной миссии. Чаше всего мне пришлось встречаться с контр-адмиралом Дж. Майлсом...Этот строевой адмирал держался без лишней чопорности и дипломатии.

...Когда со временем возросли перевозки военных грузов из Англии в Архангельск и Мурманск, на Севере была организована специальная группа конвоев из английских моряков; руководил ею глава



В эти дни премьер Великобритании в письме Сталину от 17 января свидетельствовал:

«Я пришёл к заключению, что могу составить дополнительный арктический конвой из двадцати судов, главным образом американских, который отправится из Соединённого Королевства приблизительно между 15 и 18 марта без ущерба для наших главных операций. Я надеюсь, что это Вам будет приятно.»

Я весьма обрадован, когда узнал от адмирала Фрейзера, находившегося на корабле его Величества «Дюк оф Йорк» об искренней, сердечной встрече с адмиралом Головки и всеми Вашими офицерами и матросами в Кольской бухте. Он сообщил, как много доброжелательности демонстрировалось военнослужащими всех рангов наших двух военно-морских флотов...

1 февраля в Мурманск пришёл конвой «JW-56B» в составе 16 судов: «Ford Crevescoeur», «Ford Norfolk», «Empire Tourist» (Британия); «John La Farge», «Charles A McAllister», «Edward L Grant», «Winfred L Smith», «Abner Nash», «Robert Lowry», «Henri Wynkoop», «Henri Bacon», «Willard Hall», «Albert C Ritchie», «Samuel Macintyre», «Paul Hamilton Hayne», «John H B Latrobe» (США); корабли боевого охранения – эсминцы «Whitehall», «Savage», «Scourge», «Hardy», «Vigiland», «Venus», «Virago», «Westcott», «Wrestler», «Maharatta», «Inconstant», «Opportune», «Milne», «Meteor», «Offa», «Musketeer», крейсер «Bermuda», «Kent», «Berwick», тральщики «Hydra», «Onyx», «Seagull», корветы «Rhododendron», «Oxlip», «Honeysuckle», шлюп «Cygnets» (Британия); эсминцы «Huron» (Канада); эсминцы «Stord» (Норвегия); эсминцы «Разъярённый», «Грозный», «Гремящий», «Валерьян Куйбышев», большие охотники «БО-210», «БО-201», тральщики «Т-117», «Т-111» (СССР).

Американский транспорт «Henri Lomb» вернулся в порт формирования из-за неисправности.

30 января эсминцы «Hardy» в ходе боя за «JW-56B» полностью выведен из строя торпедой с подводной лодки «U-278» и потоплен британским эсминцем «Venus». Таков неумолимый закон конвоя.

Стремясь вернуть инициативу в свои руки, гросс-адмирал Дёниц увеличил число подводных лодок на норвежских базах. И как мы уже сказали, группа подлодок «Изеграм», вооружённая акустическими торпедами, имела успех при атаках на январские конвои «JW-56A» и «JW-56B». Правда, в этой операции немцы потеряли подводную лодку «U-314».

3 февраля из Мурманска вышел конвой «RA-56» в составе 37 судов: «Ford Astoria», «Ford Hall», «Ford Kullyspell», «Ford Missanabie», «Ford Nakasley», «Ford Thompson», «Ford Vercheres», «British Statesman», «Empire Archer», «Empire Lionel», «Ocean Gypsy», «Ocean Pride», «Ocean Messenger», «Ocean Viceroy», «Ocean Valour», «Thistleale» (Британия); «Noreg» (Норвегия); «Norlys» (Панама); «Brockholst Livingston», «Collins P Huntington», «Daniel Willard», «Eugene Field», «Horace Gray», «George Weems», «Harold L Winslow», «James A Farrell», «John Fitch», «John J Abel», «John Vining», «John Wanamaker», «James Woodrow», «Lewis Emery Jr», «Stage Door Canteen», «Will Rogers», «Cardinal Gibbons», «Thomas Scott», «Thomas U Walter» (США); боевые корабли охранения – крейсер «Bermuda», «Berwick», «Kent», корветы «Dianella», «Oxlip», «Poppy», «Rhododendron», «Wallflower», «Borage», «Honeysuckle», тральщики «Gleaner», «Loyalty», «Rattlesnake», «Ready», «Seagull», «Speedwell», «Hussar», «Halcyon», «Cockatrice», эсминцы «Inconstant», «Opportune», «Savage», «Scourge», «Swift», «Vigiland», «Venus»,

миссии адмирал Дж.Майлс. После тяжёлого и опасного перехода, который нередко сопровождается большими потерями, командиры конвоев приезжали из Архангельска в Москву, и я принимал их, выражая благодарность. Майлс, как правило, сопровождал своих соотечественников. Мы усаживались за стол в комнате отдыха и воздавали должное мужеству тех, кто вёл конвой. Возглавлять конвой назначались опытные моряки, призванные на службу в военное время. Им присваивалось звание «коммор» – нечто среднее между капитаном I ранга и контр-адмиралом. Эти по-

жилые офицеры, несшие тяжёлую службу, были достойны большего, но консерватизм в английском флоте, видимо, не позволял нарушать установившиеся традиции.

Распрощались мы с контр-адмиралом Майлсом в 1943 году. Пожимая ему руку в последний раз, я не думал, что он когда-нибудь напомнит о себе. А он напомнил. Когда Германия капитулировала, и на Потсдамской конференции решили разделить трофейный немецкий флот, три адмирала – советский, английский и американский – осуществили выполнение этих решений. После моего отъезда из Потсдама

наш флот представлял в комиссии адмирал Гордей Иванович Левченко. Он передал однажды привет от вице-адмирала Майлса.

– А, старый знакомый! – заметил я и, зная, что англичане неохотно пошли на делёж немецкого флота и всячески тормозили его, не без любопытства спросил, как ведёт себя Майлс.

Левченко рассказал, что, когда все трофейные корабли были распределены на три приблизительно равные группы и по каждому классу кораблей составили три списка, а затем начали тянуть жребий, Майлс охотно предложил свою фуражку,



«Verulam», «Whitehall», «Wrestler», «Westcott», «Milne», «Musketeer», «Mahratta», «Meteor», «Obedient», «Offa», иллюн «Cygnets» (Британия); эсминцы «Huron» (Канада); эсминцы «Stord» (Норвегия); эсминцы «Гремящий», «Грозный», «Громкий», «Разъярённый», большие охотники «БО-204», «БО-206», «БО-207», «БО-212», тральщик «Т-114» (СССР).

Транспорты «Empire Pickwick» (Британия) и «Philip Livingston» (США) вернулись в Мурманск по техническим причинам.

Потерь нет.

28 февраля в Мурманск пришёл рекордный состав конвоя второй мировой войны «JW-57» – 42 судна: «Empire Celia», «Empire Carpenter», «Empire Nigel», «Ford McMurray», «Ocean Strength», «Lucerna», «Ford Romaine», «British Valour», «Daphnella», «Ford Brule», «Copeland», «San Ambrosio» (Британия); «Mijdrecht» (Дания); «Thomas Hartley», «Nathaniel Alexander», «John A Quitman», «Charles Bulfinch», «Jefferson Davis», «Henri Lomb», «John Langdon», «Joshua W Alexander», «Richard M Johnson», «John Woolman», «John Sharp Williams», «Stevenson Taylor», «Caesar Rodney», «Philip F Thomas», «Charles M Schwad», «Marie M Meloney», «Nathan Towson», «Byron Darnton», «Lord Delaware», «Robert O Collier», «Louis B Brandeis», «John Stevenson», «John W Powell», «John A Donald», «Alexander White», «John Rutledge», «William H Webb», «Edward Sparrow», «Henri B Brown», «Robert Eden» (США); корабли боевого охранения – эсминцы «Obedient», «Vigilant», «Savage», «Mahratta», «Watchman», «Wanderer», «Walker», «Serapis», «Verulam», «Swift», «Impulsive», «Oribi», «Matchless», «Beagle», «Boadicea», «Onslaught», «Keppel», «Milne», «Meteor», «Offa», фрегаты «Strule», «Byron», корветы «Burdock», «Lotus», «Dianella»,

«Bluebell», «Camellia», «Rhododendron», крейсера «Black Prince», «Jamaika», «Berwick», тральщики «Hydra», «Orestes», «Rattlesnake», «Loyalty», эскортный авианосец «Chaser» (Британия); эсминцы «Разумный», «Разъярённый», «Громкий», «Гремящий», большие охотники «БО-210», «БО-201», «БО-212», «БО-204», «БО-143», тральщики «Т-113», «Т-116», «Т-117», «Т-111» (СССР).

В списке М.Супруна без советских ТЩ и БО я насчитал 45 транспортов. Снова приходится сверяться со списками Отчёта Международной конференции. Снова сюда ошибочно попадают военные корабли – британский крейсер «Black Prince» и британский эскортный авианосец «Chaser», которые действительно участвовали в сопровождении конвоя «JW-57». Кстати, немцы лишились двух подлодок, уничтоженных огнём эсминца «Кеппел» («Keppel») и бомбами самолётов с авианосца «Чэйзер» («Chaser»). Какой же ещё «лишний» транспорт? Возможно, «John Langdon»? В Отчёте Международной конференции этот транспорт действительно причислен к данному конвою. Но почему он не вернулся, как все остальные, в обратном направлении. Что случилось? Можно предположить, что его передали советской стороне. Не могу утверждать, требует уточнения.

В ходе боя за караван «JW-57» 25 февраля эсминцы «Mahratta» потоплен подводной лодкой «U-990»...

«Волчья стая» по-прежнему зверски грызется. Надо заметить, что в 1944 году Кригсмарине удалось выставить на «кон» Северного морского театра абсолютное большинство подводных лодок – 59! Они совершили более двухсот выходов. Это был для противника и самый результативный год: выполнено 17 атак, выпущено абсолютное число торпед (более ста) и поражено 14 целей,

куда сложили бумажные трубочки, и с удовольствием вытаскивал своё «счастье»...

...Ещё раньше, на конференции в Тегеране в декабре 1943 года наша делегация снова напомнила об итальянских кораблях, добавив при этом, что если по каким-либо соображениям их сейчас нельзя передать в собственность Советскому Союзу, то мы согласны принять их во временное пользование с тем, чтобы после войны вернуть их в распоряжение Объединённых наций.

Рузвельт и Черчилль согласились. – Можем ли мы, следовательно

но, получить эти корабли к концу января будущего года? – спросил Сталин.

Главы правительств США и Англии снова ответили согласием.

Однако дело продвигалось черепашьим шагом. Наконец, Рузвельт и Черчилль сообщили: согласны передать во временное пользование линкор и лёгкий крейсер. Мы напомнили о миноносцах и подводных лодках. Снова молчат союзники. И только 7 февраля 1944 года они ответили, что нам будут переданы ещё 8 миноносцев и 4 подводные лодки.

И тут оказалось, что напрасно мы с таким тщанием раздобыли

сведения об уцелевших итальянских кораблях. Союзники заявили, что сейчас делить итальянский флот неудобно, дескать, этим можем настроить против себя итальянцев, поэтому взамен трофейных кораблей союзники временно выделяют свои: англичане – старый линкор «Ройаль Соверин», столь же потрепанные эскадренные миноносцы «Сеинт Эльбанс», «Бритон», «Ричмонд», «Челси», «Лемингтон», «Ротсбург», «Джорджтаун» и «Линкольн», а также 4 подводные лодки типа «Урсула». Американцы выделяли тоже далеко не новый крейсер «Милуоки».



больше чем за два предыдущих (1941 и 1943) года вместе взятых.

2 марта из Мурманска вышел конвой «RA-57». В его состав было заявлено 33 судна: «Copeland», «Ford Crevecoeur», «Ford Norfolk», «Ford Slave», «San Adolfo», «San Ambrosio», «San Cirilo», «Empire Bard», «Empire Pickwick», «Empire Ploughman», «Empire Tourist» (Британия); «Aert van Der Neer» (Дания); «Abner Nash», «Albert C Ritchie», «Bernard N Baker», «Philip Livingston», «Richard H Alvey», «Henri Bacon», «Henri Wynkoop», «John H B Latrobe», «John La Farge», «Robert Lowry», «Samuel Macintyre», «Willard Hall», «William Tyler Page», «Winfred L Smith», «Woodbridge N Ferris», «Edward L Grant», «Edwin L Drake», «Paul Hamilton Hayne», «Charles Scribner», «Charles A McAllister», «Thorstein Veblen» (США); боевые корабли охранения – тральщик «Gleaner», «Loyalty», «Onyx», «Orestes», «Ready», «Seagull», «Meteor», «Hydra», эсминцы «Impulsive», «Oribi», «Savage», «Serapis», «Swift», «Vigilant», «Verulam», «Walker», «Beagle», «Boadicea», «Keppel», «Milne», «Matchless», «Obdurate», «Obedient», «Offa», «Onslaught», корветы «Lotus», «Rhododendron», «Camellia», «Bluebell», крейсер «Black Prince», эскортный авианосец «Chaser» (Британия); тральщики «T-116», «T-117», сторожевой корабль «Ураган» (СССР).

Плавкран «Empire Bard» отстал от конвоя и вернулся в Мурманск. Спасатель «Copeland» задержался в порту из-за неисправности.

Английский транспорт «Empire Tourist» потоплен 4 марта немецкой подводной лодкой «U-703».

5 апреля в Мурманск пришёл конвой «JW-58» в составе 48 судов (рекорд перекрыт!): «Dolabella», «Ford Columbia», «Ford Hall», «Ford Kullyspell», «Ford Vercheres», «Ford Yukon», «Lacklan», «Rathlin», «Empire Prowess» (Британия); «Noreg» (Норвегия); «Andrew Carnegie», «Arunah S Abell»,

«Francis Vigo», «Francis Scott Key», «George M Cohan», «Grace Abbott», «George Gale», «George T Angell», «Hawkins Fudske», «Henri Villard», «John B Lennon», «John Carver», «John Davenport», «John McDonodh», «John T Holt», «Joshua Thomas», «Joseph N Nicollet», «Joyce Kilmer», «Julien Poydras», «James Smith», «Nicholas Biddle», «W R Grace», «William Matson», «William McKinley», «William Moultrie», «William Pepper», «William S Thaver», «William B Byron», «Barbara Friechie», «Benjamin Schlesinger», «Benjamin H Latrobe», «Edward P Alexander», «Morris Hillguitt», «Pierre S Dupont», «Charles Gordon Curtis», «Charles Henderson», «Thomas Sim Lee», «Townsend Harris» (США); корабли боевого охранения – крейсер «Diadem», эсминцы «Impulsive», «Inconstant», «Opportune», «Oribi», «Orwell», «Saumarez», «Scorpion», «Serapis», «Venus», «Whitehall», «Wrestler», «Walker», «Westcott», «Beagle», «Boadicea», «Keppel», «Obedient», «Offa», «Onslow», корветы «Lotus», «Starwort», «Bluebell», «Honeysuckle», «Rhododendron», шлюпы «Starling», «Whimbrel», «Wild Goose», «Wren», «Magpie», тральщики «Onyx», «Orestes», «Rattlesnake», «Chamois», «Chance», фрегат «Fitzroy», эскортные авианосцы «Tracker», «Activity» (Британия); эсминец «Stord» (Норвегия); эсминцы «Валерьян Куйбышев», «Гремящий», «Разумный», «Разъярённый», большие охотники «БО-207», «БО-208», «БО-209», «БО-211», тральщики «Т-111», «Т-118», «Т-119», «Т-120» (СССР).

В списках М.Супруна 54 транспорта. Снова сюда ошибочно зачислены корабли эскорта «Activity», «Tracker», «Diadem» и «Milwaukee». Последний корабль (бывший крейсер ВМС США), как известно, направлялся в Советский Союз, где ему впоследствии дадут имя «Мурманск», и он действительно сопровождал караван «JW-58». Два судна «Eloy Alfaro», «Gilbert Stuart» по техническим причинам

Я доложил в Ставке, что корабли нам передают старые...

– Рассчитывать на передачу нам более современных судов не стоит, – ответил Сталин. – Скажите лучше, где вы думаете их использовать.

– На Северном флоте. Там они ещё смогут принести пользу. Пригодятся для эскортирования конвоев, противолодочной борьбы и охраны побережья.

– Хорошо. Перегоняйте их туда.

...Когда я предложил Гордея Ивановича Левченко на должность командира отряда трофейных кораблей, Сталин спросил: достаточно ли продумано это

предложение. В конце концов утвердил.

Глава английской военной морской миссии адмирал Дж.Майлс при встречах высказал сомнение:

– Разве смогут ваши моряки в такой короткий срок освоить незнакомые им крупные корабли, тем более привести их в Мурманск!

Но мы упорно делали своё дело. Местом формирования команд был выбран Архангельск. Ответственность на всю операцию была возложена на меня. Поэтому мне дважды пришлось выезжать на Север, чтобы лично проверять, как идут дела.

Я снова оказался в городе своего детства – в Архангельске. Удивился, как мало изменился он внешне: всё те же деревянные тротуары и двухэтажные дома. Когда-то горько шутили по этому поводу: доска, треска и тоска. Перед войной начали было перестройку города. Пришлось отложить. Это сейчас Архангельск не узнать – высятся современные дома, на широких асфальтированных улицах изумительная чистота.

Команды формировались вдумчиво и быстро... 28 апреля 1944 года с очередным конвоем отправились на запад. 30 апреля в районе острова Медвежий конвой



вернулись в порт формирования. Теперь, кажется, всё сходится.

Торпедировавшая 7 июля 1942 года британское судно «Hartlebury» немецкая подводная лодка «U-355» почти два года продолжала пиратствовать в Арктике, пока не была уничтожена союзниками в ходе проводки в Россию каравана «JW-58». На протяжении многих лет об этом событии было известно лишь то, что при неудачной попытке нападения на караван, «U-355» была вначале повреждена английской авиацией, а затем потоплена британским эсминцем «Beagle». Успешными оказались действия мартовского конвоя «JW-58»: лётчики с авианосцев эскорта потопили три подводные лодки. Четвёртую подлодку «U-961», флагмана «волчьей стаи» уничтожил английский сторожевик «Старлинг» («Starling») под командованием аса конвойных проводок commodора Ф.Уокера. В списке побед сторожевика это была десятая лодка. Заметим, что экипаж знаменитого «Старлинга» мог по праву претендовать на звание самого удачливого корабля второй мировой войны – от его глубинных бомб и орудийного огня было уничтожено 15 гитлеровских подлодок.

Недавно в Великобритании стала известна история удивительного отмщения за гибель «Hartlebury»: опубликованы дневники сразу нескольких участников проводки каравана «JW-58», в которых сообщались подробности гибели германской подводной лодки. Подтверждался сам факт, что подлодка «U-355» действительно повреждена 2 апреля 1944 года одним из самолётов, поднятых с палубы британского авианосца «Tracker». Английский лётчик лейтенант Дональд Люси на своём истребителе «уайлдкэт» таранил подводную лодку. О факте тарана пилот смог доложить лишь 4 апреля. Однако по

каким-то причинам эта информация не попала в официальные доклады, поскольку «разрушение самолётов подобным образом не приветствовалось командованием авиации королевских ВМС».

Как хорошо, что есть документы и свидетельства тех событий. Будем до конца объективными и воспользуемся материалами Колина МакМиллана, капитана III ранга британских королевских ВМС в отставке (в 1944 году – лейтенант, помощник командира эскадренного миноносца «Beagle», который принимал участие в охране шестнадцати союзных конвоев). Автор особенно признателен Дональду Люси за то, что он, пожилой и очень больной человек, нашёл в себе силы по прошествии 55 лет написать письмо, которое проливает свет на события давно минувших лет...

«Невоспетый герой конвоя «JW-58» (27 марта – 4 апреля 1944 г.) – истребитель «уайлдкэт» 846-й эскадрильи авианосца «Tracker» королевских ВМС. Пилот: лейтенант Т.Д.Люси. Его отчёт – в письме от 12 января 1999 года.

«Время, проведённое на борту эсминца «Beagle», было восхитительным, но мне кажется, что вы насмехаетесь над моим опытом. Боюсь, что я многого не помню, но я отлично помню, как мы с доктором разбирали бессчётное количество сигналов, поступавших в то время, когда авиация ВМС готовилась к нанесению удара по «Тирпиту» в Норвегии.

Вероятно, я подстрелил кого-то из членов экипажа германской подлодки длинной очередью бронебойных и разрывных пуль из своих шести 12,7-мм пулемётов «браунинг» во время моего налёта на лодку. Но я сомневаюсь, что я что-то повредил самим самолётом. Действительно, крыло не отлетело, но вскоре после того, как меня отбросило, я заметил, что давление масла падает, а темпера-

атаковали немецкие подводные лодки. Транспорт, на котором находилась команда одного из эсминцев, был потоплен. К счастью, личный состав удалось спасти. (Командующий, видимо, упоминает американский транспорт «William S Thauer», который шёл в составе конвоя «RA-59» и потоплен немецкой подводной лодкой «U-711». По другим сведениям, тогда погибло 43 человека, в том числе 23 члена экипажа эсминца «Достойный», который они должны были принять в Англии, – Н.Е.).

7 мая конвой достиг места назначения. Советские команды

немедленно отправились в английские порты, где предстояло принимать корабли... Наши моряки, несмотря на незнание английского языка, быстро освоили иностранную технику. Англичане смотрели, как на чудо, что линкор, самый крупный корабль, насыщенный сложнейшими механизмами, наши моряки приняли за 20 дней.

«Русские прислали не матросов, а переодетых инженеров!» – писали английские газеты.

Наши матросы, читая эти строки, только посмеивались.

Советским морякам оказывали всемерную помощь английские дру-

зья. Британские моряки заразились энтузиазмом наших моряков и тоже были готовы сутками не уходить с кораблей...

...24 августа корабли, пройдя 1880 миль, вошли в Кольский залив и встали на якоря. Вся операция, таким образом, заняла около четырёх месяцев. Все наши моряки, от адмирала до рядового матроса, показали высокое мастерство, выдержку, преданность делу.

Только здесь, в советском порту, бывший американский крейсер «Милуоки» получил новое имя – «Мурманск».



тура головок цилиндра и масла растёт. Это означало, что пока двигатель сохраняет мощность, а машина управляется, надо приводняться. Что я и попытался сделать с максимальной осторожностью, в результате чего самолёт сел на воду очень мягко. Затем я должен был выбраться из кабины, пробежать по левому крылу и прыгнуть в воду, пока самолёт не утонул.

Единственным «маленьким» препятствием было то, что моя нога застряла под перекладной фонаря кабины, и я был вынужден быстро сбросить один ботинок, чтобы освободиться. Мне следовало откинуть фонарь перед тем, как спуститься, но на это не было времени.

Мне повезло: мой спасательный «тузик» из кабины оставался на мне, закреплённый концом, он автоматически наполнился углекислым газом из баллона.

P.S. Позволю себе вернуться к вашим записям относительно конвоя «JW-59». Тогда я был на «Striker» (эскортный авианосец – прим. переводчика) и имел счастье сбить «Бломм и Фосс-138» 22 августа 1944 года. В сентябрьской «Санди Таймс» был прекрасный маленький заголовок – «Пилот «Уайлдкэта» Платит По Старым Счетам».

С наилучшими пожеланиями, Ваш Дон Люси.

А эти записи извлечены из частного дневника за март-апрель 1944 года (без дат и имён, по сообщениям безопасности) для того, чтобы отправить их в письме другу из W.R.N.S (женская вспомогательная служба ВМС Великобритании – прим. переводчика С.Апрелева) по окончании конвойной операции.

«Славный денёк, ослепительное солнце, лазурно-серые, белые и палевые кучевые облака над водой, которая вполне могла бы быть средиземноморской. Как вдруг, откуда ни возьмись, снежный заряд, и вот снова сияет солнце. Появля-

ется немец – «ФВ-200», за которым наблюдаем из-за заснеженных серых бортов. Затем он улетает, теперь мы уже далеко, но к ночи ожидаем (догадайтесь кого?).

Мерзкое утро среди бурного моря и снежной пурги, температура быстро падает, но прошлой ночью сбит их разведчик. И это прекрасно, все находятся на седьмом небе и буквально, и фигурально.

Около пяти (05.00) я в деталях обсудил завтрак с «Гансом». А когда в восемь спустился вниз, то обнаружил в ящике под своей койкой яйцо, по-видимому, затерявшееся с последнего похода. Итак, могучий завтрак, а теперь можно и поработать.

Во время первой «собаки» море только что вошло в люк (над моей каютой) безо всякой бури.

Идёт моя вахта и, несмотря на то, что она «собачья», я рад, что нахожусь здесь, а не в каюте.

Они прилетели прошлой ночью, ближе к полуночи, и в большом количестве, но успеха не добились.

Во время ясных дней чертовски холодно. Длинные дни, светло целых 18 часов. Следующие двое суток критические, зато, наверняка, они будут самыми интересными.

Я уже готов засунуть свои ноги в очаг. Правда, не вполне уверен, где они сейчас находятся.

Самые мощные атаки до сих пор начинались на закате. Эта началась, как только я проснулся, и продолжалась всю ночь. Они атаковали и охотились в туманном лунном свете до раннего утра. К утру конвой был в полной безопасности, ночь была восхитительной. В 8 утра я ужасно завидовал моему другу, которому удалось ночью послать одну из них на дно – счастливый чёрт! – хотя я до сих пор держу пальцы скрещенными. Мы все вернулись к грязно-взъерошенному состоянию прошлого похода.



И все-таки один корабль мы потеряли – подводную лодку «В-1». Вели её замечательные люди во главе с прославленным североморским подводником И.И.Фисановичем. Причины гибели лодки до сих пор неизвестны...

По книге адмирала флота
Советского Союза
Николая КУЗНЕЦОВА

«Курсом к победе».

Москва, Военное издательство.
1989 г.

Израиль Ильич Фисанович

...Однажды вечером, вскоре после моего приезда, возвращаясь от командующего, я услышал условные выстрелы, которыми подводная лодка сообщает о потоплении транспорта противника. Это всегда производит впечатление – начинают гадать, чья лодка вернулась. Из дому я позвонил в штаб, и мне сказали, что вернулся Герой Советского Союза

капитан третьего ранга Израиль Ильич Фисанович, потопивший два транспорта.

На другой день я отправился к нему. Подводник, возвращающийся из плавания, имеет право полного отдыха в течение суток. Поэтому начальник политотдела просил меня не беспокоить Фисановича. Но дело шло уже к вечеру, и мне, естественно, хотелось поскорее написать в «Известия» о новой победе. Я позвонил ему по телефону и спросил, не может ли он меня принять. Оказывается, он был занят тем, что писал историю своей подводной лодки («История



Самолёты могут налететь в любой момент, ведь мы как раз огибаем север Норвегии перед последним этапом, а наши истребители только что сбили четыре самолёта-разведчика.

Чертовски устал, но надеюсь, что к ночи они снова прилетят. Мне ужасно хочется достать хоть одного. Это было бы славной наградой за сотни часов пережитых атак, сбить или хотя бы задержать кого-нибудь. Пожелай мне удачи.

10 часов вечера. Я так устал, что у меня в голове появился восхитительный сумбур относительно наших дел. Сейчас почти полдень, я только что спустился вниз. И мы никого не торпедировали, и планируемая атака немцев на конвой свелась к нулю. Один из наших кораблей эскорта был торпедирован, когда всё уже кончилось. Мы вели поиск противника на высокой скорости, когда один из наших лётчиков упал в ледяное море в 25 милях от нас. Корабль полетел туда полным ходом. Я вышел на вельботе, и мы втащили лётчика на борт. Он уже пребывал в благодушном состоянии и не понимал, что происходит. Вскоре он уже был в безопасности и тепле – на борту эсминца, и быстро заснул.

Только что прошёл ланч после изумительного сна до полудня, через пару часов для меня наступит последняя ночь, когда у кого-то может хватить наглости охотиться на нас и стрелять. Мы избежали худшего, но всю ночь напролёт до девяти утра шла долгая и дикая охота. Я невероятно хотел спать. Видимо, перестроился, как ночной сторож, который постоянно спит днём.

Лётчик, которого мы подобрали, в отличной форме, и чувствует себя нормально в это прекрасное утро. Он действительно таранил подлодку своим самолётом, убив на верхней палубе немало врагов.

Единственное, чего я желаю для его блага – это спокойствия, здесь и сейчас.

Между тем, этой ночью потоплена ещё одна подлодка. Я стоял первую «собаку» и ночную вахту. Значит, теперь заступать в 15.30 (в отличие от отечественного флота, где «собака» – это вахта с 00.00 до 04.00, в британском флоте – это вахта для пересменок, чтобы смены не заступали в одно и то же время. Первая «собака» – с 16.00 до 18.00, вторая или «последняя собака» – с 18.00 до 20.00, – прим. переводчика).

04.00. Сменился с ночной вахты, с часа ночи были сумерки. Люблю «ночную» за возможность вести корабль самостоятельно. Командир устал и был рад оставить мостик, нанеся на карте позиции лодок. Вокруг нас их было около дюжины. Довольно спокойно «Ганс» и я только что прикончили две огромных жареных картофелины, как подошёл эсминец моего друга, и мне представилась возможность поздравить его со вчерашней победой.

Меня не могут разбудить на ночную вахту – весь день мы бросали глубинные бомбы, затем два часа на вахте, два часа поиска, обед и долгая перестрелка с самолётом и, наконец, продолжение поиска, которое закончилось лишь к 23.00. Я подумал, что опрокинуться на спину минут на десять будет просто здорово. Но это оказалось жалким подобием сна, из которого весьма трудно выйти.

01.30. Мирная обстановка гавани, изумительно спокойная ночь. Тихо идёт снег, сквозь который струится тусклый лунный свет.

Мы обо всём переговорили с нашими братьями по злочлечениям с соседних кораблей, за кружкой пива и куском пирога. Всё это было ужасно смешно. Теперь долгий, долгий сон».

...Основная цель этих заметок – обратить внимание на мужество и самопожертвование, проявленные Дональдом Люси во время атаки, которую обходили вниманием все прошедшие 55 лет.



«Малютки». Военное издательство Министерства обороны). За этим занятием я его и застал.

...Навстречу мне поднялся человек среднего роста, худощавый, наружности самой обыкновенной. Остановили внимание лишь красные, немного набухшие веки и внимательный, пристальный взгляд.

Командир дивизиона подводных лодок капитан I ранга И.И. Фисанович (крайний слева) с офицерами-подводниками



Когда его спасли, он рассказал мне, как сильно был разозлён, увидев, что «эвенджер» не смог сбросить свои глубинные бомбы из-за замерзших держателей, что пролетел так низко, что сбил перископы, а, возможно, и командира подлодки с боевой рубки, считая, что это мешает лодке уйти.

Соответственно, когда несколько дней спустя мы вернули его на родной корабль – авианосец «Tracker», он упомянул в своём докладе, как таранил подлодку.

Однако Джонни Скотт в своих заметках (дневнике) решил опустить этот момент, так как разрушение самолётов подобным образом не приветствовалось командованием авиации ВМС. Самого Люси пытались выпрашивать на «Tracker» в этой связи, но история эта не всплывала до настоящего времени, пока мне вновь не встретилось его имя. Я уже пояснял, почему его имени не было в моём дневнике. А потом, спустя многие годы, я его просто забыл.

Недавно Военно-исторический отдел Министерства обороны раскопал в германских военно-морских архивах донесение подводной лодки «U-355», датированное 1 апреля 1944 года, о том, что она выдержала атаки 31 марта. Атаки Дональда Люси и «Beagle» имели место 2 апреля 1944 года. 4 апреля 1944 года в журнале боевых действий подводных лодок во Фленсбурге было отмечено, что в этот день подводная лодка «U-355» погибла.

Таким образом, возникает новая версия гибели «U-355», но кажется весьма достоверным, что именно действия Дональда Люси стали причиной её гибели.

После войны два клерка решили подчистить архивы, чтобы освободить место. Сотни вахтенных журналов кораблей британских ВМС были уничтожены, включая и вахтенный журнал «Beagle»,

охватывающий события периода проводки конвоя JW-58 от 2 апреля 1944 года.

Ведутся поиски доклада командира эсминца «Beagle» в Службе общественной регистрации (Public Registration Office). Я ими руковожу. Без этих документов мы располагаем только воспоминаниями 55-летней давности.

Старшина-гидроакустик Гордон Сمارт и я помним, что вскоре после спасения лейтенанта Люси у нас был подтверждённый контакт с подводной лодкой. Мы произвели залп десятью глубинными бомбами, а когда Гордон Смарт доложил, что цель продолжает погружаться, повторили ковровый залп шестнадцатью глубинными бомбами по курсу цели. Наконец, установили, что она находится очень глубоко – на глубине 350 или даже 400 футов. Используя впервые новейший торпедный аппарат, мы выстрелили глубинную бомбу весом в одну тонну с глубоководным подрывом. Последовал чудовищный взрыв, сопровождавшийся странными посторонними шумами. Мы единодушно решили, что лодке пришёл конец. И до сих пор убеждены в этом...»

Если конвой «PQ-17» до сих пор остаётся позором для флотов союзников, если конвоем «JW-55» взят своеобразный реванш, то «JW-58» можно считать апофеозом полярных конвоев. 27 марта 1944 года от берегов Исландии вышло сразу 49 судов. На их оборону и прикрытие фактически вышел весь флот метрополии. Одновременно с проводкой конвоя британское адмиралтейство приняло решение нанести удар по германскому линкору «Тирпитц» после успешной атаки этого морского монстра британскими сверхмалыми подводными лодками. Всего в операции было задействовано: два линейных корабля, два тяжёлых и шесть эскортных авианосцев, шесть крейсеров, в том числе и американский «Ми-

Первые минуты разговора трудны, в особенности, если собеседник сдержан и скромен. Смысл ответов Фисановича заключался в том, что ничего особенного не случилось.

«В назначенный час мы отправились в условленный квадрат Баренцева моря, достигли вражеских берегов, заняли позицию. Рано утром увидели караван. Подплыли для торпедной атаки. Затем был отдан соответствующий приказ, и торпеда попала в цель».

Конечно, такого рода рассказ меня не удовлетворил. Я попросил его рассказать более подробно

о команде, о трудностях, которые приходилось преодолевать в связи местными условиями, – словом, дал ему понять, что для моей корреспонденции нужны живые черты. И он понял. Совсем в другом, более оживлённом тоне он стал отвечать на мои вопросы. Не прошло и полчасика, как я почувствовал в нём человека тонкого ума, большой образованности, глубоких знаний. Это сказалось, прежде всего, в том, как он быстро и свободно обрисовал мне театр действий, в котором ему приходилось работать. Он высоко оценил противника (в частности, в организационном отноше-

нии) сказал, что хотя у нас действия подводного флота можно считать более смелыми и решительными, но в организационном отношении нам есть чему поучиться у немцев. В частности, делу разведки, которая поставлена у них лучше, чем у нас. Но тут же он заметил, что в последнее время противник допускает крупные промахи. Задача Северного флота – защита коммуникационных путей между Англией и Советским Союзом, Америкой и Советским Союзом. Караваны из Англии и Америки приходят в последнее время нетронутыми – ни один транспорт не погиб.



дуоки» («Milwaukee»), который предназначался для передачи Советскому Союзу в счёт репараций с Италии. К непосредственной охране конвоя было выставлено 43 эсминца, 5 шлюпов, 4 корвета, несколько тральщиков. До сих пор в арктических водах на маршруте союзных конвоев никогда не сосредотачивалось одновременно столько боевых и транспортных кораблей. Столь масштабный конвой не мог остаться незамеченным со стороны противника. Но это был уже пощипанный петух, который попытался показать свой прежний норов...

Летом 1944 года, после того, как успешное наступление наших войск на Карельском перешейке поставило Финляндию на грань поражения, немецкое командование заблокировало советский флот в восточной части Финского залива, чтобы сорвать перевозки по морю. Для этого там было сосредоточено более 200 кораблей и выставлено 15 тысяч мин. Здесь же к этому времени действовало от 10 до 12 немецких и 5 финских подводных лодок.

Но наши катера по-прежнему выходили в дозоры. В полдень 30 июля сигнальщики базы заметили, что у северного выхода из пролива, где находился наш катер «МО-105», взметнулся столб дыма. Поспешившим на помощь удалось поднять из воды только семерых уцелевших моряков. Они рассказали: часть команды обедала на верхней палубе, когда без всяких видимых причин в средней части раздался мощнейший взрыв, катер переломился, кормовая часть почти мгновенно затонула, а кормовая часть некоторое время продержалась на поверхности. Моряки убеждали, что столкнулись с дрейфующей миной...

Того же мнения придерживались и катерники с «МО-103», который немедленно вышел в дозор на смену «сто пятого». Но командир «МО-103» стар-

ший лейтенант А.П.Коленко сомневался. Он пришёл на флот по комсомольской путёвки из Днепрпетровска и к 1944 году был одним из опытных моряков. В мае 1943 года на его катер набросились немецкие самолёты. Под его командованием экипаж катера, умело маневрируя, не только сохранило судно от повреждений, но и записал на свой счёт сбитый фашистский самолёт.

В районе гибели «сто пятого» по приказу Коленко была открыта гидроакустическая вахта. Вскоре с находившегося поблизости катера дымзавесчика «КМ-910» передали, что увидели подводную лодку и выпустили по ней ракеты. «Глубинки» им были не положены. Коленко перевёл ручки машинного телеграфа на «полный вперёд» и лёг на боевой курс. Поиск увенчался успехом, вскоре акустик доложил координаты подлодки. После нескольких успешных атак по цели на воде появились маслянистые пятна, всплыли обломки, матрасы, а следом и ... немецкие подводники, облачённые в спасательные жилеты. Несмотря на обстрел вражеских береговых батарей, Коленко приказал выволить немцев из воды. И только потом дали полный ход курсом на базу. В вахтенном журнале появилась краткая запись: «19.40. потоплена подводная лодка противника, взято в плен 6 человек...»

Казалось бы, этот небольшой военный эпизод не имеет никакого отношения к нашему повествованию. Но дальнейшие события заставляют нас изменить эту точку зрения. Оказалось, что Коленко отправил на дно «U-250», построенную в Киле в 1943 году. Её командир Вернер Шмидт успел побывать в бомбардировочной авиации, летал на Англию и Советский Союз, потом круто изменил своё положение и перешёл сначала в надводный, а затем в подводный флот... В тот памятный день экипаж Шмидта праздновал победу: «U-250» потопила наш

Из трудностей он указал на чрезвычайное однообразие берегов, которое часто мешает ориентироваться, а ориентация в действиях подводных лодок играет огромную роль. «Мы действуем почти всегда очень близко от вражеских берегов — подле норвежских фиордов, главным образом Варангер-фиорда, Петсамо или близко от них. Заблудиться среди фиордов — очень опасно, а, между тем, однообразие ландшафта может подвести даже опытный взгляд.

Серьёзные трудности представляет собой и погода. Баренцево море — не Чёрное и даже не

Балтийское; оно очень капризно, с частыми переменами, сильнейшими штормами, страшными для подводных лодок, так как они не могут постоянно находиться на глубине. Так называемыми снежными зарядами блестяще пользуются торпедоносцы, чтобы, прикрываясь погодой, ударить по врагу. Снежный заряд — низкое облако над морем, выпадающее обильным снегом одновременно с сильнейшими порывами ветра. Для подводной лодки это не подарок».

Говоря о театре боевых действий, он начал более подробно рассказывать и об одной из своих

удач. Дело было так: разведка донесла, что в указанном месте должен пройти конвой противника, сопровождающий транспорты. Подводная лодка заняла позицию в районе прохождения конвоя и в течение восьми часов ждала его в надводном положении.

Надо сказать, что обстановка на подводной лодке, особенно на такой маленькой, как «Малютка», где всего восемнадцать человек команды, всегда бывает очень напряжённой. После такого продолжительного наблюдения необходимо было отдохнуть. Лодка погрузилась и в течение четырёх часов находилась



«МО-107», после чего принялась осматривать воды близ острова Руонти, где её настигли наши катерники с «МО-103»...

После показаний командира Шмидта и спасшихся членов экипажа у наших спецслужб повысился интерес к подводной лодке. Достать её с глубины 33 метров не представляло особых трудностей для наших аварийно-спасательных судов. Но противник никак не хотел отдавать свою «покойницу»: днём точку потопления активно обстреливали береговые батареи, а по ночам, когда работали наши водолазы, туда совершали набеги немецкие катера, которым даже удалось выставить вокруг с дюжины мин. Чтобы окончательно разрушить её, немцы сбросили на неё три десятка «глубинок». Но наши спасатели всё-таки подняли «U-250» и на двух понтонах, под охраной бронекатеров и «охотников» доставили добычу в Кронштадт, где её и обследовали. Командир субмарины лично открывал люки, провёл балтийцев по отсекам, осторожно обходя трупы недавних подчинённых. Из лодки извлекли важные документы, коды, инструкции и даже небезывестную шифровальную машину «Энигма» в её флотском варианте.

В то время все подобные операции держали под большим секретом. Однако, соблюдая союзнические договорённости, советская сторона поставила в известность военные ведомства США и Великобритании о новейшем вооружении, поднятым вместе с немецкой подводной лодкой. И премьер-министр Великобритании У.Черчилль не преминул направить 30 ноября особое послание Верховному главнокомандующему И.В.Сталину:

«Адмиралтейство просило меня обратиться к Вам за помощью по небольшому, но важному делу. Советский Военно-морской флот информировал Адмиралтейство о том, что в захваченной им подводной лодке были обнаружены две

германские акустические торпеды Т-5. Это единственный известный тип торпед, управляемых на основе акустики, и он является весьма эффективным не только против торговых судов, но и против экспортных кораблей. Хотя эта торпеда ещё не применяется в широком масштабе, с помощью её потоплено или повреждено 24 британских эскадренных судна, в том числе 5 судов из состава конвоев, направляемых в северную Россию». Изучение образца торпеды Т-5 было бы крайне ценным. Адмирал Арчер просил советские военные власти, чтобы одна из двух торпед была бы немедленно предоставлена для изучения и испытания в Соединённое королевство. Поэтому я прошу Вас обратить Ваше благосклонное внимание на это дело, которое становится всё важнее ввиду того, что немцы, возможно, передали чертежи этой торпеды японскому военно-морскому флоту».

Как известно, просьба британского премьера была удовлетворена. Вскоре в Советский Союз прибыли специалисты английского флота, старательно изучили трофейную торпеду и через некоторое время разработали эффективное контроружие, которое позволило значительно уменьшить потери от атак подводников «крюгсмарине»... Саму же торпеду англичане заполучили лишь в начале 1945 года, благодаря любезности советского командования.

...В списке боевых кораблей, непосредственных участников полярных конвоев, в уже упомянутой мною книге «Арктические союзные конвои» я не нашёл ни как собственно американского крейсера «Милуоки», ни как переименованного в «Мурманск». Возможно, и я бы не заметил такой «исторической пропажи». Но воспоминания С.С.Брицына не дают возможности усомниться: этот военный корабль сначала под американским и

под водой. После этого она вновь всплыла, и как раз очень удачно, — боцман первый заметил миноносец, за ним транспорт, а сзади, как ему показалось, шёл сторожевик. Шли они вдаль от берега на контркурсе по отношению к лодке. Тут-то и наступают те решающие полторы-две минуты, когда судьба решает — кто погибнет: лодка или объект нападения? Я, по своей неопытности, спросил, какая команда была дана. Он рассмеялся очень весело и сказал, что была дана та команда, которая упоминается во всех корреспонденциях с флота, а именно: «Аппараты — товсь!»

Он приказал идти на сближение, развернулся, чтобы пересечь путь каравана под углом, и на таком перпендикулярном курсе предпринял торпедную атаку. Это было в темноте, в четыре с половиной часа утра, при облачности, но ему помогло то обстоятельство, что облачность над берегом не доходила до горизонта и лунный свет, падавший со стороны чистого сектора неба, освещал небо. Торпеда была пущена в тринадцать кабельтовых от миноносца. Это — близкое расстояние, но не самое близкое, с которого Фисанович обычно атакует вражеские

корабли. На Северном флоте он считается мастером близких атак. Понятно, что на таком расстоянии, с одной стороны, увеличивается опасность для самой лодки, но, с другой стороны, прямо пропорционально вырастает возможность попадания. Обычно залп производится с тридцати — сорока кабельтовых.

Рассказывая, Фисанович всё время стремился показать, что потопление этого миноносца — не его единоличная заслуга. То и дело он упоминал одного или другого члена команды — старшину Серёжина, торпедиста Немова и других.



затем под русским названием – дважды участвовал в конвойных операциях «JW-58» и «RA-61».

Брицыну Сергею Сергеевичу не было и пятнадцати лет, когда началась война. Уроженец Ленинграда, он больше года находился в осаждённом городе, испытал голод, смерть родных и близких ему людей. В неполных восемнадцать лет он приступил к исполнению обязанностей радиометриста на крейсере «Мурманск». Свои воспоминания, связанные с двумя последними годами войны на Северном флоте, капитан-лейтенант в отставке так и назвал «Моя жизнь и война»:

– Начало войны застало меня в пионерском лагере подмосковного города Наро-Фоминск, в котором стояла танковая дивизия, где служил мой отец. Почти весь лагерь собрался вокруг столба, на котором был укреплен громкоговоритель. Вожатые и пионеры слушали выступление В.М.Молотова о вероломном нападении фашистской Германии на нашу страну и о начале войны.

Уже на следующий день – 23 июня дивизию моего отца в спешном порядке направили на фронт. А мы со старшим братом с большими трудностями несколько дней добирались до Ленинграда, где находился наш дом.

Вернувшись в родной город, попали в блокаду, в которой он вскоре оказался. Прожил я в блокадном городе самое страшное и трудное время с 8 сентября 1941 года по 5 октября 1942 года, испытав все обрушившиеся горести и невзгоды: частые бомбардировки, многочисленные артиллерийские обстрелы, сильнейший голод (норма хлеба уменьшилась до 125 граммов на человека в день), отсутствие элементарных условий жизни. В квартирах не было электричества (для освещения использовали фитилёк коптилки), тепла и газа (скудную пищу разогревали на небольшой печке-буржуйке). Отсутствовало водоснабжение



Корабли Северного флота с десанниками на пути к Киркенесу. Октябрь 1944 г.

(воду носили ведрами из прорубей ближайших рек и вскрытых люков городского водопровода), не было канализации (использовались обычные ведра), по улицам города перемещались пешим порядком, так как общественный транспорт не функционировал.

Ленинградцы в блокаду перенесли неисчислимые страдания. Если в довоенном городе смертность составляла 3600 человек в месяц, то в самое трудное время – январь и февраль 1942 года – город терял до 100 тысяч человек в месяц.

После смерти от дистрофии бабушки (май 1942 года) и матери (июль 1942 года) я остался практически один. 5 октября 1942 года меня эвакуировали из Ленинграда. После многих мытарств я, наконец, добрался до Горького, где отец проходил воинскую службу в пункте авиабазы, расположенной в Автозаводском районе.

В июне 1943 года Автозаводский район подвергся интенсивным бомбовым ударам. Главной целью немецких самолётов был, несомненно, Горьковский автозавод, работавший для фронта. Доставалось

Было выпущено две торпеды, но попала одна. Как известно, она оставляет предательский след, по которому вражеский корабль обнаруживает атаку. Впрочем, бывают случаи, когда немцы ошибаются и думают, что корабль взорвался не от торпеды, а от мины. В данном же случае торпеда была обнаружена, а, следовательно, и подводная лодка: пенистый след и брызги были замечены с миноносца. Фисанович приказал немедленно готовиться к срочному погружению. Лодка уже развернулась на 80 градусов, когда и сам командир и некоторые члены экипажа увидели столб воды, под-

нявшийся выше трубы миноносца.

Вопрос о том, потоплен ли вражеский корабль, впоследствии обсуждается на Военном совете. И часто бывает, что успех командиру не засчитывается, так как нет точно выверенных объективных данных, по которым можно судить, что корабль потоплен. Обычно это определяется по звуку взрыва, который слышит большинство команды или часть команды в каком-нибудь отсеке. На этот раз во всех отсеках подводной лодки был слышен взрыв, а командир и боцман наблюдали за тонущим миноносцем. Он начал терять ход, останавливался; было

видно, как он стал «укорачиваться», как говорят, на линии горизонта. Потом его заволокло облаком, он стал, как говорят подводники, «парить» и через шесть минут скрылся под водой. Всего с момента обнаружения корабля и до его потопления прошло двенадцать минут.

Дело в данном случае было не в водоизмещении корабля, хотя обычно выбирают самый большой транспорт, – потоплен был военный корабль, что для командира было большим успехом.

Я стал расспрашивать Фисановича об экипаже и, может быть, впервые в нашем разговоре «по-



при бомбардировках и жилому посёлку, располагавшемуся вокруг завода.

(Могу подтвердить: автозавод и другие объекты оборонного значения в Горьком и Сормове подвергались жесточайшим бомбардировкам в течение всей войны. Мне было тогда всего-то ничего... Но я хорошо помню, как старшие братья и сёстры поднимали меня, устанавливали на широкий подоконник, и мы все вместе наблюдали через широкое боковое окно нашей избы за багровым заревом. Там, по словам матери, за сто километров от нашей деревни находится Горький, где в Автозаводском районе жила семья дяди по матери – Ивана Степановича Тушнова – жена с троими детьми. Представляю, какого страха они натерпелись! Дядя строил автозавод и умер от туберкулёза перед самой войной...

Налёты вражеских бомбардировщиков на промышленные объекты нашего областного центра были настолько частыми, насколько позволяли погодные условия для полёта вражеских бомбардировщиков. Естественно, мы переживали за своих родственников. Иногда в ночное время мы наблюдали, как по небу мечутся яркие лучи прожекторов. После удачной бомбардировки там, на северо-востоке, долго прожигали чёрное ночное небо тревожные зарницы пожаров. При взрывах мощных бомб всплески огня были настолько огромными, что, кажется, сжигали дотла моё детское воображение и по телу пробегали мурашки. – Прим. Н.Е.)

В начале июня 1943 года, – продолжает рассказ Сергей Сергеевич, – воинскую часть отца перебросили ближе к фронту, и я вновь остался один. В сентябре 1943 года пошёл добровольцем на военную службу, хотя мне ещё не исполнилось 17 лет, я учился в 9 классе средней школы.

Военная служба началась 18 сентября того же года под стук колёс поезда Горький-Москва. В

группе из 50 призывников из Горького, я ехал в Москву, совершенно не представляя свою дальнейшую судьбу. По прибытию в Москву нашу группу призывников направили в распределительный пункт, который размещался в микрорайоне Лихоборы на юге Москвы. Здесь в течение месяца нас определили на службу в ВМФ, выдали морскую форму, преподали курс молодого матроса, познакомили с азами строевой подготовки, несения вахт и дежурств. Кроме того, новоиспеченные военные моряки принимали участие в охране территории распределительного пункта и, конечно же, работали в нарядах по камбузу.

В конце октября 1943 года горьковскую команду, вместе с призывниками из Москвы и Московской области, направили в одну из школ ВМФ для обучения новой для нашего флота специальности – радиолокации. Обучение длилось до апреля 1944 года. После сдачи экзаменов состоялся первый в стране выпуск радиометристов. 200 новоиспеченных специалистов поделили на четыре группы, по количеству флотов, и незамедлительно направили по местам службы.

Я попал на Северный флот. В Мурманске проведено распределение специалистов на корабли. Вместе с другими четырьмя радиометристами меня направили в базу флота Ваенгу и назначили на крейсер «Мурманск» (бывший крейсер ВМС США «Milwaukee»).

Лёгкий крейсер «Milwaukee» в марте 1944 года сопровождал направляющийся в Советский Союз караван «JW-58» и по прибытию в Кольский залив был передан в зачёт раздела итальянского флота Северному флоту ВМФ СССР вместо лёгкого крейсера «Duka d'Aosta».

«Milwaukee» принят в состав ВМС США в 1923 году и поначалу входил в эскадру кораблей Тихоокеанского флота США. После нападения японцев

чувствовал» его как командира и человека. Оценки были точны и объективны. Особенно тепло он говорил о Каратаеве, которого он считал лучшим техником на Северном флоте и о котором он сожалел, так как его сняли с подводной лодки и сделали механиком дивизиона. Отметив боцмана Тихоненко – киевлянина, в прошлом слесаря, но в сущности человека любой профессии, – он оценил его как непоседу, обладающего вкусом к любой новизне и стремящегося ко всему подойти со своей, подчас, очень своеобразной, точки зрения. Он

награждён орденами, да и весь экипаж награждён орденами, за исключением двух-трёх учеников, которые прибыли недавно.

С большой любовью он говорил об Анатолии Шумихине, как о необычайно талантливом «слухаче». Работе акустики на лодке придаётся огромное значение. Акустик – это человек, который слушает шумы и первый определяет по шуму винтов близость вражеского корабля. Разобраться в этих шумах очень трудно: бьёт о берег прибой, доносятся какие-то звуки из глубины моря, когда лодка находится в подводном положении, – словом, это целая

симфония, в которой только натренированный слух может услышать шум винтов корабля. В биографии Шумихина был случай, когда, разобравшись в этой симфонии, да ещё в плохую погоду, он в течение 34 минут «выслушивал» приближение вражеского корабля. А ещё через две минуты был отдан приказ, и последовала атака. Транспорт был потоплен.

Вениамин КАВЕРИН.

«Вечерний день».

Издательство

«Советский писатель».

Москва. 1982 г., стр. 144-150.



на Пёрл-Харбор был выделен для несения службы в составе океанских патрульных сил, сначала – в Карибском море, потом – в южной Атлантике.

Переименованный в Советском Союзе в «Мурманск», крейсер водоизмещением в 10 тысяч тонн мог развивать ход до 30 узлов, имел мощное артиллерийское и торпедное вооружение (главный калибр – 152 мм, зенитные пушки и автоматы, крупнокалиберные пулемёты, а также два 4-трубных торпедных аппарата).

Радиолокационное вооружение крейсера составляло пять радиолокационных станций (РЛС), в том числе: две РЛС надводного обнаружения типа 5С (носовая и кормовая), одна РЛС воздушного обнаружения типа 5К и две РЛС обеспечения артиллерийских стрельб типа РС (носовая и кормовая). На этих РЛС нам предстояло работать, но прежде, надлежало их досконально изучить.

Всё вокруг выглядело необычно и удивительно, особенно для тех, кто впервые ступил на борт военного корабля. Многочисленные рубки и выгородки, набитые приборами и аппаратурой. Жилые кубрики, в которых теснились пятиярусные койки с пробковыми матрасами.

Водонепроницаемые переборки и в них дверилюки, закрывающиеся не на запоры, а на задрайки. Чётко организованный распорядок корабельной службы, подчиняющийся сигналам и командам, передаваемым по корабельной громкоговорящей связи. Отныне вся наша жизнь днём и ночью подчинялась этим сигналам. Был даже такой сигнал: «Команде песни петь и веселиться». Основная задача группы радиометристов – скорейшее изучение и освоение совершенно незнакомой радиолокационной техники и правил её эксплуатации.

В то время на борту крейсера проходили службу два экипажа: американцы передавали свои знания по устройству и эксплуатации техники, мы эту

технику осваивали. Стоит отметить дружелюбное отношение американцев к советским морякам, что в значительной степени ускорило процесс освоения заморской техники.

Насколько помню, американскую группу радиолокационных специалистов представляли: лейтенант Браун, унтер-офицер Пирс, молодой матрос Джонни и другие. Помогал нам в общении с американцами представитель 5-го отдела флота старший лейтенант Ростислав Петрович Лошаков, отлично владевший английским языком и радиолокационной техникой.

В июле 1944 года крейсер «Мурманск» после нескольких учебных выходов в Баренцево море с обеими командами был окончательно передан советскому экипажу и вошёл в состав действующих кораблей Северного флота.

В августе 1944 года Северный флот пополнился ещё десятью английскими кораблями, переданными нашему флоту в счёт репараций. К ним относились: линкор «Архангельск» и восемь эсминцев. В сентябре 1944 года Советскому Союзу передали ещё один эсминец в качестве набора ЗИП (запасных частей и механизмов) к восьми предыдущим.

Таким образом, эскадра надводных кораблей Северного флота увеличилась почти вдвое, что позволило более эффективно организовать оборону Кольского залива и главной базы в Полярном с моря и с воздуха. Возросла эффективность морских операций в Баренцевом и Белом морях, значительно улучшилась охрана конвоев, доставлявших в Советский Союз из Англии и США вооружение, военное оборудование, материалы и продовольствие.

К лету 1944 года материальная часть крейсера была окончательно освоена советской командой. После сдачи курсовых задач корабль был допущен к выполнению боевых задач совместно с другими ко-

«Нет почвы твёрже под ногами, чем палубы подводных кораблей...»

От автора. Очень жаль, что в «Военно-морском словаре» (Москва, Военное издательство, 1990 год) на алфавитную букву «Ф» я не нашёл даже упоминания о

Фисановиче. О Герое Советского Союза можно было замолвить доброе словечко. Что это? Та же политика двойного стандарта: он нам не подходит, лучше умолчать о человеке, пропавшем без вести или погибшем неизвестно при каких обстоятельствах. О ком же упоминать, если не о нём? Человек легендарной судьбы, моряк во всех отношениях.

Дописываю последнюю страницу книги, а с экрана первого канала телевидения приходит интересная новость, что в шотландском порту Данди открыт памятник подводникам, погибшим в годы второй миро-

вой войны. На плитах мемориала сотни фамилий. И среди них имена членов экипажа подводной лодки под командованием легендарного советского капитана Фисановича. Долгие годы наши моряки значились в списках пропавших без вести. Обстоятельства их гибели рассекречены через десятки лет после Победы...

Из репортажа с места события Ирады Зейналовой всё становится ясно. Британцы, норвежцы, американцы, русские, французы, объединённые одним словом ФРОНТО-ВИКИ, по этому торжественному случаю надели боевые ордена. Все,



раблями эскадры. В июле-сентябре 1944 года было осуществлено несколько походов по маршруту Кольский залив – Белое море и обратно.

30 октября 1944 года крейсер «Мурманск» возглавил боевую операцию по конвоированию Беломорской группы каравана «РА-61». В состав боевого охранения также вошли лидер «Баку», эсминцы «Гремящий», «Разумный», «Разъярённый», «Урицкий», «Жёсткий», «Живучий», «Достойный», семь больших охотников типа «БО-2». Караван состоял из 15 транспортов и двух танкеров. Походный ордер каравана формировался на внешнем рейде Архангельска. В центре ордера располагался крейсер, вокруг него справа и слева размещались транспорты и танкеры, а на периферии ордера – эсминцы и большие охотники охранения. Всего в караване насчитывалось 33 вымпела. На экране РЛС крейсера должны были отображаться 32 цели, расположенные в упорядоченном порядке. На переходе по флангам ордера появлялись, то одна, то несколько «чужих» целей. Эсминцы и большие охотники с борта крейсера сразу же получали координаты целей, по которым проводилось бомбометание в местах предполагаемого нахождения подводных лодок противника.

Караван следовал в абсолютной темноте, ориентируясь по гакабортным огням впереди идущего корабля. Командир дивизиона кормовых зенитных автоматов крейсера, приняв при волнении моря рубку одного из больших охотников за рубку немецкой подводной лодки, приказал открыть беглый огонь. Большой охотник сигнальным прожектором сообщил свои позывные, и огонь был прекращён. Только благодаря счастливой случайности, промахов крейсерских артиллеристов и сильного волнения моря, всё закончилось благополучно.

Несколько раз мы испытывали чувство сильного страха, когда вахтенные сигнальщики докла-

дывали о появлении торпедных дорожек, идущих в сторону нашего корабля. Но то ли эта информация не соответствовала действительности, то ли следование противолодочным зигзагом (с частой сменой курса) позволяло крейсеру избежать встреч с торпедами. Тем не менее, наш караван без потерь завершил плавание и благополучно вернулся в Кольский залив.

Присутствие на Северном флоте двух крупных кораблей – линкора «Архангельск» и крейсера «Мурманск» с мощной артиллерией главного калибра и сильными средствами противовоздушной обороны значительно охладили пыл немецкого флота и авиации. Во всяком случае, с апреля 1944 года и до окончания войны немцы ни разу не решились подвергнуть бомбежке или артиллерийскому обстрелу порты Кольского залива: Мурманск, Росту, Ваенгу, Полярное... Лишь в марте 1945 года отряд немецких эсминцев попытался приблизиться к Кольскому заливу. Однако был вынужден убраться восвояси при первом же обнаружении посланного навстречу отряда наших кораблей, состоящего из крейсера «Мурманск» и нескольких эсминцев.

Очень впечатляющее и запоминающееся зрелище представлял собой проход караванов по Кольскому заливу. Почти весь световой день мимо бухты Ваенга, где базировался крейсер «Мурманск», проходили гружёные транспорты и корабли эскорта. На транспорте располагались военные грузы. А на бортах судов ярко рдели рыжие подпалины – следы длительного пребывания в море.

После войны крейсер «Мурманск» активно решал задачи боевой подготовки эскадры надводных кораблей Северного флота, принимал участие в тактических учениях под флагом командующего Северным флотом.



кто отсюда выходил в море, все, чьи подводные лодки не вернулись с рейда – 6 субмарин, 296 подводников. Многим уже за 90. Но всю церемонию они отстояли на ногах. За тех, кто в море! Незабываемым было явление участников тех событий и их короткие откровения.

Лестер Смит: «Мы уходили отсюда сопровождать северные конвои, которые везли продукты и оружие в Мурманск, атаковали немецкие лодки. У тех, кто не вернулся, нет могил».

Олле Янсен: «Я помню русских - их капитан всегда махал рукой. Наши, норвежские, казармы были



16 марта 1949 года крейсер «Мурманск» возвратили американской стороне, где его отправили на слом.

Из воспоминаний Джеффа Пауэлла: «При выходе в Атлантику конвой наткнулся на германскую подлодку «U-961», которая, не имея представления о конвое и его мощном боевом сопровождении, была потоплена второй группой эскорта (капитан I ранга Уокер на эсминце «Starling»). Джонни Уокер доложил, что он буквально «затоптал её».

Конвой был обнаружен германской воздушной разведкой, однако, истребители «мартлит» с эскортного авианосца «Activity» («Активити») сбили «Ju-88» из первого авиакрыла дальней разведки. Истребители с эскортного авианосца «Tracker» («Трекер») вынуждены были оставаться на палубе как резерв старшего на борту «Активити». «Жалкое зрелище», – прокомментировал это командир истребительного звена Джонни Скотт. В течение дня «эвенджеры» с «Треккера» и «свордфиши» с «Активити» постоянно находились на противолодочном патрулировании. Гидроакустические условия в этот день были очень плохие.

31 марта истребители «уайлдкэт» JV-485 (л-т Д. К. Дебни) и JV-490 (л-т Р.Х. Мид) сбили «Fw-200» из третьей группы 40-й бомбардировочной эскадры после того, как в течение часа охотились за ним в просветах вьюги. Позднее истребители «мартлит» с «Активити» сбили ещё два «Fw-200» из той же группы. Во время противолодочного патрулирования два «эвенджера» (л-т Галлуэй и л-т Пембертон) несколько раз обнаруживали дозорный «Фокке-Вульф «Кондор», однако обе стороны не смогли вступить в бой из-за плотной облачности.

1 апреля «эвенджер» FN-877 (л-т А.Е. Баллентайн, л-т К.Д. Коллауэй и матрос Д.А.Хирн) обнаружил германскую подлодку в надводном положении

и атаковал ее в 9.05, однако глубинные бомбы не смогли сойти с держателей. Они уклонились от зенитного огня с подлодки, но, заходя на посадку, несмотря на панические сигналы с борта авианосца, обеспечивающего посадку л-та П.Д. Урвина, самолёт ударился о срез полётной палубы. Двигатель самолёта воспламенился, хвост повис на корме, а фюзеляж упал на кормовую зенитную батарею. Весь самолёт моментально охватило пламя. Баллентайн скончался от травм, пытаясь выбраться из самолёта. Коллауэй получил сильные ожоги, Хирн – тяжёлые травмы. Как только огонь перекинулся на ангар, «Трекер» развернулся по ветру, постепенно удаляясь от конвоя. Его кормовой артпогреб был затоплен, однако сразу же после ликвидации пожара мы возобновили полеты.

Следующим событием того же дня стало то, что старший лётчик л-т Р.Д. Браун на «эвенджере» (члены экипажа: л-т Э.Д. Чайлд и старшина В.Б.Уэллс) атаковал подлодку, которая была вынуждена погрузиться, но, к сожалению, все глубинные бомбы, кроме одной, не взорвались. Самолёт получил попадание зенитного снаряда с подлодки в переднюю кромку крыла, что вызвало повреждения трубопровода гидравлики. Браун был вынужден выпустить шасси под воздействием силы тяжести и совершил первоклассную посадку, не используя закрылки. Как только он сел, было принято решение, что все «эвенджеры» во время вылетов должны сопровождаться «уайлдкэтами» из состава истребительных групп.

В этот вечер «Активити» отправил два «мартлита» для перехвата «наводчика» в 20 милях от конвоя, однако один из «мартлитов» сильно качнуло во время взлёта, и он рухнул в море. Л-т Скотт, истребитель которого «уайлдкэт» JV-512 стоял готовым к взлёту на катапульте, немедленно поднялся для взаимодействия с «мартлитом» FN-136

рядом. Мы, привыкшие ко всему, плакали, когда узнали о том, что произошло с вашей лодкой».

Рядом с именем капитана Фисановича на мемориальной плите маленькая звездочка Героя Советского Союза. Его называли заговоренным. Он первым доказал, что лодки класса «малютка» могут прорываться в немецкие порты и взрывать большие корабли. Он же первым провёл 66 дней в подводном рейде, став грозой фашистских линкоров в Северном море. О нём Каверин писал в «Двух капитанах» – «известный подводник Ф». Открытки с его





«Активити» (л-н Г.Р. Уилкокс). В результате была перехвачена летающая лодка «Bv-138», которая дала полный газ в попытке оторваться от преследования. Джон Скотт и «задира» Уилкокс совместно атаковали и сбили «Bv-138». Оставшихся в живых не обнаружено...

В течение ночи эсминец «Kerrel» («Керпел») потопил «U-360» (корветтен-капитан Беккер), атаковав ее глубинными бомбами из бомбомета «хетжехог».

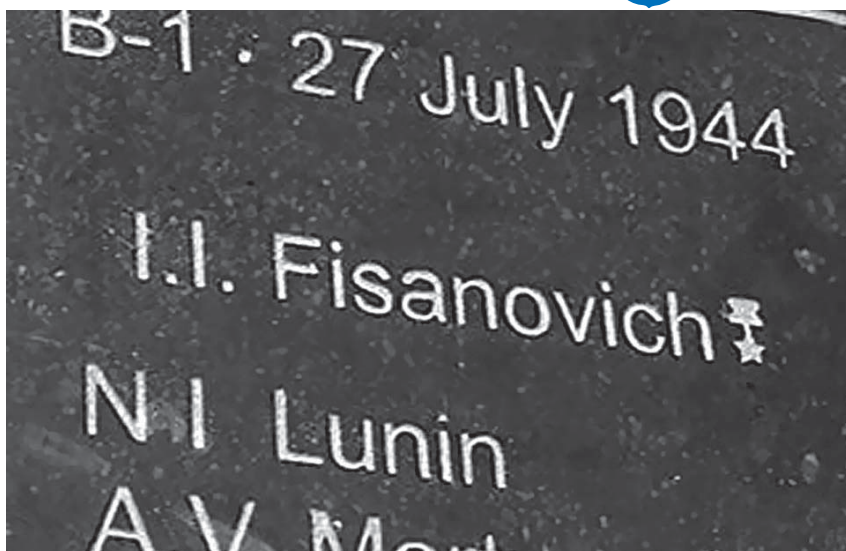
С 3.00 2 апреля 1944 года Дебни и Мид находились в боевой готовности. Погода была ясная, но очень холодная. Мы были уже на 72-й широте. Позже этим утром один из самолетов «суордфиш» атаковал подлодку, шедшую в надводном положении. Подлодка была повреждена и ушла под воду, оставив на поверхности масляное пятно. Это место было атаковано эсминцами, после чего раздались подводные взрывы. Впоследствии «эвенджер» FN-830 (л-т Р. Пембертон, л-т Л.Ф. Сэйдж и матрос Нейберт), удачно прицелясь, атаковал шедшую в надводном положении подлодку, однако, к несчастью, вторая пара, в серии из четырёх глубинных бомб, не взорвалась. Подлодка, оставляя на поверхности масляный хвост, ушла под воду.

Во время патрулирования в сопровождении истребителя «уайлдкэт» (л-т Р.Х. Мид), экипаж «эвейнджера» JZ-217 (л-т Р.Дж. Браун, л-т Г.В. Чайлд и Г.Б. Уэллс) обнаружил в надводном положении подлодку, открывшую зенитный огонь. После того, как Мид вышел в атаку и выпустил 1400 снарядов (12,7 мм) в ходовую рубку подлодки, за ним последовал Браун и прямым попаданием накрыл цель серией из четырёх глубинных бомб. Корма лодки задралась вверх и, почти наверняка поврежденная, лодка затонула, оставив на поверхности большое масляное пятно.

Поздно вечером «уайлдкэт» JV-420 (л-т Люси) сопровождал «эвенджера» JZ-217 (л-т М.Ф. Уилер,

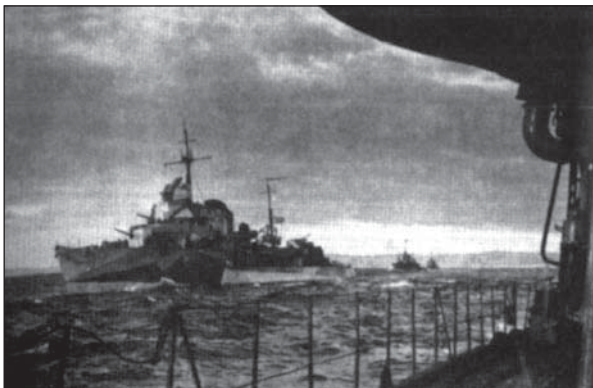
л-т В.К.Тэйлор и матрос Д.А.Пэйшенс), когда примерно в 40 милях от конвоя они обнаружили подлодку. Люси пошел в атаку, навстречу убийственному зенитному огню. Уже после того, как он выпустил весь свой боезаряд по рубке лодки, его самолёт получил попадание в двигатель, и из маслосистемы повалил густой дым. Было заметно, что он пытался набрать высоту, однако, с охваченным пламенем двигателем, он практически мгновенно рухнул на воду и успел забраться в свой спасательный плот. За это время Уилер выполнил очень удачный боевой заход на подлодку, но глубинные бомбы не смогли выйти из бомболюка. После этого он совершил второй заход – и опять неудача с бомбами. Подлодка ушла под воду. Было видно, как Люси отчаянно пытается отгрести в сторону. Командующий незамедлительно поднял в воздух «эвенджер» JZ-177 (л-т ком. Р.Д.Хэд, л-т Дж.В.Пауэл и Р.А.Бэрлоу), одновременно с лейтенантом Дж.Е.Скоттом на «уайлдкэте» JV-512, который взял на себя у Уилера задачу прикрытия плота вплоть до подхода к нему спасательного судна. Освободившись, Уилер сообщил на «Tracker», что перед посадкой он должен скинуть свои глубинные бомбы. Прошло уже почти два часа, когда корабль «Beagle» смог дойти до спасательного плота. Люси, не останавливаясь, как грёб на своём плоту, так и продолжал грести даже после того, как плот был подцеплен. Вероятно, это физическое упражнение и спало ему жизнь в ледяной воде (температура морской воды 2,7° С), где он пробыл час пятьдесят минут.

В то время, как разворачивались вышеописанные события с Люси, два «мартлита» с борта «Activity» выследили «Ju-88», который после 45 минут боя, весь охваченный пламенем, рухнул в море. Хорошая работа – «Ju-88» был более скоростным самолётом, чем «мартлит».



фотографиями печатали на всю страну. И сам Рузвельт вручил ему Морской крест – Высшую американскую награду моряка за отвагу. Друг Константина Симонова и Ильи Эренбурга, Фисанович писал: «Коллега-поэт таранит немцев со всей поэтической безжалостностью». По Солженицыну, у Фисановича было два вида оружия: стихи и торпеды.

Теперь мы знаем правду. Лодка Фисановича вышла из Дока Королевы Виктории курсом на Полярное. В Москве ещё надеялась, что ему вновь удастся невозможное – довести субмарину под немецким огнём



Советские эсминцы эскортируют один из поллярных конвоев. Лето 1944 года, Баренцево море

В 3.15 3 апреля 1944 года самолёт «суордфиш» LS-373 «С» (л-т С.Бриллиант, ст. л-т Х.Чедвик и Р.О.Дж.Перри) с «Activity» поднялся в воздух с восемью реактивными снарядами для патрулирования прямо по курсу конвоя. В 4.00 «Tracker» привёл в боевую готовность ударную группу «эвенджер-уайлдкэт». В 5.00 «суордфиш» обнаружил в 6 милях по своему правому борту шедшую в надводном положении подлодку, после чего следовал за ней до прибытия группы «эвенджер-уайлдкэт», «эвенджер» FN-869 «G» (л-т Дж.С.Тонер, ст. л-т Р.А.Вудворд и л-т Дж.А.Гринфилд) и «уайлдкэт» JV-512 «Y» (ст. л-т Г.В.МакКейб), прибывшей в 5.43. «Уайлдкэт» «нырнул» и выпустил 1300 снарядов по ходовой рубке и корпусу лодки. «Суордфиш» атаковал реактивными снарядами. После этого «эвенджер» зашёл над лодкой для сброса четырёх глубинных бомб, которые не смогли выйти из бомболюков. «Эвенджер» зашёл на повторную атаку, когда лодка начала уходить под воду. Эта атака оказалась успешной – на этот раз все глубинные бомбы вышли из люков и накрыли подлодку и взорвались около рубки, ещё видневшейся на по-



верхности. «U-288» (л-т Мейер) взлетела на воздух. Капитан I ранга Уокер на эсминце «Starling» и позднее «Magpie» прошли над этим местом, подбирая в нефтяной луже для удачливого экипажа самолёта различные «сувениры».

Вечером этого дня до кораблей конвоя дошла весть, что Флот Метрополии силами двух авиационных соединений атаковал «Тирпитц» в Ка-фиорде. 21 самолёт типа «барракуда» поднялись с ударных и четырёх эскортных авианосцев, при поддержке 21 «корсара» и 20 «хеллкэтов» (операция «Тунгстен»). Благодаря 14 прямым бомбовым попаданиям «Тирпитц» получил серьёзные повреждения, приведшие к значительным потерям в личном составе – 122 человека убитыми и 316 ранеными.

4 апреля 1944 года командир 846-й эскадрильи на JZ-219 был единственным, вылетевшим в противолодочное патрулирование, так как видимость впоследствии снизилась из-за сильной вьюги, которая продолжалась с перерывами до конца дня. Русское сопровождение присоединилось к нам ещё до полудня, все полёты были прекращены, мы вошли в Кольский залив и встали на рейде в 18.00...

Как заметил Джефф Пауэлл, русское сопровождение присоединилось своевременно: 3 апреля назначенные места в походном порядке заняли советские корабли – миноносцы «Разъярённый», «Разумный», «Гремящий», «Куйбышев», тральщики и большие охотники – под командованием капитана I ранга П.И.Колчина. Спустя сутки советский эскорт препроводил часть каравана до горла Белого моря, где передал их ледоколам. Основная часть конвоя вошла в Кольский залив. На судах было доставлено сразу небывалое количество военной техники – 34 истребителя, 118 танков М4А2, 73 бронетранспортёра, 102 трактора, 33 торпедных катера, десятки тысяч тонн боепри-

до Мурманска. Перед отходом на рейд он отправил семье последнее письмо. В нём – единственное четверостишие: «Любимые, встречайте нас цветами. И хоть вы нам на свете всех милей, нет почвы тверже под ногами, чем палубы подводных кораблей».

Фисанович должен был привезти в Мурманск трофейную субмарину «В-1». Экипаж в 50 человек. 100 миль от берега. Атака с воздуха. Он выбрал то, что всегда выбирают подводники. Погружение. Историк Эндрю Джеффри посвятил долгих девять лет архивам, чтобы доказать:

капитан Фисанович не пропал без вести. Откровение Эндрю Джеффри имеет глубокий смысл: «Фисанович погиб так, как может погибнуть только поэт – от рук своих. Британский бомбардировщик ошибся с целью. То, что случилось, решили скрыть – дело было за полгода до Ялтинской конференции. Черчилль не смог бы посмотреть в глаза Сталину – мы убили ваших моряков».

Попросить прощения. Дерек с трудом подходит к мемориалу. Он был с другой стороны. Сегодня, говорит, он уже может посмотреть в глаза тем, с кем воевал.

Дерек Кимх: «Я для них тоже подводник. Я пережил то же, что и они. Теперь мой долг хранить память о тех, кто не вернулся, может быть, и по моей вине. От подводников ведь остаётся только память».

Герцога Глостерширского ветераны приветствуют стоя. Он объясняет: «Я родился в 1944 году, это я должен салютовать вам. Фронтовые 100 грамм за тех, кто в море», – и выпивает фронтовую чарку вместе с ветеранами.

Судьба свела в этот день на этом месте памяти людей небезразличных к судьбе истории. Поэтому так



пасов, радиоаппаратуры, запчастей и промышленного оборудования. Свыше 20 тысяч тонн грузов предназначалось для авиабаз под Полтавой, куда, как предполагалось, должны были перелететь американские бомбардировщики (операция «Франтик»). Самая крупная конвойная операция завершилась успешно. При этом был «потерян» один единственный транспорт, который, получив серьёзные повреждения от столкновения с льдиной, возвратился в Исландию.

И вот ещё одно «эхо» того далёкого события: через 60 лет архангельская журналистка Ирина Скалина беседует с историком-краеведом Юрием Барашковым.

Ирина Скалина: Ровно 60 лет назад, 5 апреля 1944-го года, в Советский Союз пришёл самый крупный за всю Великую Отечественную полярный конвой. Он носил кодовое название «JW-58». 48 транспортов, по меркам начала войны, это три конвоя. Кроме того, на апрель 44-го пришёлся и пик поставок союзников по ленд-лизу. Проводка «JW-58» была организована как беспрецедентная по масштабам морская операция. В серии «десяти сталинских ударов», нанесённых Красной Армией в 44-м году, этот конвой иногда называют одиннадцатым ударом Черчилля. 34 истребителя, 118 танков, 73 бронетранспортёра, десятки тысяч тонн боеприпасов транспорты успешно доставили до Белого моря. С проводкой «JW-58» союзники выполнили обязательства по поставке грузов в Советский Союз северным маршрутом на весну 44-го года.

Юрий Барашков: К этому времени война продолжалась года три, уже не было неожиданностей. На нашем фронте обозначились приоритеты, мы одержали несколько побед – разгром немцев под Москвой, Сталинградская битва, Курская дуга, и поэтому мы чётко знали, что нам

требуется для победы, и были наработаны технические средства.

Ирина Скалина: Одинаково важное значение имели военные грузы и поставки продовольствия. В Архангельске до сих пор люди военного поколения вспоминают вкус американской тушёнки. Кроме того, это была ещё и моральная поддержка со стороны союзников. Официальные последние торжества, посвященные конвою, прошли в Архангельске в 2001-м году. Но участники полярных конвоев, которым уже за 80, все равно стремятся туда, куда в молодости их закинула война...

Юрий Барашков: Как тут не рассказать о моём лондонском знакомом Чарльзе. Он каждое лето приезжает в Архангельск. И, судя по последнему письму, собирается приехать и в эту, так сказать, навигацию, в это лето. Он как-то интервью давал столичному телевидению, сказал, что есть Санкт-Петербург, а он предпочитает Архангельск.

Ирина Скалина: На весну 44-го года пришёлся пик поставки грузов по ленд-лизу по всем направлениям, не только северному, но и дальневосточному, а также через Иран. Кстати, обратный конвой «RA-58», который ушёл из России 7 апреля, тоже благополучно добрался до базы...

7 апреля из Мурманска вышел конвой «RA-58» в составе: «Copeland», «Daphnella», «Ford McMurray», «Ford Romaine», «Lucerna», «British Valour», «Empire Celia», «Ocean Strength», «Rathlin» (Британия); «Mijdrecht» (Дания); «Alexander White», «Henri B Brown», «Henri Lomb», «Jefferson Davis», «John A Donald», «John A Quitman», «John Rutledge», «John Stevenson», «John Sharp Williams», «John W Powell», «John Woolman», «Joshua W Alexander», «Lord Delaware», «Louis D Brandeis», «Nathan Towson», «Nathaniel Alexander», «Richard M Johnson», «Stevenson Taylor», «William H Webb»,

волнующе звучат слова Розы Скуид, вдовы подводника: «Мы вдовы тех, чьи имена на этих камнях. Для нас это не братская могила. Мы всё равно их ждём. Для нас они просто ушли в рейд. Мы их всех ждём домой».

Как здорово, что нашлось на нашей огромной Земле ещё одно место интернациональной памяти, где через десятилетия ждут и помнят подводников в шотландском порту – Данди, откуда они уходили, чтобы вместе бороться с общим врагом...

Песня ветеранов Полярных конвоев

Давно мы, друг,

покончили с войною,
И «мессершмиты» в небе не режут,
Но в памяти Полярные конвои,
Как призраки, идут, идут, идут...

Припев:

Они не зря воспряли и пришли
Сквозь ужасы войны и сквозь года,
Чтоб в мире жили люди всей Земли,
Чтобы война исчезла навсегда.

Из Англии, Америки, Канады
Вели в Союз конвой моряки,
И сердце помнит грохот кононады,
Торпедных взрывов грозные хлопки.

Припев:

Когда бушует море штормовое,
И вал девятый просится на ют,
Нам кажется, погибшие в конвоях,
Как витязи, из глубины встают.

Припев:

Арктических конвоев ветераны
Съезжаются не зря
в Санкт-Петербург,



«Byron Darnton», «Edward Sparrow», «Marie M Meloney», «Philip F Thomas», «Charles Bulfinch», «Caesar Rodney», «Thomas Hartley» (США); корабли боевого охранения – крейсер «Diadem», эсминцы «Impulsive», «Inconstant», «Opportune», «Oribi», «Orwell», «Saumarez», «Scorpion», «Serapis», «Venus», «Whitehall», «Wrestler», «Walker», «Westcott», «Beagle», «Boadicea», «Keppel», «Obedient», «Offa», «Onslow», корветы «Lotus», «Bluebell», «Honeysuckle», шлюпы «Starling», «Whimbrel», «Wild Goose», «Wren», эскортные авианосцы «Activity», «Tracker» (Британия); эсминец «Stord» (Норвегия); эсминцы «Грозный», «Громкий», тральщики «Т-111», «Т-118», большие охотники «БО-207», «БО-209», сторожевой корабль «Ураган» (СССР).

В списке транспортных судов М.Супрун снова включил три военных корабля «Activity», «Tracker», «Diadem» и ещё один транспорт «Джон Д Коллиер». Последнего судна вообще нет в списках отчёта о Первой Международной конференции Братства Северных конвоев, тут значится совсем другое судно – «Charles M Schwad», – его мы тоже исключили из списков, поскольку известно, что в этом конвое было 36 транспортных судов.

28 апреля из Мурманска вышел конвой «RA-59» в составе 45 судов: «Dolabella», «Ford Brule», «Ford Columbia», «Ford Hall», «Ford Kullyspell», «Ford Yukon», «Lapland» (Британия); «Noreg» (Норвегия); «Andrew Carnegie», «Arunah S Abell», «Francis Scott Key», «Gilbert Stuart», «Grace Abbott», «George T Angell», «Hawkins Fudske», «Henri Villard», «John McDonogh», «John T Holt», «Joshua Thomas», «Joyce Kilmer», «James Smith», «Nicholas Biddle», «William Matson», «William McKinley», «William Moultrie», «William Pepper», «William S Thayer», «William B Byron», «Benjamin Schlesinger», «Benjamin H Latrobe», «Morris Hillguit», «Pierre S

Dupont», «Charles Henderson», «Thomas Sim Lee», «Townsend Harris» (США); крейсер «Diadem», эскортные авианосцы «Fencer», «Activity», эсминцы «Inconstant», «Ulysses», «Virago», «Verulam», «Whitehall», «Wrestler», «Walker», «Westcott», «Beagle», «Boadicea», «Keppel», «Marne», «Milne», «Musketeer», «Matchless», «Meteor», корвет «Lotus» (Британия); фрегаты «Grou», «Outremont», «Waskesiu», «Cape Bzeton» (Канада); эсминцы «Валерьян Куйбышев», «Гремящий», «Разъярённый», большие охотники «БО-204», «БО-208», тральщики «Т-111», «Т-114» (СССР).

Бездушный компьютер из списков отчёта вычленил только 35 транспортов. Давайте считать. Со списком Супруна совпадают только 33 судна: два транспорта – «Benjamin Schlesinger», «Benjamin H Latrobe» где-то утеряны, хотя по отчёту они справедливо значатся в конвое «JW-58» и обратном конвое «RA-59». Значит, они – участники этого конвоя. Из списков Супруна вычленим военные суда «Activity», «Diadem» и «Fencer», добавляем к основному списку 10 недостающих судов: «George Gale», «George M Cohan», «Robert Eden», «John B Lennon», «John Davenport», «Julien Poudras», «Edward P Alexander», «Joseph N Nicolle», «John Carver», «Francis Vigo» (США). Теперь всё сходится. Кстати, компьютер где-то ошибся: за всеми этими судами значится именно этот конвой. Или наша программа не работала...

30 апреля американское судно «William S Thayer» потоплено подводной лодкой U-711. Погибли 43 человека, в том числе 23 члена экипажа эсминца «Достойный», который они должны были принять в Великобритании.

25 августа в Мурманск, а 27 августа в Белое море пришли 34 судна конвоя «JW-59»: «Ford Glenora», «Luculus», «Nacella», «Rathlin»,

Нам хочется неистовым, упрямым
За мир и дружбу
продолжать борьбу.

Припев:

Да, мы не зря воспряли и пришли
Сквозь ужасы войны и сквозь года,
Чтоб в мире жили люди всей Земли,
Чтобы война исчезла навсегда.

Автор песни
Владимир ЗАБОРСКИЙ,
капитан I ранга,
подводник, ветеран
Великой Отечественной войны.

В высоких широтах

Вот и настал долгожданный день! Сколько позади тревог и потерь, бессонных ночей, сколько прекрасных жизней отдано за победу...

Выдался этот день тёплым и солнечным. В Кольском заливе – полный штиль. Митинг, посвящённый всенародному празднику, начался ровно в полдень на пирсе главной базы Полярного. С мости-

ка эсминца командующий флотом произнёс речь:

– Товарищи матросы и офицеры! Боевые друзья! Работники и работницы! Фашистская Германия вчера, восьмого мая, капитулировала. Враг разбит! Четыре напряжённых года войны остались позади. Наша Родина завоевала победу, а Советская Армия и Военно-Морской Флот – неувядаемую славу! Поздравляю вас, товарищи, с победой! Почтим память погибших товарищей минутой молчания...

Лицо командующего стало суровым. Казалось, в эту минуту он постарел на несколько лет. Некоторые



«Samcalia», «Samloyal», «Samgara», «Samidway», «Samlyth», «Samsuva», «Samtredy», «Samannan», «Samconstant», «British Promise», «Empire Buttress» (Британия); «Herbrand» (Норвегия); «Clark Howell», «David B Johnson», «F T Frelinghysen», «Frank Gilbreth», «John La Farge», «Jose Marti», «Josephine Shaw Lowell», «Leo J Duster», «Silas Weir Mitchell», «Warren Delano», «Edward H Crockett», «Edward L Grant», «Elijah Kellogg», «Oakley Wood», «Charles Dauray», «Charles A McAllister», «Thomas Donaldson», «Thomas H Sumner» (США); корабли боевого охранения – крейсер «Jamaika», фрегат «Loch Dunvegan», корветы «Oxlip», «Peacock», «Honeysuckle», «Charlock», «Camellia», эсминцы «Whitehall», «Keppel», «Marne», «Milne», «Musketeer», «Meteor», «Caprice», эскортные авианосцы «Striker», «Vindex», шлюпы «Kite», «Mermaid», «Cygnet» (Британия), эсминцы «Баку» (лидер эсминцев), «Гремящий», «Громкий», «Разумный», «Разъярённый», сторожевые корабли «Рубин», «Ураган», большие охотники «БО-140», «БО-142», «БО-143», «БО-209», тральщики «Т-111», «Т-113», «Т-119» (СССР)

В списке Супруна снова среди транспортных судов названы боевые корабли охранения: крейсер «Jamaika», эскортные авианосцы «Striker», «Vindex» и линкор «Архангельск» (бывший «Ройял Северин»).

Британский шлюп «Kite» потоплен 21 августа подводной лодкой «U-344».

– Западные союзники по антигитлеровской коалиции в счёт раздела флота капитулировавшей фашистской Италии, – вспоминает бывший дублёр командира БЧ-5 эсминца «Живучий», капитан II ранга в отставке А.Е. Яковлев, – передали нам соединение кораблей устаревшей конструкции, в том числе восемь «ишпов» – миноносцев постройки 1917-18 годов и ещё один «ишип» на запасные части.

На одном из этих кораблей Северного флота мне посчастливилось служить с ноября 1944 года – на эсминце «Живучий».

Эсминцы, предназначенные для приёмки, стояли в доках недалеко от Ньюкампта. Были осуществлены работы по приведению корабля и всех его частей, вооружения, механизмов в состояние готовности к эксплуатации. Одновременно шла учёба и боевая подготовка.

На «Живучем» в период приёмки выявились вибрация двух турбовентиляторов и непригодность к эксплуатации парокompрессоров. Кроме этого, на ходовых испытаниях стал греться подшипник циркуляционного насоса. В третьем котле лопнуло водомерное стекло. Помещение заполнилось паром. Английский опекун метнулся на выход к трапу, а матрос Хвостиков не растерялся и отсоединил водомерную колонку от парового коллектора. На этом выходе была проверена исправность всех механизмов, систем и части огневых средств, а также готовность личного состава к выполнению обязанностей на ходу корабля.

17 июля 1944 года на корабле подняли в торжественной обстановке флаг ВМФ СССР. Затем целый месяц посвятили тренировкам экипажа на боевых постах и отработке взаимодействия. Был внесён ряд улучшений, так, например, командир БЧ-4 (наблюдения и связи), используя старую аппаратуру, установил на отдельных постах и в каютах динамики, таким образом, получилось подобие современной громкоговорящей связи. Котельные машинисты Андриенко, Колосов, Ивановский, Козлов, Старостин изучили зенитную артиллерию и подготовились к замене артиллеристов в случае необходимости.

17 августа 1944 года отряд кораблей в составе линкора «Архангельск» (бывший «Ройял Северин»)

стоявшие близко офицеры в первый раз заметили морщины у глаз своего любимого командира.

...Трудно было сражаться в Заполярье. Люди, воевавшие здесь, становились героями вдвойне. Они побеждали и тяготы Севера, и вооруженного до зубов врага. Давно уже слово «полярник» ассоциируется у всех с подвигом. А война ещё больше расширила рамки этого северного подвига, он стал подвигом многих тысяч советских людей, не имевших до этого понятия об испытаниях арктической жизни. Они пришли сюда, в ледяные воды полярных морей, на дикие скалы

полуостровов, и сумели стать не только полярниками, но и мужественными воинами...

Северный флот обеспечил безопасность плавания по морским сообщениям около 1500 судов в составе внешних и свыше 2500 судов в составе внутренних конвоев. Боевыми действиями сил флота уничтожено и повреждено 865 транспортов и боевых кораблей противника, сбито около 1300 фашистских самолетов. Только одна бригада подводных лодок за время войны уничтожила двести транспортов и семьдесят боевых кораблей противника. А потопление хотя

бы одного среднего транспорта с рудой или войсками равнозначно нескольким железнодорожным эшелонам с таким грузом или гибели до полка пехоты противника.

«Северный флот, – как писал позже бывший Главнокомандующий ВМФ С.Г. Горшков, – под командованием вице-адмирала А.Г. Головки ударам кораблей и авиации по группировкам немецко-фашистских войск, рвавшихся к Мурманску, многократными высадками морских десантов, действиями морской пехоты на берегу и пересечением морских перевозок противника сыграл важную роль в срыве на-



и восьми миноносцев вышел из Скапа-Флоу и взял курс на соединение с союзным конвоем «JW-59», следующим в северные порты СССР.

Океан встретил отряд кораблей сурово. Заданный ход пришлось уменьшить до 9 узлов. Некоторые моряки впервые попали в такую передрагу. Трудно было стоять на вахте в машинных отделениях: вода поступала через вентиляционные грибки, поэтому их пришлось задраить, и температура в машинных отделениях поднялась почти до 60°. Передвижение по верхней палубе было запрещено, но машинистам и котельным машинистам приходилось добираться по верхней палубе до люков, которые являлись единственным выходом в котельное и машинное отделения: корабль был разбит на отсеки водонепроницаемыми переборками, в которых не было ни одного прохода. Многие боевые расчёты на юте у бомбосбрасывателей и на торпедном аппарате сняли. Камбуз не работал, так как от качки всё содержимое пищеварных котлов выливалось. Зато успехом пользовались солёные огурцы, вобла и сухари. Водой срезало два вентиляционных грибка, на баке сорвало парусиновый чехол, защищающий бомбомёт. На двух бомбах волнами раскрутило вертушки взрывателей, появилась угроза взрыва. Тогда матрос Клименко обвязался тросом, закреплённым за леерную стойку, бросился на бак и выбросил за борт две опасных бомбы, а остальные передал артиллеристам. Все это он проделал одной рукой, так как обрушивающиеся на бак волны старались смыть его за борт, и ему пришлось второй рукой крепко держаться за бомбомёт. Между тем шторм нарастал. Волны всё с большей силой обрушивались на бак. Пиллерсы под палубой прогибались и вибрировали, появились трещины, внутрь начала поступать вода. Аварийная партия поставила дополнительные

стойки и щиты. Только через час, когда вся палуба была подкреплена, поступление воды прекратилось, но тут особо мощная волна обрушилась на нос. Она вырвала часть обшивки надстройки, вода ринулась в рулевую рубку, сорвала нактоуз путевого компаса. Аварийная партия смастерила прочный щит, которым закрыла пробоину. Это оказалось сложной, опасной и длительной работой, так как новые волны сбивали щит и моряков. Но слаженная и сноровистая работа в конце концов дала результат: пробоину закрыли.

Шторм вызвал аналогичные повреждения и на других кораблях. На «Жёстком» лопнула муфта масляного насоса, потом сорвало с фундамента нефтяной насос. Это привело к потере хода корабля. Более часа он представлял собой отличную мишень для врага, но, наверно, крепкий шторм был его защитой. Эту беду ликвидировали машинисты под руководством инженер-механика Г.Фрумсона. Во время шторма выяснилось, что на «шинах» не всё благополучно с остойчивостью на больших углах крена. При ударе волны корпус кренится и с большой задержкой становится на ровный киль.

Во время перехода конвой потерял английский шлюп «Кайт» («Kite»), торпедированный подводной лодкой с применением самонаводящихся торпед. «Живучий» имел надёжный гидроакустический контакт с вражеской подлодкой и сбросил две серии больших глубинных бомб. Другие корабли также бомбили противника, но только атака «Дерзкого» увенчалась успехом – он уничтожил «U-344». Помогли и самолёты с эскортного авианосца «Виндекс» («Vindex»), которые потопили «U-354» и «U-394».

24 августа отряд кораблей пришёл в Кольский залив, покрыв свыше 2000 миль, выдержав жёсткий шторм с ветром более 9 баллов и морем – 8 баллов,

ступления немецко-фашистских войск на правом фланге советско-германского фронта.

Удерживание незамерзающего порта Мурманск и военно-морской базы Полярный имело исключительно важное оперативно-стратегическое значение, так как позволило использовать в течение всей войны наиболее короткий путь для связи с союзниками. Это дало возможность Северному флоту успешно решать задачи по защите коммуникаций, нарушению морских перевозок противника и по содействию сухопутным войскам в обороне, а затем и в наступлении».

Тринадцатого мая 1945 года состоялся военно-морской парад. Множество кораблей застыло в безмолвии у пирса Полярного.

Парад открыли катерники. За ними прошли тральщики, эскадренные миноносцы, подводные лодки.

– Слава североморцам – воинам морских глубин! – воскликнул командующий.

– Ура-а-а! Ура-а-а! Ура-а-а! – эхом отозвалось по Кольскому заливу...

Двести представителей Северного флота с гордостью пронесли свои овеянные боевой славой знамёна по Красной площади в

Москве двадцать четвёртого июля 1945 года на историческом Параде Победы...

Они прошли победным маршем в едином строю с представителями всех фронтов Великой Отечественной войны. И пусть на Крайнем Севере не было таких грандиозных сражений, как в центре или на юге страны, но североморцы надёжно прикрыли правое крыло советско-германского фронта, обеспечили сохранность важнейших морских коммуникаций, связывающих нашу страну с государствами антигитлеровской коалиции.



отразил 62 атаки вражеских подводных лодок, причём своих потерь не имел.

«Живучий» сразу поставили для ремонта в поселок Дровяное, напротив Мурманска. Через месяц все «раны» были залечены. Встал в строй и старшина 2 статьи Дементьев, которому во время перехода в условиях качки врач Морозенко сделал операцию по удалению аппендицита.

Перед выходом в море и сразу после возвращения из похода выполняется первая заповедь моряков – заправься топливом, боекомплект, водой, продуктами и всем необходимым. Надо особо отметить, что эта задача выполнялась службами флота быстро и без проволочек. Корабль в считанные минуты облеплялся вспомогательными судами, которые слаженно обеспечивали корабль всем необходимым. Интендантские службы работали на совесть. И большое им спасибо за такую работу. Ведь несколько раз на «Живучем» было так: приходили с моря после выполнения задания, а оперативная обстановка требовала нового срочного выхода. И корабли всегда выходили без задержек полностью заправленными.

28 августа. Из Мурманска вышел конвой «RA-59A» в составе 9 судов: «Ford Vercheres», «Lacklan», «Luculus», «Empire Bard», «Empire Elgar», «Empire Prowess» (Британия); «W R Grace», «Barbara Friechie» (США), «Herbrand» (Норвегия); корабли боевого охранения – крейсер «Jamaika», фрегат «Loch Dunvegan», корветы «Oxlip», «Bluebell», «Honeysuckle», «Charlock», «Camellia», шлюпы «Peacock», «Mermaid», «Cygnet», эскортные авианосцы «Striker», «Vindex», эсминцы «Whitehall», «Keppel», «Marne», «Milne», «Musketeer», «Meteor», «Caprice» (Британия).

Август – пик арктической навигации. Заметили, что все основные операции с нашей и противной стороны здесь намечались на август.



Браг выдыхался, но в восточном секторе Арктики опять шёл свой отсчёт времени побед и поражений.

Но вернёмся к обстановке, сложившейся на арктическом военно-морском театре в 1944 году. Немецкий адмирал в отставке Вильгельм Маршалль, в частности, без особого энтузиазма признавался: «Заметно активизировались действия русского флота в Северном Ледовитом океане... Теперь нападения немецких подводных лодок и самолётов на русские транспортные суда перестали быть такими действенными, какими они были когда-то». Ситуация изменилась за счёт двух решающих факторов: возросло боевое мастерство защитников Арктики, произошёл коренной перелом и в соотношении сил в пользу Северного флота. Немецкая эскадра лишилась в Норвегии линкоров «Тирпитц» и «Шарнхорст», потопленных союзниками, на Балтику для ремонта ушли тяжёлые крейсеры «Адмирал Шеер», «Адмирал Хиппер» и «Лютцов». В то же время советский флот на Севере пополнился линкором, крейсером, девятью эсминцами, более чем пятидесятью охотниками за подводными лодками и тремя базовыми тральщиками. Наша авиация имела абсолютное господство в небе, превывсив вражескую авиацию по численности в четыре раза.

Теперь только Карской военно-морской базе, созданной в марте 1944 года на Диксоне, сразу можно было придать два дивизиона тральщиков, дивизион катеров БО (больших охотников) и мотоботов, аварийно-спасательный отряд, артиллерийский дивизион береговой и зенитной артиллерии, отдельный смешанный авиаполк, оснащённый гидросамолётами МБР-2, «каталинами», вооружёнными пулемётами, глубинными бомбами и оборудованными аппаратурой для поиска подводных лодок.

Здесь с флагманского командного пункта все 1418 военных дней и ночей адмирал Головкин приводил в действие самые разнородные силы флота на всём обширном Северном морском театре. Партия и правительство высоко оценили его заслуги перед Родиной, наградив более чем тридцатью орденами и медалями.

Николай ШИНКАРЁВ.

«В высоких широтах».
Москва. Издательство ДОСААФ СССР. 1987 г., стр. 234-237.

Мурманску – поклон особый

Много места уделено здесь Мурманску. И справедливо. В каждом свидетельстве есть своё неповторимое видение Мурманска военных лет. Рассказывая о товарищах по газетному делу, Андрей Бескоровайный не раз обращается к описанию Мурманска на разных этапах войны. Мне показались любопытными его трепетные признания. В первые дни войны он писал так:

«Не могу удержаться, чтобы не сказать о том, как выглядел в то время Мурманск. Город бурно развивался. В нём были построены рыбокомбинат, судовой верфь, торговый порт и ряд предприятий местной промышленности. На улицах и проспектах появились новые многоэтажные здания.

Непосредственно к главной магистрали примыкал гарнизонный Дом Красной Армии. В нём и размещались редакция и типография «Часового Севера»...

...Сообщения о боях на мурманском направлении, имевшие непосредственное отношение к нам,



Безвозвратно утратив преимущество в надводных кораблях и авиации, гитлеровское морское командование стремилось наверстать упущенное активным использованием в Арктике десятков подводных лодок, переведённых в Норвегию из Франции после высадки союзников в Нормандии. По мнению вице-адмирала А.Г.Головки, немцы догадывались, что наши войска готовят наступление в Лапландии – знаменитую Петсамо-Киркенесскую операцию, блестяще осуществлённую 14-й армией Карельского фронта во взаимодействии с силами Северного флота в октябре 1944 года. Они пытались нанести большой урон стратегическим транспортным перевозкам по Северному морскому пути, отвлечь на их защиту наши военно-морские силы. По замыслу немецкого морского командования, их подводникам предстояло разжечь всё сильнее сжимающийся на Севере советский военный кулак.

Первой из гитлеровских подводных лодок, сведённых в ударную группу «Гриф», вошла в июле в Карское море «U-957», за ней – ещё пять. Появление их у Диксона представляло большую опасность: грузооборот енисейских портов в 1944 году namного возрос. Увеличился объём вывоза норильского угля через Дудинку, леса – через Игарку. Рекордного уровня достигают поставки оборудования для нарастающих производственных мощностей Норильского горно-металлургического комбината. Весной наш транспортный флот пополнился четырьмя десятитысячниками, названными в память о погибших судах – «Тбилиси», «Диксон», «Архангельск» и «С.Киров», – объём грузов, перевозимых в Карском море стал настолько велик, что к их транспортировке нередко приходилось подключать ледоколы и военные корабли. К этим караванам и потянулась через ново-земельские проливы рука подводных пиратов.

Любителям «сибирских прогулок» противостояли мощные эскортные силы, вооружённые эффективными радио- и гидролокационными приборами, усовершенствованными орудиями, тралами, глубинными бомбами. Намного возросла и бдительность северян – полярников, рыбаков, связистов, оленеводов, охотников. При появлении любого подозрительного судна или дрейфующей мины они делали всё возможное, чтобы как можно скорее оповестить об этом наших моряков и лётчиков.

Пример такой бдительности – поступок простой женщины А.П.Жильцовой: в начале августа она прошла по тундре к Диксону более 40 километров и своевременно сообщила командиру Карской военно-морской базы капитану первого ранга С.В.Киселёву о вражеской подлодке, затаившейся в бухте Полярный. (Подробности – в «Саге о полярных конвоях»).

В навигацию 1944 года подводные лодки обнаруживали в Карском море более 120 раз. И только шесть раз им удалось совершить нападения на идущие у Красноярского побережья суда. В ночь на 12 августа они атаковали один из крупнотоннажных транспортов «Марина Раскова» (25 января 1943 года от США принят пароход «Айрон Кленд», получивший новое название – «Марина Раскова»). Самонаводящиеся, не оставляющие на воде следа акустические электроторпеды впервые были применены тогда в Карском море.

Это была едва ли не самая трагическая и большая потеря за все годы войны Арктике: на борту «Марины Расковой», помимо 6500 тонн продовольствия и оборудования для арктическихстроек, находилось 354 пассажира, – в основном, зимовщики с семьями. При защите транспорта потоплены тральщики «Т-114» и «Т-118» от акустических электроторпед «цаукёнит» с подводной лодки «U-365».

воспринимались особенно остро. Бои на Севере с каждым днём становились всё жарче. И не только на земле, но и в воздухе. Первая схватка с противником произошла на рассвете 19 июля 1941 года на границе. Как мы узнали потом, гитлеровцы рассчитывали одним ударом разгромить наши части, быстро овладеть полуостровом Рыбачий и морским побережьем, захватить базы Северного флота и Мурманск. Командир фашистского горноегерского корпуса генерал Дитл в своём приказе расписал, когда и что следует занять, что делать дальше. На 20 июля 1941 года он

назначил парад фашистских войск в Мурманске.

Однако фашисты недооценили мощь нашего оружия, силу духа и стойкость наших воинов.

...Тяжёлые дни начались для Мурманска в первые же месяцы войны. Надо сказать, что в то время противник имел значительное превосходство в авиации. Не сумев приблизиться к городу, гитлеровцы всё чаще бомбили его с воздуха. Это были методичные налёты крупных сил вражеской авиации. Иногда армады фашистских бомбардировщиков появлялись над городом пять-шесть раз в сутки.

... Мурманск был единственным незамерзающим портом на севере страны. Через него осуществлялись почти все наши связи с союзниками. Сюда шли английские и американские суда, доставляющие оружие, боеприпасы, продовольствие. Гитлеровцы перебросили на Кольский полуостров 20-ю Лапландскую армию, сосредоточили здесь большие военно-воздушные силы и значительный военно-морской флот. Наши воины отлично понимали важное значение Мурманска и защищали его самоотверженно. Наступательные операции фашистов проваливались одна за другой.



На долю людей, оказавшихся в студёном штормовом море без еды и теплой одежды, выпали страшные испытания. Они показывали примеры мужества, выдержки и товарищеской взаимопомощи. Но шторм и густые туманы несколько дней не позволяли лётчикам обнаружить в море кунгасы с погибшего транспорта. Многие находившиеся в них, особенно женщины и дети, умирали от холода и голода.

Поиски продолжались до 3 сентября. Всего на погибших кораблях и транспорте (вместе с экипажами) было 618 человек. Спасти удалось 256, выжили из них только 145 человек. При спасении военные моряки и полярные лётчики проявляли величайшую отвагу, профессиональное мужество. Вот один из примеров: взявший на борт из обнаруженного кунгаса 14 человек гидросамолёт «каталина» лётчика Матвея Козлова не мог из-за сильного волнения моря взлететь и в течение 12 часов совершал беспрецедентное плавание по бушующим волнам в направлении ближайшего порта.

Полярный капитан, Герой Советского Союза Константин Бадигин, во время войны – командир ледокольного отряда Беломорской военной флотилии, писал в своей книге «На морских дорогах»: «Незабываема героическая работа наших полярных лётчиков в годы войны. Многие из них знали побережье как свои пять пальцев. Благодаря их смелым полётам предотвращено много несчастий и спасено много человеческих жизней».

26 августа гитлеровская подлодка «U-957» расстреляла и потопила небольшой гидрографический мотобот «Норд». Почти все члены экипажа погибли. Вышедший на поиск «Норда» тральщик «Т-116» обнаружил 5 сентября другую подлодку – «U-632», атаковал и уничтожил её. Водолазы, спустившиеся к этой, лежавшей на глубине 44 метров

лодке, обнаружили в её корпусе четыре пробоины длиной до 10 метров и множество трещин, а на рубке – изображённую жёлтой краской человеческую голову на фоне двух скрещенных мечей...

24 сентября в проливе Вилькицкого при охране конвоев ДВ-1 и ВД-1 (Диксон – Восток и Восток – Диксон) в неравном поединке с подводной лодкой «U-763» погиб тральщик «Сатурн»: он дважды поражён акустическими электроторпедами. Тремя днями позже гибель «Сатурна» была отмщена сторожевым кораблём «Айсберг»: от уничтоженной лодки осталось лишь огромное пятно соляра на поверхности моря да несколько всплывших обломков – пух и перо, как говорят военные моряки.

«Сатурн» – последний корабль, погибший на сибирском фронте. Преследуемые вездесущими сторожевиками, охотниками и гидросамолётами, фашисты поспешили покинуть ледяные глубины Карского моря, чтобы никогда туда больше не возвращаться.

Внеплановый десант на мыс Стерлегова, высаженный 26 сентября 1944 года с двух подлодок, – тоже последний жест отчаяния. Даже захваченные на тамошней метеостанции шифры так никогда и негодились гитлеровцам. Победное наступление советских войск, освободивших от оккупантов норвежский север, похоронило навсегда мечты Дёница о блокаде сибирского побережья.

Один из полярников станции, сожжённой немцами на мысе Стерлегова, – Григорий Бухтияров в последний момент сумел, невзирая на долгую погоню, скрыться в тундре. Фашисты поспешили убраться в море. Прилетевший через несколько дней гидросамолёт И.И.Черевичного застал там вернувшегося из тундры Бухтиярова. «Безусловно, эта история должна быть обнаружена, когда за-

...С самого начала войны гитлеровцы рвались в район Западной Лицы. Они намеревались в течение трёх суток разгромить сосредоточенные здесь советские войска и захватить Мурманск. Однако выполнить свои планы не смогли. Правда, одной из вражеских частей удалось переправиться на восточный берег Западной Лицы и зайти в тыл 205-го полка. В этом таилась большая опасность. Необходимо было отбросить противника. Воины тыловых подразделений не растерялись и при поддержке артиллеристов ринулись в контратаку. Дело дошло до руковашной

схватки. Фашисты дрогнули и побежали. К утру восточный берег Западной Лицы был полностью очищен от врага.

Всё чаще и чаще налетала на Мурманск вражеская авиация. Несколько бомб разорвалось поблизости от гостиницы «Арктика», одна даже угодила в её крыло. Но гостиница продолжала действовать. Там ещё останавливались прибывшие в Мурманск в командировку гражданские и военные лица.

Как раз в это время нам редакцию сообщили, что в Мурманск приезжают Евгений Петров и Константин Симонов. Для Симонова

этот визит в Заполярье был, как мы знаем, вторым, для Петрова – в то время редактора «Огонька» – первым...

...До весны 1942 года вражеская авиация, налетавшая на Мурманск, бомбила в основном порт и железнодорожный узел. Но с июня 1942 года гитлеровцы приступили буквально к разрушению города. Бывали недели, когда время воздушных тревог доходило до 16-18 часов в сутки.

Один из налётов оказался особенно сильным. Помнится, незадолго до него в Мурманский порт прибыл с запада большой караван



кончится война, – записал тогда в своём дневнике командующий Северным флотом вице-адмирал Головкин, давший высокую оценку мужеству Бухтиярова. – Тут есть что передать, как эстафету, следующим поколениям».

23 сентября в Мурманск, а 25 сентября в Белое море пришли суда конвоя «JW-60»: «Adolph S Ochs», «Lucerna», «Samaritan», «Zamalek», «British Patience», «Neritina», «Empire Celia» (Британия); «Noreg» (Норвегия); «Arunah S Abell», «Daniel Willard», «David Stone», «Dexter W Fellows», «Francis Scott Key», «Frederik A Kummer», «Frederick W Taylor», «George T Angell», «Hawkins Fudske», «Henri Lomb», «John J Abel», «John Vining», «John Woolman», «Joshua Thomas», «Joshua W Alexander», «Julius Olsen», «Lewis Emery Jr», «Nathaniel Alexander», «Raymond B Stevens», «Richard M Johnson», «Edward A Savoy», «Edward E Spafford», «Cardinal Cibbons», «Thomas U Walter» (США); боевые корабли охранения – крейсер «Diamet», линкор «Rodney», эсминцы «Saumarez», «Scorpion», «Virago», «Venus», «Verulam», «Volage», «Whitehall», «Bulldog», «Marne», «Milne», «Musketeer», «Meteor», «Keppel», корветы «Allington Castle», «Bamborough», «Castle», шлюп «Cygnet», эскортные авианосцы «Striker», «Campania» (Британия); эсминцы «Sioux», «Algonquin» (Канада); эсминцы «Баку» (лидер эсминцев), «Гремящий», «Громкий», «Дерзкий», «Жаркий», «Жгучий», «Разумный», «Разъярённый», «Урицкий», большие охотники «БО-213», «БО-214», «БО-215», «БО-216», «БО-218», «БО-219», «БО-220», «БО-221», «БО-222», «БО-224» (СССР).

Тут надо заметить, что часть судов обрабатывалась в Молотовске, другая часть после частичной разгрузки в Кольском заливе пришла в Архангельск.

Именно в эти сентябрьские дни 1944 года на арктических коммуникациях разыгрывается ещё одна морская военная трагедия. 23 сентября под-

водная лодка U-957 (командир обер-лейтенант Пауль Тенсхофф) в семидесяти милях от залива Миддендорфа потопила наш сторожевой корабль СКР-29 («Бриллиант») под командованием капитан-лейтенанта Михаила Васильевича Махонькова, уроженца деревни Большое Буньково Ногинского района Московской области, выпускника Одесского морского техникума. Как это случилось? Сергей Ковалёв подробно рассказал в своей книге «Свастика над Таймыром».

За неделю до этого события пограничные сторожевые корабли СКР-28 «Рубин» и СКР-29 «Бриллиант» приняли у Диксона под охрану полярный конвой ДВ-2 и направились на северо-восток к мысу Челюскина. По первому льду Карского моря за четверо суток транспорты успешно вышли в назначенный район. У острова Русский дождались новый конвой, идущий с Дальнего Востока. В том году это был единственный караван, пришедший из тихоокеанских вод.

В условленный район долгожданный конвой ВД-1 в составе транспортов «Революционер» (наш старый знакомый по обороне Диксона), «Комсомолец», «Будённый», «Кингисепп» и сопровождающего ледокола «Северный ветер» вышел 22 сентября. В тёмную ночь постоянно налетали снежные заряды и полосы осеннего стилого тумана, характерные для этого времени года в арктических широтах. Транспорты шли в кромешной темноте на небольшом удалении друг от друга, чтобы хоть как-то угадывать силуэт идущего впереди судна по кильватерным огням.

В походном порядке недалеко от «Бриллианта» шёл тральщик ТЩ-64 (бывший РТ-81 «Колонна»). Верхняя вахта тральщика до заката солнца наблюдала соседний сторожевик на фоне тёмно-бардового неба. Вскоре всё исчезло в кромешной темноте.

судов. Нашим транспортникам удалось не только разгрузить корабли, но и перебросить все грузы к железной дороге, а затем отправить эшелоны. Видимо, узнав об этом, озлобленные гитлеровцы обрушили удары с воздуха на жилые кварталы города. 18 июня 1942 года вражеские самолёты сбросили на город около 12 тысяч зажигательных и фугасных бомб. Надо иметь в виду, что Мурманск в то время был в основном деревянным. Пожары вспыхнули во всех его концах. Пламя охватило целые кварталы. Горел и военный городок. Вскоре мне сообщили, что загорелось

хранилище с газетной бумагой и краской. Только благодаря стойкости, мужеству и героическим усилиям личного состава воинских частей, бойцов местной противовоздушной обороны и населения этот гигантский пожар удалось к вечеру ликвидировать. В тот день враг сжёг и разрушил около 800 жилых домов и десятки общественных зданий.

Конечно, тогда мы не располагали точными данными о количестве самолётов противника, участвовавших в налёте, и о размерах ущерба, нанесённого нам летом 1942 года...

Впоследствии стали известны окончательные данные о том чудовищном ущербе, который нанесли гитлеровцы городу. Они напечатаны во многих книгах, приводились в газетных статьях. За время войны фашистские самолёты появлялись над Мурманском 792 раза. Они сбросили 4100 фугасных и более 180 000 зажигательных бомб. Если разложить эти цифры на число жителей, то на каждого из них пришлось четыре-пять бомб. В результате варварских бомбардировок в городе было разрушено и сожжено 1840 зданий из имевшихся 2830. (Эй, вы там из Би-Би-Си, нам за это



Во втором часу ночи 23 сентября сигнальщики тральщика заметили неожиданный манёвр «Бриллианта» в сторону неожиданно появившегося на спокойной поверхности моря светящегося следа вражеской торпеды, которая шла прямо на «Революционер» – самый крупный транспорт конвоя. После оглушительного взрыва двадцатиметровый султан морской воды закрыл на мгновение советский сторожевик и в наступившей тишине уже не наблюдался...

Остаётся только гадать: как в кромешной темноте немцы рассмотрели самый большой транспорт каравана? Корабли нашего охранения даже не успели среагировать, но быстро подошли к предполагаемому месту взрыва. Поверхность, сглаженная быстро расплывающимся соляровым пятном, накрыл густой снежный заряд. Найденные две полутонувшие шлюпки и несколько пробковых поясов на свет вызвали больше вопросов, чем ответов. После тщательных поисков удалось найти и поднять на борт одного из моряков с «Бриллианта», который находился в бессознательном состоянии и вскоре скончался. Больше никого – ни мёртвых, ни живых. Море скрыло ещё одну тайну? Корабли охранения догнали спасённый караван, повели его к Диксону. На месте гибели «Бриллианта» остался тральщик ТЩ-120 «Сатурн» под командованием капитан-лейтенанта Дмитрия Лысова. Ему тоже не повезло: утром следующего дня советский тральщик потопила фашистская субмарина U-739 под командованием обер-лейтенанта Фрица Козника.

Долгое время архивы Великой Отечественной войны хранили молчание о спасённых моряках: весь экипаж СКР-29, якобы, вместе с командиром погиб в Карском море. Но говорят, истина или закономерность соткана из нитей случайных стечений обстоятельств. На этот раз история имела своё про-

должение не по архивным данным, а по не написанным законам стечения обстоятельств.

...1 июля 1961 года группа диксонских гидрографов проводила съёмку побережья в заливе Миддендорфа. Неожиданно руководитель экспедиции А. Дивинец в полутора сотнях метров от триангуляционного знака у горы Семёнова наткнулся на останки человека. Когда-то на нём были меховые куртка, брюки и сапоги. Здесь же лежали два весла, с помощью которых неизвестный моряк, видимо, некогда выбрался на пустынный берег. Кто этот несчастный? Найти ответ на вопрос сразу трудно. Хищные звери и природные условия Арктики сделали своё чёрное дело. Только при внимательном осмотре удалось кое-что выяснить: первое – на стельке сапога сохранился штамп «США. №860»; второе – на брюках читается штамп «Военно-морской флот США»; третье – в кармане куртки оказался обрывок газеты с Указом Верховного главнокомандующего Вооружёнными силами СССР о взятии войсками 2-го Белорусского фронта под командованием генерала армии Захарова города Осовец; четвёртое – рядом найдены два складных ножа, на одном из них вполне отчётливо читалось: «Руденко Иван С. 1925»; пятое – чуть в стороне лежала пара пустых банок из-под галет с надписью: «Военно-морской флот США. НЗ для спасательных шлюпок и плотов. Галеты. Галетная компания Уайлза. Чикаго. Иллинойс. Чистый вес – 8 унций».

Сразу возникают вопросы. Причём тут военно-морской флот США? В последние двадцать лет здесь не наблюдалось ни одного иностранного судна? Можно ли предположить, что неизвестный, вполне «американский» моряк попал сюда после 16 августа 1944 года, когда опубликован указ об освобождении Осовца? Вполне. А, может, это и есть моряк Иван Руденко. Но почему на нём

тоже до сих пор никто не заплатил! Хотя порой кажется, что союзники, не сговариваясь, действовали против нас заодно, чтобы было больше разрушено на нашей земле, чтобы больше погибло советских солдат, чтобы потом свалить проклятье на Советы, как это делается до сих пор, хотя советской власти давно уже нет, – Н.Е.)

Провал плана молниеносного захвата Мурманска гитлеровцы старались компенсировать массивными ударами по городу с воздуха. Но им не удалось сломить боевой дух его жителей и защитников.

В первые же месяцы войны на фронт ушли более 2500 мурманских коммунистов из общего числа 3500. 16 500 горожан вступили в народное ополчение. Более 3 000 женщин и девушек стали медсёстрами и сандружинницами. Жители города отремонтировали за годы войны 645 боевых кораблей, более 540 транспортных, рыдоловецких и вспомогательных судов, изготовили для фронта 1260 миномётов и почти 100 000 мин к ним, 190 000 гранат.

Жители Мурманска совершали настоящие подвиги. Например, бригадир пиротехников ПВО Ва-

сий Салтыков вместе со своими товарищами Паниным, Левченко и Трофимовым разрядили 300 бомб замедленного действия. Весовщик порта комсомолец Николай Куликов, рискуя жизнью, залез в горящий вагон с боеприпасами и, скинув с себя полушубок, погасил им пожар, грозивший мощным взрывом».

Будем считать, что наша оценка тоже субъективная. Но были другие, не менее показательные. Вот слова американского посла в СССР Гарримана, посетившего в то время Мурманск: «Мэру г. Мурманска г-ну Кольцову. Я уехал обратно преис-



оказалась одежда американского покроя? Где теперь его искать?

Вскоре на эти и другие вопросы последовали ответы. Хозяин именного ножа Иван Семёнович Руденко нашёлся в Курской области. Он сказал, что подарил этот нож одному из друзей – выпускников Объединённой школы юнг имени И.М.Сивко, во время войны созданной на Соловецких островах, а кому именно, запечатовал: то ли Д.Локтионову, то ли Семёну Рудскому, то ли Алексею Стаханову. Круг поиска сужался: из Ленинграда откликнулся Д.С.Локтионов, Семён Рудский погиб раньше – 12 августа 1944 года на «Марине Расковой». Значит, у полуострова Таймыр мог оказаться земляк Руденко – Алексей Константинович Стаханов, сигнальщик сторожевого корабля СКР-29 «Бриллиант». В пользу того, что моряк действительно мог быть из экипажа Махонькова, говорила маркировка обмундирования и консервов. Незадолго до выхода сторожевик проходил ремонт в Архангельске, и экипаж действительно получил со складов имущество и продовольствие американского производства...

Надежда выжить, наверное, была у всех, кроме тех, кто погиб в мгновение ока при взрыве торпеды. С этой надеждой вышел на берег Алексей Стаханов... Эту надежду не терял кто-то ещё? Об этом можно предполагать с не самой большой долей уверенности. В 1972 году инженер-гидрограф Владлен Троицкий обнаружил на острове Правды (один из островов Пахтусова) спасательный круг с надписью «Бриллиант», остатки разбитой шлюпки, полусгнивший парус и два связанных вместе пробковых матраца. Может, кто-то ещё ступил на берег или добрался до суши, а позже был подобран проходившим мимо транспортом или кораблём. Подобное случалось в истории Арктики. Теперь это представление уже из области фантастики.



Автору этих строк посчастливилось встретиться в дни празднования 350-летия Хатанги (август 1976 г.) с этими удивительными людьми – профессором, историком М.И. Беловым (справа) и В.А. Троицким, гидрографом, летописцем Таймыра, автором книг о Диксоне и Хатанге

Истории одно ясно: потопления СКР-29 и Т-120 стали последними удачами фашистских подводных лодок, базировавшихся на тайных арктических базах, находящихся на побережье и островах Карского моря.

Для меня ещё одно неожиданное открытие, как пересечение жизненных параллелей: работа журналиста на Таймыре меня свела с только что упомянутыми, замечательными гидрографами: А.Дивинец – не раз давал мне интервью на Диксоне, от В.Троицкого я получал самую исчерпывающую информацию по гидрографическим работам в Ха-

полненный величайшим восторгом по отношению к гражданам города, которые мужественно переносят вражеские бомбардировки и в то же самое время успешно выполняют свои работы, столь важные для ведения войны».

Много интересного можно почерпнуть из книги Андрея Бескорвайного «Строки – тоже оружие». С какой любовью он рассказывает о нелёгком труде армейских полиграфистов и газетчиков. Особенно запоминается образ заместителя политрука с Рыбачьего Николая Букина, который приехал в Мурманск за помощью, чтобы укомплектовать

типографию дивизионки... Человек и матрос необычайного русского напора. Но, скорее всего, не этим запомнился он нам. Он – поэт. И песня на его слова до сих пор на слуху: многие жители бывшего большого Союза с удовольствием поют и слушают песню на слова Н.Букина «Прощайте, скалистые горы». Такие слова мог написать только очевидец, через сердце которого прошла война, но не нашлось в ней сил, чтобы вытравить из его души великую любовь к Родине.

Помнится, я почти до слёз был растроган на презентации «По-

братимов Арктики» в Дудинской окружной библиотеке: после слов из моего стихотворения, посвящённого «Сибирякову», «... Врагу не сдаётся полярный «Варяг», зачитанных ведущей Маргаритой Провоторовой, мужской вокальный ансамбль «Криницы» под руководством Виталия Гуртякова запел именно эту волнующую песню, которую знает каждый настоящий русский моряк:

*Прощайте, скалистые горы.
На подвиг Отчизна зовёт.
Мы вышли в открытое море,
В суровый и дальний поход.*



танге. В моей северной библиотечке до сих пор хранится книга кандидата географических наук, главного инженера Хатангской гидрографической базы Владилена Троицкого «Хатанга» из серии «Города и посёлки Красноярского края». Это были удивительные люди. В своей области – специалисты самого высокого класса. И самое главное, их нельзя упрекнуть в равнодушии к истории родного края. Они много сделали для раскрытия тёмных пятен истории мореплавания по Северному морскому пути и, в частности, для более подробного прочтения неизвестных арктических страниц Великой Отечественной войны.

28 сентября из Мурманска вышел конвой «RA-60», хотя основную его часть составили суда Беломорской группы: «Ford Glenora», «Nacella», «Rathlin», «Samcalia», «Samloyal», «Samgara», «Samidway», «Samlyth», «Samsuva», «Samtredy», «Samannan», «Samconstant», «Zamalek», «British Promise» (Британия); «Noreg» (Норвегия); «David B Johnson», «John La Farge», «Jose Marti», «Josephine Shaw Lowell», «Leo J Duster», «Silas Weir Mitchell», «Warren Delano», «Edward H Crocket», «Edward L Grant», «Elijah Kellogg», «Charles A McAllister», «Clark Howell», «Oakley Wood», «Frank Gilbert», «Charles Dauray», «Thomas Donaldson», «Thomas H Sumner» (США); корабли береговой охраны – крейсер «Diamet», линкор «Rodney», эсминцы «Saumarez», «Scorpion», «Virago», «Venus», «Verulam», «Volage», «Whitehall», «Bulldog», «Keppel», «Marne», «Milne», «Musketeer», «Meteor», эскортные авианосцы «Striker», «Campania», корветы «Allington Castle», «Bamborough Castle», шлюп «Cygnet» (Британия); эсминцы «Sioux», «Algonquin» (Канада); эсминцы «Баку» (лидер эсминцев), «Гремящий», «Громкий», «Жаркий», «Жгучий», «Разумный», «Разъярённый», «Урицкий», большие охотники «БО-213», «БО-214»,

«БО-215», «БО-216», «БО-218», «БО-219», «БО-220», «БО-221», «БО-222», «БО-224» (СССР).

29 сентября американский транспорт «Edward H Crocket» и английское судно «Samsuva» потоплены подводной лодкой «U-310».

«15 октября «Живучий» вышел в Линахамари для передачи топлива прошедшим туда раньше сторожевым кораблям «Ураган» и «Смерч», – продолжает свои воспоминания А.Е.Яковлев. – Как говорится, все мины выставленные врагом на пути следования, были их. Они подсекли тралом 16 вражеских мин, из которых две взорвались вблизи от кораблей. В результате разошлись швы обшивки и цистерн, произошла большая утечка топлива. На «Живучем» от магнитных мин имела, правда, примитивная и упрощённая, противоминная размагничивающая обмотка. А чтобы не зацепить «рогатую якорную смерть», мы двигались строго по протральной полосе за тральщиком. Вскоре начали взрываться подсекаемые мины. А затем мы получили телеграмму, что все его тралы перебиты, и далее следует идти самостоятельно. Командир нахмурился, и принял решение продолжать движение, так как был час наибольшего прилива, а осадка корабля небольшая. Очень помогла и гидроакустика. Трижды по её данным мы корректировали курс для уклонения от встречи с минами. Кроме того, весь свободный от вахт личный состав расставили по бортам с шестами, чтобы отталкивать плавающие мины. В Линахамари прибыли благополучно. После передачи топлива приняли на борт более 300 бойцов морской пехоты. На обратном пути недалеко от нашего борта упал в море подбитый советский самолёт. Лётчики в надувных жилетах остались на поверхности моря, вскоре оказались у нас на корабле и получили необходимую помощь.



А волны и стонут, и плачут,
И бьются о борт корабля.
Растаял в тумане посёлок Рыбачий,
Родимая наша земля...

Орлёнок Сашка

Так хочется полностью воспроизвести здесь очерк «Орлёнок Сашка» Константина Полтева, опубликованный во второй книге «В редакцию не вернулся». Но «особенности жанра» требуют не отклоняться от главного. Делаю минимум сокращений, чтобы рассказать о коллеге-журналисте.

Поздняя ночь. Давно погасли огни в жилых домах Петроградской стороны. Только в коридорах Ленинградской студии телевидения всё ещё горит яркий электрический свет. На съёмочной площадке включены прожекторы. Идёт работа над телевизионным фильмом о смелом воздушном бойце, одарённом поэте и журналисте Александре Подстаницком.

Автор сценария – ленинградская журналистка Ирина Жарова – нашла некоторое сходство в судьбах французского лётчика майора Антуана де Сент-Экзюпери и советского авиатора Александра Подстаницкого. Оба сражались в одном небе. Оба погибли в боях с ненавистным врагом человечества. Оба оставили после себя литературные произведения. Режиссёр фильма нервничает: он считает аналогию слишком смелой и боится, что скромный паренёк из Мурманска никак «не вытянет» глубокую идею. Я присутствую в студии на правах друга и сослуживца Саши



Враг свирепствовал. Германия увеличила строительство подводных лодок, которые стали оснащаться устройством «шнорхель», позволявшим двигаться под водой на перископной глубине и одновременно заряжать аккумуляторные батареи. Немцы начали широко применять электрические торпеды с акустическими головками самонаведения, не оставляющие яркого следа от движения, как имело место в случае применения парогазовых торпед. Претерпевали изменения и мины, – теперь на них устанавливали акустические и гидродинамические взрыватели. К концу года в фьордах Норвегии базировалось до 60 фашистских подводных лодок.

При защите морских коммуникаций и особо важных конвоев командование приняло решение проводить боевые операции. Так, в ноябре ожидался конвой «АБ-15» крупных ледоколов из центральной Арктики в Белое море. Гитлеровцы по ходу конвоя развернули 10 подводных лодок. «Живучий», «Гремящий», «Разумный», «Разъярённый», «Жгучий», «Дерзкий», «Доблестный» и лидер «Баку» вышли из Иоканьги 18 ноября. Погодные условия были неблагоприятными: пурга, густой туман, ветер крепчал, температура –18°. Началось обледенение. Мачты, палубы, мостик, орудия покрылись ледяной коркой, появился сильный крен, корабль плохо слушался руля. На околку льда были брошены все силы. Машинисты применили действенный метод отпаривания глубинных бомб горячей водой, которую таскали ведрами из котельных отделений. Позже на «Достойный» вывели гибкие шланги от труб парового отопления и резали лёд как масло.

При подходе к Новой Земле обнаружили встречные корабли. Но тут разыгрался 10-балльный шторм. Волны перекашивались через палубу, спасали заранее натянутые штормовые леера;

лёд окалывали одной рукой, другой держались за леер. Шторм не унимался четверо суток. В то же время в другом конвое боролся с обледенением тральщик «Т-109», который в конце концов перевернулся. Только через два часа «Достойный» нашёл район гибели тральщика и спас трёх человек, находящихся в шлюпке. Поднял несколько человек из воды, но они умерли от переохлаждения. Это было 22 ноября. Конвой с ледоколами несколько раз безуспешно атаковали подлодки противника.

28 октября в Мурманск, а 30 октября в Белое море пришли транспортные суда конвоя «JW-61»: «Dolabella», «Ford Crevecoeur», «Ford Romaine», «Ford Yukon», «Laurelwood», «San Venancio», «Syrian Prince», «Lapland» (Британия); «Marathon», «Noreg» (Норвегия); «Abner Nash», «Andrew W Preston», «Collins P Huntington», «Donald W Bain», «Harold L Winslow», «Henri Adams», «John Sharp Williams», «Joyce Kilmer», «James M Gillis», «Keith Palmer», «Lawrence J Brengle», «Nicholas Biddle», «Stage Door Canteen», «William Pepper», «William Wheelwright», «Winfred L Smith», «Benjamin Schlesinger», «Eleazar Lord», «Eloy Alfaro», «Park Benjamin» (США); боевые корабли охранения – крейсер «Dido», фрегаты «Deane», «Fitzroy», «Inglis», «Lawson», «Loring», «Loyis», «Narborough», «Rupert», «Redmill», «Byron», «Mounsey», «Conn», шлюпы «Lark», «Lapwing», эсминцы «Oribi», «Orwell», «Opportune», «Walker», «Obedient», «Offa», «Onslow», корветы «Oxlip», «Rhododendron», «Camellia», эскортные авианосцы «Nairana», «Vindex», «Tracker» (Британия); эсминцы «Баку» (лидер эсминцев), «Гремящий», «Разумный», «Разъярённый» (СССР).

В списки М.Супруна вошли ещё БО-225, БО-226, БО-227, БО-228, БО-229, БО-230 и военные корабли «Tracker», «Nairana», «Dido», «Vindex».

Подстаницкого: до войны мы вместе работали в редакции мурманской областной газеты «Комсомолец Заполярья», вместе начинали, вместе оттачивали свои недостатки острые перья. Не буду греша тайть: наша писанина не всегда приносила молодым читателям удовлетворение.

А теперь я вызван в Ленинград в качестве консультанта и участника телевизионного фильма о моём друге. У меня тоже возникает сомнение в правомерности параллели. Писатель с мировым именем Сент-Экзюпери – и Сашка Подстаницкий! Пожалуй, тут что-то не так...



Наконец гаснут прожекторы и меня отпускают подобра-поздорову в Мурманск. Жду, волнуясь. А потом читаю в «Правде» за 14 сентября 1965 года: «Прошли месяцы, а перед глазами так и стоит мужественный паренёк Саша Подстаницкий из телевизионного фильма «Недопетая песня»...»

Фильм хвалят за сердечность, доверительность тона. Затем – ещё несколько тёплых строк в «Комсомольской правде».

Значит, фильм понравился, значит, удача. Я никак не хочу обидеть создателей телевизионного фильма, но мне кажется, что



Конвоем «JW-61A» пришло два судна: «Empress of Australia» и «Scytia»

30 октября из Архангельска, а 2 ноября из Кольского залива вышли конвои «RA-61» и «RA-61A».

Состав «RA-61»: «Adolph S Ochs», «British Patience», «Lucerna», «Laurelwood», «Neritina», «Samaritan», «Syrian Prince», «Empire Celia» (Британия); «Noreg» (Норвегия); «Arunah S Abell», «Cardinal Gibbons», «Daniel Willard», «David Stone», «Dexter W Fellows», «Edward A Savoy», «Edward E Spafford», «F T Frelinghuysen», «Francis Scott Key», «Frederick A Kummer», «Frederick W Taylor», «George T Angel», «Hawkins Fudske», «Henri Lomb», «John J Abel», «John Vining», «John Wolman», «Joshua Thomas», «Julius Olsen», «Lewis Emery Jr», «Nathaniel Alexander», «Raymond B Stevens», «Richard M Johnson», «Thomas U Walter» (США); корабли боевого охранения – крейсер «Dido», фрегаты «Deane», «Fitzroy», «Inglis», «Lawson», «Loring», «Loyis», «Narborough», «Redmill», «Rupert», «Byron», «Mounsey», «Conn», шлюпы «Lark», «Larwing», эскортные авианосцы «Nairana», «Vindex», «Tracker», эсминцы «Opportune», «Oribi», «Orwell», «Walker», «Obedient», «Offa», «Onslow», корветы «Oxlip», «Rhododendron», «Camellia», эсминцы «Баку» (лидер эсминцев), «Гремящий», «Достойный», «Жеучий», «Жёсткий», «Разумный», «Разъярённый» (СССР).

Снова в состав транспортных судов М. Сунпрун включает военные суда «Nairana», «Tracker», «Dido», «Vindex».

«RA-61A» в составе: «Scythia», «Empress of Australia» (Британия); корабли охранения – эсминцы «Saumarez», «Savage», «Scorpion», «Scourge», «Serapis», «Cambia», «Cassandra», «Caprice», крейсер «Berwick», эскортный авианосец «Campania» – все из Британии.

23 ноября. В Молотовск (ныне Северодвинск) прибыл последний в навигации 1944 года арктический конвой «АБ-15» в составе ледоколов «И. Сталин» и «Северный ветер» (бывший ледокол Береговой охраны США «Northwind» получен по лед-лизу в 1944 году; в дальнейшем ледокол обеспечивал народнохозяйственные перевозки в Восточном секторе Арктики, в навигацию 1944-45 годов участвовал в проводке полярных конвоев в Белом море).

Одну из глав своих воспоминаний Иван Григорьевич Шнейдер назвал «Последний конвой». И в этом видится не только конкретная работа «Дежнёва», но и неразрывная связь того, с чего мы начинали, с тем, к чему пришли:

«После зимовки в Белушней мы стоим в Архангельске всего лишь несколько дней. А потом – опять в море, на арктические пути.

Ничем примечательным в жизни экипажа это время не отмечено, хотя лаг «Дежнёва» отсчитывается за 1943 год более семи тысяч километров, оставленных за кормой. Из них две тысячи миль пройдено во льдах. Мы записываем на свой счёт ещё одну батарею, доставленную и выгруженную на пустынный берег неуютного островка в восточной части Карского моря, ещё 23 отконвоированных транспорта, ещё два спасённых, вырванных из лап стихии аварийных судов. Опять сполна хватило нам адски трудной работы при переправке тяжестей с борта на раскисшую под солнцем землю тундры, опять были штормовые вахты, скрежет льда под форштевнем, расстрел обнаруженных на фарватере мин, опасность бомбёжки с воздуха и скрытого удара из-под воды. Но всё это знакомо, привычно, это – наши военные будни, подробно о них говорить не стоит...

Начало нового, 1944 года, застаёт дежнёвцев за выполнением не совсем обычного задания. За

эту удачу принёс нам сам Саша, человек честный, мужественный, обаятельный.

...Мне всё-таки повезло больше других: некоторое время я учился с Сашей Подстаницким в одной школе. Он много читал, любил литературу и не считал её «предметом», где всё изучается «от» и «до», задумывался над книгами, размышлял о прочитанном. Однажды класс, в котором учился Саша Подстаницкий, писал сочинение на тему «Образ Анны Карениной». Одни написали лучше, другие – хуже. Но никто не написал так, как это сделал Саша. Вместо испытанных формулировок, почерпну-

тых из школьного учебника, человек решил высказать своё мнение и рискнул даже полемизировать с великим автором. Он написал следующее: «Лев Николаевич! Я не соглашаюсь с вами. Зачем вы толкнули под колёса поезда прекрасную русскую женщину Анну?..»

А время шло. И в 1939 году в газете «Комсомолец Заполярья» появился новый сотрудник. Никто не хотел называть его Александром Витальевичем, а добряк-редактор сокрушённо разводил руками:

– Детский сад у меня, и только.

Иной секретарь райкома комсомола тоже считал себя обиженным:

могли бы прислать настоящего корреспондента, а тут мальчишку командировали. Но это было первое впечатление. Саша хорошо делал своё дело. Он писал умно и выразительно, увлекался темой, раскрывал её интересно и содержательно. Поэт приходил на помощь журналисту, журналист помогал начинающему поэту.

Романтик и мечтатель, он был, прежде всего, человек дела. Саша не терпел пустых слов. Если кто-нибудь цветастой фразеологией пытался подменить настоящую работу, Подстаницкий говорил коротко и иронически: «Разговоры



получением этого задания командира вызвали в штаб флотилии. Гидулянов, вернувшись из штаба, рассказал экипажу, что с ним беседовали два адмирала – командующий флотилией С.Г.Кучеров и уполномоченный Государственного Комитета Обороны И.Д.Папанин. Речь шла о том, что в удалённом районе Архангельского порта, на так называемой Экономии, скопились штабеля заключенной в ящики боевой техники, боеприпасов, разного военного снаряжения, дорогостоящих материалов (там разгружались многие транспорты союзников). Всё это теперь лежит без движения, потому что Экономия расположена на другой стороне скованной льдом Северной Двины. До железнодорожной станции 10 миль. Переброска на станцию поручалась «Дежнёву».

– Я буду сам сделать за вашей работой, – сказал Иван Дмитриевич Папанин. – Для фронта нужно!

– Считайте задание боевым, – подтвердил адмирал С.Г.Кучеров.

Долгие дни идёт челночная операция на маршруте Экономия – Бакарица. Погрузка, небольшой переход, сопровождаемый скрежетом льда, выгрузка. Поскольку задание боевое и срочное, мы работаем практически без отдыха. А есть ведь ещё корабельные дела, связанные с подготовкой к навигации: боевая учёба, ремонт техники. Суток не хватает.

К 23 февраля, к празднику Армии и Флота, задание выполнено. Это отмечено специальным приказом командующего флотилией. Контр-адмирал И.Д.Папанин письменно выразил свою благодарность экипажу СКР-19. В его послании, между прочим, говорится: «На этой, на первой взгляд, скромной, тыловой работе ваш славный коллектив показал такие же образцы трудовой доблести и героизма, как и в памятном для всех сражении с фашистским морским хищником в 1942 году...»

...Осенью, когда ледовая обстановка стала уже сложной, «Дежнёву» было приказано идти к самым отдалённым полярным станциям и береговым батареям, которые в силу каких-то причин не получили всего необходимого для предстоящей зимовки. Сопровождал корабль в поход сам командующий флотилией.

– Нелегко вам будет, товарищи моряки, – говорил он. – Время уже позднее для подобных операций в Арктике. Но батарейцы и полярники вас ждут.

По пути из Архангельска «Дежнёв» зашёл на Диксон, а оттуда двинулся дальше на северо-восток, забираясь выше 75-й параллели. Торговые суда, охраняемые сторожевиками, шли ему навстречу, спеша покинуть эти широты. И, наверное, моряки там удивлялись – куда это несёт дежнёвцев?

Ветер пока благоприятствовал плаванию. Он дул со стороны материка и теснил льды к северу. Таким образом, корабль имел для себя полосу чистой воды. Но ветер может изменить направление, и тогда встанут на пути ледяные поля. Надо спешить, чтобы упредить эту опасность. Командир отдаёт по кораблю распоряжение: людей, свободных от вахты, послать на помощь котельным машинистам. Больше всего таких людей в артиллерийской боевой части. И среди них раздаётся клич:

– Поможем друзьям-кочегарам!

У котлов идёт ударная работа. В раскрытые ненасытные пасти топок летят и летят порции угля. Давление пара поднимается до предельной черты. И это даёт возможность «Дежнёву» развить самый полный ход.

Первая остановка в Усть-Таймыре. Корабль бросает якорь в пяти милях от берега – ближе порой мешают отмели. Спускаются на воду

разговаривает... Сейчас утонет в словесном море и будет ему счастливый конец». Сам он всегда работал, засучив рукава.

Тогда в Мурманске строился новый стадион. Теперь этот стадион называется старым. А для нас, комсомольцев предвоенных лет, он почему-то никогда не стареет. Может быть, оттого, что строили мы его своими руками.

Так вот, на стройке стадиона газета «Комсомолец Заполярья» создала свою выездную редакцию. Впрочем, редакции как таковой не было. Был один Саша Подстаницкий. Редакционный курьер ходил

туда за материалами. Возвращался и сообщал:

– Подстаницкий сам валуны воруя. Говорит: пока материалов в газету нет. Вот создам бригаду – тогда и материал будет. Газетчик обязан знать, почём фунт лиха.

Саша считал постыдной роль стороннего наблюдателя. Раз пишешь об этом, значит, и делать это – твоя обязанность. Он всегда был непосредственным участником тех или иных событий. А события разворачивались с необыкновенной быстротой. Были и такие, которые беспокоили, внушали тревогу за судьбы мира. Прорыв линии

Мажино, Дюнкерк, неожиданная высадка гитлеровского десанта в Норвегии... Было о чём подумать в эти тревожные годы...

В каждой редакции есть своя какая-нибудь чтимая редкость. Её молча показывают всем новым людям и ревниво ждут, что они скажут. В «Комсомольце Заполярья» таким драгоценным экспонатом были медвежьи рукавицы на шнуре. Закинув шнур за шею, Саша совал руки в гигантские, топорщившиеся шерстью рукавицы и таинственно шептал:

– Подарок самого Бадигина, капитана «Седова». Встречали



кунгасы, и начинается разгрузочная операция. Очень тяжело переправлять на берег уголь. У борта «Дежнёва» уголь сыплется в кунгас, а от уреза воды на горку надо таскать его в мешках. Уголь мокрый. Матрос берёт мешок на спину и чувствует холодную воду за воротником ватника. Да и весь ватник хоть выжимай. В сапогах тоже хлюпает – мешки приходится брать с кунгаса по колено в воде. А голос боцмана Петряева подстёгивает:

– Быстрей! Быстрей!

Из Усть-Таймыры корабль идёт прямо на север – к острову Русскому, а потом забирается ещё дальше – к мысу Челюскин. И там и тут такая же тяжёлая работа. На мысе Челюскин она осложняется внезапно налетевшим штормом. Тут все принимают солёную ледяную купель, но выгрузки не прекращают ни на час – время не ждёт.

Наконец последняя партия груза доставлена на берег. Измотанные до предела, вымокшие до костей дежнёвцы возвращаются на корабль. А обсушиться и отдохнуть некогда – надо спешить в обратный путь.

Дав прощальный гудок зимовщикам, «Дежнёв» берёт курс на юго-запад. Теперь уже нет возможности развить полный ход – вокруг льды. К счастью, это льды подвижные, пока ещё не спаянные накрепко морозом. Корабль раздвигает их своим корпусом, час за часом, сутки за сутками, приближаясь к Диксону. Вот и чистая вода. Можно увеличить ход.

– Перископ прямо по носу!

Этот несколько нервный доклад поступает от дальномерщика старшины 1-й статьи Бурова. После всех трудностей, оставшихся позади, этого только не хватало! Но молодец старшина – вовремя заметил опасность. Насторожённые сигнальщики опять же своевременно доложили, что видят

след от выпущенной торпеды. «Дежнёв» маневрировал, уклоняясь от неё, а затем в то место, где был обнаружен перископ, сбросил серию глубинных бомб. В повторную атаку подводная лодка выйти не рискнула.

Этот случай напоминает нам, что расслабляться нельзя ни на минуту. Враг, чувствуя приближение своей гибели, может преподнести любую пакость.

В первых числах ноября корабль пришёл на Диксон. И здесь радио принесло экипажу радостную весть. Успешно завершена операция Карельского фронта и Северного флота по разгрому немецко-фашистских войск в Заполярье. Освобождены Петсамо (Печенга) и Киркенес. Враг лишён всех своих баз в Варангер-фьорде. Теперь полностью ликвидирована опасность, более трёх лет висевшая над Мурманском и Полярным.

Среди матросов на все лады обсуждаются итоги этой блестящей победы, произносятся имена тех героев-североморцев, которые отличились в операции. Дежнёвцы сожалеют, что находятся далеко от главных событий. Ну да ничего не попишешь – каждый делает своё дело.

Свое дело... Об этом морякам приходится подумать ещё раз, когда становится известно, что «Дежнёву» предстоит участвовать в проводке последнего в 1944 году арктического конвоя.

На собрании экипажа командир подробно знакомит личный состав с боевой задачей. В море Лаптевых с несколькими транспортами находятся линейные ледоколы «Сталин» и «Северный ветер». Их надо под охраной довести до Архангельска. За линейными ледоколами фашистские подводные лодки и самолёты охотятся особенно рьяно – понимают, что они играют главную роль на трассе Северного морского пути. Стало быть, нужна самая высокая бдительность.

седовцев, ну и нам вот перепало. Целую поэму можно написать об этих рукавицах. Как думаешь, стоит? По-моему, стоит.

Иногда Подстаницкий обижался:

– Везёт же людям. Уходят в море на траулерах, а я тут в четырёх стенах торчу...

В этот момент он забывал о том, что день или два назад вернулся от оленеводов Ловозёрской тундры, побывал на отдалённом стойбище, радовался тем необыкновенным переменам, которые совершались кругом, и ему рано думать о новой командировке – надо ещё отписаться...

Я запомнил Сашу на перроне Мурманского вокзала, когда он уезжал добровольцем в лётную школу. Это было в конце 40-го года. У вагона столпились допризывники, совсем не воинственные на вид, стриженные под нулевой номер, с нехитрыми пожитками будущих солдат.

– Ждите писем! – крикнул Саша, когда поезд тронулся.

– В стихах? – шутиливо спросил кто-то из провожающих.

– Будут и в стихах, – подтвердил Саша.

Письма приходили. Были среди них и стихотворные. Человек при-

родного юмора, он беспощадно высмеивал самого себя. Однажды он прислал свою фотографию в лётной форме, снабдив её откровенным признанием:

...Сей доблестный вояка,

Отважный ас,

гроза больших высот,
На самом деле волком выпл
от страха

На высоте две тысячи пятьсот.

Мы умели ценить шутку. Тем более, что друзья Подстаницкого по лётному училищу удивлялись его смелости и отваге. Саша решительно прыгал с парашютом, и, конечно, никакие «две тысячи пятьсот» не



В конвое, кроме «Дежнёва», немало боевых кораблей: лидер «Баку», эсминцы «Разумный», «Жгучий», «Деятельный», дивизион тральщиков, поисково-ударная группа «больших охотников». Для прикрытия выделена авиационная группа. Командует конвоем начальник штаба Беломорской военной флотилии контр-адмирал В. П. Боголепов.

Ледоколы и транспорты, следуя на запад, благополучно минуют Карское море. Наиболее опасный участок перехода начинается у Карских Ворот. Отсюда вплоть до горла Белого моря возможны атаки фашистских подводных лодок и авиации. Тут-то и надо глядеть в оба.

В походном порядке «Дежнёв» занимает место на траверзе линейных ледоколов. В помощь сигнальщикам на верхние боевые посты выставлены дополнительные наблюдатели. Артиллеристы бодрствуют у орудий и тоже наблюдают за морем и воздухом. Скорость у конвоя небольшая – миля за милей проходят в усыпляющем однообразии. Наблюдателям трудно сохранять постоянную настороженность, но война приучила быть всегда начеку.

– След торпеды – левый борт сорок пять!

Доклад идёт от артиллериста матроса Кузнецова. Сразу же звучит несколько команд. «Дежнёв» даёт ряд коротких гудков, на его мачте поднимается флажный сигнал – предупреждение об опасности. «Большие охотники» резко меняют свой курс и бросаются в погоню за подводной лодкой. Над морем глухо ухают взрывы глубинных бомб.

Торпеда была выпущена, наверное, с очень дальней дистанции. И до цели, до ледокола, она не дошла.

Эта фашистская атака была единственной. Впоследствии дежнёвцам говорили, что на конвой пытались выйти самолёты противника, но их перехватила наша воздушная группа прикрытия.

Ледоколы и транспорты целыми и невредимыми пришли в Архангельск. Уместно заметить, что за четыре военных навигации врагу так и не удалось лишить нас хотя бы одного линейного ледокола. Пытались они это сделать не однажды, да вот ничего не вышло. И команды этих арктических великанов могут сказать спасибо военным морякам Северного флота за надёжную охрану их как в пути, так и в базах.

Конвой достиг Архангельска в конце ноября. А в начале декабря на борту «Дежнёва» опять состоялось торжество. В третий раз экипаж построился на палубе по случаю вручения боевых наград. Самая высокая награда у командира корабля капитан-лейтенанта Гидулянова – орден Отечественной войны I степени. Заместитель командира по политчасти капитан-лейтенант Козьмин и боцман корабля мичман Петряев удостоены ордена Отечественной войны II степени. Одиннадцать дежнёвцев награждены орденом Красной Звезды, многие получают медали Ушакова и Нахимова.

Вручал ордена и медали новый командующий Беломорской флотилией вице-адмирал Ю.А.Пантелеев. Он поздравил экипаж с высокой оценкой его боевого труда.

– Готовы и впредь выполнить любое боевое задание! – заверил командующего командир корабля.

Дежнёвцы действительно были готовы выполнить любое боевое задание. Но поворот военных событий, начавшийся ещё в битве под Москвой, брал своё. Пройдёт всего лишь несколько месяцев, и они узнают, что тот конвой, который пришёл в Архангельск в ноябре 1944 года, окажется последним в их практике военного конвоирования. Новая летняя арктическая навигация, навигация 1945 года, начнётся уже в мирные дни».

могли остановить его. Он отлично учился, прекрасно овладел теорией воздушной стрельбы.

И вот – война... Саша уже стрелок-радист на бомбардировщике. В первом же письме к матери он сообщает:

«Пишу письмо наспех, ибо скоро уедем. Настроение самое лучшее. В бой пойду с радостью – надо бить врага так, чтобы он никогда больше не смог поднять головы. У нас на это хватит сил! Все мои товарищи дышат ненавистью к фашистам, будем драться до победы. Хочется как можно быстрее идти в бой... Ваш «лётчик» Сашка».

Из лётной школы Подстаницкий попал в авиацию дальнего действия, участвовал в налётах на Берлин, Инстербург, Кёнигсберг, Данциг. Смерть боевых друзей, тяжёлое ранение, ожоги, которые появились после прыжка с парашютом из горящего самолёта, не смогли сломить Сашу.

Совсем неожиданно он опять появился в Мурманске. Это было ранней весной 1942 года. Сюда, на Кольский полуостров, перебазировался один из полков авиации дальнего действия. Надо было разгромить фашистские тылы в Северной Норвегии, уничтожить

гитлеровские аэродромы, с которых немцы бомбили Мурманск.

Сашу, конечно, в Мурманске сразу узнали. Да и как не узнать человека, который учился вот в этой школе, ходил по этой улице и жил вот в этом доме?! Я, к сожалению, не видел его в тот приезд – был на фронте. Но сохранилась фотография. Она сделана на Ленинградской улице, поблизости от редакции газеты «Полярная правда». Туда он принёс свои стихи. До этого они лежали в лётном планшете, рядом с топографическими картами.

Каждую ночь полк бомбардировщиков поднимался в воздух.



7 декабря в Мурманск, а 9 декабря в Белое море пришли 30 судов конвоя «JW-62»: «Ford Boise», «Ford Highfield», «Ford Island», «Ford Massac», «Longwood», «Luculus», «Laurelwood», «Rathlin», «British Respect», «Empire Garrick», «Empire Stalwart» (Британия); «Amasa Delano», «Andrew Turnbull», «August Belmont», «John Gibbon», «Linn Boyd», «Nelson W Alldrich», «Renald Fernald», «Robert Lowry», «Stanton H King», «Stevenson Taylor», «Stephen Leacock», «U.S.O.», «W R Grace», «William H Wilmer», «William Tyler Page», «Woodbridge N Ferris», «Barbara Friechie», «Edward N Hurley», «Owen Wister», «Cecil N Bean» (США); боевые корабли охранения – шлюпы «Lark», «Larwing», фрегаты «Loch Alve», «Somaliland», «Bahamas», «Tortola», «Tavy», корветы «Allington Castle», «Bamborough Castle», эсминцы «Oribi», «Orwell», «Westcott», «Bulldog», «Beagle», «Keppel», «Obedient», «Offa», «Onslaught», «Onslow», «Cambia», «Cassandra», «Caesar», «Caprice», эскортные авианосцы «Nairana», «Campania», крейсер «Bellona» (Британия); фрегаты «Nene», «Port Colbourne», «St John», «Stormont», «Monnow» (Канада); корветы «Eglantine», «Tunsberg Castle» (Норвегия); эсминцы «Баку» (лидер эсминцев), «Гремящий», «Дерзкий», «Деятельный», «Доблестный», «Живучий», «Разумный», «Урицкий», большие охотники «БО-218», «БО-222», «БО-225», «БО-226» (СССР).

Сверим наши «координаты». Тут – 30 судов. Всё вроде верно. Но в списке М.Супруна их 36. Снова – корабли охранения? Да, есть – «Nairana», «Campania», «Bellona». И три судна («Тромой», «Кормой», «Элой») в списках отчёта вообще не обозначены.

Американское судно «Woodbridge N Ferris» в этом ряду не новичок. Транспорт постройки 1943 года и водоизмещением 7200 тонн участво-

вал в шести конвоях: «JW-56A», «JW-62», «JW-66», «RA-57», «RA-63», «RA-67». Только за один рейс (разгрузка производилась по частям в Молотовске и на Экономии) он доставил: 4 самолёта, 12 танков, 100 грузовых автомашин «студебеккер», 100 «виллисов», взрывчатые вещества, молочный порошок, сливочное масло – 6 252 ящика, мука пшеничная – 10 000 мешков, тушёнка – 15 530 ящиков, фасоль – 4 800 мешков, яичный порошок – 6 066 ящиков, бекон – 8 955 ящиков, консервы свиные – 1 999 ящиков, ветчина – 2 000 ящиков...

Когда капитану первого ранга Г.Полякову после войны случалось бывать в Санкт-Петербурге, он непременно заходил в Военно-Морской музей, чтобы ещё раз посмотреть картину художника Г.Горшкова, на которой запечатлён момент тарана миноносцем «Живучим» немецкой подводной лодки «U-387». Тянуло сюда бывалого моряка не простое любопытство. Он служил на «Живучем» в те трудные военные годы. И теперь картина, как большой экран, оживляла событие давно минувших лет...

В декабре 1944 года гитлеровскому командованию удалось сосредоточить на Севере до 80 подводных лодок. Большинство из них действовало на морских сообщениях, примыкающих к Кольскому полуострову. Здесь враг использовал самое современное оружие – самонаводящиеся акустические торпеды. Полярная ночь и штормовая погода служили неплохим прикрытием вражеским субмаринам.

...Восьмого декабря в 17.00 из Иоканьги на поиск вражеских подлодок тремя группами вышли лидер «Баку» и пять эскадренных миноносцев. «Живучий» шёл в паре с «Разумным». Шли курсом норд-вест к Кольскому полуострову. На хорошей скорости – 16 узлов. Расстояние между группа-

Самолёты выходили на заданные цели, сбрасывали бомбы и возвращались на свой аэродром. Легко сказать сейчас: возвращались! За бомбардировщиками гнались ночные истребители. На пути советских лётчиков появлялись стены зенитного огня.

Однажды лётчики недосчитались бомбардировщика, на котором летал Александр Подстаницкий. Погоревали, конечно. Вспомнили добрым словом поэта и журналиста-северянина. А он тем временем полз по снегу к переднему краю нашей обороны. Оказывается, Подстаницкий вы-

прыгнул с парашютом из подбитого бомбардировщика. Приземлился на ничейной территории: с одной стороны наши, с другой – немцы. Стало светать, и пробираться к своим было опасно. Александр пролежал в снегу целый день. И только в сумерках вышел в расположение наших пехотинцев...

И на фронте Саша хорошо делал своё дело: бомбил, стрелял, писал стихи и заметки в военные газеты. На глазах его друзей – военных лётчиков – сбывались пророческие слова Владимира Маяковского, который хотел, «чтоб к штыку приравняли перо».

Друзья поздравляли Сашу: на его груди уже поблескивал орден Красной Звезды. О своих подвигах Саша умалчивал. Уезжая из Мурманска, он оставил в редакции стихи из задуманного им цикла «Лирика наших дней». Несколько стихотворений из этого цикла было опубликовано за две недели до воздушного боя под Орлом, в котором погиб Александр Подстаницкий. Его не стало 28 июня 1942 года. Было ему тогда немногим больше двадцати. Посмертная награда – орден Красного Знамени – как бы засвидетельствовала ещё раз, что это был замечательный человек.



ми – 10 миль. Встречная волна омывала палубу, а леденящие брызги долетали до мостика. Наружное освещение и ходовые огни выключены – полная светомаскировка. Места в поисковом порядке определяли по точкам на экране локатора.

Командир эсминца капитан III ранга Н.Д.Рябченко стоял на мостике, облокотившись на тумбу репитера гирокомпаса. Высокий, сутуловатый, чуть уставший. Три часа поиска не дали никаких результатов. Враг был опытен и хитёр, ничем не хотел выдавать себя.

Рябченко обернулся назад и с удовлетворением отметил про себя: «Молодцы, «духи!» Форсунки под присмотром – ни одной искры из труб». Николай Дмитриевич называл «духами» электромехаников. Он одобрял их действия и одновременно сопереживал им: командир понимал, как нелегко даётся это «колдовство духов». Под палубой, в машинных отделениях температура резко поднималась вверх, поскольку вентиляционные грибки в шторм задривались.

Каждый человек в это время сосредоточен и напряжён. Не слышно привычной матросской «перебранки». Вокруг суровое безмолвие. И только гулкими ударами о борт море напоминает о своей силе. Гидроакустик Василий Рыжиков – весь в наушниках. Словно прикован к экрану локатора Алексей Любимкин, как и два его помощника – Александр Петров и Георгий Алхимов. В полной боевой готовности вахта у пушек, зенитных автоматов и бомбомётов.

22 часа с минутами. Командир с нетерпением спрашивает у штурмана:

– Радиоразведка обнаружила у Кольского побережья семь подводных лодок. Где они, в какую воду канули?

В ответ штурман неопределённо разводит руками. Хочется отдохнуть, тянет ко сну. Но в

22 часа 42 минуты колокола звонкого боя приводят в движение весь экипаж. Вслед за старпомом Проничкиным вскакивает на мостик и Г.Поляков, управляющий огнём зенитной артиллерии. Из радиолокационной рубки поступает доклад: «Правый борт – 10, дистанция – 42 кабельтова, малая цель, идёт вправо!»

Командир приказывает: «Полный вперёд! Пять градусов право руля!»

Рулевой Василий Папушин удерживает корабль по радиолокационному пеленгу. Теперь всё зависит от верно принятого командиром решения. И он принимает его: выстрел из носового орудия на мгновение высвечивает в полярной ночи участок моря. Никто на мостике, кроме сигнальщика Головина не успевает заметить врага. Он спешит доложить: «Подводная лодка, правый борт, 10, дистанция три кабельтова!» Поляков глядит в направлении, указанном опытным сигнальщиком, замечает на воде два фосфоресцирующих пузыря. От них бегут светящиеся пунктиры торпеды, нацеленной на борт нашего эсминца.

– Право на борт! – кричит командир. – На таран!

Таким образом, Рябченко решает спасти корабль, подставив торпедой самую узкую часть корпуса, и одновременно уничтожить врага. От резкого поворота на большой скорости «Живучий» накренился почти до критической отметки. Но в этот момент голос минёра Ивана Лукьянцева фиксирует, что две торпеды прошли в 3-5 метрах от борта. В следующее мгновение за резким толчком послышался треск и скрежет металла. Нос эсминца приподнялся, форштевень напал на палубу подлодки, продолжая давить субмарину своей громадой. Корабль потерял ход и дал крен на левый борт. От мостика эсминца

...У нас в Мурманске Сашу Подстаницкого помнят многие. Стихи поэта звучат на литературных вечерах, они составили небольшой сборник, опубликованы в поэтической книжке погибших – «Имена на поверке». По Всесоюзному радио звучат песни на слова Подстаницкого. Это – полюбившаяся молодежи песня о маленьком геологе, это и «Подорожная», удачно положенные на музыку ленинградцем Юрием Акуловым.

Теперь в Мурманске есть улица имени Александра Подстаницкого. Есть и мемориальная доска с его именем, установленная в Доме пе-

чати. Это – дань живых погибшему. По новой улице ходят с барабаном пионерские отряды, которые тоже носят имя поэта. А в редакции мурманских газет и радио приходят с улицы Подстаницкого конверты со стихами начинающих и пока ещё никому не известных поэтов.

Вот, пожалуй, и всё. Теперь и я начинаю думать, что паренёк из Мурманска может быть упомянут в одном ряду с Антуаном де Сент-Экзюпери. Они сражались в одном небе. Они жили на одной земле. И были лучшими. А лучшие – не умирают.

Американская поддержка Советов во время войны

Важный кирпичик в процессе понимания происходившего в период войны в высшей степени примечательная книга, которая любыми средствами изгоняется из всех средств массовой информации, производства кинофильмов и из большинства библиотек: «Из



до подлодки противника было не более пяти метров, что можно было слышать панические возгласы гитлеровцев.

Командир «Живучего» не позволил врагу опомниться и взять инициативу в свои руки. «Полный назад! – командует Рябченко. – Не упустить врага! Уничтожить!»

Когда эсминец отработал назад, подлодка по левому борту попыталась скрыться в темноте и уйти полным ходом. Но, выйдя из «мёртвого пространства», лодка тут же оказалась под огнём носовой пушки эсминца. Под воду она уже уходила с большим креном на левый бок. Вдогонку минёры по приказу командира послали серию глубинных бомб. Один за другим прозвучали взрывы. На несколько мгновений отсалютовали победу прожекторами, которые высветили множество обломков, плавающих в соляре. Неопровержимые свидетельства гибели вражеской субмарины были налицо...

– На одном из обломков я увидел номер потопленной фашистской субмарины «U-387», – заканчивает свой рассказ Г.Поляков. – В этой смертельной схватке наш родной эсминец оправдал своё название. Живучий!

Воспоминания бывшего штурмана эсминца «Разумный» А.Л.Лифшица не только перекликаются с рассказом Г.Полякова, но и дополняют его рассказ некоторыми подробными деталями очевидца:

– Седьмого декабря 1944 года, окончив конвоирование кораблей архангельской части конвоя «JW-62», советские эсминцы взяли курс на Иоканьгу и вечером 8 декабря начали поиск немецких подводных лодок вдоль Мурманского побережья. В поиске участвовали три группы по два корабля. Эсминцы «Разумный» и «Живучий» в паре составляли северную группу. Вскоре радиолокационный поиск увенчался успехом – обнаружено сразу не-

сколько подводных лодок противника. Две из них были потоплены как раз эсминцами нашей группы, причём эсминец «Живучий» таранил немецкую подлодку и добил её артиллерией.

Эсминец «Разумный» в 23 часа 27 минут 8 декабря на ИК-2160 с дистанции 4 кабельтовых по пеленгу 2250 получил контакт с другой подводной лодкой и вышел на неё в атаку. Корабль сбросил большую серию ГБ, а с первой бомбой – патрон Гольмса. Во время атаки контакт был надёжный, запись по рекордеру отчётлива. Отойдя после атаки на 7,5 кабельтовых, эсминец «Разумный» развернулся и начал выход на повторную атаку, предварительно прослушав район в режиме гидрофона и обнаружив шум винтов подводной лодки. После повторного бомбометания был зафиксирован глухой подводный взрыв. Контакт с лодкой был хорошим, запись на рекордере отчётлива. В 23 часа 41 минуту «Разумный» произвёл третью атаку. При переходе на гидрофонный режим шум винтов подлодки уже не прослушивался. На поверхности моря образовалось большое пятно, всплыли доски и другие плавучие предметы.

Точности метания и эффективности атаки способствовало комбинированное использование гидроакустики и специально сконструированного нашей службой на корабле электронavigационного оборудования. Весь экипаж корабля на своих местах действовал точно и слаженно. Командование флота засчитало за «Разумным» потопление этой подводной лодки. Отличившиеся в этой операции офицеры, старшины и матросы получили правительственные награды. (Об это подробно можно узнать в решении Военного совета СФ №13 от 30 января 1945 года «О потоплении двух подводных лодок 08.12.44 г. При выполнении боевого задания эскадренными миноносцами «Разумный» и «Живучий»).

дневников майора Джордана».

ДЖОРДАН был ветераном Первой Мировой войны, и вследствие своего военного опыта получил пост экспедитора и офицера связи «Ленд Лиза» (предоставления займы, одалживания) в России. Первые два года он прослужил в Ньюарке, Монтане, а с Мая 10, 1942, в «Складе №8 Объединённых Наций, Отделение Ленд-Лиза, Аэропорт Ньюарк, Ньюарк, Нью-Джерси, Международный отдел, Группа Воздушного Обслуживания, Военно-Воздушные Силы, Армия США». МАЙОР РЕЙСИ ДЖОРДАН был связным между США и русскими.

Он был совершенно потрясён влиянием, которое имел русский полковник АНАТОЛИЙ КОТИКОВ на помощника Рузвельта ГАРРИ ХОПКИНСА. Каждый раз, когда Советам было что-либо нужно, даже самое специфическое, требовался всего один звонок Котикова Хопкинсу, и поставка осуществлялась незамедлительно. Потом в глаза Джордану бросились чёрные чемоданчики, появлявшиеся практически при всех поставках, и он ими заинтересовался. Дальше начинается совершенно приключенческая история о том, как позднее ему удалось открыть некоторые

из них. Внутри он нашёл документы о ядерном распаде, список материалов, которые предстояло доставить из Советского Союза, а вдобавок два фунта урана-92, циклотрон, протон и денериум. В то время он и понятия не имел, что всё это должно было означать. Впоследствии Джордан подробно описал в своём дневнике этот и другие подобные случаи. Среди всего прочего, там сообщалось о том, как в Сибири был сбит самолёт с деньгами, на борту которого находились печатные пластины, бумага и все материалы, необходимые для того, чтобы русские



Противодействие противника в боях было жестоким. И эсминец «Разумный» не раз испытывал это на себе. Так, во время стоянки в доке в «Разумный» попала бомба, – она пробила все палубы и днище корабля, многие матросы погибли или получили ранения разной тяжести. В ходе операции по спасению личного состава с погибшего эсминца «Сокрушительный» эсминец «Разумный» получил серьёзные повреждения. Но мы остались живы и вместе с союзниками победили. В этой трудной победе есть и моя доля, – заканчивает свой рассказ А.Л.Лифшиц.

10 декабря из Мурманска вышел конвой «RA-62» в составе: «Dolabella», «Ford Crevecoeur», «Ford Romaine», «Ford Yukon», «Luculus», «Laurelwood», «Rathlin», «San Venancio» (Британия); «Marathon» (Норвегия); «Abner Nash», «Andrew W Preston», «Collis P Huntington», «Donald W Bain», «Harold L Winslow», «Henry Adams», «John Sharp Williams», «Joyce Kilmer», «James M Gillis», «Keith Palmer», «Lawrence J Brengie», «Nicholas Biddle», «Stage Door Canteen», «William Pepper», «William Wheelwright», «Winfred L Smith», «Benjamin Schlesinger», «Eleazar Lord», «Eloy Alfaro», «Park Benjamin» (США); корабли боевого охранения – шлюпы «Lark», «Lapwing», «Cygnet», фрегаты «Loch Alve», «Bahamas», «Mounsey», «Somaliland», «Tavy», «Tortola», эскортные авианосцы «Nairana», «Campania», эсминцы «Oribi», «Orwell», «Bulldog», «Westcott», «Beagle», «Keppel», «Obedient», «Offa», «Onslaught», «Onslow», «Cambia», «Cassandra», «Caesar», «Caprice», корветы «Allington Castle», «Bamborough Castle», крейсер «Bellona» (Британия); фрегаты «Nene», «Port Colbourne», «St John», «Stormont», «Monnow» (Канада); корветы «Eglantine», «Tunsberg Castle» (Норвегия).

JW-63: «Adolph S Ochs», «Blue Ranger», «Lacklan», «Nacella», «Samaritan», «British Promise», «Empire Archer», «Empire Celia» (Британия); «Ideffjord», «Norfjell» (Норвегия); «Alanson B Houghton», «Bernard N Baker», «Crosby S Noyes», «Francis C Harrington», «George H Pendleton», «Henri Bacon», «Henri Villard», «Henri Wynkoop», «Horace Gray», «J D Yeager», «John A Quitman», «John Ireland», «John La Farge», «Jose Marti», «Joseph N Nicollet», «James Kerney», «Lebaron Russell Briggs», «R Ney McNeely», «Silas Weir Mitchell», «Warren Delano», «Benjamin H Hill», «Edmund Fanning», «Philip F Thomas», «Paul H Harwood», «Charles M Schwad», «Charles Scribner», «Caesar Rodney», «Thomas Scott» (США); военные суда – эсминцы «Savage», «Scourge», «Serapis», «Walker», «Zambesi», «Zebra», «Keppel», «Myngs», корветы «Allington Castle», «Alnwick Castle», «Bamborough Castle», шлюпы «Lark», «Cygnet», крейсер «Diadem», эскортный авианосец «Vindex» (Британия); эсминцы «Sioux», «Algonquin» (Канада); эсминец «Stord» (Норвегия); эсминцы «Баку» (лидер эсминцев), «Грозный», «Дерзкий», «Доблестный», «Достойный», «Живучий», «Разумный», «Разъяренный», большие охотники «БО-218», «БО-221» (СССР).

«Adolph S Ochs» по техническим причинам вернулся в исландский порт Лох-Ю. Проблемным для меня остаётся транспорт «Joshua W Alexander»: в списке М.Супруна он обозначен, а в отчёте его нет. Остальное всё совпадает, если исключить из списка Супруна военные корабли «Diadem» и «Vindex».

8 декабря «Живучий» участвовал в групповом поиске подводных лодок на переходе Иоканьга – Кольский залив. В 22.42 радиометрист Любимкин обнаружил «малую цель» на дистанции 42

могли печатать в Германии точно такие же оккупационные деньги, что и США!

Посредством договора о «Ленд-Лизе» Сталин обеспечил поставку для себя из США 20.000 самолётов, почти 400.000 грузовиков, в два раза большего количества танков, нежели у него было к началу войны паровозов, легковых автомашин, продовольствия, а равным образом и секретного материала.

Почему все же США настолько старательно предоставляли в годы Второй Мировой войны помощь русским? А ведь я здесь привёл всего несколько примеров.

Иллюминаты были созидателями красного режима; они совершенно определенно знали, что делают. Советская Россия была неизменным инструментом при исполнении их планов (протоколов), предусматривающих порабощение всего мира в рамках нового мирового порядка (X.9).

Протоколы должны исполняться

Точно так же, как и Германии отказали при её желании «сдаться», поступили и с Японией. Японцы

безоговорочно капитулировали в Марте 1945. В том месяце японское верховное командование направило в американское посольство в Москве, в русское посольство в Токио и в Пентагон в Вашингтоне сообщение, что «японское императорское правительство» желало согласиться на безоговорочную капитуляцию.

Американцы это сообщение проигнорировали! Почему? Впоследствии предполагали, что сообщение просто не смогли расшифровать! Но каким же образом тогда ещё задолго до этого момента расшифровывали военные и дипломатические коды?



кб. Корабль подвернул на цель, объявили боевую тревогу. Наконец, последовала команда артиллеристам: «Осветить цель!». В призрачном свете разрыва осветительного снаряда сразу увидели на дистанции 2 км подводную лодку, выпустившую две торпеды – они прошли у самого борта. Последовала команда: «Право на борт, на таран!», через мгновение «Живучий» на полном ходу врезался в противника всей своей более чем 1000-тонной массой. Вот когда пригодился форштевень и его выдающаяся форма корабля старой постройки. Треск, скрежет металла и мгновенная остановка корабля. От удара многие не удержались на ногах. Котельный машинист Пастухов упал на раскалённую обшивку парового котла и получил сильные ожоги. Корабельный врач В.Щедролосев ударился о переборку и получил травму головы. Командный пост БЧ-5 располагался в тамбуре люка 1-го машинного отделения.

Командир БЧ-5 Н.Никольский приоткрыл дверь тамбура на верхнюю палубу, и мы увидели субмарину, стоящую поперек корабля. У бака нашего корабля была её рубка, с неё раздавались вопли гитлеровских вояк. Кто-то из нашей верхней команды пожалел, что нет ручной гранаты, так как люк на рубке был открыт, и метнуть её туда не составляло труда. Дали задний ход, корабль сполз с корпуса подлодки. Открыли огонь из артиллерийских установок, на погружающегося врага полетели глубинные бомбы.

Так была уничтожена подводная лодка «У-387». Это был уникальный эпизод в истории войны на море, когда наш корабль вышел в атаку по сигналу радиолокационной станции и таранил субмарину. Командир корабля правильно использовал главное оружие «шипа» – его киль.

В этом походе – поиске были ещё победы. Следовавший рядом с нами «Разумный» разделался с

другой лодкой. Лидер «Баку» тоже зафиксировал цель, но она быстро ушла под воду: у фашистов начали устанавливать устройство, фиксирующее работу других радиолокационных станций. Не успели мы войти в Кольский залив, как наши сигнальщики заметили след торпеды, направленной прямо в «Живучего», и когда мы отвернули, направления она не изменила. Это значило, что торпеда была не самонаводящейся. Повезло!

Командир сказал: «Всё равно мы бы не погибли: во-первых, бывший британский командир «Ричмонда» в корабельной ринде крестил свою дочь, а по английским приметам этот ритуал должен принести счастье; во-вторых, название «Живучий» говорит само за себя; ну и наконец, бортовой номер 013, а 13 всегда было для меня счастливым числом». В базе днище корабля тщательно осмотрели в доке, заменили ряд заклёпок в районе форштевня и приварили сорванный бортовой киль.

В ночь с 31 декабря на 1 января 1945 года «Живучий» вместе с «Жёстким» были срочно направлены для спасения транспорта «Тбилиси», который противник торпедировал в районе полуострова Рыбачий. Судно разломилось, носовая часть затонула. Шторм – 9 баллов, волна – 7 баллов. Тральщик «АМ-115» зашёл с подветренной стороны и снял с судна 77 человек, но при этом сам получил повреждения корпуса от ударов об аварийное судно.

Буксировку возложили на «Жёсткий», а перед «Живучим» стояла задача их охраны. С большим трудом добровольцы И.Раздёров, М.Фотиев, Н.Матукин, Г.Волков, В.Опарин высадились на «Тбилиси» для приёмки и закрепления буксира. Когда «Жёсткий» поднимался на гребне 7-балльной волны, транспорт оказывался далеко внизу, и всё же смельчаки перепрыгнули с корабля на

Нам ответ известен: дело в том, что японские острова ещё не были разрушены в достаточной степени. Самое крупное зрелище было ещё впереди. В-29 провели в Японии великое «санирование городов», задуманное международными банкирами. Сначала был разрушен Токио, потом были сброшены бомбы на Нагасаки и Хиросиму.

Говорят, что многие из числа высших военных руководителей Японии были членами мистического секретного общества под названием «ЧЁРНЫЙ ДРАКОН». Однако, мне об этом практически ничего не известно.

Восстановление Германии и Японии принесло международным банкам доходы, исчисляемые в астрономических суммах. Немцы и японцы считаются одними из наиболее способных работников и управляющих. Однако, их руководство также избиралось всё теми же Иллюминатами, которые управляли ими, как марионетками. Это станет для Вас ещё понятнее, если Вы немного погодя рассмотрите фрагменты списков членов самых различных организаций. Многие из ведущих немецких политиков точно таким же образом были фигурами в этой игре, как американцы или русские (X.9).

Международный мемориальный поход-экспедиция «Конвой-2003»

по местам гибели судов из состава конвоя «РQ-17»

Союзные северные конвои показали миру ярчайший пример военного сотрудничества стран антигитлеровской коалиции, при-



судно. Десять раз буксир рвался, но его заводили снова...

Какое мужество нужно на качающейся и обледенелой палубе – знали только те пятеро. Снова и снова вручную выбирали они стальной тяжелой буксир. «Живучий» описывал циркуляции и эпизодически сбрасывал скрывающие глубинные бомбы. От их разрывов и сильной качки отскочил верхний конец фидера антенны радиолокационной станции. Наше «всевидящее око» вышло из строя. Тогда радиометрист А.Петров, рискуя сорваться с раскачивающейся мачты, поднялся с брезентовым чехлом наверх и вместе с матросом Бариновым накрыл купол антенны. Это дало возможность осветить район предстоящих работ и произвести пайку фидера антенны, корабль снова стал «зрячим».

Аварийное судно за ночь сдрейфовало к Кильдину, где его взяли на буксир морские буксиры «М-2» и «М-12». Общими усилиями корму транспорта «Тбилиси» привели в Териберку, а там были необходимые для фронта и промышленности грузы. Пятеро отважных моряков благополучно вернулись на корабль. Вместе с ними на «Живучий» привезли беременную женщину, снятую с «Тбилиси», которая по пути в базу родила мальчика. Мать назвала сына Володей в честь нашего корабельного доктора В.Щедролосева, принявшего роды, в то время как корабль бомбил очередного врага.

Несмотря на победное наступление наших войск на сухопутных фронтах, обстановка на Северном флоте усложнилась, так как фашисты перебросили на север дополнительные подводные лодки с целью помешать союзным конвоям в доставке стратегического сырья и вооружений по Северному морскому пути. К началу 1945 года число их довели до 100 единиц.

Личный состав эсминца проявлял чудеса изобретательности, чтобы эффективнее использовать устаревшее оборудование в сложившейся обстановке. Так, минёры разработали усовершенствование, позволившее довести комплект больших глубинных бомб до 150, а реактивных – до 144, т.е. увеличили комплект почти в 2 раза. Трюмные машинисты разработали технологию по заделке на ходу трещин в наружной обшивке корабля.

Командование Северного флота, учитывая возросшую активность и дерзость действий вражеских подлодок, усилило число эскортирующих кораблей в конвойных операциях и теперь на одно охраняемое судно выделялось до четырёх охраняющих кораблей.

16-18 января наш корабль принял участие в конвое «КБ-1» из восьми транспортов союзников. В эскorte находилось восемь эсминцев и лидер «Баку». Шли в Белое море. Погода ухудшалась: ветер усилился до 9 баллов, температура воздуха понизилась, мгла, туман, снежные заряды, одним словом – наихудший вариант погоды. Видимости практически никакой. Вскоре впереди по курсу мы слышали глухие взрывы. В 21.00 вновь взрывы, трассы зенитных снарядов прочертили небо.

В это время получили радио от командира конвоя: «Деятельный» торпедирован. «Дерзкому» и «Живучему» оказать помощь». «Дерзкий» находился ближе к аварийному эсминцу и первым подошёл вплотную, но поскольку на «Деятельном» шла борьба за живучесть, а команды покинуть корабль не было, никто не перепрыгнул. И, наверно, спасти корабль с нашей командой можно было, если бы не подвели поперечные водонепроницаемые переборки, ограничивающие отсеки. Но они-то и не выдержали, когда в корме разорвалась самонаводящаяся торпеда и

мер народной дипломатии и международного морского братства в годы войны.

В период холодной войны полная правда о боевом содружестве стран антигитлеровской коалиции и о северных конвоях в значительной степени умалчивалась и оставалась закрытой от общественности стран, в том числе и в СССР. Лишь в 1993 году Московская международная научная конференция на тему «Союзные морские конвои на Севере в 1941-1945 гг. в архивных документах Российской Федерации, Великобритании, США» озвучила общественности с объективной

достоверностью правду о союзных конвоях.

Опубликованные материалы конференции лишней раз подтвердили, что решающий вклад нашей страны в разгром фашизма неоспорим: 3/4 общих потерь в танках, самолётах, орудиях и более 80 процентов в личном составе вермахт понёс на Восточном фронте. Наш народ потерял в ходе войны более 26 миллионов человеческих жизней.

Живые участники северных конвоев помнят, что на этом театре боевых действий вместе с нами сражались и погибали англичане,

американцы, канадцы и моряки других стран, идущих конвоями «на помощь русским».

Значение конвоев исторически восстановлено, и оно подтверждается цифрами. От союзников в СССР 42 конвоями на 738 транспортах доставлено более 4 млн. тонн стратегических грузов (вооружения, техники, боеприпасов, продовольствия). Из СССР на запад 36 конвоями на 717 транспортах отправлено 1,5 млн. тонн экспортных грузов (данные о количестве транспортов, следовавших в конвоях, по различным источникам несколько расходятся, но незначительно).



разорвала все кормовые конструкции, забортная вода ринулась внутрь корабля. Сильно прокоррозированные и слабые, по своему конструктивному замыслу, поперечные переборки, не смогли удержать напора воды. Все старания подкрепить их не давали результата: вода рвалась из отсека в отсек, корабль все больше терял плавучесть и продольную остойчивость и, в конце концов, погрузился кормой.

«Дерзкий» не мог стоять без движения, поскольку вскоре рядом прошла торпеда. Когда же эсминец описал циркуляцию и подошёл к тому месту, где только что был «Деятельный», его на поверхности уже не было. Удалось поднять из воды только семь человек.

«Живучий» находился рядом, тоже освещая на короткое время поверхность, но даже после многих галсов в районе аварии никого не обнаружили, через час оба эсминца вернулись и заняли свои места в конвое. У каждого из нас были друзья на «Деятельном», и их гибель все мы переживали тяжело. Анализ обстоятельств гибели эсминца ещё раз подтвердил, что трагедии могло не быть, для этого англичане перед передачей «шипов» должны были подкрепить водонепроницаемые переборки на кораблях постройки Первой мировой войны.

Через 4 дня торпедой оторвали корму эсминцу «Разъярённый» отечественной постройки. Но катастрофы не произошло. Надёжность переборок оказалась достаточной, поэтому борьба личного состава за живучесть – результативной. Установленные подпоры и щиты ограничили поступление воды до количества, с которым справлялись водоотливные средства корабля, и эсминец отбуксировали в Линахамари.

20-21 января проводился групповой поиск подводных лодок противника, «Живучий» также

принимал в нём участие. Гидроакустики «Дерзкого» обнаружили пирата и сбросили на него глубинные бомбы. Потом мы его бомбили, враг ушёл на глубину и поднырнул под «Дерзкого», который использовал промашку врага и вторично сбросил свои «гостинцы»: из глубины моря послышались глухие взрывы, а на поверхности появились воздушные пузыри, много соляра. Действенность атаки сомнений не вызвала.

Спустя четыре дня те же четыре эсминца вели поиск от Иоканьги до Кольского залива и обнаружили две субмарины в надводном положении. Эсминец «Достойный» пытался таранить одну из них, но подлодка, увеличив ход, ушла из-под самого носа. Эсминец открыл по ней артиллерийский огонь из носового орудия и из «эрликонов». Противник в ответ тоже открыл огонь из кормового орудия.

А когда подлодка ушла под воду, «Достойный» сбросил на неё большую серию бомб. В это время, очевидно, другая подводная лодка выпустила по эсминцу торпеду, от которой удалось отвернуть. И тут же сигнальщики заметили перископ, – корабль устремился на врага; перископ исчез, лодка погрузилась. На неё сбросили серию глубинных бомб. Один из взрывов был более мощным, от него содрогнулся весь корпус эсминца, и вышла из строя радиолокационная станция, а на поверхности воды появились мелкие пузыри и маслянистая жидкость. Станцию быстро восстановили. Акустик обнаружил новую подлодку, идущую на сближение.

После очередной бомбежки она быстро опустилась на дно, на месте, где это произошло, бурлила вода, тонны соляра выплескивались на поверхность, словно из кратера. Громовое «Ура!» пронеслось над морем...

О значении каждого конвоя в условиях жестокого противостояния воюющих сторон говорит яркий пример трагического конвоя «PQ-17» в июле 1942 года, потерявшего под ударами фашистской авиации, кораблей и подводных лодок 2/3 транспортов, на которых находилось вооружения и боеприпасов, достаточных для оснащения 50-тысячной армии.

В год 300-летия Санкт-Петербурга городская общественная организация «Полярный конвой» при содействии руководства Санкт-Петербурга, Мурманска, Военно-морского флота РФ, Министерства

транспорта РФ и других организаций провела Международный мемориальный поход-экспедицию «Конвой-2003» по местам гибели судов из состава конвоя «PQ-17» в Баренцевом море и у архипелага Новая Земля, где в июле 1942 года под ударами подводных лодок Германии погибло несколько транспортов союзного конвоя.

Основная задача экспедиции – найти и обследовать погибшие суда, определить точные координаты их месторасположения на дне. Цель похода – воздать почести погибшим экипажам судов и кораблей, возложить венки на воду в

местах фактической гибели судов конвоя «PQ-17» и в местах гибели кораблей Северного флота в годы войны, находящихся по маршруту плавания и в районе поиска судов. Главной целью международного мемориального похода с участием ветеранов Великобритании, Германии, России, Канады явилось укрепление сотрудничества и морского братства, примирение наций во имя укрепления мира, противостояния международному фашизму и террору.

Поход-экспедиция выполнен на гидрографическом судне «Сенеж» Гидрографической службы Север-

1945 год: Запишите в судовую роль моряка по имени «Победа»!

После Тегеранской конференции произошли значительные события. Вооружённые силы союзных государств одерживали одну победу за другой. Красная Армия очистила от захватчиков советские земли и, успешно продвигаясь к Берлину, завершала изгнание фашистских войск из восточно-европейских стран, прилегающих к Германии. Не за горами был час победы антигитлеровской коалиции в этой жестокой и невиданной по своим масштабам вооружённой схватке. Предстояли ещё тяжёлые, кровопролитные бои с гитлеровской Германией и милитаристской Японией. Но на первый план всё чаще выдвигались проблемы послевоенного устройства. Вопросы о новой встрече глав трёх правительств великих держав стали предметом активного обсуждения к концу 1944 года. Противоречия внутри антигитлеровской коалиции и объективная ситуация только отодвигали время проведения этой встречи.

Об этих противоречиях мы уже говорили. В значительной степени они были навязаны империалистическими силами своими попытками сохранить своё господство в мире, при этом не упуская

ни одной возможности ослабить Советский Союз и уменьшить его влияние на мировой арене. Важный элемент такого курса – подавление прогрессивных движений в странах, освобождающихся от фашистского порабощения, навязывание народам этих стран реакционных режимов, послушных Западу. Неприкрыто эта карта разыгрывалась в руководстве США. Здесь в открытую шло размежевание на сторонников послевоенного сотрудничества с СССР и на приверженцев «жёсткого курса» и конфронтации с Советским Союзом, вплоть до развязывания войны против социалистического государства.

Практическая подготовка к встрече «большой тройки» осложнялась ещё несколькими факторами. Прежде всего, США стояла на пороге президентских выборов, которые должны были состояться в ноябре 1944 года. И встречу, по мнению Рузвельта, лучше всего проводить после формального вступления в должность нового президента. Были трудности и в согласовании места проведения конференции. Предложенная ранее Аляска уже отпадала: в конце года здесь слишком слишком суровая погода. Гарриман, выполняя последнюю инструкцию Рузвельта, при встрече со Сталиным, рекомендует провести эту встречу где-нибудь в Средиземноморье. Сталин не отрицает возможности проведения такой встречи, но выражает опасение, что в связи с болезнью врачи не разрешат ему столь далёкое путешествие...

Каждый выстраивал свою дипломатическую линию. Рузвельт и Черчилль упорствовали и предлагали место подальше от Москвы, где-нибудь в Кипре, Афинах, Мальте, Александрии, Иерусалиме... Сталин настаивал на том, чтобы «... Вы могли прибыть в конце ноября в Чёрное море и встретиться со мной на советском черноморском побережье». И часы дипломатии все-таки склонились в



ного флота ВМФ РФ в период с 11 июля по 21 июля 2003 года. В ходе экспедиции обследованы три района, где по архивным данным погибли суда конвоя «PQ-17»: «Hartlebury» (Великобритания); «Olona», «Alcoa Ranger» (США). В походе приняли участие ветераны из России – А.А.Нахимовский, А.Л.Лифшиц, Е.Л.Яковлев; из Великобритании – Уильям Лоус; из Германии – Хайо Херманн; из Канады – Хилл Вилсон и Роберт Фейрли.

Научное и специально-техническое обеспечение экспедиции осуществляла группа специалистов Всероссийского геологического

института им. Карпинского (СПб.) во главе с доктором г.-м. н., членом-корреспондентом Российской академии естественных наук М. А. Спиридоновым, с участием зав. лабораторией Института океанологии им. Ширшова Российской академии наук, доктора г.-м. н., академика РАН А. М. Городницкого.

При решении задач поиска погибших судов использовались штатные навигационные и мобильные технические средства, находившиеся в распоряжении экспедиции, в том числе и система спутниковой навигации GPS-126 с приставкой GBP-21, гидролокатор

бокового обзора СМ (Англия), телеуправляемый подводный аппарат «FISH-106» производства ЗАО «Интершельф», предназначенный для видеообследования дна и подводных объектов.

В районах гибели транспортов «Olona», «Alcoa Ranger» на глубинах 94 и 132 м с координатами 72°06'6" сев. широты и 50°54'6" вост. долготы, 71°20'6" сев. широты и 50°58'5" вост. долготы обнаружили затонувшие суда, соизмеримые с указанными транспортами.

В точках обнаружения судов состоялись церемонии отдания почестей всем экипажам судов



сторону Сталина. Об этом совершенно откровенно вспоминал позже Гопкинс:

«... Все ближайшие советники президента были против его поездки в Россию; большинству не нравились русские или они, во всяком случае, не доверяли им. Они не могли понять, зачем президенту Соединённых Штатов разъезжать по всему свету, чтобы встретиться со Сталиным. Эти доводы для меня ничего не значили. Самое главное было в том, чтобы встреча состоялась. Невозможно было бы провести встречу где-либо помимо Крыма. Советники президента немало критиковали меня, когда узнали, что именно я разговаривала с Громыко (А.А.Громыко в то время был советским послом в Вашингтоне, – Н.Е.) относительно возможности отправиться в Крым. Когда они надели на президента, пытаясь заставить его не ехать, президент снова стал лавировать и выдвинул множество контрпредложений, ни одно из которых не имело смысла. Я был уверен, что президент в конечном счёте отправится в Крым. И основная причина тут в том, что в этой части света он никогда не бывал, а его авантюрная душа всегда влекла его в необычные места. К тому же, поскольку выборы миновали, его решение больше не осложнялось политическими соображениями».

Так оно и вышло, после некоторых колебаний Рузвельт объявляет о согласии и 27 декабря даёт инструкцию Гарриману, чтобы тот сообщил главе Советского правительства о его готовности прибыть на встречу большой тройки в Ялту в феврале 1945 года. В целях конспирации встречу «большой тройки» было условлено именовать специальным кодом – «Аргонавт» (известно и более позднее название – «Магнет»).

Опустим некоторые детали и подробности подготовки и проведения Ялтинской конференции. Заметим, что прежде любая уступка Советскому

Союзу, сразу же обставлялась целым рядом условий Запада. Так было и на этот раз. «Ввиду крайней срочности дела», Рузвельт и Черчилль почти одновременно обратились к Сталину принять американского высшего офицера из штаб-квартиры генерала Эйзенхауэра и британского главного маршала авиации Теддера, чтобы они из уст Верховного Главнокомандующего услышали, «можем ли мы рассчитывать на крупное русское наступление на фронте Вислы или где-нибудь в другом месте в течение января...»

На следующий день Сталин ответил Черчиллю: «Мы готовимся к наступлению, но погода сейчас не благоприятствует нашему наступлению. Однако, учитывая положение наших союзников на западном фронте, Стака Главнокомандующего решила усиленным темпом закончить подготовку и, не считаясь с погодой, открыть широкие наступательные



Военная делегация СССР на Крымской конференции руководителей трёх держав: в центре - глава делегации, первый заместитель начальника Генерального штаба генерал армии А.И. Антонов

и кораблей, погибшим в ходе конвоев и при их охране. В местах гибели во время войны сторожевых кораблей СФ «Муссон» и «Пассат», в районе гибели прославленного лётчика морской авиации дважды Героя Советского Союза Б. Ф. Сафорова по морской традиции на воду возложили венки, обрамлённые лентами государственных флагов стран, ветераны которых участвовали в походе, включая и представителя Германии.

Хайо Херманн, в годы войны офицер люфтваффе, выступая на международной конференции в

Санкт-Петербурге 25 июля 2003 года, посвященной результатам похода, сказал: «Я, Хайо Херманн, бывший полковник, бомбардировщик и истребитель. Участвовал во многих походах, начиная с 1 сентября 1939 года. В 1942 году я перелетел со своей эскадрильей из Северной Африки в Северную Норвегию, чтобы участвовать в сражениях с конвоями, именно с «PQ-17». Вы знаете результат...

Я сам решил приехать в эти дни в Россию и принять участие в походе памяти, чтобы передать свои знания и опыт. Я летел в Мурманск и с тревогой ожидал встречи со

своими бывшими врагами на борту судна...

Газета в Мурманске писала: «Друзьями, может, они не стали, но уважение друг к другу, очевидно, возросло». Верно, соединить противников может опыт и осознание пережитого страха победителями и побеждёнными. Это экзистенциальное чувство владело всеми участниками похода на борту судна, когда венки медленно опустили за борт и вручили морю в память о тех, кто погиб на этом месте 60 лет назад. Печальная классическая музыка сопровождала эту церемонию. Я выражаю благодарность Вам всем



действия против немцев по всему центральному фронту не позже второй половины января. Можете не сомневаться, что мы сделаем всё, что только возможно сделать для того, чтобы оказать содействие нашим славным союзным войскам».

Операция по освобождению Польши советским командованием была тщательно разработана. Теперь оставалось сократить до минимума сроки подготовки наступления. Когда 15 января, наконец, прибыл Теддер со своей группой в Москву, Красная Армия широким фронтом протяжённостью до 700 километров двигалась на запад. В направлении главного удара советские войска к началу февраля продвинулись на 500 километров, освободили Варшаву, вышли на берега Одера.

На первой же встрече в Кремле глава Советского правительства сообщил англо-американскому эмиссару, что советское командование держит слово, и на протяжении двух-трёх месяцев способно вести интенсивное наступление. Теддеру ничего не оставалось делать, как поблагодарить Сталина за помощь союзным войскам, оказавшимся в трудном положении. На что Сталин заметил: «У нас нет письменного соглашения, но мы – боевые товарищи. Правильно, разумно и в обоюдных интересах помогать друг другу в трудные моменты. Было бы глупо, если бы я стоял в стороне и дал возможность гитлеровцам уничтожить вас. Равным образом в ваших интересах сделать всё возможное для того, чтобы не позволить немцам уничтожить нас...»

Теддеру, видимо, было неприятно выслушивать слова, в которых сквозил намёк на затянувшееся открытие второго фронта союзниками и стоявших долгое время в стороне, когда наша страна находилась в критическом положении и практически вела войну против Германии в одиночестве. Сразу же после встречи Сталин телеграфировал Рузвельту:

«Сегодня, 15 января, я имел беседу с маршалом



На Крымской конференции руководителей трёх держав: в центре - министры иностранных дел (слева направо) Э. Стеттиниус (США), В.М. Молотов (СССР),

А. Иден (Великобритания); крайний слева - член советской делегации А.А. Громыко

Теддером и сопровождающими его генералами. Как мне кажется, взаимная информация получилась достаточно полная. С обеих сторон были даны исчерпывающие ответы на поставленные вопросы. Должен сказать, что маршал Теддер производит самое благоприятное впечатление.

После четырёх дней наступательных операций на советско-германском фронте я имею теперь возможность сообщить Вам, что, несмотря на неблагоприятную погоду, наступление советских войск развёртывается удовлетворительно. Весь центральный фронт, от Карпат до Балтийского моря, находится в движении на запад. Хотя немцы сопротивляются отчаянно, они всё же вынуждены отступить. Не сомневаюсь, что немцам придётся разбросать свои резервы между двумя фронтами, в результате чего они будут вынуждены отказаться

и говорю большое спасибо за гостеприимство. Уверяю Вас, что это самое лучшее событие в конце моей жизни. Прощайте».

Читая эти строки и вспоминая слова всех ветеранов-участников похода, можно с уверенностью сказать – цель похода, в рамках развития взаимоотношений, сотрудничества и примирения, достигнута.

Результаты похода-экспедиции подтвердили реальную возможность поиска и обнаружения давно затонувших исторических объектов на морском дне и привели к выводу о необходимости разработки

международных и национальных проектов-программ по организации и проведению комплексных морских специальных исследований с целью поиска затонувших исторических объектов и создания морского международного мемориального кадастра под девизом: «Нет безымянных морских могил».

Рассмотрение программ таких исследований может быть перспективным для Севера и актуальным для ряда научных и прикладных морских и мореведческих ведомств, институтов, организаций и обществ с точки зрения использования результатов исследований в различных

сферах человеческой деятельности, начиная от военно-патриотической, исторической, воспитательной и кончая практическим воздействием человека на экологическую среду, для восстановления её от последствий техногенной деятельности человека, допущенной ранее и продолжающейся сегодня.

Вячеслав СОЛОВОВ,

контр-адмирал запаса,
вице-президент

РОО «Полярный конвой»,
руководитель похода-экспедиции
«Конвой-2003».



от наступления на западном фронте. Я рад, что это обстоятельство облегчит положение союзных войск на западе...»

Наверное, эти обстоятельства сыграли значительную роль в обмене мнениями относительно будущих двусторонних отношений между Советским Союзом и Соединёнными Штатами. Рузвельт не раз высказывался в пользу взаимовыгодного сотрудничества и создания солидной экономической базы для этих отношений. Тогдашний министр финансов Генри Моргентау направил в Белый дом проект плана на выделение кредитов СССР в 10 млрд. долларов на весьма льготных условиях: 2 процента годовых со сроком выплаты в 35 лет. Среди множества других этот вопрос предстояло обсудить Рузвельту лично со Сталиным в Ялте.

Ялтинская конференция прошла с 4 по 11 февраля и заняла важное место в истории и дипломатии второй мировой войны. Правда, в годы «холодной войны» противники сотрудничества с Советским Союзом по обе стороны Атлантики приложили немало усилий к тому, чтобы опровергнуть ялтинские решения. Больше всего обвинений досталось Рузвельту. Тогда была пущена в обращение легенда о «большом человеке в Ялте», который, якобы из-за тяжёлого состояния здоровья вообще не ведал, что творил и не мог предвидеть всех последствий решений конференции. Эта легенда имеет место быть и сейчас у приверженцев противостояния России и Америки, хотя в своё время была опровергнута, авторитетно доказана несостоятельность этой легенды, запущенной политическими деятелями, вошедшими в кабинет нового президента Трумэна, заражённого вирусом «холодной войны»...

Один из общепризнанных идеологов «холодной войны», тогдашний советник посольства

США в Москве Джордж Кеннан и американский участник ялтинской встречи уже тогда не скрывал своей программы раскола мира на два враждебных лагеря: «Я вполне осознаю реальности этой войны, а также тот факт, что мы слишком слабы, чтобы выиграть её без сотрудничества с Россией. Я признаю, что военные усилия России блестящи и эффективны и должны в определённой степени быть вознаграждены.... Но, наряду с этим, я не вижу необходимости связывать нас с политической программой, столь враждебной интересам атлантического сообщества в целом, столь опасной для всего, что мы хотим сохранить в Европе».

Президент Рузвельт и его ближайшее окружение не вняли призывам Кеннана и продолжали курс на сближение и развитие боевого содружества, на совместное строительство послевоенного мира. При открытии конференции в Левадийском дворце 4 февраля Черчилль поспешил выразить глубокое восхищение мощью, которую продемонстрировала Красная Армия в её наступлении. Сталин принял слова благодарности Черчилля за должное, отметив при этом, что у советского правительства не было формальных обязательств на этот счёт, и он считает зимнее наступление Красной Армии выполнением товарищеского и морального долга. Деятелям союзных государств нечего было сказать на это, поскольку они систематически нарушали свои собственные обязательства об открытии второго фронта.

Стало еще очевиднее, что Соединённые Штаты и Великобритания не в состоянии справиться с гитлеровской Германией без активного участия Советского Союза. Черчиллю пришлось только выразить своё пожелание, чтобы «наступление советских войск продолжалось столь успешно». Западным союзникам, и прежде всего Соединённым

Северному конвою «Дервиш» – 60 лет

Дервиш или странствующий мусульманский монах. Это имя стало в августе 1941 года кодовым названием первого союзного конвоя «PQ-0», вышедшего 21 августа из Хвальфюрда (Исландия) в Архангельск... Конвой положил начало пятилетней исторической операции по доставке

грузов, в которых крайне нуждалась наша страна. Эти операции получили в дальнейшем неофициальное название «Северные Конвои». За годы войны с 1941 по 1945 год по трассе северных конвоев было доставлено в Архангельск, Молотовск (ныне Северодвинск) и Мурманск 4,2 млн. тонн грузов или 23,8 процента от общего количества грузов, переданных в СССР союзниками по ленд-лизу...

И вот наступил 1991 год – год 50-летней годовщины прибытия первого конвоя «Дервиш» в Россию. В том году руководство страны, на заре перестройки, решило при-

поднять «железный занавес» и дать возможность нашим гражданам открыто выразить свои чувства признательности морякам союзных конвоев, которые, рискуя жизнью, доставляли нам грузы в тяжёлое лихолетье войны.

Был создан Всесоюзный Организационный Комитет (ВОК) под руководством заместителя министра Морского Флота СССР Ю.А.Михайлова. В комитет вошли заместитель ГК ВМФ вице-адмирал А.А.Кузьмин, начальник Северного Морского пароходства А.Н.Гагарин, представитель Международного неправительственного



Штатам, необходимо было получить от Москвы конкретные обязательства о вступлении СССР в войну против Японии...

Обсудив на первом пленарном заседании военные вопросы, британский премьер предложил обсудить на следующем заседании политические вопросы, в частности, о будущем Германии. Если у неё будет какое-либо будущее, заметил Черчилль. Сталин тут же отозвался репликой, ставшей пророческой:

– Германия будет иметь будущее!

Крымская конференция руководителей США, СССР и Великобритании имела большое историческое значение. Принятые на этой конференции согласованные решения по важнейшим вопросам вновь продемонстрировали всему миру возможность и эффективность международного сотрудничества с различным общественным строем. «Конференция в Крыму, – сказал Рузвельт, выступая перед конгрессом США сразу же после возвращения из Ялты, – ознаменовала, я надеюсь, поворотный момент в нашей истории и потому в истории всего мира... Крымская конференция должна подвести черту под системой односторонних отношений, замкнутых союзов, сфер влияния, баланса сил и всех других аксессуаров, которые использовались на протяжении столетий и всегда безуспешно. Мы предлагаем замену всему этому – всемирную организацию, в которой все миролюбивые государства смогут принять участие».

Это было искренним желанием не только американского президента. Как бы сложились дальнейшие отношения трёх великих держав, если бы не скоростная смерть Рузвельта, спустя неполных шесть недель после ялтинской встречи. И тут действительно никоим образом нельзя игнорировать историческую роль личности. Как

известно, преемники Рузвельта круто повернули курс США в сторону конфронтации и подготовки войны против Советского Союза... Сколько угодно свидетельств тому, как попав в плен к американцам и англичанам, офицеры вермахта проходили через особые комиссии, где представители командования западных союзников на допросе задавали один недвусмысленный вопрос: готовы ли они выступить на стороне Англии и США против Советского Союза?

Именно в это время, как стало известно впоследствии, Черчилль давал указание фельдмаршалу Монтгомери: «...старательно собирать германское оружие и складывать так, чтобы его легко можно было снова раздать германским солдатам, с которыми нам пришлось бы сотрудничать, если бы советское наступление продолжалось». (Самсонов А.М. Вторая мировая война. Издательство «Наука». Москва. 1985 г., стр.522, цитируется по «Daily Herald», 1954 г., 24.XI).

Как бы предвидя развитие ситуации, когда из тройственного звена вдруг выпадет один из них, Сталин заявлял, что «самое важное условие для сохранения длительного мира – это единство трёх держав» и... жизнь руководителей, которые представляют эти державы в Крымской конференции. «...Да, конечно, пока мы все живы, бояться нечего, – сказал тогда проницательные слова Сталин. – Мы не допустим опасных расхождений между нами. Мы не позволим, чтобы имела место новая агрессия против какой-либо из наших стран. Но пройдёт 10 лет или, быть может, меньше, и мы исчезнем. Придёт новое поколение, которое не прошло через всё то, что мы пережили, которое на многие вопросы, вероятно, будет смотреть иначе, чем мы. Что будет тогда? Мы как будто бы задаёмся целью обеспечить мир по крайней мере на 50 лет вперёд...»

фонда «Вечная память солдатам», председатель Архангельского горисполкома А.П.Коровин... Опираясь на большую поддержку и помощь со стороны командования ВМФ и КСФ, а также властей городов Мурманска, Архангельска, Северодвинска и спонсоров, комитет выполнил огромную работу по подготовке и проведению юбилея под названием «Дервиш-91».

Для участия в празднике было приглашено около 1000 советских ветеранов-конвойщиков, около 200 участников плавания в конвоях из Англии, США, Канады, Норвегии, Франции и Польши.

Командование КСФ разработало план общефлотского учения по проводке конвоя «Дервиш-91» в Баренцевом море. Северное морское пароходство подготовило караван из шести судов. Были согласованы вопросы участия кораблей Британского королевского флота в составе фрегата ПЛО «Лондон» и танкера «Тайдспринг» в совместных учениях с боевыми кораблями Северного флота. Была подготовлена выставка боевой техники, изданы книги по северным конвоям. Были открыты памятники, мемориальные доски, проведены пресс-конференции.

В качестве почётных коммандоров «Дервиша-91» были приглашены Президент СССР М.С.Горбачёв, Президент РФ Б.Н.Ельцин, Патриарх Московский и Всея Руси Алексий II, Президент США Джордж Буш, Премьер Великобритании Джон Мейджер и Премьер-министр Канады Б.Мальруни.

Вся эта подготовительная работа чуть было не пошла прахом, так как 19 августа в Москве произошёл правительственный путч. Однако ВОК и командование ВМФ, помня старые боевые традиции, решили, несмотря ни на что, провести празднование 50-летия «Дервиша». Тем



Забегая немного вперёд (не на полвека, определённых Сталиным), заметим, что сам он прожил восемь лет, Рузвельт и того меньше – всего шесть недель... Черчилль, лишившись своих главных оппонентов, прожил ещё двадцать лет и явился одним из активных инициаторов курса на конфронтацию против Советского Союза, хотя к тому времени уже не находился у власти...

Вне всяких сомнений, решения Крымской конференции способствовали укреплению антифашистской коалиции на заключительном этапе войны и достижению победы над гитлеровской Германией. В феврале-марте 1945 года главные усилия Красной Армии были сосредоточены на формировании завершающего удара по Берлину.

Смерть Рузвельта нарушила зыбкое равновесие в антигитлеровской коалиции. Советское правительство выразило своё сочувствие американскому народу в его тяжёлой утрате и свою уверенность, что политика сотрудничества между великими державами, взявшими на себя основное бремя войны против общего врага, будет укрепляться и впредь. В дань уважения советского народа выдающемуся американцу одна из магистралей была переименована в улицу Франклина Рузвельта.

По-своему восприняли смерть Рузвельта в Германии, руководители которого всё чаще стали обращаться к старым гороскопам. Они, эти гороскопы, якобы, были более снисходительны и предвещали хорошие перемены для Германии к середине апреля 1945 года. 13 апреля Геббельсу стало известно о смерти Рузвельта, и он без промедления позвонил Гитлеру в бункер имперской канцелярии.

– Мой фюрер, я поздравляю Вас! – вскричал Геббельс. – Рузвельт мёртв! Звёзды предсказывают, что вторая половина апреля нам принесёт перемену. Сегодня пятница, 13 апреля... Это день чуда!

Но надеяться на чудо было уже поздно. Русские были под Берлином. Вот это чудо, так чудо!

Не будем вдаваться в подробности политической и военной ситуации первой половины 1945 года, об этом написано достаточно много увесистых томов. Напомним только, что акт о безоговорочной капитуляции первыми подписали генерал Йодль и адмирал Фридебург в соответствии с телеграфной директивой адмирала Дёница, которого Гитлер объявил своим наследником, прежде чем отравиться в бункере имперской канцелярии. Это случилось в 2 часа 40 минут в городе Реймсе, в небольшом школьном здании, в расположении штаб-квартиры генерала Эйзенхауэра. Со стороны союзников капитуляцию принял американский генерал Смит. В качестве свидетелей подписи поставили советский генерал Сулопаров, с французской стороны – Сэвэ.

«Этой подписью, – сказал генерал Йодль, – немецкий народ и германские вооружённые силы сдаются на милость победителя... В этот час я могу лишь выразить надежду, что победитель проявит снисхождение». Оказывается, нацисты в своём лексиконе, на всякий случай сохранили слово «снисхождение». Присутствовавшие выслушали Йодля молча: все знали, что до этой минуты никакого снисхождения со стороны фашистских палачей замечено не было. Ещё, кажется, не рассеялся дым над трубами крематориев на безумных фабриках поточного уничтожения людей.

Сталин был категорически против подобного подписания акта о безоговорочной капитуляции Германии и настоял на своём варианте прохождения этого важнейшего события для СССР как главного творца Победы.

Акт о безоговорочной капитуляции Германии был подписан в Берлине, в Карлхорсте 9 мая в 0 часов 43 минуты. С немецкой стороны подписи

не менее, Британское министерство обороны попросило ЭМ «Окрылённый», вышедший на празднование Дня Королевских ВМФ в Плимуте, вернуться обратно в Североморск, а фрегат «Лондон», вместо того, чтобы следовать в Мурманск, 21 августа убыл в Розайт. Только 23 августа, когда путч был подавлен, фрегат «Лондон» вышел в море и взял курс на северо-восток. Однако, только 26 августа 17.45 командир фрегата кэптен Марк Стэнхоп получил окончательное «добро» на участие в операции «Дервиш-91».

Все ветераны северных конвоев из союзных стран не испытывали

никаких колебаний из-за путча. 22-24 августа часть ветеранов прибыла в Мурманск, а другая, большая часть, – в Архангельск. 25 августа для прибывших в Мурманск была организована поездка в Долину Славы. Это была первая встреча союзников после 45-летнего перерыва.

26 августа на борт госпитального судна «Свирь», которое стояло у одного из причалов эскадры кораблей КСФ, прибыло около ста советских ветеранов северных конвоев, журналисты и одиннадцать английских ветеранов клуба «Русский конвой» во главе с пред-

седателем Робертом Алланом. наших ветеранов возглавлял председатель совета ветеранов КСФ адмирал В.И. Михайлов. Ровно в 17.00 «Свирь» в сопровождении ЭМ «Гремящий» и ЭМ «Расторопный», БПК «Смышлёный», СКР «Громкий» и двух тральщиков отошли от причалов Североморска. Корабли вышли из Кольского залива и взяли курс на северо-восток, в район Нордкап – о. Медвежий для встречи с судами каравана, фрегатом «Лондон» и танкером «Тайдспринг» для проведения первого с 1945 года, совместного плавания и учения по проводке конвоя.



поставили генерал-фельдмаршал Кейтель, генерал Штумпф и адмирал Фридебург. Они привезли соответствующие подтверждения полномочий от Дёница. Долгожданный акт о безоговорочной капитуляции Германии с советской стороны с особой радостью засвидетельствовал маршал Г.К.Жуков. (В разделе «Сага о полярных конвоях» вы найдёте отрывок из его воспоминаний об этом важнейшем международном событии).

Еще накануне 7 и 8 мая отдельные соединения вермахта продолжали агонизировать, гитлеровский рейх свою погибель омывал последней кровью самых старых и самых молодых «патриотов». В ночь на 9 мая в Европе впервые после 1 сентября 1939 года, когда нацистская Германия развязала вторую мировую войну, воцарилась непривычная тишина. За прошедшие с того времени пять лет восемь месяцев и восемь дней на бесчисленных полях сражений, в разрушенных городах, деревнях и селах, в гитлеровских застенках концлагерей погибли десятки миллионов людей разных наций и народностей мира. Призрак бредовой гитлеровской идеи мирового господства до сих пор бродит по Европе... Объединившись с идеей развала Советского Союза, она разрушила все существующие до сих пор постулаты геополитики и нанесла такой сокрушительный удар по российской демографии, что вершители той Победы уходят почти бесследно, а Россия, истерзанная и трижды проданная ворами в законе и беззакония, умирает без своего наследства... А президент России так усердно помогал этому, дирижируя оркестром, который играл марш выдворения из Европы разрушенной супердержавы и разобщения славянских стран...

Но вернёмся к нашей истории. В условиях новой власти Трумэна, Америка продолжала по инерции идти своим путём, хотя уже наметилось одновременно несколько направлений этого дви-

жения. Белый дом, стремился унять страсти и публично демонстрировать готовность продолжать курс на сотрудничество с Советским Союзом. Но это больше походило на декорацию большого спектакля. Вашингтон всё больше ставил Москве условий, явно неприемлемых для неё. Отсюда даже возникло второе направление: свалить на Советский Союз всю вину на невозможность продолжать рузвельтовский курс. Оставалось дело за самым сложным: последовательно обрабатывать общественное мнение в духе, враждебном СССР, подключив к этому все средства массовой информации. Но последняя задача оказалась не из лёгких. Первым, кто убедился в этом, был Гарриман, когда он, выступая перед журналистами, попытался позволить себе высказывания в духе «жёсткого курса» по отношению к Москве. Это вызвало возмущение корреспондентов, многие из которых в знак протеста покинули зал, где проходила пресс-конференция.

Трумэн позволил себе nepoзвoлительную грубость в беседе с наркомом иностранных дел СССР В.М.Молотовым. Затем последовал ещё один враждебный акт нового президента по отношению к советскому союзнику: 8 мая 1945 года подписан приказ о резком сокращении поставок Советскому Союзу по ленд-лизу. И сделано это было без предварительных консультаций с Москвой и самым вызывающим образом: на следующий после подписания приказа день были даны указания прекратить погрузку в американских портах материалов для СССР, а суда, следовавшие в открытом море, должны были немедленно вернуться в порты Соединённых Штатов. Многие американские деятели, в том числе и Гарриман, настоятельно советовали отменить свой приказ. И спустя некоторое время он это сделал. Но в советско-американских отношениях наметился явный срыв.

В этом учении на стороне «противника» предусматривалось участие двух подводных лодок, семи тяжёлых бомбардировщиков ТУ-16, шести истребителей ПВО СУ-27, двух гидросамолётов МО-12.

Через час после выхода тральщики начали учебное траление фарватера и проводку кораблей за тралами, а группа бомбардировщиков ТУ-16 произвела «налёт» на «Свирь». Корабли охранения, сбросив серию дымящихся имитаторов авиабомб по бортам кораблей, поставили дымовую завесу и отразили «атаку» артиллерийским огнём. Ближе к вечеру они начали

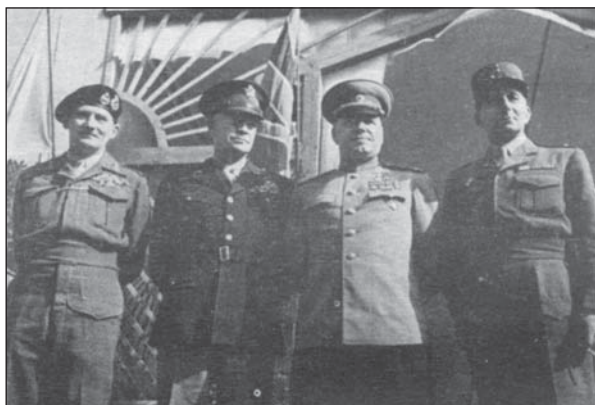
расстрел плавающих мин.

27 августа, в первой половине дня, «Свирь» и сопровождающие его корабли прибыли в район между о. Медвежий и мысом Нордкап, где произошла встреча с судами каравана и построение походного ордера. В состав каравана вошли сухогрузы «Шура Кольбер», «Зареченск», «Советский моряк», «Пионер Мурнама», «Андрей Иванов», спасатель «Мурманрыба», а также «Свирь» и подошедший к вечеру танкер «Тайдспринг». Сформированный конвой взял курс на восток. Днём и вечером продолжались учения по пресле-

дованию подводных лодок «противника» и отражению воздушных атак бомбардировщиков ТУ-16 и истребителей СУ-27.

В 21.00 произошло радостное и волнующее событие: английский фрегат «Лондон» в сопровождении СКР «Громкий» догнал конвой и на полном ходу прошёл вдоль правого борта «Свири». Моряки фрегата и ветераны на палубе «Свирь» восторженно приветствовали друг друга. У многих англичан были слёзы на глазах.

28 августа с утра учение было продолжено. В 8.00 подводная лодка, идущая на перископной глуби-



Главнокомандующие союзными войсками антигитлеровской коалиции: (слева направо) фельдмаршал Б. Монтгомери, генерал Д. Эйзенхауэр, маршал Г.К. Жуков, генерал Ж. де Латтр де Тассиньи

Сталин сразу же выразил беспокойство по поводу приостановки поставок по ленд-лизу при встрече с Гопкинсом:

– Та манера, в которой всё это было сделано, очень неловка и груба. Если решение было сделано для того, чтобы оказать давление на Россию, то это было коренной ошибкой. Хотя распоряжение Трумэна было затем отменено, оно вызвало у Советского правительства большую озабоченность. Я должен сказать господину Гопкинсу откровенно, что если к русским будут относиться искренне, на дружеской основе, то очень многое может быть сделано, но репрессии в любой форме приведут лишь к прямо противоположному результату.

Гопкинсу пришлось изворачиваться и ссылаться на какие-то «технические недоразумения», допущенные каким-то одним американским учреждением, ни в коей степени не влияющим на политические решения.

не, произвела торпедную «атаку» на «Свирь» и всплыла в надводное положение, чтобы поприветствовать корабли конвоя. В 11.00 командир английской группы кораблей, командующий 1-й флотилии кораблей британского флота контр-адмирал Брюс Ричардсон прибыл с фрегата «Лондон» на борт СКР «Громкий» для встречи с вице-адмиралом И.В.Касатоновым. «Для меня большая честь представлять здесь офицеров и матросов Королевского флота Великобритании», – сказал он при встрече. В течение всего дня проходил облёт конвоя истребителями СУ-17, артиллерийская

стрельба по воздушной цели и отражение «атак» подводных лодок с применением РВУ.

На второй день похода адмирал В.В.Михайлин в кают-компании в торжественной обстановке всем одиннадцати членам клуба «Русский конвой» и многим ветеранам вручил именные юбилейные знаки «50 лет Северных Конвоев».

В 14.30 суда конвоя вошли в устье Кольского залива «Свирь» вместе с фрегатом «Лондон» и вечером отшвартовались у причала Мурманского морского вокзала. 29 августа гости и хозяева посетили мурманское интернациональное

кладбище и торжественно возложили венки в память погибших участников северных конвоев. Траурный митинг состоялся у величественного памятника «Североморец Алёша». Вечером, в тот же день, «Свирь», фрегат «Лондон», СКР «Громкий» и танкер «Тайдспринг» вышли в Баренцево море и взяли курс на Архангельск.

На этом переходе, на месте гибели СКР «Пассат» в «Координатах Славы», на борту «Свири» был проведён митинг и патриарший посланник отец Никодим провёл молебен. Под траурные звуки оркестра и ружейный салют на воду

Сталин давно знал Гарри Гопкинса и далее уже с примирительных позиций говорил с Гопкинсом. Окончание войны в Европе, по словам Сталина, несомненно потребует пересмотра старой программы ленд-лиза. Он с удовлетворением подтвердил, что в течение всей истории ленд-лиза Соединённые Штаты выполняли свои добровольные обязательства и в нынешних условиях понимает право союзника ограничить поставки по ленд-лизу Советскому Союзу.

Затем Сталин поднял вопрос о судах немецкого военного и торгового флота и сказал, что треть тоннажа, захваченного западными союзниками, должна быть передана СССР. «Будет неприятно, если Соединённые Штаты и Великобритания сейчас отвергнут это советское пожелание», – предупредил Сталин. Затем состоялся любопытный диалог Сталина с Черчиллем. Приводим его в протокольной записи:

«Сталин. ...Только один вопрос: почему господин Черчилль отказывает в получении их доли германского флота?

Черчилль. Я не против. Но раз вы задаёте мне вопрос, вот мой ответ: флот должен быть потоплен или разделён.

Сталин. Вы за потопление или за раздел?

Черчилль. Все средства войны – ужасные вещи.

Сталин. Флот нужно разделить. Если господин Черчилль предпочитает потопить флот, – он может потопить свою долю, я свою долю топить не намерен.

Черчилль. В настоящее время почти весь германский флот в наших руках.

Сталин. В том-то и дело, в том-то и дело. Поэтому и надо решить этот вопрос...»

Советское правительство не хотело повторять неприятный опыт с разделом трофейных итальянских судов. Поэтому вполне естественно сейчас





проявлялась настойчивость с нашей стороны в отношении германского флота... Флот, как известно, разделили. Знаю, например, что нам, в частности, достался один из пассажирских комфортабельных судов, который потом носил имя «Адмирал Нахимов». На его борту в феврале-марте 1962 года в составе многочисленных военных специалистов я возвратился с Кубы после карибского кризиса к родным берегам – в Севастополь. Говорят, он был тогда настолько перегружен, что только чудом мы остались на плаву во время шторма, поблизости от известного Бермудского треугольника, в Атлантическом океане... Тогда «Адмиралу Нахимову» все-таки удалось избежать трагической участи, но чуть позже его протаранил танкер, и пассажирское судно в считанные минуты затонуло, увлекая за собой сотни человеческих жизней. До сих пор эту катастрофу многие исследователи, специалисты и учёные считают не случайной, идут споры: как при полной видимости могли столкнуться два суда?..

Опыт союзнических отношений трёх держав, кажется, освещён со всех сторон. Сделаны выводы, порой самые противоречивые. Сейчас и после эта тема есть и будет предметом дискуссий историков, политологов, публицистов. Как показывают опубликованные на этих страницах воспоминания участников полярных конвоев, к урокам этой истории всё чаще обращаются их дети и внуки, не ангажированные мечущейся из стороны в сторону политики. Значит, есть надежда, что, омытая в родниках незамутнённых человеческих душ, эта история сохранится в чистоте для будущих поколений...

И какой бы изворотливой и лживой не была пропаганда врагов Советской власти, сегодня нельзя отрицать самого главного: Советский Союз как самый активный участник антигитлеровской

коалиции всегда был верен союзническому долгу, неукоснительно выполнял взятые на себя обязательства. Один из последних примеров той войны – период битвы в Арденнах, в ходе которой запад-



**Встреча на Эльбе.
Торгау, 26 апреля 1945 года**



**Советские и американские генералы
и офицеры понимают друг друга...**

были опущены венки.

Утро 31 августа – утро 50-летия прибытия конвоя «РQ-0» «Дервиш» в Архангельск. При входе кораблей на рейд прозвучал салют из 21 залпа, «Свирь» торжественно пришвартовалось к причалу Красной Пристани.

После встречи вице-адмирала И.В.Касатонова и его доклада председателю ВОК Ю.А.Михайлову об успешном завершении операции «Дервиш-91» состоялся митинг, участники которого быстро перестроились в колонны знамённых взводов, почётных караулов, как советских, так и английских, подраз-

деления моряков и знаменосцев-ветеранов и со штандартами клубов «Русский конвой» и «Северная Россия» направились к памятнику Защитникам Севера, у подножья которого горит Вечный Огонь в память погибшим героям.

После открытия мемориальной доски уполномоченному Государственного Комитета Обороны и начальнику Главсевморпути, дважды Герою Советского Союза И.Д.Папанину на здании облизполкома и закладного камня на набережной Георгия Седова в Соломбале все ветераны и гости собрались на торжественный приём

в Архангельском Дворце спорта. В огромном зале накрыты столы на 1300 человек. «Гвоздём» концерта явилось яркое выступление бывшего юнги Северного флота народного артиста СССР Бориса Штоколова.

Прошло десять лет со дня празднования «Дервиш-91», но это незабываемое событие в жизни нашей страны и стран союзников ещё долго будет жить в памяти людей.

...В начале октября 1991 года я получил от английского ветерана Джеффа Шелтона, с которым мы подружились на борту «Свири», письмо, которое тронуло меня до



**На Берлинской (Потсдамской) конференции руководителей СССР, США и Великобритании.
В центре - советская делегация
во главе с И.В. Сталиным**

ные союзники, вскоре после высадки в Нормандии, попали в очень тяжёлое положение. Советский Союз поступил как самый надёжный партнёр: не считаясь с трудностями, поспешил им на выручку, активизировав наступательные операции на советско-германском фронте. Президент Рузвельт неоднократно подчёркивал выдающуюся роль Советского Союза в победе над коварным врагом. Как завещание американскому народу звучат поныне его слова из послания конгрессу от 6 января 1945 года: «В будущем мы никогда не должны забывать урок, полученный нами, мы должны иметь друзей, которые будут так же сотрудничать с нами в мирное время, как они сражались на нашей стороне в войне». Это и был ответ на один из животрепещущих вопросов: возможны ли после войны мирные союзнические взаимоотношения?

В одном из последних интервью знаток морского дела и российской истории, автор известных всему миру книг «Океанский патруль», «Реквием

каравану PQ-17», «Моозунд», «Мальчики с бантиками», «Три возраста Окини-сан», «Крейсера» говорил: «Война решалась всюду, и если бы у нас не было союзников, то без них мы бы не победили. Немцы это знали и побаивались. Америка была страной колоссальных запасов. Вот англичанам давать было нечего. Не надо упускать, что многое к нам поставлялось американцами под флагами Колумбии, Никарагуа, Панамы. Это важный политический фактор, что Америка была нашим союзником».

Советские люди старшего поколения и россияне-современники, знающие эту историю, действительно испытывают добрые чувства к миллионам американцев и англичан, они не забыли ни героических подвигов моряков, сопровождавших и охранявших конвои с военными грузами, ни подвигов лётчиков, наносивших удары с воздуха по военным объектам врага. Об этом мы не устаём повторять. Но мы говорили и о другом, как западные союзники особо не связывали себя обязательствами и долгих три года откладывали открытие второго фронта вторжением англо-американских войск на оккупированную гитлеровцами Северную Францию. Аналогичной тенденции придерживались союзники, когда оттягивали сроки на поставку и сокращали объёмы поставок по ленд-лизу в самые критические для Советского Союза периоды войны... Теперь нас же обвиняют в том, что мы чуть ли не безрассудно принесли миллионы жизней на алтарь Победы. Можно манипулировать цифрами, говорить, что война спишет всё... Вот только нельзя не заметить одну немаловажную деталь: наша страна на всём протяжении Второй мировой войны и Великой Отечественной войны никогда не выступала в роли «запасного игрока». Отсюда и жертвы больше, чем у других союзников...



глубины души. Он писал: «Пользуясь возможностью, благодарю всех твоих соотечественников за то, что они оказали нам такое

гостеприимство и сердечный приём. Хотя война закончилась 46 лет назад, я даже в самых невообразимых мечтах не мог себе представить, что когда-либо приму участие в таком фантастическом приёме, который вы нам оказали. В воскресеное утро в Архангельске я слушал, как пели и танцевали дети. Слёзы текли по моим щекам, когда я представил себе, что без жертв храброго русского народа и тех наших парней, что погибли ради

свободы, этих детей просто не было бы сейчас... Наши моряки, солдаты и лётчики погибли не напрасно... Пусть эти поющие и танцующие дети напоминают нам о необходимости крепить узы дружбы во имя мира. Пусть благословен будет мир, и ещё раз спасибо за вашу доброту и гостеприимство. Память об этом навечно останется в моём сердце».

А.Г.УВАРОВ,

капитан I ранга в отставке,
профессор, участник конвоя
«Дервиш-91».

Публикуется с сокращениями из
газеты «Миниатюра»
(выпуск №13, 2001 год).

Как видим, память о полярных конвоях сохраняется в разных формах – в книгах, стихах, песнях, в обелисках и памятниках, в координатах и мемориалах славы, в названиях кораблей и судов, в совместных морских учениях бывших союзников...

Своими художественными и изобразительными средствами поддерживают эту память художники, кинематографисты, филателисты, нумизматы, медальеры, служители геральдики. Об этом наша следующая подборка материалов. Из разрозненной информации, как от мазков кисти художника мы продвигаемся к задуманному полотну о сносшибательной правде.

Хроника полярных конвоев. 1945 год



11 января из Мурманска вышел конвой «RA-63» в составе: «Blue Ranger», «Ford Boise», «Ford Highfield», «Ford Island», «Ford Massac», «Lacklan», «Longwood», «British Respect», «Empire Garrick», «Empire Stalwart», «Amasa Delano», «Andrew Turnbull», «August Belmont», «Bernard N Baker», «Edward N Hurley», «John Gibbon», «Linn Boyd», «Nelson W Aldrich», «Renald Fernald», «Stanton H King», «Stevenson Taylor», «Stephen Leacock», «U.S.O.», «W R Grace», «William H Wilmer», «William Tyler

Page», «Woodbridge N Ferris», «Barbara Friechie», «Owen Wister», «Cecil N Bean», «Robert Lowry» (США); корабли боевого охранения – крейсер «Diadem», шлюпы «Lark», «Lapwing», «Cygnet», эсминцы «Savage», «Scorpion», «Scourge», «Serapis», «Walker», «Westcott», «Zambesi», «Zebra», «Keppel», «Myngs», корветы «Allington Castle», «Alnwick Castle», «Bamborough Castle», эскортный авианосец «Vindex» (Британия); эсминцы «Sioux», «Algonquin» (Канада); эсминец «Stord» (Норвегия).

13 февраля в Мурманск, а 15 февраля в Белое море пришли суда конвоя «JW-64»: «Adolph S Ochs», «Ford Crevecoeur», «Ford Vercheres», «Lucerna», «Black Ranger», «British Merit», «Neritina», «Empire Flint» (Британия); «Skienfjord» (Норвегия); «Arunah S Abell», «Daniel Willard», «F T Frelinghysen», «Francis Scott Key», «George Steers», «Harold L Winslow», «Hawkins Fudske», «Henri Lomb», «John J Abel», «John Wanamaker», «Joyce Kilmer», «Lewis Emery Jr», «Nathan Towson», «Willard Hall», «Ben F Dixon», «Byron Darnton», «Edwin L Drake», «Marie M Meloney», «Townsend Harris» (США); военные суда охранения – эсмин-

цы «Opportune», «Orwell», «Serapis», «Whitehall», «Zambesi», «Zebra», «Zest», «Zealous», «Onslaught», «Onslow»; эскортный авианосец «Nairana», «Campania»; корветы «Denbigh Castle», «Rhododendron», «Alnwick Castle», «Bluebell», «Bamborough Castle», шлюпы «Lark», «Lapwing», «Cygnet»; крейсер «Bellona» (Британия); эсминец «Sioux» (Канада); эсминец «Карл Либкнехт» (СССР).

В списке М.Супруна снова включены военные корабли «Bellona», «Nairana», «Campania».

17 февраля из Мурманска вышел конвой «RA-64» в составе 34 судов: «Samaritan», «Black Ranger», «British Promise», «Empire Archer», «Empire Celia», «Nacella» (Британия); «Idefford» (Норвегия); «Alanson B Houghton», «Caesar Rodney», «Charles M Schwab», «Charles Scribner», «Crosby S Noyes», «Francis C Harrington», «George H Pendleton», «Henry Bacon», «Henry Villard», «Henry Wynkoop», «James Kerney», «J D Yeager», «John A Quitman», «John La Farge», «John Ireland», «Jose Marti», «Jochua W Alexander», «Lebaron Russell Briggs», «Silas Weir Mitchell», «Warren Delano», «Benjamin H Hill», «Edmund Fanning», «Philip F Thomas», «Paul H Harwood», «R Ney McNelly», «Thomas Scott», (США); корабли боевого охранения – шлюпы «Lark», «Lapwing», «Cygnet», эскортные авианосцы «Nairana», «Campania», эсминцы «Opportune», «Orwell», «Savage», «Scorpion», «Scourge», «Serapis», «Whitehall», «Zambesi», «Zebra», «Zealous», «Myngs», «Onslaught», «Onslow», «Cavalier», корветы «Rhododendron», «Alnwick Castle», «Bluebell», «Bamborough Castle», крейсер «Bellona» (Британия); эсминец «Sioux» (Канада); эсминцы «Жёсткий», «Живучий», сторожевой корабль «Гроза» (СССР).

Из списков транспортных судов М.Супруна снова «извлекаем лишние» корабли «Bellona»,

Медали и монеты достоинством в память

Нам уже известно: организацией перевозок на Севере во время войны занимался уполномоченный Государственного Комитета Обороны (ГКО), начальник Главсевморпути, контр-адмирал, дважды Герой Советского Союза И.Д.Папанин (1894-1986). Ему посвящено несколько марок (№№ 604, 605,

729, 731). К 100-летию со дня его рождения выпущен маркированный конверт с литерой «А», организовано спецгашение в Москве 26 ноября 1994 года.

В 1991 году, к 50-летию прихода первого конвоя, российская почта откликнулась целым рядом почтовых сувениров: 24 января издан маркированный конверт (№22); 24 июля в обращение выпущен конверт с оригинальной маркой (№174) «Всемирная благотворительная акция, посвящённая 50-летию первого сознического конвоя в годы Великой Отечественной войны». В дни празднования этой даты спец-

гашения одновременно прошли в Архангельске и Мурманске.

Предприятие «Филателия» отметило это событие выпуском серии из семи конвертов, на которых воспроизведены эпизоды истории конвоев. Марки на конвертах погашены соответственно календарными штемпелями архангельской почты 4 и 29 августа 1991 года.

Следующие два конверта погашены памятным штемпелем в Архангельске 31 августа 1991 года. На их рисунках – караван судов конвоя и медаль «Участнику плавания в конвоях» на фоне карты с маршрутами судов.



«Nairana», «Campania» и по достоинству причисляем их к боевому охранению.

17 февраля американское судно «Thomas Scott» потоплено подводной лодкой «U-968». В тот же день подводная лодка «U-711» потопила британский корвет «Bluebell». И ещё один американский транспорт «Henry Bacon» потоплен авиацией 23 февраля, когда тот отстал от «RA-64»...

«17 февраля «Живучий», «Жёсткий» и ещё несколько кораблей охраны водного района получили задание сопровождать союзный конвой «RA-64», следовавший из Мурманска в Англию, – продолжает свой рассказ А.Е.Яковлев. – Уже через 2 часа после выхода конвоя подводные лодки противника стали заявлять о себе. Загребели взрывы бомб. Недалеко от Кильдина был торпедирован британский шлюп «Ларк» («Lark»). Мы получили приказание оказать помощь торпедированному американскому транспорту «Томас Скотт» («Thomas Scott»). В это время «Жёсткий» взял на буксир аварийный шлюп, но буксир лопнул и намотался на винт. Эсминец остался без хода. Сигнальщик В.Лимарёв трижды нырял на трёхметровую глубину в ледяную воду и освободил-таки гребные винты от стального троса. Шлюп отбуксировали в базу. «Живучий» подошёл к аварийному транспорту, команду которого сняли и передали на катера. На транспорт переправили группу наших матросов для приёма и закрепления буксира. Но буксировка не получилась: на транспорте руль заклинило на борту, и когда мы начали движение, эсминец и судно начали описывать циркуляцию.

Спас нас морской буксир, подошедший из Кольского залива. Он стал оттягивать нос эсминца в сторону противоположную циркуляции, только после этого система из трёх единиц начала движение в нужном направлении. Мы удивились, когда узнали слова капитана: «Зачем вы буксируете

это судно, оно застраховано, мы в таких случаях бросаем их». Действительно, мы это видели неоднократно. К сожалению, вскоре корпус судна разломился и носовая часть затонула. Но кормовую часть с механической установкой отбуксировали в Мурманск и впоследствии судно полностью восстановили. Спасённые американцы оказались без тёплой одежды, мы поделились тем чем мог. Им очень понравились наши тёплые одеяла, некоторые так и сошли на берег, закутавшись в них с головой. Всего было спасено 72 человека, в том числе 27 раненых.

25 февраля «Живучий» вместе с «Урицким», «Дерзким», «Жёстким» и «Жгучим» эскортировали два транспорта из Линахамари в Кольский залив. Это был первый выход под командой капитан-лейтенанта А.П.Проничкина. До этого времени нашим командиром был капитан III ранга А.И.Шумилов, сменивший первого командира, капитана III ранга Н.Д.Рябенко в конце декабря 1944 года. Мористее всех находился «Дерзкий». Он первый вступил в схватку с врагом. Две серии больших глубинных бомб заставили врага отвернуть, тогда вдогонку выстрелили реактивные бомбы с «Ежа». Атака продолжалась, полетели бомбы с бортовых бомбомётов. На месте предполагаемого нахождения подводной лодки появились масляные пятна, воздушные пузыри, а потом все услышали глухой подводный взрыв. Это был боевой успех, минёров поздравили с победой.

23 марта из Мурманска вышел конвой «RA-65» в составе: «Adolph S Ochs», «Blue Ranger», «British Merit», «Empire Flint», «Ford Crevecoeur», «Ford Vercheres», «Lacklan», «Lucerna», «Neritina» (Британия); «Skiensfjord» (Норвегия); «Arunah S Abell», «Daniel Willard», «Edwin L Drake», «F T Frelinghyesen», «Francis Scott Key», «George Steers», «Harold L Winslow», «Hawkins Fudske», «John J

В серии имеется конверт с изображением английского крейсера «Лондон» под флагами США, Великобритании и СССР. 27 сентября 1941 года он доставил в Архангельск делегации Великобритании и США во главе с Бивербруком и Гарриманом, прибывшими на конференцию трёх держав в Москве.

Завершает выпуск конверт, посвященный 50-летию союзнических морских конвоев периода Второй мировой войны 1939-45 гг. Художник выпуска К.Губер. Тираж – 1000 экземпляров.

Интересно отметить, что в северных конвоях принимал участие и

легендарный ледокол «Красин» (м. № 4666). В конвое «PQ-15» ледокол шёл не как обычный ледокол, а охранный корабль, занимавшийся противовоздушной обороной. На счету экипажа ледокола два сбитых самолёта противника.

К филателистическим материалам, посвящённым северным конвоям, следует отнести марку (№926) с портретом Б.Ф.Сафонова на фоне воздушного боя и тонущего корабля.

Обо всём этом, в частности, сообщил Ю.Мухин в газете «Миниатюра» (выпуск №13, 2001 год).

Здесь опубликовано и другое

сообщение: в память о мужестве моряков – участников полярных конвоев, через десять лет, к 60-летию «Дервиша», редакция газеты «Старая Миниатюра» совместно с Санкт-Петербургской региональной общественной организацией «Полярный конвой» выпустили оригинальную памятную медаль. На её лицевой стороне изображены портреты руководителей трёх держав – Иосифа Сталина, Уинстона Черчилля и Франклина Рузвельта, подписавших протокол о создании антигитлеровской коалиции. Вверху надпись «Дервиш-2001». На обратной стороне – один из



Abel», «John Wanamaker», «Joyce Kilmer», «Nathan Towson», «Ben F Dixon», «Lewis Emeri Jr», «Marie M Meloney», «Townsend Harris» (США); корабли боевого охранения – крейсер «Diamet», корветы «Farnham Castle», «Lancaster Castle», «Oxlip», «Allington Castle», «Alnwick Castle», «Bamborough Castle», «Honeysuckle», «Camellia», эсминцы «Opportune», «Orwell», «Savage», «Scorpion», «Scourge», «Zambesi», «Myngs», эскортные авианосцы «Campania», «Trumpeter» (Британия); эсминец «Sioux» (Канада); эсминец «Stord» (Норвегия); эсминец «Карл Либкнехт» (СССР).

26 марта в Мурманск пришёл конвой «JW-65» в составе: «Blue Ranger», «Dolabella», «Ford Boise», «Ford Massac», «Ford Yukon», «Lacklan», «San Venancio», «Empire Stalwart» (Британия); «Idefgord» (Норвегия); «Grace Abbott», «Horace Bushnell», «John McDonogh», «James M Gillis», «Lawrence J Brengie», «Leo J Duster», «Nicholas Biddle», «StageDoor Canteen», «WR Grace», «William Pepper», «William Wheelwright», «Winfred L Smith», «Benjamin Schlesinger», «Eleazar Lord», «Eloy Alfaro», «Charles A McAllister», «Thomas Donaldson» (США); военные суда – крейсера «Diadem», эсминцы «Opportune», «Orwell», «Savage», «Scorpion», «Scourge», «Zambesi», «Myngs», «Onslaught», корветы «Farnham Castle», «Lancaster Castle», «Oxlip», «Allington Castle», «Alnwick Castle», «Bamborough Castle», «Honeysuckle», «Camellia», эскортные авианосцы «Campania», «Trumpeter», шлюп «Larwing» (Британия); эсминец «Sioux» (Канада); эсминец «Stord» (Норвегия).

Почему М.Супрун включает военные корабли в состав многих конвоев? Не обошлось и на этот раз: три боевых корабля включены в состав транспортного каравана – «Campania», «Diadem» и «Trumpeter». Они действительно задействованы в конвое «JW-65», но в боевом охранении.

Два судна и шлюп потоплены подводными лодками. Американское судно «Horace Bushnell» 20 марта тяжело повреждено подводной лодкой «U-711», отбуксировано в Тиреберку, выброшено на осушку, где окончательно разрушилось. И в тот же день американский транспорт «Thomas Donaldson» и английский шлюп «Larwing» потоплены немецкой подводной лодкой «U-968».

20 марта встреча союзного конвоя «JW-65», по свидетельству А.Е.Яковлева, с советскими эсминцами не состоялась. Корабли безуспешно искали конвой в установленном месте. Оказалось, что командир конвоя изменил курс следования, не предупредив об этом штаб Северного флота. На подходе к Кольскому заливу конвой атаковали подлодки противника и торпедировали американские транспорты «Horace Bushnell» и «Thomas Donaldson», английский шлюп «Larwing». Эскорт осуществлялся английскими кораблями. Наши же эсминцы вернулись в базу через 3 часа после этой трагедии.

В начале апреля 1945 года «Живучий» встал на средний ремонт в плавмастерской поселка Дровяное. За три месяца 1945 года он 31 раз выходил в море для конвоирования транспортов и поиска вражеских подводных лодок. Эсминец прошёл 8345 миль, затратив на боевые действия 693 часа.

23 июня 1949 года «Живучий» возвратили Великобританию.

Какая история, какие удивительные судьбы!

21 апреля 1945 года в Кольский залив прибыл отряд британских боевых кораблей в составе крейсера ПВО «Dido», минного заградителя «Apollo» и трёх эсминцев для постановки оборонительного, противолодочного минного заграждения на Кильдинском плёсе.

25 апреля в Мурманск, а 28 апреля в Белое море пришли судна конвоя «JW-66»: «Blue Ranger», «Copeland», «Laurelwood», «Samaritan», «Black



эпизодов проводки караванов: бой с самолётами противника. Вдали, на фоне северного сияния изображён контур острова Медвежий, у кото-

рого происходила смена кораблей охранения. Именно здесь конвой встречали и брали под охрану советские корабли, а британские

и американские корабли возвращались обратно. Это было опасное место, самое близкое к фиордам Норвегии, где караваны поджидали немецкие самолёты-торпедоносцы, подводные лодки и боевые корабли. По окружности надпись: «Морская доблесть. Полярные конвои 1941-1945».

Медаль стала первой в новой серии «История Российского флота». Она выполнена из мельхиора диаметром 42 мм на Монетном дворе Санкт-Петербурга. Автор медали Ремир Харитонов. Эту медаль мы с особым удовлетворением можем показать нашим читателям,



Ranger», «British Respect», «Empire Garrick» (Британия); «Kong Haakon VII», «Kronprinsen» (Норвегия); «Albert C Ritchie», «August Belmont», «David B Johnson», «John Gibbon», «Joshua Thomas», «Keith Palmer», «Linn Boyd», «Lord Delaware», «Nelson W Alldrich», «Renald Fernald», «Stevenson Taylor», «William Tyler Page», «William B Byron», «Woodbridge N Ferris», «Benjamin H Hill», «Owen Wister», «Park Benjamin», «Cecil N Bean» (США); военные суда – корветы «Farnham Castle», «Lotus», «Oxlip», «Rhododendron», «Alnwick Castle», «Bamborough Castle», «Honeysuckle», эсминцы «Zest», «Zealous», «Zephyr», «Zodiac», «Offa», фрегаты «Goodall», «Loch Insh», «Loch Shin», «Anguilla», «Cotton», эскортные авианосцы «Premier», «Vindex», шлюп «Cygnet», крейсер «Bellona» (Британия); эсминцы «Iroquois», «Huron», «Haida» (Канада); эсминец «Stord» (Норвегия); эсминец «Карл Либкнехт» (СССР).

Английский транспорт «Blue Ranger», по свидетельству М.Супруна, тоже входил в состав конвоя «JW-66», но по техническим причинам был вынужден вернуться в порт формирования конвоя. Тогда непонятно, каким образом он оказался в обратном конвое «RA-66». В отчёте оспаривается также присутствие другого английского транспорта «Joshua W Alexander», который не значится в списках этого конвоя у М.Супруна, но «выплывает» в списке конвоя «JW-67». Но за это время он должен был каким-то образом вернуться обратным конвоем. Значит, его в настоящем конвое действительно не было.

29 апреля. Из Мурманска вышел конвой «RA-66» в составе: «Black Ranger», «Blue Ranger», «Copeland», «Dolabella», «Ford Boise», «Ford Massac», «Ford Yukon», «San Venancio», «Empire Stalwart» (Британия), «Byron Darnton», «Charles A McAllister», «James M Gillis», «John

McDonogh», «Lawrence J Brengle», «Leo J Duster», «Nicholas Biddle», «Stage Door Canteen», «W R Grace», «Willard Hall», «William Pepper», «William Wheelwright», «Winfred L Smith», «Benjamin Schlesinger», «Eleazar Lord», «Eioy Alfaro», «Grace Abbott», «Henry Lomb» (США); корабли боевого охранения – корветы «Farnham Castle», «Lotus», «Oxlip», «Rhododendron», «Alnwick Castle», «Bamborough Castle», «Honeysuckle», фрегаты «Goodall», «Loch Insh», «Loch Shin», «Anguilla», «Cotton», эсминцы «Orwell», «Zest», «Zealous», «Zephyr», «Zodiac», «Obedient», «Offa», эскортные авианосцы «Premier», «Vindex», крейсер «Bellona», шлюп «Cygnet» (Британия); эсминцы «Iroquois», «Huron», «Haida» (Канада); эсминец «Stord» (Норвегия).

29 апреля английский фрегат «Goodall» потоплен подводной лодкой «U-968». До Дня Победы оставалось десять дней. Только последним конвоям, кажется, уже нечего было бояться. Они шли мирным морем, если не считать, что тут и там ещё долго подстерегали «забытые» мины – свои и вражеские. Но два последних конвоя прошли без потерь.

20 мая в Мурманск, а 22 мая в Белое море пришли суда конвоя «JW-67»: «Adolph S Ochs», «Ford Highfield», «Rathlin», «British Promise», «Empire Emerald», «Empire Prowess» (Британия); «Ivaran», «Roald Amundsen», «Egero» (Норвегия); «Alanson B Houghton», «Bernard N Baker», «Cardinal Gibbons», «George H Pendleton», «George Weems», «Henri Wynkoop», «John Ireland», «Joshua W Alexander», «Julien Poydras», «Robert J Collier», «Samuel Macintyre», «Barbara Frietichie», «Edward N Hurley», «Philip F Thomas», «Charles Bulfinch», «Caesar Rodney», «Thomas Sim Lee» (США); британские военные суда – фрегаты «Drury», «Pasley», «Bazeley», «Bentinck», «Byard», эскорт-



– я и сейчас держу её в руках, как самый дорогой подарок от К.Э.Кузнецовой.

В сфере этой духовной памяти ещё есть место для работы исследователям и историкам. Нам остаётся напомнить всего один факт: в июне 1992 года на Монетном дворе Санкт-Петербурга отчеканена памятная монета достоинством в три рубля «Северный конвой 1941-1945». Главный художник Монетного двора Александр Бакланов выполнил около ста эскизов памятных медалей и монет. Но эта монета одна из удачных. На фоне флагов стран-союзниц СССР, Англии и

США изображён караван судов, нагруженных драгоценными для того времени вооружением и продовольствием. Вот почему номинал достоинства этой памяти до сих пор трудно определить.

Живописец агских широт

...Ушёл в свой последний и самый дальний поход старый моряк, заслуженный художник России, а главное – замечательный человек – Рудольф Александрович Кунников. До последнего дня ему

сопутствовали молодая душа и громадьё творческих планов. Увы, но большинству последних, похоже, не суждено сбыться...

Архангелогородцы, что постарше, наверняка помнят его борьбу за то, чтобы старейший морской порт обрёл и внешние признаки приморского города. Здесь и его проект установки сигнальной пушки на Пур-Наволоке, где в 1584 году, собственно, и был заложен город-порт. Для этой цели планировалось возвести своеобразный бастион из камней, которые, по преданию, доставлялись приходящими судами по царскому указу



ный авианосец «Queen», эсминцы «Obdurate», «Onslow».

В отдельных источниках эскортный авианосец «Queen» вполне заслуженно включён в список конвоя «JW-67», только его место было в боевом порядке.

23 мая из Мурманска вышел конвой «RA-67» в составе 25 судов: «British Respect», «Laurelwood», «Rathlin», «Samaritan», «Empire Garrick» (Британия); «Kronprinsen», «Egero» (Норвегия); «Albert C Ritchie», «August Belmont», «David B Johnson», «John Gibbon», «Joshua Thomas», «Keith Palmer», «Linn Boyd», «Lord Delaware», «Nelson W Alldrich», «Stevenson Taylor», «William Tyler Page», «William D Byron», «Woodbridge N Ferris», «Benjamin H Hill», «Owen Wister», «Park Benjamin», «Renald Fernald», «Cecil N Bean» (США); британские боевые корабли охранения – фрегаты «Drury», «Pasley», «Bazeley», «Bentinck», «Byard», эскортный авианосец «Queen», эсминец «Onslow».

Не дадим затеряться ещё одному британскому транспорту «Laurelwood»: он пришёл к советским берегам с конвоем «JW-66», а окончательно вернулся к родным берегам с конвоем «RA-67». Так зафиксировано в списках отчёта.

2 сентября 1945 года – разгром милитаристской Японии и окончательная Победа советского народа в Великой Отечественной войне. Мир, устав от второй мировой войны, наконец-то вздохнул с облегчением и устремился к созидательному труду.

Дальневосточный союзный коридор действовал тоже всю войну, и было бы несправедливо обойти этот факт молчанием, поскольку, как известно, прямые перевозки грузов из Америки этим путём были самыми существенными. Доля половина ленд-лизовских грузов прошла

через Тихий океан. Здесь не было конвоев, суда шли поодиночке – «капельным методом». Первые военные грузы этим путём из Америки были отправлены уже в июле 1941 года. Около 300 транспортов Дальневосточного морского пароходства и Дальстроя НКВД принимало участие в этой эпопее. Владивосток принял и переработал вдвое больше грузов, чем Мурманск и Архангельск вместе взятые. Да, это факт: половина грузов по ленд-лизу была перевезена через Тихий океан на судах только под советским флагом и с советскими командами на борту – в одиночном бесконвойном плавании, то есть без военной поддержки. К сожалению, тихоокеанская эпопея менее известна, чем северные конвои через Атлантику. Видимо, одновременно со мной более десяти лет мой коллега – камчатская журналистка Алла Паперно – по крупицам начала собирать всё по истории ленд-лиза, и особенно связанное с Тихим океаном. Накопленные материалы подали ей мысль не только издать книгу, но и выступить с предложением об учреждении знака участника тихоокеанской эпопеи, как это сделали участники арктических конвоев. Ещё к 50-летию Победы об этом сообщила «Советская Сибирь», одновременно опубликовав снимок из архива А.Паперно готовых к отправке через Аляску и Чукотку в Красноярск бомбардировщиков Б-24 типа «Либейтор». Вырезку из этой газеты я нашёл в архивах контр-адмирала К.И.Стёпина.

...Если говорить объективно, последняя точка в окончании второй мировой войны была поставлена 2 сентября 1945 года с разгромом милитаристской Японии. Безусловно, союзные перевозки в дальневосточные порты Советского Союза имели огромное значение и заслуживают пристального внимания и специального исследования журналистов и историков. Мы же назовём

для укрепления береговой черты. Казалось, дело за малым: собрать булыжник на отмели у яхт-клуба, поручить энтузиастам идеи возведение «бастиона» установить пушку, благо, она сохранилась в запасниках краеведческого музея, вернуть городу славную традицию и право полуденного сигнального выстрела, данное Петром Великим всего лишь четырём городам-портам: Архангельску, Азову, Кронштадту и Санкт-Петербургу. Не тут-то было! А ну как пушку похитят охотники за металлом. Полемика, шедшая с 1983 года, постепенно сошла на нет...

А замечательный по своей идее проект памятника поморским жёнкам! Хотя, как показывает опыт северной столицы, дело это нешуточное. Целых два полновесных конкурса прошли вхолостую. Отразить в камне благородный подвиг жены моряка оказалось не под силу десяткам маститых скульпторов и архитекторов.

О другом памятнике мне постоянно напоминает висящий рядом с домом транспарант с эмблемой радиостанции «Радио Балтика». Речь идёт о памятнике гренландскому тюленю, спасшему северян от голодной смерти в годы воен-

ного лихолетья. Даже место этому памятнику было присмотрено художником: в Петровском парке, у драмтеатра, где нынче фонтан. Причём последний органично вписывался в композицию. Памятник играл бы и другую важную роль – напоминал неблагодарным потомкам спасённых о грустной судьбе беломорского тюленя. Вспомним события прошедшего июля, когда десятки тел мёртвых тюленей – жертв экологических катаклизмов, покрыли беломорский берег...

Однако шире всего был известен Рудольф Александрович и у нас, и за рубежом как автор памятного знака



всего несколько событий из той «многоликой биографии войны», поскольку любое умолчание фактов создаёт возможность появления «белых пятен истории», «провоцирует» недобросовестных исследователей на шельмование самой истории. Кто-то сказал: «История показывает: сражаться с истиной бессмысленно. Она всё равно восторжествует. Рано или поздно». Раньше возможно так и было. Но сегодня существует столько оппозиционеров подобному раскладу вещей, что напрашивается другое жизнеутверждающее кредо: «За истину надо сражаться!» Любая протяжка с ответом на «потом» и уж, тем более, умолчание обернётся против нас. Примером этому может послужить настоящее сражение за доброе имя Александра Маринеско, которое развернула газета «Известия» в 1988-1989 годах...

Эту информацию я извлёк из своих архивов. Её передал из Хабаровска ещё к 40-летию разгрома милитаристской Японии собственный корреспондент АПН Евгений Бугаенко.

12 апреля 1942 года пароход «Ванцетти» Дальневосточного морского пароходства – один из самых тихоходных судов того времени – следовал своим курсом из Владивостока в Петропавловск-Камчатский.

– Груз у нас на борту был мирный, шторма не предвиделось, и ничто, так нам казалось, не предвещало беды, – рассказывал бывший старший помощник капитана, заслуженный ветеран Дальневосточного морского пароходства, житель Владивостока Александр Агоев.

Даже когда на горизонте показался одиночный самолёт, ни капитан, ни матросы не проявили тревоги: фашистские самолёты в этот район планеты не залетали – слишком далеко, а японцы не так давно подписали с Советским Союзом пакт о нейтралитете.

Когда самолёт приблизился и низко прошёл над самым судном, все увидели опознавательные знаки – японский. «Рассмотрит, что мы – советское мирное судно, и улетит», – сказал кто-то из команды. Самолёт, в самом деле, взмыл, а затем резко развернулся и вновь зашёл навстречу пароходу. И вдруг пулёмётная очередь прочертила палубу. После обстрела самолёт ушёл. Но вскоре над «Ванцетти» закружил другой японский самолёт... Этот деловито зашёл в пике и сбросил на судно бомбы. А при следующем заходе сбросил выпел с требованием немедленно остановиться...

– Вот так мы впервые на собственном опыте познакомились с нейтралитетом по-самурайски, – рассказывает Александр Агоев. – В тот апрельский день ни капитан Виктор Веронд, опытейший человек и бывалый моряк, ни мы, его помощники, не знали ещё о коварных тайных переговорах японских милитаристов с немецкими фашистами. И не удивительно, документы их сговора шли под грифом «высшая военная тайна» и нигде не публиковались. Поэтому мы ломали голову, что же произошло?

Подоплёка этой гнусной провокации стала ясна только после того, как Советская Армия вместе с союзниками нанесла в августе 1945 года решительные удары по японским милитаристам и были захвачены секретные архивы японской военщины. А из них стало ясно, что ещё 30 июня 1941 года главарь фашистской Германии обратились к японскому правительству с предложением начать войну против СССР.

Японская военщина сама вынашивала такие планы и тщательно готовилась к военным действиям против нашей страны, понимая, что вести войну одновременно и против США, и против СССР ей не под силу. И она оттягивала время, готовя своё сверхмощное, по её понятиям, оружие – бактерио-

«Участнику плавания в полярных конвоях». Конвои ему известны не понаслышке, он познал «холодный угол ада», как называли его союзники, во всей «красе». Ещё в 1942-м юнга Кунников ушёл в свой первый боевой поход на ГИСУ «Академик Шокальский», а в 1944-м, несмотря на возраст, стал матросом эскадренного миноносца «Разумный». Корабль считался одним из лучших на Северном флоте, не раз участвовал в проводке союзных конвоев, отражая атаки германских подлодок и самолётов. Юный кок поначалу стеснялся своей флотской специальности. Как-то раз он обратился к командиру с

очередной просьбой перевести его в артиллеристы, и услышал такой ответ: промахнись тот из пушки по врагу, ничего особенного не произойдёт, а вот если ошибётся кок, то для всего экипажа – беда. Вопросы отпали. Краснофлотец Кунников готовил борщи для команды, по тревоге занимал место по боевому расписанию и отважно боролся, как все, с обледенением корпуса. На его глазах был торпедирован и погиб эсmineц «Деятельный», унеся на дно Баренцева моря десятки его боевых друзей...

Под руками мастера-очевидца маленький кусочек металла необык-

новенно точно выразил суть подвига союзных моряков. Впервые увидев его в 1972 году, ветераны дали восторженную оценку памявному знаку, справедливо сочтя его полновесной боевой наградой.

Талант Рудольфа Кунникова как человека, умеющего лаконично и выразительно отразить суть явления, раскрылся в его творчестве художника-геральдиста. С 1987 года в Геральдическом зале Государственного Эрмитажа экспонируется 47 его работ, среди которых:

– значок города Архангельска, выпущенный миллионными тиражами;



логическое и химическое. Бактериологическими и химическими бомбами японцы мечтали забросать территорию Советского Союза, США, Англии, Монголии и других стран.

5 июля 1941 года военный министр Японии Тодзио утвердил и тайный план «Кантокуэн», что переводится как «Особые манёвры Квантунской армии». Этот план фактически являлся планом войны против СССР. И как следствие Япония обратилась к Советскому правительству с наглым и беспрецедентным в мировой практике требованием: прекратить перевозки грузов в СССР через Владивосток. Советское правительство решительно отвергло эти нелепые и провокационные требования. Но «гумбацу» – японская военщина – не унимались. Они безо всяких на то оснований вдруг объявили проливы Лаперуза, Сангарский и Корейский своими «морскими оборонительными линиями», тем самым грубо поправ международное право.

Но всё это стало известно позже. А в тот апрельский день был налицо факт прямого вооружённого бандитизма. Капитан Виктор Веронд собрал в кают-компании помощников и сообщил, что судно находится в нейтральных водах и идёт правильным курсом.

– Мы ничего не нарушили, – говорил капитан. – Действия японцев прямая и наглая провокация. Прошу всех держаться твёрдо, с достоинством, как и подобает советским людям. Наша цель – сохранить и доставить по назначению груз, который очень нужен нашим людям на Камчатке.

Через несколько часов к «Ванцетти» подошёл японский сторожевой корабль. Он повёл наш пароход в японский военный порт. У входа в гавань японец приостановился и угрожающе потребовал, чтобы «Ванцетти» взял к себе на борт япон-

ского лоцмана. Капитан Веронд вынужден был согласиться.

– Когда мы входили в порт, была уже ночь. Я находился на баке, – вспоминает Агоев. – Судно шло, повинуясь указаниям лоцмана, офицера японских ВМС. И вдруг впереди по курсу я заметил буруны: камни. Я крикнул капитану. Он, моментально оценив ситуацию, отстранил так называемого лоцмана, приказал: «Право на борт!» – и дальше сам повёл судно. Это была заранее обдуманная попытка посадить наше судно на камни.

Утром на борт поднялись японские военные чины, и, как мы говорим, начали ломать комедию. Они пытались всерьёз убедить нас в том, что мы де зашли в... японские территориальные воды. Они проводили незаконные обыски, унижительные допросы членов команды. На девятый день японцы вынуждены были снять арест, и мы пошли в Петропавловск-Камчатский.

– Позже выяснилось, что мы ещё счастливо отделились, – рассказывает Агоев. – Несколько наших пароходов в это же время были также обстреляны, а некоторые мирные суда японцы потопили.

В музеях Владивостока хранятся многочисленные документальные свидетельства всех этих провокаций, злодейских налётов на советские торговые суда. Так, 17 декабря 1941 года налёту подвергся пароход «Перекоп». Японский военный самолёт сбросил на него бомбы. Судно получило пробоины. Самолёт улетел... Но на другой день около полудня уже группа самолётов настигла судно и обрушила на него град бомб. Начался пожар, было много жертв. Японским пиратам и этого было мало. Подошла третья волна бомбардировщиков. «Перекоп» начал тонуть.

13 декабря 1941 года японские военные корабли безо всяких оснований в нейтральных водах задержали пароход «Кузнецкстрой». Буквально на сле-



– медаль в честь 400-летия Архангельского морского порта;

– почётный знак «Участник оборонных работ» в память о 35 тысячах женщин и подростков, которые, невзирая на стужу и лишения, возводили укрепления осенью 1941 года на участке Мурманск-Петрозаводск...

«Почему художник в последние годы отдавал явное предпочтение миниатюре?» – спросите вы. Ответ простой: арсенал живописца – краски, холст, подрамники – стремительно дорожает, а для изготовления значков и медалей достаточно немного гипса, пластилина и всё тот же талант.

Талант мастера всю жизнь гармонично сочетался с любовью к морю. Похоже, именно оно было его музой, со временем уступив часть позиций верной супруге Тамаре Андреевне. В послевоенное время Рудольф Александрович участвовал в арктических экспедициях, ходил в заграничку на дизель-электроходе «Индирик». Осев на берегу, он остался близок морской тематике. Чтобы в этом убедиться, было достаточно побывать в его мастерской. Эскизы маслом штормового моря, известных кораблей, портреты знаменитых капитанов, модели

будущих памятников. Часть последних, к счастью, всё же удалось реализовать. Это – обелиск в честь портовиков Великой Отечественной на Бакарице, мемориальная стена в память погибших экипажей в здании Северного морского пароходства...

А разве можно забыть грандиозный праздник, посвящённый 60-летию прибытия в Архангельск первого союзного конвоя «Дервиш». В августе 2001 года весь город тогда был увешан яркими и выразительными плакатами работы Кунникова...

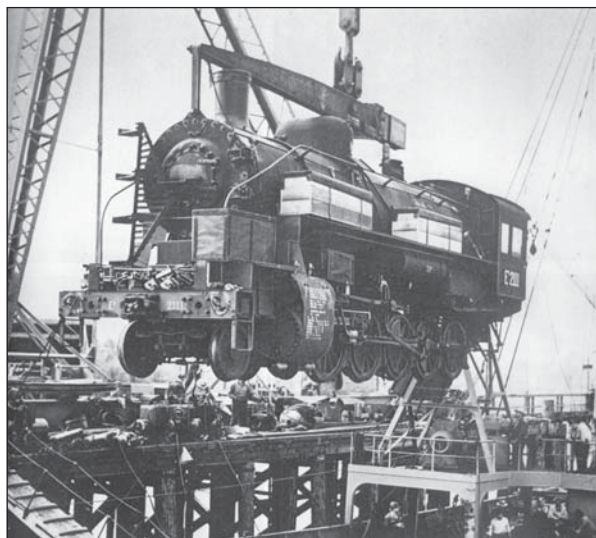
О выдающихся душевных качествах Рудольфа Александровича



дующий день на рейде Гонконга они почти в упор расстреляли советский пароход «Кречет». 18 декабря там же на рейде Гонконга японцы обстреляли пароход «Свирьстрой». В этот же день японские самолёты дважды бомбили пароход «Сергей Лазо», а затем к «Сергею Лазо» подошёл японский корабль и высадил десант. Японцы захватили корабль...

Вспышка провокаций падает на декабрь 1941 года. Тяжелейшее время для Советского Союза. Гитлеровские войска стояли под Москвой, советский народ мобилизовал все силы, все возможности для отражения натиска фашистов. Пользуясь этим, японская военщина беспардонно нарушала пакт о нейтралитете, делала всё, чтобы спровоцировать военные действия на советском Дальнем Востоке.

...Капитан Иван Саввич Самойленко, человек одержимый, прямой до дерзости, обладающий житейским опытом и обострённым чувством соб-



Выгрузка в порту Владивостока паравозов, доставленных из США по ленд-лизу

ственного достоинства, начал ходить по морям и океанам ещё в 1933 году. И через десять лет имел достаточно опыта, чтобы в январе 1943 года повести пароход «Комсомольск», гружённый боевой техникой и продовольствием для нашей армии, из Америки во Владивосток через Цусимский пролив. На подходах к проливу моряки «Комсомольска» уже знали, что японцы потопили пароход «Ильмень», который шёл впереди их.

На «Комсомольске» – боевая тревога. Моряки непрерывно дежурят у орудий. Ночью по левому борту «Комсомольска» неожиданно появляется японский эсминец и приказывает остановиться. Капитан советского судна считает это требование незаконным и командует идти полным ходом, одновременно сообщает по радио в Дальневосточное пароходство о том, что происходит. И даже, когда по другому борту парохода уже маневрировал второй японский эсминец, Самойленко не отменил своего приказа следовать проложенным курсом...

Японцы нагло переходят к отработанному силовому приёму – направляют на «Комсомольск» орудия и пулемёты. Капитану ничего не остаётся делать, как остановить ход. Японцы заняли пароход, закрыли радиорубку и, направив на капитана оружие, стали настаивать на предъявлении грузовых документов.

Капитан Самойленко и первый помощник Павел Антонович Андрияшин заявили решительный протест. Экипаж готов был к отпору вероломщиков. Японцы потребовали, чтобы «Комсомольск» под конвоем двух эсминцев последовал в японский порт. Капитан решительно отказался выполнять их волю. Четыре часа под дулами пистолетов советские моряки вели переговоры с японцами. В конце концов, японцы удалились, и «Комсомольск» продолжил свой путь во Владивосток, сохранив драгоценный боевой груз.

могут бесконечно рассказывать его друзья, к числу которых я имею честь причислить и себя. Познакомились мы сравнительно недавно, в 1999 году в Санкт-Петербурге на международной конференции «Полярный конвой-99». С тех пор виделись регулярно, в Питере, Архангельске, в его мастерской, у нас дома. Зная о моём интересе к теме северных конвоев, Рудольф Александрович познакомил меня с интереснейшими людьми, своими друзьями, среди которых известные северные капитаны Юрий Дмитриевич Жуков и Юрий Сергеевич Гудин. Надеюсь, что беседы

с ними вскоре войдут в фильм, который готовится к выходу в свет под эгидой нашей питерской межрегиональной организации «Полярный конвой».

...Помню, как приехал очередной раз в Архангельск, и по обыкновению позвонил Рудольфу Александровичу. Узнал, что тот в больнице. Голоса родственников не предвещали ничего хорошего. Мы с будущей женой стремглав помчались в госпиталь, её в отделение не пустили, а я, проравшись в палату, с трудом узнал старого друга, и всё понял. Только яркий блеск глаз показывал, что

старый моряк не собирается сдаваться.

– Серёжа, будь другом, слетай в магазин за коньячком, День Флота – как никак!

– А что скажут врачи? Разве вам можно?

– Мне, дорогой, теперь всё можно...

Оперативно исполнив желание друга, я вернулся, и мы подняли чарку за родной ВМФ, который и сам уже напоминал поверженного исполина.

– Как там твоя Аннушка? – поинтересовался Рудольф Александрович.



...По арктическим морям в наши дни ходит дизель-электроход «Капитан Бондаренко». Это судно названо именем прославленного судоводителя Георгия Родионовича Бондаренко. В 1929 году он пришёл в Арктику, а через пять лет уже стоял на капитанском мостике. Во время войны проявил себя смелым и находчивым человеком. Его поддержка и преданность делу вызывают уважение.

В конце апреля 1942 года пароход «Ангарстрой» под командованием Бондаренко вышел из Петропавловска-Камчатского во Владивосток. Вскоре путь судну перекрыла японская эскадра из четырёх линкоров и десяти эсминцев. К «Ангарстрою» подошёл эсминец и остановил судно. На борт советского судна перешли вооружённые японцы, произвели досмотр парохода и отдали приказ: «Судно задержать и направить в порт Кушimoto». Офицер, появившийся с новым вооружённым отрядом японцев, предъявил нашему капитану обвинение в передаче по радио во Владивосток военной сводки. Бондаренко категорически отклонил это обвинение, но под угрозой расстрела повёл судно в указанный пункт, подняв сигнал: «Подчиняюсь силе оружия».

В Кушimoto японцы попытались вновь учинить допрос капитану и матросам. Но все как один отказались отвечать на вопросы.

И так десять суток японцы неотступно требовали от капитана подписать предъявленное ему обвинение в передаче военных сведений. Десять суток экипаж «Ангарстроя» напряжённо ожидал исхода провокации.

Казалось, можно было порадоваться тому, что мужество и верность долгу победили. Но японцы не оставили в покое судно: днём 1 мая самолёт-разведчик определил местонахождение «Комсомольска», а вечером судно было торпедировано и стало тонуть. Все усилия спасти пароход оказались

напрасными. Капитан сошёл на шлюпку последним, за несколько минут до полного погружения судна в воду. Экипаж спасся. Моряки направили шлюпку к ближайшему берегу. Через четыре часа их подобрало японское торговое судно «Кайомару». Как только советские моряки поднялись на его палубу, их тщательно обыскали.

Бондаренко попросил капитана японского судна доставить экипаж в ближайший порт и разрешить послать радиogramму о гибели «Ангарстроя». Сначала японцы отказались выполнить просьбу нашего капитана, а через день стали настаивать на том, чтобы в радиogramме было указано: пароход «Ангарстрой» потоплен американской подводной лодкой. Бондаренко наотрез отказался сделать это, поскольку это не соответствовало действительности и ставило под сомнения наши добрые, союзнические отношения.

Команду «Ангарстроя» доставили в Шанхай, в одну из японских частей. Здесь капитану Бондаренко всё же удалось связаться с советским консульством. После активного вмешательства советских дипломатов экипаж «Ангарстроя» был освобождён из японского плена.

Во время инспекторской проверки портов Дальневосточного пароходства, возвращаясь во Владивосток через Татарский пролив, огибая мыс Лопатка, И.Д.Папанин увидел в Первом Курильском проливе с левого борта, близ острова Шумшу, на мели разбитый корпус корабля. Это было советское судно «Новороссийск», вернее всё, что него отсалось... Этот танкер шёл с полным грузом бензина – 10 тысяч тонн. В густом тумане отклонился от фарватера и сел на мель. Японцы немедленно наложии на него руку, так как корабль невольно оказался в территориальных водах. Они не подпустили к «Новороссийску» ни одно советское судно. Ничего не дали и длительные переговоры. Японцы слили бен-

– Да нормально, вон во дворе сидит, приветы шлёт. Вы к нам на свадьбу-то придёте? – стараясь не выдать комок, подкативший к горлу, бодром тоном спросил я.

Его глаза вновь заблестели:

– А как же! Жив буду, приползу. А когда?

– Тридцатого августа, через месяц.

Больше мы с ним не виделись. Он умер в ночь на тридцать первое...

А в ушах до сих пор звучит высокохудожественный свист и хрипловатый голос Рудольфа Александровича, распевającego куплеты военной поры:

Хэлло – привет,
товарищ миссис Евдокия,
Я постараюсь к Вам

вернуться поскорей,
Рад буду видеть
Ваши очи голубые.

Ваш Джонни Митчелл,
ёлки-палки, и о'кей...

Светлая ему память!

Сергей АПРЕЛЕВ.
г. Северодвинск,
август 2004 года.

Американский погарок Калининграду

Русскую субмарину приняли в состав мирового музейного флота: дизель-электрическая подводная лодка «Б-413» включена в мировую ассоциацию исторических морских кораблей. Соответствующий сертификат вручён послом США в России Александром Вершбоу во время визита американской делегации в Калининградскую область.



зин из танкера на свои суда, команду отпустили. К этому времени танкер был так разбит волнами, что снимать его с мели уже не имело смысла...

А эту встречу мне подарила газета «Новый Енисей». Первую в Енисейской губернии частную газету издавал известный красноярский журналист и общественный деятель Емельян Фёдорович Кудрявцев с 1894 по 1905 год. Выпуск газеты возобновил в апреле 2002 года мой коллега по «Советскому Таймыру» и «Красноярскому рабочему» А.П.Паращук. Много интересного содержится в первом номере этой газеты, которую мне подарил Александр Петрович после долгих лет разлуки, в Дудинке, куда нас пригласили на празднование 70-летия таймырской окружной газеты. Меня, конечно же, заинтересовала публикация В.Зыкова из Козинска «Шли из Америки на двадцати кораблях». В ней рассказывается об удивительной судьбе Василия Ивановича Логинова, ветерана Великой Отечественной войны, уроженца села Бедоба Богучанского района, Красноярского края.

Сразу по окончании средней школы 9 июля 1941 года Василия Ивановича призвали в армию. Было ему тогда всего 18 лет. Всех его одноклассников не правили в училища, а его почему-то на Дальний Восток, на остров Русский. Здесь в учебном отряде Тихоокеанского флота он стал радистом.

Два родных и пятеро двоюродных братьев Василия Ивановича сражались с фашистами, писали ему письма с фронта. И он рвался на передний край боевых действий. В конце 1942 года появилась надежда, что его просьба будет удовлетворена: его включили в состав морской пехоты, которая вскоре должна была отбыть на фронт. Так он попал на эскадренный миноносец «Сталин».

В начале 1945 года его включили в спецкоманду, которая должна была получить корабли по ленд-лизу в Америке. В феврале были уже на месте, поч-

ти четыре месяца пришлось осваивать полученные корабли, чтобы отправиться в дальний путь. Василий Иванович переучивался на радиометриста-радиолокаторщика.

– Шли мы из Америки примерно на двадцати кораблях, – вспоминает В.И.Логинов. – Это были большие и малые тральщики, фрегаты, «большие охотники». Передвигались ночами, скрытно, без огней. Конечный пункт – Камчатка. Шли долго. Где-то в районе Командорских островов обнаружили подводную лодку. Запросили данные. Из главного штаба ответили: в этом районе наших подлодок не должно быть. Вскоре выяснилось, что это – японская... Началась суматоха. Два корабля столкнулись. Сориентировавшись по радиолокационным приборам, я сумел предотвратить столкновение других кораблей, двигающихся в непроглядной тьме.

В июне дальний поход закончился. Василий Иванович принимал участие в боевых действиях в составе пятого отдельного дивизиона «больших охотников», освобождал Южный Сахалин от самураев. Потом охранял морские рубежи нашей страны в Охотском и Японском морях, на Курильских островах... Отслужил 18 лет. Оказалось, этого мало: массовое «хрущёвское» сокращение армии сломало не одну судьбу. Пришлось осваивать гражданскую профессию. Двадцать лет отработал в лесной промышленности: заместитель директора Богучанского леспромхоза, председатель профкома, начальник отдела кадров объединения «Богучанлес»...

Много подобных историй приключалось с моряками Дальневосточного пароходства. Несмотря на то, что вплоть до августа 1945 года Советский Союз придерживался нейтралитета в американо-японском конфликте, японцы 178 раз задерживали советские суда. В отдельных случаях – на несколько часов, чаще – на несколько месяцев. 27 наших

В составе мировой ассоциации находятся уже 90 кораблей из музеев девяти стран мира. В эту организацию Россия вступила в 2002 году. Первыми российскими судами, пополнившими музейную флотилию, стали крейсер «Аврора» и ледокол «Красин».

В эту мировую флотилию входят: линейный корабль «Алабама», – вместе с советскими судами он эскортировал британский полярный конвой в Мурманск в 1942-1943 годах; линейный корабль «Миссури», на его борту 2 сентября 1945 года подписан Договор о капитуляции Японии во Второй

мировой войне; американский авианосец «Хорнет», подобранный астронавтов с «Аполлона-13», когда те приземлились в Тихом океане в 1969 году; другие исторические корабли...

Теперь международную ассоциацию исторических морских судов пополнит единственная в России музейная лодка послевоенного времени, на борту которой открыта выставка из истории российского подводного флота.

Александр РЯБУШЕВ.
г. Калининград.

Киносериал по-русски

Дизайнерская студия Семёна Левина в те дни была похожа на секретное КБ времён Второй мировой войны. На стенах – чертежи подводных лодок и самолётов. В коридорах сотрудники детально обсуждают форму обтекателя торпеды и тип заклёпки на кораблях. Только вместо кульманов – суперсовременная компьютерная техника и огромный экран, на котором придиричиво изучают фрагменты сделанной работы.



судов и подводная лодка «Л-16» вовсе погибли. Причём семь транспортов потоплены... американскими подводными лодками. Но это тема другой исследовательской работы...

...Во Владивостоке на берегу бухты Золотой Рог стоит памятник морякам, погибшим в годы второй мировой войны. К нему несут цветы моряки-сослуживцы, родственники погибших, земляки. Советская Армия сломала японский милитаризм. Главные военные преступники понесли заслуженные наказания: их судил Международный военный трибунал в Токио. Но жители Дальнего Востока часто с тревогой смотрят в сторону соседа – Японии. Оттуда идёт целое нашествие крабовых и рыбных браконьеров в наши прибрежные воды. Оттуда же нет-нет да и раздаются призывы о блокаде проливов, о пересмотре послевоенных границ. В Японии создана мощная армия явно наступательного типа, где произносятся безответственные речи и раздувается лживая пропаганда против России – правопреемницы Советского Союза. И сейчас, спустя более 60 лет после окончания Второй мировой войны, люди не забывают уроков прошлого. Любая игра с огнём, любая провокация остаётся безнаказанной до определённой поры...

«Судовая роль, – писал Владимир Рудный, – бумага обязательная в плавании. В ней дата выхода, вес груза, порт назначения и перечень всех, кто на борту: фамилия, возраст, должность – от уборщицы до капитана. Копия хранится на берегу... Обстоятельства войны на море превращали эту бумагу в исторический документ». Впервые я осознал глубину этих слов, когда восстанавливал судовую роль ледокольного парохода «А.Сибирякова» во имя торжества исторической точности и справедливости.

И, чтобы эта историческая точность торжествовала, не позволяйте предавать забвению достойные имена и уж, тем более, шельмовать

историю. Поэтому в судовую роль каждого военного корабля, каждого гражданского транспорта – участников Полярных союзных конвоев – в нарушение всех правил, как память, как назидание будущим поколениям, я бы красным по белому написал имя ещё одного настоящего моряка – по имени «Победа»! Или – «Victoria!» – как вам будет угодно, на родном английском, испанском, французском, польском или норвежском языках...

Пройдя этот великий исторический путь вместе с Полярными конвоями, пережив их утраты и радости, я склонен думать, что настоящие побратимы могут объединяться только под именем Победа, равной которой нет и не будет, по величию и значению. У нашей общей Победы нет возраста, национальности и вероисповедания. Но есть одно великое, всеобъемлющее и объединяющее нас материализованное пространство – Земля, на которой нам завещано жить и беречь её мир.

Побратимы Арктики

Навечно в памяти: «Пока полярные конвои идут через наши сердца...»

Вы бы видели, что творилось в последние пять лет в моём рабочем кабинете! На тахте, на столе, на стульях, на этажерке, на книжной полке, на полу – кругом книги, журналы, газеты, фотографии, распечатки из Интернета... С пометками, с закладка-

499

Известный кинопродюсер Владимир Досталь пригласил для создания виртуальной среды своих фильмов дизайнера «номер один» – Семёна Левина, обладающего самой большой коллекцией отечественных и зарубежных наград в области телевизионного дизайна.

В эти дни очередное подтверждение лидерства студии Левина пришло из США, где она получила сразу 15 наград за оформление российских телевизионных каналов на одном из самых престижных международных конкурсов – *Opni Awards*. Эти премии ежегодно по-

лучают лучшие работы в области кино, телевидения, видео, мультипликации, мультимедиа, интернета. Победителей определяет авторитетное и независимое жюри из представителей NBC News, Associated Press, CNN, Cartoon Network.

Пройдёт немного времени, и зрители увидят новый киносериал «Конвой PQ-17», снятый по роману Валентина Пикуля... По замыслу режиссёра, в фильме будет множество батальных сцен на воде и в воздухе. В них должны принимать участие самолёты и корабли тех времён. Но практически неразрешимый вопрос с поиском настояще-

го реквизита больше не беспокоит создателей фильма. Впервые в истории отечественного кино будет применён метод компьютерного моделирования. До сих пор это удавалось только американцам, достаточно вспомнить «Терминатора», «Титаник», «Матрицу»...

– В «Конвое...» большая часть фильма будет сделана с помощью компьютеров. Мы создаём точные копии кораблей, самолётов военного времени, работаем над каждой деталью, вплоть до заклёпки на корпусе корабля, чтобы максимально приблизить виртуальное видео к реальности, – рассказывал Семён



ми, просто раскрытые на определённой странице. Кто-то из домашних заходил в кабинет, брал в руки первое попавшее издание, и, забыв обо всём, присаживался на кресло стула или тахты, начинал читать. Нередко за этим занятием я заставлял и своего старшего внука, с которым мы корпели над созданием этого издания от начала и до конца. Сколько раз при наборе, вёрстке или правке он неожиданно застыл перед монитором компьютера. «Интересно?» – спрашиваю. В ответ: «Не то слово, дедушка. Тут та-кая история!...»

Хотелось совершить чудо! Но, как говаривал Козьма Прутков, нельзя объять необъятное. Может, не Прутков, но тоже очень важный и большой человек, и, возможно, тоже один во многих лицах. Тут важно вовремя остановиться, оглянуться. Каждому напитку причитается свой объём, своя норма: водке – стопка, вину – рюмка, шампанскому – бокал, пиву – кружка... И чтоб совсем не потерять голову и не спьянниться, надо вовремя остановить этот процесс. Возможно ли? История не остановилась, она продолжается. Иногда мы следуем за ней. Но, в конечном счёте, мы же её вершители...

По радио слышу информацию об открытии накануне 60-летия Победы мемориального комплекса на Поклонной горе в Москве, посвящённого антигитлеровскому содружеству. Сразу прикидываю: хорошо бы найти снимок этого обелиска и вынести его на обложку второй части «Побратимов Арктики». Прошу внука Алёшу «пошарить» по Интернету, непременно найти изображение мемориала. Пригодится. Потом подумал: могла пройти информация об открытии обелиска в российской печати. Правда, в сегодняшнем замкнутом мире непризнанного Приднестровья уже нет того изобилия российских газет, как это было прежде, в едином государстве по имени СССР. Но надежда умирает последней. По ра-

боте в «Ольвия-пресс» знаю, что это республиканское информационное агентство выписывает ведущие издания России, Украины, Молдовы...

Меня гостеприимно встречает выпускница отделения журналистики Приднестровского госуниверситета, где одно время я учил студентов основам журналистики, газетным жанрам и издательскому делу. Она предложила сразу несколько из имеющихся у них изданий – «Российскую газету», «Независимую газету», «Известия» обоих направлений, «Красную звезду», «Советскую Россию»... Пролистал эти издания за апрель-май и пришёл к неутешительному выводу: ведущие российские газеты микроскопически мало уделили внимания 60-летию Победы. Хотя в отдельных изданиях отмечено несколько серьёзных аналитических публикаций по материалам научных конференций и «круглых столов», посвящённых итогам Великой Отечественной войны, их современному осознанию.

На этом участке работы, как и положено, на голову выше оказалась военная газета «Красная звезда»: здесь обилие материалов о тех, кто на своих плечах вынес все тяготы войны, – от рядового до генералиссимуса. В этом издании за 12 мая на четвёртой странице, я нашёл, кажется, то, что искал. Правда, снимок памятника антигитлеровскому содружеству, представляющий собой скульптуру из четырёх солдатских фигур Великобритании, Соединённых Штатов Америки, Советского Союза и Франции, использован, как заставка к одному из материалов, без каких-либо указаний на его принадлежность...

В «Красной звезде» за 7 мая меня заинтересовала ещё одна публикация под заголовком «Сражались за наше будущее». Её автор – атташе по вопросам обороны при посольстве Великобритании в России, бригадный генерал авиации Уилсон Меткаф. Читаю:

Левин в эксклюзивном интервью корреспонденту NEWSru.com.

В кабинете руководителя студии – множество исторических, архивных материалов. Дизайнерам пришлось в мельчайших деталях изучить конструкцию и внешний вид военной техники времён Второй мировой войны. Многое из того, что они воссоздали, например, точный типоразмер используемых на подводной лодке винтов – зрители этого не увидят – слишком мелкая деталь. Но без подобной скупуплёзности не будет реальной картины в целом. На экране переход от реальной сцены к виртуальной не должен быть заметен.

По словам Семёна Левина, архивными изысканиями дело не ограничивается. Ничто не может заменить обстоятельств, которые помнят свидетели и участники фронтовых событий. Сотрудники студии ищут и находят их. После одной из таких встреч пришлось заново создавать шрифт, которым на военном оборудовании наносили служебную информацию.

После «Конвоя...» дизайнеров студии Семёна Левина ожидают новые виртуальные проекты. Среди них – будущие сериалы «Дети Арбата» (по роману Анатолия Рыбакова), «Богатство»

(по роману Валентина Пикуля), фильм «Штрафбат» (по сценарию Володарского), фантази Сергея Лукьяненко и Ника Перумова «Не время для Драконов».

Работа в кино стала для студии Семёна Левина новым направлением после многих лет творческой работы на телевидении в области дизайна интерьеров и промышленного дизайна. Именно в кино востребован самый разнообразный опыт, в известном смысле создание виртуального киноизображения – это вершина дизайнерского мастерства. В художественном телефильме режиссёра Александра Котта и



«...Особое место в истории этой войны, отмеченной как примерами редкого героизма, так и исключительно тяжёлыми условиями, занимают полярные конвои. С августа 1941 года по май 1945 года торговые суда в сопровождении военных кораблей проложили линию жизни между западными странами-союзниками и Советским Союзом, перевозя тысячи тонн материальных ресурсов, необходимых для обороны России. Европейские союзнические государства и страны Содружества, вместе противостояли жестоким капризам природы и бесчисленным атакам врага, чтобы доставить необходимые грузы. Исключительная смелость и преданность экипажей военных кораблей и торговых судов полярных конвоев сияла словно луч надежды и спасения в самые тяжёлые дни Великой Отечественной войны. С отвагой и упорством они противостояли смертельно опасным враждебным силам, сражаясь с фашистской армией в условиях суровой природы.

Пожалуй, лучше всего об этом сказал Иван Майский, посол Советского Союза в Великобритании во время войны: «Конвои – это северная сага о героизме, отваге и стойкости. Эта история будет жить вечно не только в ваших сердцах, но и в сердцах советских людей, которые видят в ней один из самых ярких примеров сотрудничества, без которого наша общая победа была бы невозможна».

За время войны в Россию вышло 42 конвоя и один большой отряд транспортных судов без сопровождения. Всего 848 судов, из которых 65 было потеряно. В обратном направлении отправилось 36 конвоев и один отряд без охранения – всего 735 судов, из которых потеряно 40.

Общий объём перевезённых ими грузов составил 4,5 миллиона тонн, в том числе 5000 танков,

свыше 7000 самолётов, транспортные средства (4400 только в конвое PQ-18), топливо для Северного флота и британских кораблей, направлявшихся в российских портах (9541 тонна на PQ-18) и другие материалы, как, например, взрывчатка».

...9 мая 2005 года в Мурманске, чтобы отметить вклад Великобритании в Победу, побывала группа из трёхсот британских ветеранов военно-морского и торгового флотов, военно-воздушных сил и сопровождающих их лиц. Мурманск и Североморск также посетил сын королевы – герцог Йоркский принц Эндрю и командующий королевских ВМС Великобритании. В состав делегации входила группа из 20 британских детей, которые приезжали в Мурманск в рамках программы «Их прошлое – ваше будущее».

Это делалось, по словам Уилсона Меткафа, для того, чтобы сегодняшние школьники всегда помнили, на какие жертвы шли ветераны Второй мировой войны.

Я всегда придерживался своего правила в журналистике: если твоё слово отзовётся хоть в одном сердце, значит, ты на верном пути. Мне особо импонировали слова Уилсона Меткафа о сегодняшней памяти школьников. Помню, какой массовой была поисковая работа среди советских школьников. Велась переписка с ветеранами войны, устанавливались имена неизвестных и без вести пропавших солдат, увековечивались имена героев... Мой ручеёк слился с этим мощным потоком. Нельзя войти в одну и ту же реку дважды... Но как выйти из этой реки? Мне кажется, что я и не ищу для себя этого выхода, напротив, с годами я всё глубже и глубже погружаюсь в этот поток, меня волнует даже малейшей самотёк информации. С волнением смотрел сюжет в но-



оператора Петра Духовского «Конвой PQ-17», благодаря уникальным визуальным эффектам, перед зрителями предстают сцены сражений Второй мировой войны под водой и на воде, на земле и в воздухе. Но в этих эпизодах всё только кажется настоящим. Корабли, самолёты, а часто и ландшафты – плод творчества специалистов по компьютерным эффектам.

– Из вооружений тех времён ничего не осталось, – рассказывает руководитель студии Семён Левин. – Война и время не оставили ничего. Нам пришлось всё воссоздавать с нуля.

Менее чем за год проделана гигантская работа. Студия Семёна Левина завешена чертежами и хроникальными изображениями кораблей, подлодок и самолётов времен войны. Дизайнерам пришлось воспроизвести раскраску боевой техники, элементы маркировки, даже шрифты того времени. Специалистам студии пришлось изучить не только внешний вид техники, но и то, как она двигалась, какое несла вооружение и как были построены боевые порядки. Для ряда сцен в качестве консультантов приглашались ветераны войны, которые более полувека

назад сами сидели за штурвалами этих машин.

Специально для съёмок фильма сделано 229 сцен, чтобы воссоздать трагические события 60-летней давности. Героическая история каравана «PQ-17» предстаёт в 8-серийной киноленте, которая по трагизму сюжета и впечатляющим спецэффектам способна поспорить с лучшими образцами западного кинематографа. Отдельные кадры, возможно, не самые эффектные, мы воспроизводим на форзацах этого издания.

По сообщениям
NEWSru.com



востях из Великобритании, как обыкновенный школьник Даррен Стрейд (имя и фамилию воспроизвожу на слух) в своём доме вместо комнаты отдыха затеял... музей времён второй мировой войны. Почему? Репортёр не пытался глубоко копать. Возможно, его предки по линии матери или отца были участниками той большой войны. Но ответ современного мальчика достоин уважения: «Это всё-таки лучше, чем виртуальная война на компьютере...»

...В конце концов мы с внуком нашли во всезнающем Интернете информацию об открытии 7 мая, в канун 60-летия Победы, в Москве, на Поклонной горе памятника, посвящённого странам антигитлеровской коалиции, и цветной снимок самого памятника (источник – www.podrobnosti.ua). Скульптурную композицию представляют четырёхметровые бронзовые фигуры солдат армий СССР, США, Великобритании, Франции и двадцатиметровую гранитную стелу, увенчанную позолоченной эмблемой ООН. Возле монумента реют флаги образца 1945 года стран, воевавших против гитлеровской Германии, в том числе и флаг СССР. Скульптурная композиция отныне располагается около одного из фасадов Музея Великой Отечественной войны. При работе над памятником его авторы – скульпторы Салават и Сергей Щербаковы, главный архитектор Москвы Александр Кузьмин – использовали архивные документы, кинохронику военных лет, так что форма и оружие солдат, запечатлённых в бронзе, полностью соответствуют оригиналу.

На церемонии открытия памятника присутствовали мэр Москвы Юрий Лужков, первый заместитель министра иностранных дел России Валерий Лощинин, посол США в РФ Александр Вершбоу, главы дипломатических миссий других иностранных государств. В своём выступлении

мэр Москвы особо подчеркнул: антигитлеровская коалиция стала уникальным союзом, в него вошли страны с разными политическими системами, исповедовавшие различные религии и цели. Тем не менее, перед лицом общего врага руководители государств коалиции смогли объединить свои усилия, что, в конечном итоге, решило исход второй мировой войны... Послевоенное устройство, создание ООН стало важным фактором сдерживания в мировой политике.

Посол США А.Вершбоу дал высокую оценку памятнику, отметив важность его символов. «...Я рад, что мэр Москвы сделал такой подарок ветеранам, отдавшим жизни за победу в войне», – сказал Вершбоу. Хотя потом, отвечая на вопрос журналиста, понимает ли молодёжь США роль антигитлеровской коалиции, американский дипломат заметил: «Я сомневаюсь, что молодое поколение правильно оценивает значение этого союза, однако, нынешние празднования помогут молодым людям понять его роль, помогут не повторять ошибок прошлого, объединиться против общего врага нового века».

Как хорошо, что мы понимаем друг друга. Кто-то сомневается, кто-то негодует, кто-то полон оптимизма... Один из таких оптимистов – адмирал флота В.Н. Чернавин:

«Союзники по антигитлеровской коалиции во время операций по перевозке груза по ленд-лизу в Северной Атлантике понесли большие потери. По подсчётам историков, США и Великобритания лишились 5 140 торговых судов, а ВМС стран содружества – 180 боевых кораблей, при этом погибло около 6 тысяч моряков.

После Второй мировой войны в мире произошли большие перемены, но память народов о славном боевом братстве осталась на долгие годы. Участники конвоев, несмотря на политические

«Способен на подвиг...»

Эту повесть я начинал много раз. Бросал и принимался писать заново. Ни одна из моих книг не давалась мне так трудно.

Изменялись обстоятельства, изменялся я сам. Неизменным оставалось только моё отношение к герою.

Об Александре Ивановиче Маринеско и бессмертном подвиге балтийской подводной лодки

«С-13» я писал и раньше. Писал бегло, от случая к случаю. Мысль о книге пришла позже, когда Александра Ивановича уже не было в живых, и пришла она не мне, а Ивану Степановичу Исакову. Эту книгу мы должны были писать вместе.

Иван Степанович Исаков, прославленный флотоводец и выдающийся учёный, обладал незаурядным литературным дарованием. Об участии Исакова в судьбе Маринеско, о заочной дружбе, связывавшей этих замечательных людей в последние годы их жизни, я расскажу дальше. Сперва – о книге.

У меня сохранился составленный Иваном Степановичем и подписанный нами обоими проект, состоящий из десяти пунктов и дающий исчерпывающее представление об отношении Исакова к личности и подвигу Маринеско. Приведу только первый пункт:

«Чего мы добиваемся (разрядка И.С.Исакова. - А.К.) при разборе и анализе материалов и человеческих свидетельств о героической жизни и судьбе Александра Ивановича Маринеско:

1. Чтобы ярче заблистал и стал доступным для всего советского народа один из замечательных



перипетии, регулярно встречаются. В 1991 году в Архангельске собрались участники первого конвоя «Дервиш». Это была незабываемая встреча боевых друзей.

В 1995 году к нам приезжали британские ветераны Второй мировой войны. Один из ветеранов, Джим Тэйт, проживавший тогда в Глазго, с горечью заметил: «О нашей дружбе, к сожалению, молодёжь знает плохо. Послевоенное поколение Британии вскормлено на диете грубого антисоветизма, а также искажения истории». На встрече с учениками колледжа Джим искренне огорчился: молодые англичане не знали, что в годы борьбы против фашистской Германии Россия была союзницей Англии.

Мне думается, что молодое поколение наших государств должно хорошо знать о той большой дружбе, боевом товариществе, которые сложились между нашими народами в тяжёлую военную годину».

Хочется всем сердцем верить, что эта память будет взаимной.

Вот только Г. Кудиевский, автор книги о конвойных плаваниях «Горькие туманы Атлантики» не без основания вкладывает в уста одного из бывших участников опасных плаваний в союзных конвоях одну очень образную мысль:

«Разве современный мир не походит на аварийное судно? Пусть этот мир не тонет ещё окончательно, но пробоин в нём предостаточно. А главное – кто-то продуманно уничтожает в нём трапы, – те трапы, что приводят людей друг к другу».

Но пока полярные конвои идут через наши сердца, этот мир не утонет, и трапы будут подаваться для встреч людей разных национальностей, разных вероисповеданий во имя сохранения этого крупного мира.

О каком бы эпизоде или периоде Великой Отечественной войны не рассказывалось в новом издании, настоящий краевед всегда найдёт в нём местный компонент.

Автор живёт и работает в Приднестровье, и это ещё один неоспоримый аргумент в пользу того же самого «местного компонента». Заглавие «Побратимы Арктики» ещё ни о чём ни говорит. В книге достаточно рассказов о непосредственных участниках северных союзных конвоев, которые до недавнего времени жили или продолжают жить у нас, в Приднестровье. Рассказы о Тимофее Митрофановиче Гушило и Галине Денисовне Рудаковой – яркие подтверждения этому. Здесь же помещён очерк о земляке – всемирно известном гидрографе, профессоре МГУ, контр-адмирале Николае Николаевиче Зубове, – надеюсь, никто не посмеет отрицать, что его личность на все сто процентов краеведческая, из золотых имён Тирасполя...

Если и этого мало, придётся рассказать о некоторых перипетиях своей поисковой работы, о том, как я хотел «открыть границы» между Тирасполем, Кишинёвом и Одессой, которые сегодня представляют по сути три разных государства – Приднестровье, Молдову и Украину. Но я знал и другое (был просто уверен!), что для бывших участников союзных конвоев и защитников Заполярья не существовало границ, и они после войны расселись по всему необъятному Союзу, в том числе и по причерноморскому краю. Или просто вернулись в родные края.

Хотелось узнать подробнее о тех же самих одесситах. И я уже строил для себя простую схему поиска: поехать в славный город Одессу, посетить там расположенное рядом со знаменитым Оперным театром музей Морского флота, построенный в 1842 году по проекту архитектора Торичелли. Там-то уж наверняка найдутся «следы» арктических

подвигов экипажа балтийской подводной лодки «С-13» под командованием капитана 3-го ранга Маринеско. К сожалению, несмотря на истекшие 20 лет со дня окончания Великой Отечественной войны, мало кто знает о той роли, которую сыграла «С-13» для ускорения морального и физического разгрома гитлеризма».

На последней странице рукой Ивана Степановича: «Принято условно, в качестве отправного пункта для начала работы, в процессе которой будет проясняться не только её содержание, но и цель».

Подписи и дата: 2/3 июня 1965 года. Такая датировка может показаться необычной. Я нахожу ей только одно объяснение: проект был написан ночью. Мучительные боли в ампутированной ноге часто не давали Ивану Степановичу заснуть. В таких случаях он вставал и, преодолевая боль, садился за пишущую машинку.

Итак, подвиг, ускоривший моральный и физический разгром гитлеризма, это очень ответственные слова, а Иван Степанович слов на ветер не бросал. В главе, посвящённой боевому походу, я, опираясь на свидетельства участ-

ников, постараюсь подробнее рассказать об этом подвиге, а пока ограничусь краткой справкой.

30 января 1945 года, подводная лодка «С-13» под командованием капитана 3-го ранга А.И.Маринеско потопила в районе Штольпмюнде гигантский лайнер фашистского флота «Вильгельм Густлов» водоизмещением 25 484 тонны, на борту которого находилось свыше семи тысяч эвакуировавшихся из Данцига под ударами наступающих советских войск фашистов: солдат, офицеров и высокопоставленных представителей нацистской элиты, палачей и



**Командир подводной лодки С-13
капитан III ранга А.И. Маринеско**

мореходов, портовиков и новых моих героев... Работали же в Северодвинском порту черноморцы под руководством Михаила Причерта из Одессы.

Николай Лунин из плеяды славных «щукарей» тоже родился в Одессе над самой Арбузной пристанью и возле его колыбели качалось Чёрное море.



Начинал службу матросом, управлял парусником «Вега», командовал танкерами, а стал... подводником. Его «Щ-421» имела семь побед. У Лунина была, наверное, чисто одесская присказка: «Плывать без дураков». «Без дураков» его экипаж «К-21» отважно атаковал самого «Тирпитца». Краснознамённая подлодка «К-21» закончила войну с семнадцатью победами. И, слава Богу, что она жива до сих пор: поставлена на вечную стоянку в гавани города Полярного, в её боевых постах развёрнута экспозиция музея боевой славы прошлого, на котором учатся молодые подводники...

И, наконец, уяснить бы для себя что-то новое ещё об одном одессите – не менее славном подводнике Александре Маринеско... «В этом здании в 1930-33 годах учился Маринеско Александр Иванович, капитан дальнего плавания, командир подводной лодки «С-13», потопившей в годы Великой Отечественной войны вражеские суда общим водоизмещением 52 884 тонны», – так гласит мемориальная доска на здании Одесского мореходного училища... Кажется, о нём-то уже все и всё знают. Но у одесситов свой взгляд на вещи...

Каково же было моё удивление, когда, пройдя мимо немого, в лесах, Оперного театра, направо, вниз, по знакомому скверу, я вдруг увижу задымленное старинное здание с обрушенной крышей, где несколько разнорабочих на носилках выносили на улицу обуглившиеся экспонаты... С последней надеждой я открываю боковую дверь: может всё-таки хоть что-то сохранилось? Но взору предстала удручающая картина: прокопчённые стены, обрушенный потолок, безмолвно взирающий в голубое небо.

Да, моим планам не суждено сбыться. Я пришёл буквально по горячим следам этого бедствия. Бездушный Интернет выдаёт информацию: музей пострадал в результате пожара 29 апреля 2005 года. Тогда сгорела крыша и перекрытия на площади око-

карателей. На «Густлове», служившем до выхода в море плавбазой для школы подводного плавания, находилось свыше трёх тысяч обученных подводников – примерно семьдесят экипажей для новых подлодок гитлеровского флота. В том же походе Маринеско торпедировал большой военный транспорт «Генерал Штойбен», на нём переправлялись из Кёнигсберга 3 600 солдат и офицеров вермахта. «За один этот боевой поход, – пишет в своей статье «Боевая деятельность подводных лодок КБФ в 1944-1945 гг.» кандидат военно-морских наук В.А.Полещук, – Маринеско по

существу отправил на дно целую дивизию». Из этой же статьи я взял основные цифры.

С небольшими разночтениями сведения о подвиге «С-13» сегодня можно найти в других трудах советских военных историков и в общей печати; в имеющемся у меня далеко не полном списке публикаций последних лет свыше ста названий – от научных трудов до детского журнальчика и отрывных календарей. С более существенными разночтениями – в книгах наших бывших противников. И бывших союзников. Уточнить всё, что касается класса и водоизме-

щения потопленных кораблей, а также кораблей конвоя, численности и характера находившихся на борту контингентов – задача специалистов. Она решена ещё не полностью. И.С.Исаков всячески подчеркивал, что позднейшая советская версия должна быть наиболее достоверной и обстоятельной, подвиг «С-13» сам по себе настолько значителен, что не нуждается в преувеличениях и украшательствах. Это дело ближайшего будущего, а пока читателю достаточно знать: на исходе войны фашистскую Германию постигла катастрофа, перед которой бледнеют все со-



ло 1200 квадратных метров. Основные восстановительные работы в музее намечено было провести до осени 2007 года. На это понадобится 3 миллиона гривен. Но где их взять? Представитель областного управления по охране недвижимых объектов культурного наследия Игорь Пороник сначала не выразил никакой надежды на восстановление музея. Но осознав, какая потеря ожидает Одессу, городская администрация всё-таки изыскала возможность уже в 2007 году восстановить кровлю, перекрытия и фасад, провести усиление конструкций музея. Первый этап реставрации музея должен был завершиться одновременно с окончанием восстановления Оперы, поскольку расположенные на одной площади оба строения рассматриваются как единый архитектурный комплекс. Около театра будет установлен музыкальный фонтан работы Михаила Ревы. Но та ли музыка нужна? Директор Южного регионального центра страхового фонда документации Анатолий Короткин заявил на совещании в обл администрации: экспозицию музея восстановить фактически невозможно, поскольку она уничтожена пожаром, а документации на экспонаты нет... Молчите, фанфары!

Всё это наводит на грустные мысли. Кажется, американский метод «выжженной земли», с размахом опробованный в японских городах Хиросима и Нагасаки при ядерной бомбардировке, при напалмовых атаках во Вьетнаме, при использовании всех дозволенных и недозволенных видов оружия в других странах мира (Чего стоит операция под кодовым названием «Буря в пустыне», война в Ираке!) Всё, якобы, во имя защиты демократии, у которой оказалось двойное лицо. А благие намерения – во имя утверждения собственных имперских амбиций, тихой сапой перенесены на российскую землю. Ныне все российские средства массовой информации почти каждый день свои

выпуски новостей начинают с мест пожарищ: горят леса, дома для престарелых, управления внутренних дел, общежития, жилые дома, цеха заводов, шахты, склады боеприпасов, школы, интернаты, вузы, библиотеки, архивы, музеи, культурные и издательско-полиграфические комплексы, центры средств массовой информации...

Вот всего три эпизода из этих пожарищ.

Первый. «Пылали книги, рукописи, подшивки довоенных газет... Надсадно выли пожарные сирены... Изрыгавшие пену стволы били прямо по стеллажам... Сотрудники, их добровольные помощники сбрасывали покалеченные издания в библиотечный двор... По переулку ветер гнал обугленные страницы... Погибло около 400 тысяч книг, более миллиона нуждается в реставрации...» – так писали газеты в феврале 1988 года о случившемся в старейшей библиотеке России, основанной в Санкт-Петербурге Петром в 1714 году. Трагедия крупнейшей библиотеки страны (17 миллионов единиц хранения, бесценные памятники русской культуры XV–XVIII веков) была названа культурным Чернобылем. Враг, вырвавшийся на волю после пожара АЭС, тоже был невидимкой. Огонь бушевал в трёх хранилищах, от воды пострадали 32 помещения. Высокая температура и тропическая влажность вызвали в них бурный рост плесени. Микологический или грибковый пожар вскоре вырос до размеров эпидемии. В срочной дезинфекции нуждался не только увлажнённый массив (3,6 миллиона изданий), но и 3,4 миллиона изданий, находившихся вне зоны огня и влаги...Сотрудникам Центра экологической безопасности при Ленинградском научном центре АН СССР под руководством микробиолога Олега Громова пришлось обработать формалином свыше 8 миллионов издательских единиц – книг и газетных подшивок. Новый способ повысил не

хранившиеся в памяти человечества морские катастрофы.

«Расплата за войну», – так назвал автор вышедшей в 1959 году в Гамбурге книги, немецкий историк К.Беккер, ту главу, где он описывает гибель «Густлова».

А наш советский историк И.С.Исаков в статье, посвящённой двадцатилетию Победы и опубликованной в журнале «Советский Союз», отвечая на вопрос, что ему особенно запомнилось из боевых действий в последний период войны и что наиболее воздействовало на фашистов, ускорив их разгром, писал: «...пришёл к убеждению,

что таким героическим подвигом, потрясшим фашистов, начиная с самого Гитлера, является беспримерный успех атак подводной лодки «С-13».

Этим авторитетным суждением я на первых порах и ограничусь. Иван Степанович считал, что любое повествование о боевых походах «С-13» было бы неполно без правдивой характеристики её отважного командира. Поэтому он предложил оригинальную и в то же время устраивавшую его форму соавторства. Исаков, никогда не встречавшийся с Маринеско, брал на себя всесторонний анализ до-

кументов о боевой деятельности командира «С-13»; я должен был рассказать о человеке, которого знал и любил. Два пеленга – аналитический обзор и психологический портрет. Предполагалось, что повествование пойдёт двумя равноправными, но не сливающимися потоками, возможно различными шрифтами. Или даже так: нечётные страницы пишет военный историк, чётные – мемуарист. В заключительной главе оба потока должны были слиться воедино. Работа нас увлекла, но вскоре застопорилась из-за резкого обострения болезни Ивана Степановича. Незадолго



только «лечебный эффект» книг, но и значительно ускорил эту процедуру, она заняла всего 38 дней вместо двух лет, и обошлась в двадцать раз дешевле общепринятой методики. Я опускаю подробности этого метода, но он признан изобретением. Эта «скорая профилактическая помощь» уже взята на вооружение многими библиотеками, музеями, архивами страны и получила высокую оценку зарубежных экспертов. Только потерянного уже никогда не вернуть...

Второй. Останкино. По сообщению РИА «Новости», возгорание в Останкинской телебашне произошло в 15 часов 08 минут 27 августа 2000 года; пожар бушевал более суток; только в 17 часов 30 минут 28 августа службы МЧС и МВД распространили информацию о ликвидации пожара. Причиной пожара явилось, якобы, короткое замыкание на высоте 460 метров, из-за которого загорелась оплётка высокочастотных кабелей. Огонь быстро распространился вниз по башне.

В результате пожара из 150 канатов предварительно напряжённой арматуры натянутыми остались 29, было разрушено лифтовое хозяйство, повреждены системы электроснабжения, вентиляции, кондиционирования, тепло- и водоснабжения, связи и сигнализации. Погибли три человека при обрушении лифта. Прервано телевидение на Москву и Московскую область. Только через неделю восстановили работу в эфире на своих частотах телеканалы ОРТ, РТР, ТВЦ, НТВ, Культура, ТВ-6. С 5 сентября заработали некоторые дециметровые телеканалы.

Вариантов восстановления телебашни было несколько, выбрали самый продолжительный – полную реконструкцию. В 2002 году в Останкино закончили восстановительные, строительные и монтажные работы, заключены контракты на производство лифтов для телебашни. 540-метровую

конструкцию укрепили с помощью натяжных тросов, установили новые негорючие кабели – фидеры – и противопожарные переключки. С января 2003 года в Останкино начата подготовка к открытию экскурсионного бюро, реконструкция ресторана «Седьмое небо», полностью пришедшего в непригодность после пожара. В настоящее время полностью завершена реконструкция смотровой площадки Останкинской телебашни...

Третий. Пожар в Норильском Заполярном театре драмы имени Вл. Маяковского. Кажется, только вчера директор этого театра Любовь Березина с нескрываемой радостью рассказывала журналистам об открытии нового сезона, который встретили во всеоружии: установили суперсовременное свето- и звукотехническое оборудование, которое обошлось в один миллион долларов, обновили планшет сцены, механизмы круга, кольца... Страшно подумать, но у Любови Михайловны не вызывает сомнений одна версия: *театру помогли загореться*. Незадолго до пожара произошёл настораживающий случай: нашли бутылку с растворителем, фитиль из которой был аккуратно прислонён к фонарю под сценой. К счастью, тогда всё обошлось: человек, проделавший эту операцию, видимо, не всё просчитал – фонарь горит всего две минуты и за это время не успевает нагреться до такой степени, чтобы произошло воспламенение. Тогда над артистами посмеялись: начитались, дескать, детективов... По данному случаю даже проверки не произвели, да и бдительность не повысили... Теперь придётся отрабатывать оба варианта, и, возможно, найдётся между ними связь...

В театре состоялся, увы, не премьерный, а опустошительный пожар, хорошо срежиссированный. В зрительном зале выгорели полностью кресла, напольное покрытие, часть деревянного настила, упала красивая люстра, сгорели все акустические колонки, пришло в негодность и суперсовременное

до своей кончины он писал мне: «Кажется, придётся Вам писать эту книгу одному».

И я остался один. Взять на себя обе задачи было мне явно не по силам. Не обладая авторитетом и специальными знаниями Исакова, я не мог быть судьей походов Маринеско, не будучи их участником – не мог быть летописцем. Прекратить работу? Но это было бы предательством, забвением своего долга перед светлой памятью Александра Ивановича и Ивана Степановича, перед экипажем корабля, перед всеми, кто помогал мне по крупицам восстанавливать живые черты

героя и события, уже покрывшиеся паутиной времени, наконец, перед читателями, которые уже многие годы не перестают интересоваться личностью Маринеско, пишут мне письма и задают вопросы на читательских конференциях. Число их с годами не уменьшается, а растёт. У меня, как у всякого действующего литератора, есть своя особая читательская почта. В это понятие не входит обычная дружеская переписка, хотя друзья – это тоже читатели. Речь идёт о письмах, которые приходят от людей совершенно незнакомых. Писем, так или иначе касающихся подвига «С-13»

и личности Маринеско, за двадцать лет накопилось множество, они уже не умещаются в ящиках стола. Из этих писем самые дорогие – сообщения из школьных читательских клубов, поисковых групп, отрядов красных следопытов и созданных ими музеев. С некоторыми из них я переписываюсь и глубоко убеждён, что дело, которым занимаются рассеянные по всей стране ревнители воинской славы Маринеско, есть дело в высшей степени полезное и имеет самое прямое отношение к тому, что мы называем военно-патриотическим воспитанием молодёжи.



светотехническое оборудование... Все технические конструкции сцены требуют серьёзной экспертизы, восстановления или замены... Система пожаротушения сработала, но после пожара совершенно непригодна к дальнейшей эксплуатации, пришла в плачевное состояние вентиляционная система, которую готовили к плановой реконструкции... Пострадали: новая сценическая одежда, подаренная краевым управлением культуры к юбилею; частично – декорации к спектаклю «Декамерон», которые к моменту пожара были установлены на сцене, сгорел даже крест... Бога или норильского Герострата, что ли, разгневали артисты театра, разыграв «Пир во время чумы»?..

«Рукописи не горят»? Театр уничтожить нельзя, потому что ... «весь мир – театр»? – спрашивала в своей публикации корреспондент норильской газеты «Заполярный вестник» Лада Шебеко и отвечала: – Нет, господа, всё это, как видите, «слова, слова, слова...» И рукописи горят. И театры гибнут. Когда не востребованы. Тому в родной истории есть множество примеров... Работал в Игарке первый Заполярный театр драмы имени народной артистки СССР В.Н.Пашенной, в Норильске гастролировал дважды, в 1939 году на его спектаклях, говорят, сам А.П.Завенягин присутствовал. А вот сгорело здание этого театра после Великой Отечественной войны – остались от творческого коллектива только воспоминания... Неужели мы можем допустить сейчас, чтобы такая же участь грозила и второму Заполярному театру драмы – Норильскому?»

Как тут нужны дополнительные затраты! Не только на восстановление здания театра и его «начинки». В большей степени – на сохранение творческого коллектива театра, который бывший губернатор Александр Лебедь называл лучшим творческим коллективом Красноярского края. Потом не собрать, и потерю в рублях не просчитать...

Кому-то покажутся излишними мои «нелирические отступления». Возможно. Но вы посмотрите на историю с позиций современности, и непременно найдёте в этом связующие нити. Надо быть лишённым извилин в голове, чтобы в этом не усмотреть не простую случайность или стечение обстоятельств. Внедряется широкомасштабная, целенаправленная и заинтересованная политика определённых кругов, не желающих возрождения России, как супердержавы. Как это похоже на те далёкие военные годы, когда партнёры по антигитлеровской коалиции при всей видимой помощи, хотели измотать силы России, чтобы потом поставить её на колени... Внутренняя нестабильность, безусловно, не может прибавить авторитета такому государству, где процветает алкоголизм, наркомания, проституция, торговля людьми, беспредел на дорогах, – за последние десять лет на своих дорогах Россия потеряла более 300 тысяч своих граждан... Пожары... Гибнут люди, исчезают безвозвратно документы, архивы, духовные и материальные ценности. Вытравливается из памяти наша история: нет документов, архивов, старинных изданий, книг – нет свидетельств той истории, и её можно переписать по заказу, фальсифицировать под диктовку или по документам сомнительного свойства. С пожаром в Одесском Морском музее я лишился возможности найти необходимые мне материалы. А сколько учёных, историков, искусствоведов отлучены от интереснейших источников информации с потерей бесценных памятников культуры при пожаре в старейшей библиотеке Санкт-Петербурга. Долгие годы ощущался разрыв информационного поля от последствий пожара на Останкинской телевизионной башне...

Всеми средствами при моей скупой пенсионной возможности я пытался расширить географию поиска.

Есть ещё одна причина, почему я не вправе молчать. Нетрудно догадаться, что имя Маринеско достаточно известно и на Западе. Описаниях К.Бекхера, Г.Шена и других западногерманских военных историков покойный И.С.Исаков отзывался с иронией. «Все они, – позорил Иван Степанович, – на разные лады пытаются принизить значение потопления «Густлова» и «Штойбена» для разгрома фашистского рейха, всячески подчеркнуть, что на борту «Густлова» были гражданские лица и семьи военнослужащих, и при этом умалчивают, почему спаслись от гибели

многие brave вояки, в том числе и авторы воспоминаний».

Не без греха в этом отношении и более серьёзный историк германского флота Ю.Рöver. Но он хотя бы отдаёт должное бывшему противнику. «Мы видели, – писал Ю.Рöver в 50-х годах, – что советские подводники – люди высокого порыва, доблести, упорства, хорошо обучены, обладали необходимым опытом, а также хорошими морскими качествами и тактической подготовкой». Самым значительным успехом балтийских подводников он признаёт январский рейд «С-13».

В своей книге «На флотах боевая тревога» (1971) Н.Г.Кузнецов пишет: «Потопление «Вильгельма Густлова» явилось значительным событием даже на фоне наших крупных побед в те дни». Однако за последние годы в западной печати всё чаще встречаются попытки ревизовать значение атак «С-13».

Передо мной лежат два солидных тома в гляцевых суперобложках. На обоих изображено одно и то же – погружающийся в холодные балтийские волны гигант. Сходны и названия. Одна книга, немецкая, называется «Nackt in den Tod» («Голыми в смерть»). Другая,



Даже написал письмо в город Кишинёв, на улице Штефана чел Маре, 153, послу Российской Федерации в Молдове Рябову Николаю Тимофеевичу. Объяснил подробнейшим образом свою ситуацию, что проект моей книги в какой-то степени является мемориальным: здесь будут названы ВСЕ арктические конвои и их составы (транспортные суда и корабли охранения, как советские, так и союзников по антигитлеровской коалиции); много волнующих свидетельств о тех исторических событиях и рассказов о судьбах участников (советских и союзных) полярных конвоев. Рассказал и о том, что нашёл несколько живых непосредственных участников союзных конвоев у нас, в Приднестровье. Не хотелось по каким-либо причинам (скажем, политическим), отделять в этом процессе Молдову. Насколько мне известно, к 60-летию Победы Россия не обошла своим вниманием ветеранов Великой Отечественной войны, живущих в настоящее время в Молдове и Приднестровье. С глубоким удовлетворением я бы разместил в заключительную часть рукописи «Побратимы Арктики», некоторые данные о наших участниках конвоев, думаю, известные российскому посольству и не составляющие какой-либо тайны. С помощью компьютера можно очень быстро вычленив из общего списка ветеранов Великой Отечественной войны тех, кто служил на Северном флоте и Северном оборонительном рубеже (СОР). Конечно, хотелось бы назвать несколько имён особо значимых фигур того времени, имеющих самое непосредственное отношение к союзным конвоям, при высоких наградах или других воинских отличиях...

А обращался к господину послу и надеялся на помощь ещё и вот почему: насколько мне известно он служил на Северном флоте. Но ответа не последовало. Видимо, у российского посольства в Молдове не приняты подобные отношения с гражда-

ми Российской Федерации. Молчание в подобной ситуации хуже отказа. После этого у меня пропало всякое желание идти на выборы в Государственную думу и Президента Российской Федерации, которые выдают много деклараций по поводу усиленного внимания к согражданам, живущим за рубежом. Лично я на себе пока ничего подобного не испытал...

Конечно, это не остановило меня, только лишний раз подтвердило, что в моём распоряжении множество других путей к наполнению этого «бестселлера» нужным материалом. Узнаю нового человека и сразу спешу на встречу, звоню, пишу... В одном из праздничных номеров многотиражной газеты ЗАО «Электромаш», где посчастливилось работать пару месяцев, нашёл своего «сослуживца»: Леонид Иванович Медведев. Навожу справки: сам он уже помер, но жива жена, есть номер телефона, адрес. Телефон не ответил, – в связи с реконструкцией АТС номер, возможно, поменялся. Иду по знакомому адресу на центральной улице Тирасполя – 25 Октября. Звоню, дверь открывает чистенькая, седенькая старушка. Смотрит на меня удивлённо. Приветствую её, объясняю цель своего визита. Она растерянно объясняет, что дома никого нет, и она не может впустить в квартиру незнакомого человека. Но, как мне показалось, причина была все-таки в другом. Она проговорила, что до меня были какие-то люди, взяли на временное пользование документы, публикации, награды и до сих пор не вернули... Я понял, что это были очередные «охотники» за наградами. Ныне награды в ходу, ими по-чёрному, беззастенчиво торгуют. Продавцы чужой славы не знают, какова была их настоящая цена в бою, но они твёрдо знают, сколько за них можно урвать по достоинству... баксов. Если совесть продаётся, о каких ценностях можно говорить вообще!

английская, – «The Cruellest Night» («Ужасная ночь»). Написаны они в разных жанрах, на разных языках и разными людьми. Одна – бывшим противником. Другая – бывшими союзниками.

Книга Иоахима Брока «Nackt in den Tod» – роман. Выбор жанра поначалу удивляет, и не потому, что автор, по профессии дантист, взялся за эту труднейшую форму. Пути в литературу никому не заказаны. Обращает внимание другое. Лайнер, на котором происходит действие романа, называется «Вильгельм Густлов», а автор – свидетель и участник разыгравшихся на его

борту событий, в описываемое время – лейтенант гитлеровского флота, командир взвода 2-го отряда 2-го учебного дивизиона. Из тех самых подводников, чьей плавучей базой был «Густлов». Из всех прав, которые предоставляет автору свободная романная форма, он воспользовался только одним – правом на вымысел. Задача автора ясна – доказать, что лайнер был не плавучей казармой подплава, где нашли ненадёжный приют удиравшие от справедливого возмездия фашистские бонзы, палачи и каратели, а почти беззащитным прибежищем невинных жертв,

не беглецов, а «беженцев». О Маринеско ни слова, но нетрудно понять, кого Брок считает своими заклятыми врагами.

Но довольно о Броке. Брок – неразоружившийся гитлеровец, сменивший кортик на бормашину, но не усвоивший уроков поражения. Его книга любопытна как показатель растущей за последние годы в странах НАТО тенденции исказить историю второй мировой войны и опорочить подвиги наших героев.

Гораздо интереснее другая книга, написанная и изданная в стране, которая в битве с фашиз-



Ещё один из эпизодов припомнил из своей публикации в газете «Красноярский рабочий» за 1979 год. Где только не довелось тогда побывать за пять лет мне, собору этой газеты по районам Крайнего Севера! Но высокоширотная экспедиция (ВШЭ) «Север-79» – одно из самых приятных исключений. Упускаю некоторые подробности той сверхмарафонской командировки за Северный полюс.

Припомню только, как сразу почти у трапа нашего ИЛ-14, на базе ВШЭ, мы познакомились с Гурием Владимировичем Сорокиным, специалистом по ледовым аэродромам. С 1946 по 1968 год работал в полярной авиации. Побывал на всех полярных станциях. Конечно, слово «побывал» никак не соотносится с характером Сорокина. Просто бывать здесь незачем, здесь люди все связаны одним большим и трудным делом. Гурий Владимирович привозил полярникам продовольствие, спецодежду, новое оборудование, снимал их с расколотых льдин. Сорокин с гордостью относит себя к числу открывателей Антарктиды. Жил он тогда уже в Москве, но никак не мог расстаться с Арктикой, каждый год работал в высокоширотных экспедициях. В разговоре как-то скромно обмолвился, что воевал во время Великой Отечественной войны, совершил 180 боевых вылетов. Участвовал в перегонке поставляемых по ленд-лизу американских боевых самолётов по воздушному мосту Аляска – Чукотка – Якутск – Красноярск. Один из самолётов от аляскинского аэропорта Фэрбэнкс до Красноярска в грозном 1942 году привёл Г.В.Сорокин. А вспомнили мы об этом ещё и вот почему. База ВШЭ «Север-79» находилась в пятистах километрах от берегов Аляски, гораздо ближе российских берегов. Время непростое – разгар «холодной война». Гурий Владимирович, как бы угадывая мои мысли, без оглядки на время, сказал тогда простые и значительные слова:

– Вот если бы мы измеряли наши отношения не километрами от границ, а чувствами взаимного уважения добрососедства и дружбы, лучше стало бы всем...

Перевожу дух от столь далёкого путешествия и думаю вполне приземлённо: у нас, в Тирасполе есть свой и неплохой краеведческий музей, там-то наверняка есть сведения о североморцах и ветеранах Северо-Западного и Карельского фронтов. Директор Тираспольского государственного объединённого музея Алла Антоновна Мельничук, зная о моих увлечениях Севером, сразу направляет меня по нужному руслу: «У нас есть такой человек – Надежда Григорьевна, занимается ветеранами Великой Отечественной войны... Кстати, она совсем недавно конкретно работала по вашей тематике с личными делами северян в военкомате. Думаю, она поделится своими «секретами»...

Надежда Григорьевна передала мне тоненькую папку, где находились скупые сведения о полутора десятке – не более! – ветеранов Великой Отечественной войны. Но все они действительно воевали на Северном флоте или Северо-Западном фронте. Некоторых из них Надежда Григорьевна уже успела опросить, на отдельных листах – их короткие рассказы, здесь же были личные карточки, которые содержали более подробную информацию о месте рождения, времени призыва, местах службы, наградах, послевоенной работе...

В конце концов, есть же военкомат с его банком данных о людях служивых. Правда, в военкомате меня тоже приняли без оваций. И только когда я подарил несколько своих книжечек начальникам отделов и ведущим специалистам, отношения потеплели, лёд недоверия растаял, сотрудники военкомата поняли, что я пришёл к ним за помощью не ради праздного любопытства. Валентина Ивановна первой назвала мне несколько фамилий офицеров,

мом была нашим союзником. Книга выпущена совсем недавно, в 1979 году, солидным издательством «Хэддер и Стоунтон» (Лондон, Сидней, Окленд, Торонто) и рассчитана на все англоязычные страны. Авторы книги – английские журналисты Кристофер Добсон, Джон Миллер и Рональд Пэйн. В отличие от Брока авторы не были и не могли быть свидетелями описываемых событий. Тем не менее, книга претендует на документальность. Использованы десятки свидетельств, интервью взято даже у гросс-адмирала Дёница, командовавшего в годы войны фашистским флотом, того

самого отсидевшего срок военного преступника, кого Гитлер перед смертью назначил своим преемником. Книга иллюстрирована фотографиями. На одной вклейке «Густлов» и гросс-адмирал Дёниц в полной парадной форме, на другой – «С-13» и портрет Маринеско. Так что книга претендует на объективность. Авторы пишут не только о гибели «Густлова», но и об атаке «С-13». Впрочем, претензии эти не способны обмануть самого доверчивого читателя. Не в том дело, что о «Густлове» в книге написано много, а о подвиге «С-13» – мало. И большая часть книги, где опи-

сывается катастрофа, и немногие страницы, посвященные «С-13» и её командиру, в одинаковой мере служат единой цели: дискредитировать подвиг «С-13», изобразить «Густлов» как спасательное судно и лёгкую добычу, а успех атаки «С-13» – случайной удачей. О «Штойбене» в книге, конечно, ни слова. Ещё бы, вспомогательный крейсер с целым полком на борту. Тут уж никакие ухищрения не помогут.

Как ни близка «концепция» трёх авторов к свободному творчеству Брока, они временами проговариваются. В погоне за



проходивших службу в годы Великой Отечественной войны на Северном флоте и Северо-Западном фронте.

Григорий Иванович Китов выслеживал вражеские подводные лодки на морском охотнике. Как мне хотелось встретиться с ним. Но в доме по улице Правды мне сказали: его уже нет в живых. Возможно, мы можем встретиться в другой раз, сказал тот же молодой человек, если что-то найдётся из его воспоминаний или публикаций о нём, они готовы поведать в другой раз. Но другого раза просто не случилось: мне не открыли дверь. Я подумал, что, наверное, ничего не сохранилось в памяти о ветеране или со мной не захотели общаться по своим каким-то причинам. Обижаться ли мне на них? Боже, избавь! Каждый поступает, как пожелает. Жаль, конечно, что правда или тайна ветерана войны так и осталась по ту сторону двери...

Вот ещё имена участников тех событий: подполковник Иван Иванович Семёнов; полковник Павел Семёнович Богущкий; майор Александр Андреевич Шуткин; майор Алексей Александрович Баглык, служил в зенитном артполку; Михаил Васильевич Поляков... Не скрою, мне почему-то сразу приглянулся Михаил Васильевич Поляков, капитан медицинской службы. Место службы – полуостров Рыбачий, 347-й отдельный пулемётный батальон морской пехоты.

Буквально через полчаса мы встретились с Михаилом Васильевичем. Улица Карла Маркса, где жил Поляков, совсем недалеко от военкомата. Михаил Васильевич, конечно, был немного удивлён моему появлению, но после моих подробных объяснений, мы нашли общий язык. Михаил Васильевич совершенно раскованно и подробно познакомил меня со своей боевой биографией. В Баку окончил медицинское военно-морское училище, с 17 января 1943 года и до конца войны служил



Г.И. Китов

на переднем рубеже Северного флота. Сначала он вспоминал, как держали оборону на подступах к Мурманску, чтобы обеспечить возможность беспрепятственного прохода зарубежных и советских кораблей с грузами ленд-лиза.

В октябре 1944 года началась наступательная Петсамо-Киркенесская операция войск Карельского фронта под командованием генерала армии

сенсацией они подробно излагают свою беседу с высокопочитаемым gross-адмиралом, который не скрыл, что 21 января, всего за несколько дней до гибели «Густлова», он передал в эфир кодовый сигнал «Ганнибал», предписывающий всем подводникам, обучавшимся в районе Данцига, срочно возвратиться на главные базы, в Киль и Гамбург. Нужны были команды для лодок нового типа, нацеленных на коммуникации союзников, и, прежде всего, на морскую блокаду Великобритании. Вот эти-то команды и должен был доставить «Густлов».

(Сначала я ловил себя на мысли, как близки мне размышления о муках творчества и поисках истины Александра Крона. Но где-то в глубине души ещё сомневался в том, что подвиги балтийской подводной лодки не имеют прямого значения для моего повествования. Только после этих слов исчезли все сомнения: «Это – мои герои!» – Н.Е.)

Самое постыдное в книге – то, как изображён в ней Александр Иванович Маринеско. Собирая материал для своей книги в ФРГ, авторы ещё соблюдают приличия, ссылаются на документы, называют людей, от которых они получали сведения. В части, касающейся

советской подводной лодки и её команды, мы сталкиваемся только с необузданной, и притом весьма дурно пахнущей, фантазией. А ведь известно, что один из авторов, Джон Миллер, дважды приезжал в СССР со специальной целью – добыть интересные его данные из биографии Саши Маринеско (Александра Ивановича г.Миллер и Ко с непонятной для меня фамильярностью именуют Сашей; впрочем, развязности им не занимать). Кто же такой, судя по книге английских журналистов, Саша Маринеско? В юности – мелкий воришка, малограмотный



К.А.Мерецкова и сил Северного флота под командованием адмирала А.Г.Головко. Наступил переломный момент в Великой Отечественной войне, пришла пора изгнать немецко-фашистских оккупантов из Советского Заполярья. Советские войска в полном взаимодействии сухопутных войск, флота и авиации, по земле, с воздуха и моря прорвали глубоко эшелонированную оборону 19-го горнострелкового корпуса 20-й горной немецкой армии, продвинулись до 150 километров, освободили г. Петсамо (Печенга), освободили северные районы Норвегии, в том числе и город Киркенес. С 10 по 25 октября Северный флот в помощь сухопутным войскам высадил шесть морских тактических десантов (губа М.Волоковая, мыс Пикшуев, Линахамари, залив Суолавуоно, Кобхольм-фьорд, Хольменгро-фьорд). В одном из этих десантов принимал участие М.В.Поляков. И это была не первая операция на северном фронте Полякова. На плавучем госпитале «Маяк», переоборудованном из американского тральщика, полученного по ленд-лизу, были спасены сотни жизней. Михаил Васильевич называет свои боевые награды: орден Красной Звезды, орден Отечественной войны II степени, медаль «За боевые заслуги»... Но в числе первых он всё-таки назвал медаль «За оборону Советского Заполярья». Эта награда в особом почёте у ветеранов войны.

– Большая жизнь прожита, – говорит задумчиво Михаил Васильевич. – Родился в Калачёвском районе Волгоградской области. Воевал на Кольском полуострове. Проходил учебные курсы в Пинске. После войны обслуживал подводные лодки. Наша лаборатория проводила медицинские и научные исследования подводного плавания в самых труднодоступных районах мирового океана. Закончил трудовую карьеру в Тирасполе, на станции скорой помощи. Отсюда ушёл на пенсию.

Дочь Елена работает химиком на Тираспольском электроаппаратном заводе. Сын Анатолий служил на сторожевике Северного флота. Ходил даже в Африку. В 1987 году демобилизовался, живёт в Бендерах, работает на «Молдавкабеле», сам дрессировал кавказскую овчарку, вместе с ней теперь охраняет предприятие.

Не было бы счастья да несчастье помогло... Родители Марии Васильевны Емельяновой были репрессированы в 1936 году. А в 1939 году после окончания медицинского училища она стала участницей финской, а затем Отечественной войны 1941-1945 годов, награждена медалью «За оборону Советского Заполярья». Родители были готовы искать её в списках без вести пропавших, как неожиданно пришло долгожданное письмо:

«Милая мама, вот уже восемь месяцев, как я воюю. Хотя это слишком громко сказано. Мне приходилось стрелять, но моя задача лечить раненых. Многие мои пациенты поправились и вер-



Капитан медицинской службы
М.В. Поляков, г. Полярный, 1958 г.

и циничный удалец, связанный с блатным миром, усвоивший правила жизни на одесских базарах и до конца жизни объяснявший на полублатном портовом жаргоне. В зрелые годы – пьяница и бунтарь, за отчаянную смелость стяжавший славу «подводного аса», а затем разжалованный и высланный на рабский труд в ужасный советский лагерь на Колыме. Авторы намекают, что Миллеру удалось «приоткрыть завесу тайны», тяготившей над судьбой Маринеско, на какой-то политический скандал, в котором был якобы замешан командир «С-13», чем и объясняется

длительное молчание вокруг имени Маринеско. Авторы утверждают также, что, не в пример западным немцам, охотно сотрудничавшим с ними, русские официальные лица всячески «отводили» вопросы г.Миллера. Не знаю, к кому из официальных лиц обращался Миллер, их он не называет. Очевидно, он предпочитал пути неофициальные. Опубликованные в советской печати материалы его не заинтересовали. В книге глухо говорится о каких-то пожелавших остаться анонимными источниках. Приём знакомый. Я что-то не верю, что среди соратников и друзей

Маринеско нашлись люди, которые наболтали весь этот вздор да ещё просили не называть имён. Но зато я определённо знаю людей (к ним принадлежу я сам), не захотевших встречаться с г.Миллером. Разгадать его намерения не представляло большого труда.

Я рассказал об этих книгах не для того, чтобы с ними полемизировать. Они этого не заслуживают. Но само существование подобных книг – лишний аргумент, доказательство того, как нужна именно теперь полная и неприкрашенная, не оставляющая почвы для лукавых домыслов правда о Маринеско.



**Михаил Васильевич Поляков
с сыном Анатолием, 1987 г.**

нулись на фронт. Думаю, что я тоже делаю что-то для передовой. Вчера выписали совсем молодого бойца – Ваню. Ты его не знаешь. Много дней и ночей я боролась за его жизнь, и он выжил. А был



совсем безнадёжный...» Тогда в суровую зиму 1942 года на гимнастёрке молоденькой медицинской сестры появилась первая медаль «За боевые заслуги»...

«Секрет» этой судьбы приоткрыл совсем недавно сын Марии Васильевны – Валерий Емельянов, заслуженный тренер Молдавской ССР, майор пограничных войск, участник ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС. Он поделился своими воспоминаниями с моими коллегами из многотиражной газеты Молдавской ГРЭС «Энергетик». Всё неожиданно, как в жизни: жили рядом, ходили по одним улицам Днестровска... Как же мы разминулись?

Совсем недавно в своих северных архивах мне встретилась примечательный портрет диксонского фотографа Юрия Боярскова. На обратной стороне снимка надпись: Павел Яковлевич Михаленко, заместитель начальника штаба мероприятий по гидрографическому обеспечению. На снимке – солидный человек, на правой стороне костюма солидная орденская колодка. Чем не ветеран войны! Связываюсь с Диксоном по Интернету, добываю его адрес, пишу письмо в Санкт-Петербург, где жил Павел Яковлевич, чтобы удовлетворить своё любопытство: а не был ли он участником союзных конвоев? Вопрос, наверное, оказался слишком прямолинейный. На что Павел Яковлевич скромно ответил:

«Уважаемый Никандр Анатольевич! Ваше письмо получил в конце июня. Жалею, что не могу поделиться с вами воспоминаниями о союзных (северных) конвоях в годы В.О.В.

Я не был участником этих конвоев, и, естественно, не имел значка «Участник конвоев».

В 1941-1945 г.г. мне пришлось возглавлять ряд подразделений в Арктике, которые организовывало Гидрографическое управление Главсевморпути (ныне – Гидрографическое предприятие

Итак, мне предстояло принять решение. Далось оно нелегко.

Одно было для меня ясно с самого начала – никакой беллетристики. Никакого сочинительства, ни малейшей попытки создать собирательный образ. Александр Иванович Маринеско такой, каким он был в жизни и каким его знали друзья, со всеми его достоинствами и недостатками, гораздо ярче и интереснее того, что я мог бы про него выдумать.

Напрашивался вывод – надо писать нечто строго документальное. Пусть документы говорят сами за себя.

Я вооружился ножницами и клеем – и потерпел крах. Документы говорили сами за себя, но говорили разное.

От мысли получить и использовать материалы, собранные Иваном Степановичем, я очень скоро отказался. В моём распоряжении оказалось достаточно документов другого рода – музейных и, так сказать, человеческих: собственноручные записи и письма Александра Ивановича, мои собственные дневники, куда я по свежей памяти заносил рассказанное им во время наших встреч, письменные и запечатлённые на магнитофонной

ленте свидетельства соратников, фотографии и выписки из опубликованных в печати материалов.

Во всех этих документах нет ничего секретного, но много загадочного и противоречивого. И больше всего противоречий в материалах опубликованных. Несколько первых газетных публикаций, относящихся к началу шестидесятых годов, по праву носили заголовок «Неизвестный подвиг». С годами подвиг из неизвестного превратился в легендарный.

Здесь я позволю себе сделать некоторое отступление. Мы не всегда правильно пользуемся эпи-



П.Я. Михаленко

Минтранса РФ) с целью обеспечения безопасности судоходства на отдельных участках Северного морского пути от Новой Земли до Берингова пролива, включая устьевые участки сибирских рек. Все наши планы и задания согласовывались с Главным гидрографическим управлением ВМФ. Желаю успешно завершить ваш труд «Побратимы Арктики».

*Будьте здоровы, с уважением П.Михаленко.
Санкт-Петербург, 05.07.2006 г.»*

Вот ещё одна история скромного ветерана, который разве что напрямую не принимал участия в союзных конвоях! Но бесперебойная организация

гидрографических средств на протяжении всего Северного морского пути не есть та неоценимая лепта в обеспечении безопасности судоходства, в том числе прохождения союзных и внутренних конвоев.

Меня, безусловно, можно обвинить во многих грехах. В том числе и особом внимании к членам семей ветеранов войны. Но, помилуйте, как можно обойтись без этого: ветераны уходят, но жизнь не остановилась, она продолжается. И замечательно, если эту книгу подхватят потомки. Иначе, зачем вся эта крупномасштабная, не побоюсь этих слов, международная акция?.. Не упустить главное: передать историю из рук в руки.

Вот так примерно Валентина Ивановна передала меня из рук в руки Долорес Васильевне Ванюшиной из четвёртого отдела Тираспольского военкомата. Правда, имя этой женщины прозвучало немного в другой, несколько искажённой, интерпретации. Я посмел её как-то несмело назвать так, как услышал. Она не обиделась, но поторопилась вежливо меня поправить:

– Меня зовут Долорес...

– Долорес Ибаррури, Пасионария – пламенная испанская коммунистка? От неё?

– От неё! Знак времени. Так захотели родители. И я об этом ничуть не жалею. Вы же знаете, её сын Рубен – Герой Советского Союза... Когда-то мы защищали Испанию от фашистов, а сын Испании положил свою жизнь при защите от фашистов Советского Союза...

Мне было особенно приятно: люди знают и помнят свою историю. Говорить с этой женщиной было особенно легко и приятно. Если мне не изменяет память, на её столе, под стеклом красовался портрет генерала Александра Лебеда. Открыв шкаф, Долорес Васильевна как бы ещё раз обратила моё внимание на другой портрет Лебеда... Навер-

тетом «легендарный». Зачастую мы делаем его синонимом слова «прославленный» (или «знаменитый») и упускаем важный оттенок. Народной молве, устному эпосу, легендам, мифам и сказкам мы обязаны тем, что до нас, «как свет потухших звёзд», доходит весть о делах наших далёких предков. Там, где есть документы или живые свидетели, мифы и легенды отступают, и если рождаются, то как следствие недостаточной или искажённой информации.

А впрочем, документальность ещё не даёт патента на беспорочность. Документы пишутся людьми.

Документы можно отбирать и монтировать. Иногда в результате такого отбора и монтажа рождается искусство.

В моём случае этого не произошло. Всё, взятое порознь, было как будто и достоверно, и интересно, а живший в моей памяти сложный и привлекательный образ не складывался. Каждая страница требовала сносок и пояснений; то, что для меня имело цвет, вкус и запах, для читателя восьмидесятых годов может оказаться попросту непонятным. Этот читатель не обязан знать ни устройства подводных лодок, построенных в тридцатые

годы, ни привычных для моряков военного поколения сокращённых обозначений, ни особенностей военно-стратегической обстановки на Балтике. Никакие подстрочные примечания не спасали положения. Не хватало чего-то самого существенного.

А время шло. Количество публикаций, в том числе зарубежных, росло. Моя рукопись устарела, не сходя с письменного стола. И я понял: от меня ждут не информации, а жизнеописания.

Тогда я бросился в другую крайность. Начал писать биографический очерк. Несколько традици-



ное, я совсем неуместно пошутил, дескать, вы коллекционируете Лебеда? И опять она не обиделась, просто сказала:

– А почему бы и нет! Александр Иванович, что бы о нём ни говорили, остановил войну между Молдовой и Приднестровьем. Уже за то, что прекратилась проливаться братская кровь, и матери радуются своим живым детям, ему надо поклониться. Говорю, как мать. И потом, человек он неординарный. Военачальник, политик, государственный деятель – в одном лице. Это удаётся не каждому. А как говорил! Многие его выражения народ разобрал на цитаты. В 1992 году Александр Лебедь у нас, в Приднестровье, был признан человеком года...

Трудно не согласиться с женщиной моего поколения. Я даже попросил у неё пару портретов Лебеда (естественно с возвратом), чтобы отсканировать и перебросить в память компьютера, поскольку готовил очерк об этом действительно удивительном человеке, а иллюстраций к материалу в моём «вертуальном запаснике» не оказалось.

Долорес Васильевна приготовила мне целый список, с кем я ещё могу поработать. По всем её данным, вчера это были ещё живые люди: краснофлотец Зоя Павловна Бекряшева – Северный флот, артдивизион ПВО; Петр Степанович Боровских служил в 14-й армии; сержант Христина Ивановна Бучацкая (Звездакова) – Карело-Финский фронт, Северный флот, её зенитный дивизион оборонял полуостров Рыбачий и Средний; старший сержант Тимофей Митрофанович Гушило – Северный флот, медаль «За оборону Советского Заполярья» (о нём есть подробный рассказ в нашем повествовании); матрос Николай Павлович Гагарин участвовал в противовоздушной обороне Мурманска; рядовой Михаил Митрофанович Докукин – Карело-Финский фронт; рядовая Вера Сергеевна Журавлёва – Карельский фронт; матрос

Иван Селивёрстович Зелёнкин – Северный флот, Беломорская военная флотилия (на этого человека я клюнул сразу, как на наживку, но на мой звонок в телефоне бодрый женский голос ответил: «Извините, он уже умер... Мы в этой квартире уже живём года полтора...»); ефрейтор Павел Филиппович Зозуляк награждён медалью «За оборону Советского Заполярья» (ну, конечно же, наш!); рядовой Иван Иосифович Зыбин – Северо-Западный фронт, награждён орденом Красной Звезды; ефрейтор Татьяна Петровна Иванова – Карельский фронт; рядовой Семён Николаевич Кожушко; младший сержант Николай Васильевич Павлов – Карельский фронт, 14-я армия, медаль «За оборону Советского Заполярья»; вольнонаёмная Ольга Васильевна Панасюра – медаль «За оборону Советского Заполярья»; старшина Пётр Степанович Устюжанин; старший сержант Александр Георгиевич Талмазан, инвалид Великой Отечественной войны; старший матрос Галина Денисовна Рудакова (девичья фамилия – Юрасова) – 357-й отдельный батальон морской пехоты, медаль «За оборону Советского Заполярья»... (Вот о такой минимальной помощи просил я наше российское посольство в Молдове – назвать несколько фамилий с той стороны Днестра).

И всё-таки на правую сторону Днестра я взглянул совсем неожиданно. Мой коллега по писательскому цеху, руководитель Тираспольской писательской организации СП Приднестровья Роман Кожухаров пригласил меня в мае 2008 года на прямой эфир в своей субботней передаче, где я попытался коротко рассказать о своём жизненном, творческом пути, поделился планами на будущее и, в частности, упомянул о новом проекте – издании «Побратимов Арктики». Не ожидал, что передача вызовет такой интерес. В прямом эфире пришлось пообщаться, что называется, живьём с несколькими слушателями. Но особенно порадовал телефон-

онный, в подчёркнуто спокойной, объективной манере («Александр Иванович Маринеско родился в Одессе 2(15) февраля 1913 года в семье рабочего...») – так, как пишутся многие биографии для серии «Жизнь замечательных людей». И вновь потерпел неудачу. Не потому, что мой герой – человек несомненно замечательный – того недостоин, а потому, что его образ, так сказать, ещё не созрел для бронзы, споры вокруг личности и подвига Александра Маринеско не умолкают до сих пор. Откуда взяться эпическому спокойствию? К тому же очень скоро я заметил, что

неотвратимо скатываюсь к самому чуждому мне жанру – обезличенному, слегка беллетризованному очерку, из которого невозможно понять, откуда автор почерпнул свои сведения, что видел сам, о чём знает с чужих слов и откуда ему ведомы мысли и чувства участников описываемых событий.

Таким образом, я вновь пришёл к тому, от чего пытался уйти, – к воспоминаниям. Пришёл, обогащённый опытом своих неудач.

Отдаю себе отчёт, что мои личные воспоминания недостаточны, во время войны я с Александром Ивановичем почти не встречался, и

сблизились мы только в последние годы его жизни. На помощь мне придут собранные мной сведения, в первую очередь – свидетельства соратников. Кому-то мои воспоминания покажутся субъективными. Иными они и не могут быть, от субъективности не спасает и документальность, но я обещаю читателю нигде не злоупотреблять его доверием. Расскажу только о том, что видел и слышал. Источники – назову. Свои догадки оговорю. Из несходных версий постараюсь выбрать наиболее надёжную. Конечно, возможны ошибки. Я готов их исправить.



Евгения Александровна Васина (Игнатенкова)
(снимок 50-х годов)

ный звонок из города Бендеры. Женщина представилась Аллой Алексеевной:

– С большим вниманием слушаем вашу передачу вместе с мамой Евгенией Александровной. Во время войны она была в Мурманске... Да вот она сама хочет пообщаться с вами и выразить вам благодарность...

Взволнованный голос пожилой женщины, наверное, никого не оставил равнодушным. Она с гордостью говорила о своём вкладе в защиту Запо-

лярья от фашистских захватчиков.

– Это я сейчас старая, больная и, возможно, для кого-то совсем некудышная... А тогда я была молоденькая, шустрая, полная сил. Работала в военном госпитале. Сколько моряков мы вернули в строй, сколько человеческих жизней спасли! Спасибо вам за подвижнический труд, что возвращаете в память народную наши имена. Возможно, и моё имя вспомните, хотя героического я ничего не совершила...

Ограниченность эфирного времени, конечно же, не давал нам возможного выхода на откровенный диалог. Мне оставалось только дать обещание на непременно встречу. И вскоре эта встреча действительно состоялась в городе Бендеры, который готовился к своему 600-летию.

Что я узнал? Немного. Возраст уже даёт о себе знать, хотя дочь просила меня пощадить Женю-Женечку, так почему-то ласково она называла мать, и не делать акцента на её годы. Но то, что вспоминала Женя-Женечка часто вызывало сомнение у Аллы Алексеевны, и они начинали оспаривать детали тех или иных жизненных ситуаций. Но одно оставалось бесспорным: Евгения Александровна Васина (в девичестве – Игнатенкова) до войны окончила медицинский техникум, в первый день объявления войны – 22 июня 1941 года – призвана для работы в составе 74-го военно-морского госпиталя Северного флота. Когда она заговорила о тех тяжёлых военных днях, лицо её стало пунцовым, глаза заблестели, и я уже забеспокоился, как бы эти воспоминания не наделали чего-нибудь непоправимого. Алла Алексеевна предупредила меня: «Вчера маме вызывали скорую...»

Но Евгению Александровну было уже трудно остановить от воспоминаний далёкой юности:

– Мурманск сильно пострадал во время войны. Госпиталь хоть и был у всех на виду, на высокой

Свой рассказ я привычно поведу от первого лица. Это позволит мне попутно поделиться с читателями некоторыми накопившимися у меня в ходе работы соображениями, не выдавая их за истину в последней инстанции. Надеюсь, читатели не воспримут это как нескромность. Для доверительного разговора «я» удобнее, да, пожалуй, и скромнее, чем «мы».

Кстати, о названии. Александр Иванович много раз говорил мне, а однажды написал в письме, что не считает себя героем. Больше того, никогда, даже в детстве, не стремился им стать. Пределом

его мечтаний с самых ранних лет было стать капитаном дальнего плавания. Он и стал им, хотя жизнь внесла в его мечту свои жёсткие поправки. Об этом повесть.

Память бывает двух родов – логическая и образная. Память ума и память сердца.

Конечно, я упрощаю – одна не существует без другой. И все-таки гораздо легче восстановить в памяти то, что ты когда-то знал, чем то, что ты некогда чувствовал. Нужен толчок, приводящий в действие механизм нашей образной памяти. Происходит он самым неожиданным и не всегда подвластным нам

способом. Его может вызвать самый простенький сувенир, пожелтевшее от времени письмо или даже нечто менее вещественное: знакомый запах, чем-то памятный пейзаж и особенно звуки – музыка, песня...

Я прижимаю к уху «микрорекордер» – маленький репортёрский магнитофончик – и слышу звуки духового оркестра, гул военного плаца, согласный топот сотен ног, усиленные мощными репродукторами голоса ораторов на трибуне, и в моей памяти оживает весь тот день, в котором для меня смешались радость и горечь, торжество и боль.



горе, но его поначалу не бомбили. Не думаю, что фашисты снизошли до милосердия. Говорят, он служил немецким лётчикам хорошим ориентиром при бомбёжке других районов города и порта. А когда фашисты поняли, что не осилить им никогда Мурманск, стало доставаться и нашему госпиталю. Пришлось эвакуироваться в другое место... В госпитале мы работали без остановок – днём и ночью. Война не щадила ни молодых, ни пожилых... Каждому надо было назначить своё лечение, к каждому подойти с нужными, ласковыми словами. И для красивых, и не очень... Для Родины они все едины – её защитники, и наша цель была поставить каждого на ноги. Одних вылечивали здесь на месте, с лёгкими ранениями, других поездами отправляли в тыл. Сколько раз приходилось вывозить раненых из зоны боевых действий, из Полярного на катерах, на морских судах, переоборудованных под госпиталь... У нас лечились и раненные моряки союзных конвоев. Больше всего было англичан... Один мистер даже влюбился в меня. Как его звали? Не припомню, выветрилась за столько лет... О, дай бог памяти!

На помощь приходит Алла Алексеевна:

– Ты же раньше мне говорила, что у англичанина фамилия была Геласпи. Так ли я запомнила со слов матери? А вот имя тоже не помню...

– Игорь! – неожиданно возразилась Евгения Александровна и озорно вскинула седые брови.

– Откуда у него могло быть такое имя? – недоумевает дочь.

– Может, по-другому звали-величали... Кто теперь знает? Может, Гарри? Есть же у них такие имена... А мы так его называли по-русски Игорем... Да чего уж теперь спорить?!

Потом мы вспоминали о мирном житие-бытие Евгении Александровны. Бендеры – место назначения её бывшего мужа Алексея Петровича Васина, дослужившегося до полковника... Недавно



Г.Д. Рудакова

помер, но разошлись их пути на много раньше. Только год назад по состоянию здоровья и по возрасту оставила своё рабочее место. Многие годы проработала фельдшером в детских садах города. «Детки любили меня! Их одной сладкой конфеткой не обманешь, они сразу чувствуют любую фальшь и грубость со стороны взрослых. Я всегда к ним относилась по-доброму... До сих пор, как встречаются в городе, спешат поздороваться. Многие из них

7 мая 1978 года солнечное, но ещё прохладное ленинградское утро. Просторный, как городская площадь, плац Высшего военноморского училища подводного плавания имени Ленинского комсомола. На празднично украшенной трибуне командование училища и почётные гости – двадцать пять членов экипажа краснознамённой подводной лодки «С-13», приехавших на традиционный сбор ветеранов-подводников Балтики. Двадцать пять – это больше половины команды, в таком полном составе рассеянные по всей стране участники походов «С-13»

собрались впервые. И чувствуют их так тоже впервые. Впервые перед командой «С-13» во главе с помощником командира корабля Львом Петровичем Ефременковым проходит церемониальным маршем, рота за ротой, всё училище. Впервые имя покойного командира грохочет в мощных динамиках на весь огромный плац так, что слышно на прилегающих к плацу улицах.

От всего этого радостно на душе. А горько оттого, что командир всего этого не слышит.

Гул плаца и звуки оркестра резко обрываются. Тихий щелчок, и вновь возникает гул, но уже дру-

гой – запись сделана в закрытом помещении. Голоса отражаются от стен и потолка, и слова разобрать трудно. Зато ясно слышатся шорохи и дыхание сидящих рядом со мной людей, и в моей памяти мгновенно возникает просторный кубрик, ставший тесным от набившихся в него курсантов, а затем я узнаю слегка скандирующую речь штурмана «С-13» Н.Я.Редкобородова. Он рассказывает о походах корабля и отвечает на вопросы молодёжи. Мы с Николаем Яковлевичем старые друзья, и я имел возможность записать его драгоценные для меня рассказы



уже сами родители... » И ещё Евгения Александровна особо подчёркивала, что ей повезло со вторым мужем Иваном Андреевичем Курочкиным, человеком удивительным: не пьёт, не курит, что по нынешним временам для наших мужчин – исключительная редкость. Стихи и песни сочиняет... Наверное, у него есть стихи, посвящённые жене? Пусть это не останется под вопросом: поверьте на слово, Евгения Александровна достойна самых искренних и восторженных стихов и песен.

На Галину Денисовну Рудакову Долорес Васильевна просила обратить особое внимание:

– Неделю назад видела её вместе с дочкой в троллейбусе... Навестите её, пожалуйста. Удивительный человек – общительная, обаятельная. Женщина – матрос: это уже звучит! Имеет награду, если честно признаться, мужскую – орден Красной Звезды...

Тогда же Долорес Васильевна сказала, что Рудакова – уроженка города Городец Горьковской (Нижегородской) области, она выбила из-под ног последний кусочек почвы моих сомнений. С женщиной-землячкой надо встречаться. И чем быстрее, тем лучше. Рассказ об этой встрече по формату получился больше обычного, поэтому я счёл необходимым поместить его в разделе «Сага о полярных конвоях», чтобы не мешать нашему повествованию, которое неожиданно нас уводит от берегов Днестра к берегам Невы.

...Эти строки я действительно пишу в Санкт-Петербурге.

Нет, я не буду признаваться в любви к этому городу. Не буду высказывать своих восхищений северной столицей, где в это время уже на нет сходят белые ночи, а золотые и разноцветные купола великолепных соборов и церквей ещё купаются в свете тёплого осеннего солнца. К своему стыду и сожалению, я впервые в этом городе. Как-то мы за-

собирались семьёй в Ленинград по туристической путёвке, но надо было случиться ГКЧП, все авиарейсы были отменены, и нам ничего не оставалось делать, как сдать путёвки и билеты на самолёт в ожидании благих времён. Сейчас с запозданием констатирую: Санкт-Петербург великолепен!

Для меня знакомство с этим городом состоялось в конце августа – начале сентября 2006 года: Санкт-Петербургская региональная общественная организация «Полярный конвой», как говорилось в пригласительном билете, имеет честь видеть меня на праздновании 65-летия прибытия в СССР первого союзнического конвоя «Дервиш». Спустя много лет полярные конвои продолжают идти через наши сердца...

Внимательный читатель уже знает, что такое союзные конвои, что такое РОО «Полярный конвой». И на этот раз Санкт-Петербургский «Полярный конвой» оказался на высоте: трёхдневная программа была насыщенной и интересной.

31 августа первая международная встреча участников союзных конвоев состоялась в Никольском морском (Никола-Богоявленском) кафедральном соборе на панихиде по погибшим в северных конвоях. В эти минуты даже природа плакала по усопшим и погибшим морякам, на улице шёл тихий, тёплый дождь. Служители церкви познакомили присутствующих с историей создания Николо-Богоявленского собора, построенного в стиле барокко с использованием традиционных форм русской церковной архитектуры в 1753-1762 годах. До 1808 года собор находился в ведении военно-морского департамента. В народе его называли Николой Морским, в нём проходили службы, связанные с отправлением того или иного экипажа в плавание или возвращение из него, по поводу закладки или спуска новых кораблей, а также с другими событиями в жизни российского флота. Среди

в более подходящей обстановке, этот же кусочек магнитной пленки имеет для меня совсем другую ценность – ассоциативную. Теперь в моей памяти отчётливее всплывают впечатления того дня – и обед в курсантской столовой, и с оглядкой выпитые в чьём-то кабинете праздничные пятьдесят граммов спирта, и весёлый гомон в заказном автобусе, везущем ветеранов «С-13» и немногих приглашённых гостей команды через Неву на Биржевую площадь в Центральный военно-морской музей. Там мы почтительно, но торопливо проходим через храмовой вышины экспо-

зиционные залы, где привольно, как под открытым небом, расположены многочетвертные модели старинных кораблей, бронзовые статуи флотоводцев и огромные, вырубленные из цельных стволов весла галер и галионов. У подводников мало времени, они полны впечатлениями дня, а впереди ещё посещение Богословского кладбища, где похоронен командир. Надолго задерживаются они только у небольшой витрины, где под стеклом выставлена знакомая фотография Александра Ивановича, его ордена (орден Ленина без муаровой ленточки – значит

получен в самом начале войны) и очень краткая справка о потоплении «Густова». Более чем скромно. Но восемнадцать лет назад, когда я впервые пришёл в музей, не было и этого.

Здесь запись кончается – не записывать же на плёнку молчание. Вместе со всеми я смотрю на это прекрасное, полное жизни, всё ещё мальчишеское лицо и не в первый раз задаю себе вопрос: в чём его неотразимая привлекательность? Вряд ли найдётся кинорежиссёр, который взял бы на роль главного героя актёра с такими данными. А если б и взял, его не



ритуального убранства храма находятся памятные доски с именами погибших моряков – участников Цусимского и Порт-Артурского сражений. Здесь, на стенах второго этажа установлены десятки мраморных плит с именами погибших кораблей и подводных лодок. Именно сюда приходят поклониться светлой памяти родные и близкие моряков, благодарные потомки.

На площади между широко раскинувшимся кафедральным собором и отдельно стоящей 4-х ярусной колокольной прошла массовая съёмка на память, а президент РОО «Полярный конвой» Юрий Александров представил гостей журналистам газет, радио и телевидения, кратко рассказал о целях и задачах этого необычного сбора.

Это одна из традиций «Полярного конвоя» – проводить панихиду о погибших моряках северных конвоев в Николо-Богоявленском Морском соборе. Впервые она прошла в полдень 1 сентября 2001 года, в годовщину начала Второй мировой войны. Тогда вместе с членами РОО «Полярный конвой» в этой печальной и торжественной церемонии в сопровождении удивительного по красоте голосов хора певчих собора приняли участие канадские артисты и представитель Генерального консульства США в Санкт-Петербурге. Двумя неделями раньше в колокольне собора состоялось освящение мемориальной доски с именами подводников, погибших на атомной подводной лодке «Курск». Заметим, что одними из первых отозвались на эту беду ветераны Северных конвоев. Вместе с благотворительной помощью семьям погибших в Петербург была доставлена картина члена клуба «Русский конвой» Колина Макмиллана с посвящением российским подводникам и передана на вечное хранение в старейший морской храм.

Кульминационным событием «Дервиша-2001» в Петербурге тогда стал парад ветеранов Северных

конвоев. Вместе с ветеранами в парадном марше вдоль набережной Лейтенанта Шмидта прошли курсанты и оркестр Морского корпуса Петра Великого. Их общий строй символизировал преемственность традиций Военно-Морского Флота и тесную дружбу, связывающую моряков различных поколений. Некоторые из ветеранов пришли на парад, опираясь на костыли. Своим присутствием они придавали торжественной церемонии особый смысл и значение. Вряд ли сами ветераны задумывались над тем, что эти атрибуты старости и болезней в такой день будут восприниматься, как демонстрация нестигаемой силы духа старых моряков и солидарности с великим братством северных конвоев.

«Дервиш-2001» в Петербурге завершился большим приёмом для ветеранов северных конвоев в старейшем морском учебном заведении России – Морском корпусе Петра Великого, больше известном военному поколению как Военно-морское училище им. М. В. Фрунзе. С тёплыми искренними поздравлениями и пожеланиями обратились к ветеранам Северных конвоев вице-губернатор Санкт-Петербурга Юрий Васильевич Антонов и начальник Морского корпуса контр-адмирал Николай Алексеевич Скок. Благодаря их личному участию и поддержке стало возможным успешное проведение юбилея. И как выражение общего мнения прозвучали в их обращениях слова о том, что этот праздник должен отмечаться в Петербурге так же, как он отмечается в Архангельске и Мурманске.

Известно, что одними из первых незатухающее эхо тяжёлых годин воскресил Архангельск. В краткой хронике не рассказать обо всех, кто пройдя огненными милями войны, собирался в городе русских мореходов, отдавая дань памяти не вернувшихся с моря, связывая героическое прошлое с новым поколением флота.

утвердил бы худсовет. Круглое лицо, нос картошкой. Ни глубокомысленной складки между бровями, ни изобличающего железную волю квадратного подбородка. А в итоге – ощущение Силы. Силы, которая себя прячет, а не демонстрирует. Прячет до поры.

Я выключаю магнитофон и раскидываю по столу своё богатство – десятка три фотографий Александра Ивановича, подаренных мне или переснятых, и вновь вглядываюсь в эти любительские снимки. Маринеско на мостике подводной лодки. Маринеско в центральном посту у перископа, Маринеско в

кругу команды. И более поздние, снятые уже в мирное время во время Кронштадтских сборов. Весёлая церемония на пирсе учебного отряда: Александр Иванович принимает в дар от начальника отряда, своего бывшего комдива Евгения Гавриловича Юнакова, живого поросёнка. Этим традиционным подарком подводники встречали возвращающихся из боевого похода победителей. Александр Иванович и адмирал В.Ф.Трибуц, командовавший Балтийским флотом в годы войны. Они курят и о чём-то мирно беседуют. Александр Иванович в «комнате славы» учеб-

ного отряда отвечает на вопросы молодых моряков. Впечатление такое, что все снимки сделаны скрытой камерой. Абсолютная естественность, полное отсутствие позы. Не хочу сказать, что на всех тридцати снимках он одинаков. Сказываются и годы, и настроение, в котором его захватил объектив. Но он везде верен себе. Один и тот же с матросом и адмиралом. В центре дружеского внимания и наедине со своими мыслями.

Особенно дорога мне одна фотография. Её подарил мне председатель Совета ветеранов-подводников Балтики вице-адмирал



1972 год, июль. Первая встреча участников военных конвоев и молодёжи. Группа ветеранов на теплоходе «Александр Кучин» вышла в море и опустила венок на волны, навеки укрывшие 13 транспортных судов и несколько сотен членов экипажей. На этой первой встрече вручался знак «Участнику плавания в конвоях», который приобрёл значимую ценность среди наших и зарубежных моряков, примавших участие в союзных операциях.

1975 год, апрель. Вторая встреча прошла в канун 30-летия Победы. В Архангельск приехали И.Папанин, К.Бадигин, В.Беляев, К.Кудиевский – организаторы конвойных операций, прямые участники и авторы книг о войне на северных морях.

1977 год, июнь. Под девизом третьего сбора «Советский моряк – интернационалист» собрались те, кто, преодолевая арктические моря и миро-



Президент РОО «Полярный конвой»
капитан I ранга в отставке
Юрий Ефимович Александров

вой океан, спешил на помощь сражающимся народам Испании, Кубы, Вьетнама...

1978 год, февраль. В дни празднования 60-летия Вооружённых Сил СССР собрались в Доме офицеров Архангельска участники легендарного боя у острова Диксон в августе 1942 года – моряки «А.Сибирякова», «Дежнёва», «Кары», «Революционера». Министр Морского Флота СССР Т.Б.Гуженко сказал тогда, что ратный подвиг и весь активный жизненный путь ветеранов-североморцев является для молодого поколения достойным примером служения Родине.

1980 год, июнь. Пятая встреча участников боевых конвоев под лозунгом «Эстафета поколений – эстафета традиций флота» собрала кавалеров ордена Ленина 30-80 годов. Среди них были: Ф.А.Рынцын, А.Ф.Пинежанинов, В.Я.Орликова, В.Л.Макарьин, В.П.Коковин, А.А.Садовников и десятки других. Дежнёвец Гурген Тонунц от имени ветеранов вой-ны в Арктике огласил обращение «К молодому поколению флота Севера». А молодёжная команда яхты «Гренада» прошла «кильватером славы» по местам гибели кораблей и отдала честь мужеству павших.

1982 год, август. Архангельский Дворец культуры моряков вновь сияет от боевых наград и регалий на выдаших виды форменных тужурках и кителях. Лейтмотив очередной встречи: «Северный морской путь – трасса боевых подвигов моряков-северян». Среди почётных гостей был боцман ледокольного парохода «А.Сибиряков» Андрей Тихонович Павловский.

Встреча ветеранов в 1984 году посвящалась 400-летию Архангельска, который на протяжении всех эти лет был портом приписки сотен судов и кораблей, начинателем и знаменосцем великих походов по освоению Арктики. Тогда же 100-летие со дня основания Северное морское

Лев Андреевич Курников, во время войны начальник штаба нашей бригады. На фото мы сняты вместе с Александром Ивановичем. Третий в кадре – наш общий друг, бывший флагманский штурман бригады, ныне покойный Н.Н.Настай. Настай в морской форме, Александр Иванович в пиджаке и белой рубашке с галстуком, через руку переброшен лёгкий плащ. На лацкане пиджака только один орден Ленина, тот самый, без ленточки, что выставлен теперь в музейной витрине. Мы стоим у гранитного парапета, сзади широкая Нева, горизонт закрывает мост Лейтенанта

Шмидта. По этим признакам легко угадываются и место, и дата. Июнь 1963 года. Университетская набережная. Раннее утро. Скоро должны подать «плавсредства», которые перевезут ветеранов-подводников из Ленинграда в Кронштадт на традиционную встречу. Дата и место не вызывают сомнений, а вот о чём мы трое говорили за несколько секунд до того, как возникла эта уловленная чьим-то объективом тревожная пауза, восстановить уже невозможно, и мне всё чаще приходит в голову, что я ошибаюсь: это не встреча, а расставание. Мы стоим на фоне светлого неба, но

Ленинград – город белых ночей, и в июне вечера там почти неотличимы от раннего утра. А если так, то всё становится на свои места: сбор уже позади, нас привезли в Ленинград, остались считанные минуты до последнего рукопожатия, понятны и плохо скрытая тревога на наших с Настаем лицах, и невесёлое раздумье на ещё недавно оживлённом лице Маринеско. На этой фотографии он уже немолод, всё мальчишеское куда-то ушло, на лбу залегли морщины, но и до старости ему ещё далеко, в тёмных волосах не блестит седина, а от всей его невысокой, но



Никольский морской (Николо-Богоявленский) кафедральный собор, Санкт-Петербург

пароходство первым в отрасли удостоено ордена Ленина...

Гуманизм и общечеловеческое значение традиций братства северных конвоев, как никогда, актуальны в наше время, когда их можно рассматривать как историческую основу сотрудничества и добрососедства.

...В Санкт-Петербурге развивались свои традиции: в такие дни участники конвоев стали собираться у памятника И. Крузенштерна, первого русского мореплавателя, совершившего кругосветное путешествие. Не стало исключением и встреча 2006 года. (Буквально накануне здесь у причала



стоял парусник «Крузенштерн», вернувшийся из кругосветки, которую он посвятил 60-летию Победы). Здесь к ветеранам войны присоединился военный оркестр морского училища, и тогда все торжественным маршем двинулись по набережной Лейтенанта Шмидта к ледоколу «Красин». Удивительное и волнующее зрелище: впереди – духовой оркестр, знаменосцы; ветераны идут уже не таким чётким строем, как прежде, но с гордыми, просветлёнными лицами, при полном параде. Идёт Время, идёт Мужество, идёт История!..

Мы с Сергеем Петровым замыкаем колонну. Мы – не участники конвоев, но имеем к ним самое прямое отношение. Автора этих строк никто не заподозрит в подлоге. Да и Сергей, насколько я успел узнать к тому времени, – продолжатель морских традиций, сын известного капитана П.А.Петрова. Сейчас он не без гордости может сказать: его отец – выпускник Высшего военноморского училища имени Фрунзе, мимо которого мы только что прошли, вернее, там началось наше торжественное шествие. Молодым лейтенантом в 1941 году отца направляют в 72-ю отдельную морскую стрелковую бригаду, удерживающую важный стратегический плацдарм на Кольском полуострове. После тяжёлого ранения П.А.Петров сумел побороть судьбу и снова добиться направления на боевой корабль. Штурманом на минном заградителе «Юшар», потом на эсминце «Громкий» встречал он транспорты северных конвоев, разбросанных противником и штормами, сопровождал их до Архангельска. После войны флагманский штурман П.А.Петров служил в разных должностях на Северном и Балтийском флотах...

Сергей хорошо помнит отца, и участие в мероприятиях, посвященных очередной годовщине прихода первого союзного конвоя, для него – это

крепкой, нерасплывшейся фигуры по-прежнему исходит ощущение сдержанной силы. И трудно поверить, что этому поразительно жизнестойкому и жизнелюбивому человеку осталось жить всего несколько месяцев.

Знали ли мы, его друзья, что страшная болезнь уже проникла в него? Не знали, как не знал до конца и сам Александр Иванович, но нас уже точила тревога. На сборе ветеранов он был, как всегда, оживлён, дружелюбен, открыт, но покашливал странно, не по-простудному, и тогда лицо его сразу старело и становилось

таким, каким его запечатлел объектив на этом, вполне вероятно, последнем по времени снимке.

Не перестаю огорчаться, что среди множества магнитофонных записей у меня не записан голос Александра Ивановича: когда мы с ним встречались, у меня ещё не было портативного магнитофона. Но я и так помню его голос. То же ощущение сдержанной силы, что и от внешности. Говорил он всегда негромко, но так, что хотелось слушать. Подводники вообще народ не шумный, в центральном посту и в рубке подводной лодки принято говорить вполголоса и

обходиться без лишних слов. Эта привычка сказывается и на берегу. Даже в возбуждении Александр Иванович редко возвышал голос. Разве только когда пел. Петь он любил, пел хорошо, по-русски и по-украински и даже под хмельком не фальшивил. Как, впрочем, и в быту. А чужую фальшь угадывал мгновенно, и это наводит на мысль, что музыкальность слуха – качество не только физиологическое. Слух у Александра Ивановича был тончайший.

Прошло то время, когда подвиг Маринеско оставался неизвестным народу, теперь никто не спорит, что



дань светлой памяти всем, кто окружал отца в те памятные и суровые годы войны.

По возвращению домой я внимательно просмотрел и прочитал газету «Миниатюра», которую редактирует С.Петров. Самое пристальное внимание в газете обращается к истории Российского Флота, а рассказывается об этом через необычное, медальерное искусство. Вот и в этом номере газеты очередное приложение «Полкового музея» полностью посвящено северным конвоям. С отдельными материалами, представляющими интерес моего читателя, можно будет познакомиться в разделе «Сага о полярных конвоях».

...Всё было, как всегда, но чуток торжественней: «Красин» стоял у причала, как с иголки, «новенький» – после ремонта. Никак не скажешь, что за «плечами» линейного ледокола, построенного в 1899 году, славная история: в 1928 году участвовал в спасении экспедиции У.Нобиле, в тридцатые годы прошлого столетия успешно плавал по Северному морскому пути, участвовал в исследованиях Арктики, в 1941-45 годах проводил северные караваны судов, в том числе и союзные конвои.

Эту важную страницу морской истории СССР и России просто хотели вычеркнуть: одни предлагали разрезать судно на куски и сдать в металлолом, другие – продать иностранцам для целей сомнительного свойства, третьи вообще видели его как очередной «увеселительный поплавок». Настоящие патриоты отстаивали свою точку зрения: быть «Красину» музеем истории российского флота! Долго доказывали ветераны морского флота бюрократам и людям, далёким от истории российского флота: это – единственно целесообразный шаг. Теперь уже нет сомнений: «Красин» – корабль-музей! Кто-то из знакомых спросил меня, между прочим, как я чувствую себя в рубке ледокола. Честно при-

знался: «Поджилки трясутся! Не от страха, конечно, от сознания того, что прикоснулся к 300-летней Истории российского флота на корабле, достойном уважения...»

И ещё я вспомнил, с какой любовью и уважением вспоминал «Красина» Иван Дмитриевич Папанин:

«...Готовясь к зиме 1942/43 года, мы постарались учесть ошибки предыдущей зимней кампании. С нетерпением ожидали прибытия из США двух ледокольных судов: нашего «Красина» и канадского «Монткальма». Переход «Красина» прибавил новую яркую главу к биографии этого прославленного ледокола.

Ремонт был завершён только в конце февраля 1942 года. Корабль присоединился к конвою, шедшему в Англию. Этот переход каравана совершался при слабом военном эскорте, но бушевал шторм, и это была самая желанная погода для моряков. Стоянка в Глазго прошла не без пользы: капитану Маркову удалось договориться об установке двух трёхдюймовых пушек, и огневая мощь ледокола усилилась. «Красин» покинул Глазго 4 апреля в составе конвоя, шедшего в Исландию. Ледокол был замыкающим, держал наготове 19 стволов пушек и пулемётов. До Рейкьявика дошли благополучно, если не считать встреч с плавающими минами. В Исландии простояли две недели, пока не был сформирован очередной, пятнадцатый конвой в составе 23 транспортов и двух ледоколов. «Вторым ледоколом в конвое был «Монткальм». Последняя и самая опасная часть маршрута проходила в зоне активной деятельности надводных, подводных и воздушных сил противника. Уже вступил в свои права полярный день, погода была ясная, видимость хорошая. Вражеский воздушный разведчик в первый же день обнаружил караван. Все 10 дней перехода не переставали греметь орудия. Конвой бесперывно

он настоящий герой. Но ведь не единственный же. Я знал и знаю многих не менее отважных. «Рядом с героями» – так называлась вышедшая в шестидесятых годах книга воспоминаний писателей-фронтовиков Ленинграда и Балтики. Название очень точное. И по долгу службы, и по характеру своей профессии военные литераторы оказались летописцами героического времени, пройдя за годы войны сложный путь от фронтового репортажа к первым, ещё несовершенным попыткам понять и осмыслить природу массового героизма советских воинов и приблизиться

к первым художественным обобщениям. От поступка найти ход к побуждению, от побуждения к характеру. Так было уже тогда, и нет ничего удивительного в том, что сегодня меня интересует не тоннаж потопленных Маринеско вражеских судов, а в первую очередь героический характер. Яркий, самобытный, знавший и взлёты, и падения, но при этом удивительно цельный. Уязвимый, но в своей основе негибкий и бескомпромиссный. Способный возвышаться над обстоятельствами и подчинять их себе. И, наконец, что немало важно, – отмеченный печатью

таланта. Талант и героизм – понятия сопряжённые. Талантливому человеку, для того чтобы полностью осуществить заложенные в нём возможности, необходима воля, зачастую героическая воля. Точно так же человеку героического склада для совершения выдающегося подвига в большинстве случаев необходимо высокое профессиональное мастерство, доступное только людям одарённым.

... И конечно, постепенно складывающийся во мне образ Маринеско привлек меня тем, что героическое начало было в нём глубочайшим образом заложено;



атаковали фашистские подлодки и самолёты. Свободные от вахты моряки – члены экипажа ледокола – в минуты передышек ложились спать одетыми у орудий и пулемётов. По сигналу тревоги все номера орудийных и пулемётных расчётов сразу занимали боевые посты и открывали огонь по фашистским разбойникам.

В непрерывных и ожесточённых боях все моряки орденосного «Красина» держались с беспримерной отвагой и мужеством. Капитан Михаил Гаврилович Марков и помполит Михаил Андрианович Дьяков весь переход не покидали мостика. На ледоколе не было военной команды, корабельной артиллерией командовал старший машинист Петр Николаевич Ткаченко. Он пришёл на ледокол по комсомольскому набору в 1936 году, вступил на



Медаль, выполненная петербургским медальером Г.П. Постниковым, посвящена 70-летию капитана I ранга П.А. Петрова



Марш ветеранов Полярных конвоев России, Великобритании, Исландии в дни 65-летия прибытия конвоя «Дервиш» (г. Санкт-Петербург)

судне в партию и пользовался в экипаже большим авторитетом. Ткаченко и сам вёл огонь из крупнокалиберного пулемёта. Раненный во время налёта, Ткаченко не покинул своего поста.

Секретарь комсомольской организации ледокола электрик Сажинов был командиром орудийного расчёта. Его орудие всегда стреляло метко и безотказно. Старший механик Павел Петрович Чукур, который тоже в своё время пришёл на корабль по комсомольскому набору, во время самого интенсивного огня находился в машинном отделении и работал, подавая пример машинистам и кочегарам.

До самого Мурманска не прекращались бои. Ледокол благополучно миновал все опасности; шедшие впереди него два транспорта из Глазго – «Красин» следовал третьим – были торпедированы и затонули. Экипаж ледокола «Монткальм» также храбро сражался и сохранил своё судно.

Если бы кто знал, как мы обрадовались, увидев «Красина» в Мурманске! Мы радовались, что ледо-

чем больше я узнавал его и о нём, тем яснее становилось для меня, что беспримерный, по слову И.С.Исакова, январский рейд 1945 года не был яркой вспышкой, на короткое время осветившей фигуру человека заурядного, а предопределён всей его предшествующей жизнью. Я увидел в Александре Маринеско один из тех характеров, которые привлекали меня всегда. И в жизни, и в искусстве...

В личности Александра Маринеско для меня сегодня важнее всего проследить, как складывался этот характер, понять заключённые в нём противоречия, присущие,

по моим наблюдениям, многим незаурядным людям. Концентрированная воля, равно как и выдающееся дарование, – качество не только прекрасное, но и опасное, требующее, как всё нестандартное, нестандартного к себе отношения.

Приступая к работе, я старался не обременять себя никакими предвзятостями и был готов к неожиданностям. Единственное, в чём я был убеждён с самого начала: героем не делаются в пять минут. Самый подвиг может длиться секунды, но он всегда подготовлен всей предшествующей жизнью.

В одной из ранних служебных аттестаций Маринеско, подписанной его учителем и воспитателем Евгением Гавриловичем Юнаковым, есть такая фраза: «Способен пренебрегать личными интересами для пользы службы».

Сказано сухо. Сегодня, оглядываясь на пройденный Маринеско жизненный путь, этот пункт можно, пожалуй, сформулировать иначе: «Способен на подвиг».

С сокращениями
из повести о друге
Александра КРОНА
«Капитан дальнего плавания».



кол вернулся на Родину, гордились, что его экипаж в самые тяжёлые и ответственные часы не терял присутствия духа. Капитан Михаил Гаврилович Марков принадлежал к числу тех полярных капитанов, что оставили заметный след в истории освоения Арктики. Это был очень скромный, я бы даже сказал, тихий человек, очень вежливый и деликатный, никогда не повышавший голоса, но никогда и не отступавший перед трудностями. Плавание штурманом с капитанами старшего поколения, прежде всего с Ворониным, Пономарёвым, Николаевым, дало ему большой практический опыт судовождения во льдах Арктики, помноженный затем на собственный опыт командования большими ледоколами.

Шестнадцать наиболее отличившихся в походе членов экипажа «Красина» были награждены боевыми орденами и медалями.

Ледокол «Красин» мы перегнали из Мурманска в Архангельск, точнее, в Северодвинск, где его довооружили, снабдили всем необходимым и к началу



Мы с Сергеем Петровым замыкаем колонну...

летней кампании направили в Карское море. Там он отлично работал всю навигацию. Осенью ледокол возвратился в Архангельск, и мы его включили в зимние ледовые операции. Ледоколы «Ленин» и «Сталин» получили надёжного партнёра, который, не уступая им в мощности, отличался лучшей маневренностью.

Раз я уже заговорил о «Красине», то хочется сказать несколько слов и о его судьбе. Этому ледоколу, построенному ещё перед первой мировой войной, выпал счастливый жребий – исключительное долголетие. В то время как его сверстники давно сошли с морских путей, он продолжал нести морскую службу. После войны судно модернизировали, перевели на жидкое топливо, и «Красин» долго водил транспортные суда через арктические льды. Но постепенно возраст давал себя знать, и до 1973 года «Красин» работал на Сахалине уже как исследовательское судно, как техническая база для морских геологов. Теперь имя «Красин» носит сверхмощный ледокол, построенный в 1975 году. Корабли идут на слом, но имена их остаются. Хотя тот, старый «Красин», конечно, надо было бы сохранить. Берегут же в Норвегии «Фрам», на котором Ф. Нансен совершил исторический дрейф в Северном Ледовитом океане», – так писал И.Д.Папанин в своей книге «Лёд и пламень».

Спустя несколько десятилетий на борту того самого старого ледокола «Красин» состоялся короткий митинг, который открыл вице-президент РОО «Полярный конвой», контр-адмирал запаса В.А.Солодов. Он поздравляет всех присутствующих с 65-летием прибытия в нашу страну первого конвоя «Дервиш». С приветственным словом выступает участник полярных конвоев В.Дремлюг. Над волнами Невы разносится торжественная и волнующая мелодия песни военных лет на слова североморца Николая Букина «Прощайте, скали-

От Заполярья до Праги

К началу Великой Отечественной войны Петру Мустяца, уроженцу села Выхватинцы Рыбницкого района, исполнилось всего пятнадцать лет. Ещё перед войной его семья попала пол каток «неблагонадёжности», их выселили из родных мест в далёкую Карелию. Там, в Медвежьегороске, десятилетний подросток ходил в школу, у него появились новые товарищи и друзья. Семья обживалась на

новом месте среди карельских лесов и озёр. Подросток Петя трудился наравне с взрослыми на лесоразработках – валил и пил деревья, очищал брёвна и отправлял строевой карельский лес строго по назначению...

В 1943 году 17-летний П.Мустя трижды пишет заявления в райвоенкомат с просьбой отправить его немедленно в действующую армию. Просьбу удовлетворили и направили в спецбатальоне в Мурманский порт на разгрузку американских и английских судов. Все эти караваны с военной техникой, танками, продовольствием, прибывшие по



П.О. Мустя



стые горы». Свинцовое небо над Невой, холодный ветер обжигает щеки, и я непроизвольно нашёптываю слова песни:

*Прощайте, скалистые горы,
На подвиг Отчизна зовёт...*

На борт «Красина» набегает одна за другой суровые невские волны... А в подсознании возникает что-то большое и светлое, где неразделимо и осязаемо до боли сливаются в один образ и мужественный Архангельск, и непреклонный Мурманск, и песенный Рыбачий, и арктический Диксон, и заполярный Норильск, и блокадный Ленинград... Как будто холодные ветры нынешнего Санкт-Петербурга нашёптывают мне голосом Ольги Берггольц:

*Как многих нам уже недосчитаться!
Но мы не плачем! Правду говорят,
что слёзы вымерзли у ленинградцев...*

Контр-адмирал запаса, вице-президент РОО «Полярный конвой» Вячеслав Анатольевич Солодов отдаёт приказ о возложении венка на воду в честь погибших участников северных конвоев. С палубы летят в воду алые гвоздики, венок от участников полярных конвоев ласково принимает суровая невская волна, брызги которой, как слёзы, орошают венок...

На «Красине» в эти дни была развернута выставка редких картин и фотоиллюстраций, посвящённых трудной конвойной работе в годы второй мировой войны. Ветераны с интересом рассматривали снимки военных лет. И опять в их глазах – удивление, и снова из их уст – воспоминания...

Потом по программе – товарищеский ужин на борту ледокола «Красин». И снова новые знакомства. За одним столом я оказался с людьми ранее мне неизвестными. Но вскоре, как говорят в народе, всё развиднелось. Развеселившийся после приёма

парочки рюмок водки седовласый ветеран стал читать свои стихи:

*...Мы за Россию воевали
И за неё шли смело в бой,
Нас «краснофлотцы» называли,
На подвиг был готов любой.*

*Суровый край, земля родная,
Ласкал твой берег всплеск волны,
В боях усталости не зная,
Шли на врага твои сыны.*

*Дрались с врагом матросы смело,
Был каждый друг, товарищ, брат,
И если пуля вдруг задела,
Мы не спешили в медсанбат.*

*«Перевяжи, братишка, рану, –
Попросит раненый боец, –
Я к пулемёту снова встану,
Приблизу Гитлера конец...»*

По прочтении первого из стихотворений признаюсь ветерану, что я его знаю.

– Откуда? Мы впервые видимся, – удивился ветеран.

– Перед поездкой в Санкт-Петербург читал ваши стихи в юбилейном сборнике воспоминаний «Полярный конвой», вышедшем в издательстве «Остров» к 60-летию Великой Победы. Его прислала мне в Приднестровье Камилла Эдуардовна...

– Выстрел в «десятку»!

Поощрённый таким вниманием, ветеран читал и читал стихи о своих друзьях-североморцах, о самом светлом Дне Победы, о своём обращении к депутатам Государственной Думы, которых он, ветеран Великой войны, просит дать возможность прожить ещё один день, как подобает человеку и патриоту, потому что не всегда комфортно и уютно



Вместе радуются большой семье

ленд-лизу, надо было срочно разгружать во избежание длительных стоянок, перед угрозой постоянных налётов фашистской авиации. Эта была трудная работа, с большим напряжением сил всего персонала порта – от рядового матроса до командира самого высокого ранга. Сутками рядовому Петру Мустя приходилось работать под обжигающим холодным ветром, с несколькими лебёдками сразу. Команды «Вира, майна!» запомнились на всю жизнь...

Когда спецбатальон выполнил своё задание, старшего сержанта М.Мустя направляют в 3-ю отдель-

чувствуют себя герои и рядовые той войны в своём Отечестве...

Санкт-Петербург подарил мне в эти дни много замечательных встреч. Памятной для меня останется встреча с капитаном I ранга в запасе Игорем



Михаил Гаврилович Марков

С 1940 г. Марков – капитан линейного ледокола «Красин». В годы Великой Отечественной войны ледокол под его командованием совершил переход из Владивостока через Панамский канал в Мурманск. На пути к Мурманску после атаки каравана транспортных судов немецкой авиацией Марков самостоятельно принял решение вступить в бой и отразил атаку врага.

ную морскую бригаду пулемётчиком. Вместе со своими, морскими пехотинцами он участвует в освобождении Петрозаводска и всей Карелии летом 1944 года.

Финляндия, гитлеровский сателлит, сразу же вышла из войны, когда советские пограничники серьёзно укрепили советско-финскую границу. Тогда старший сержант Мустя успешно защищал Рыбачий и наступал на Петсамо. Потом ему довелось освобождать Польшу, Чехословакию. В боях под Прагой он поставил свою последнюю точку в Великой Отечественной войне, но не 9 мая, а спустя неделю, пока

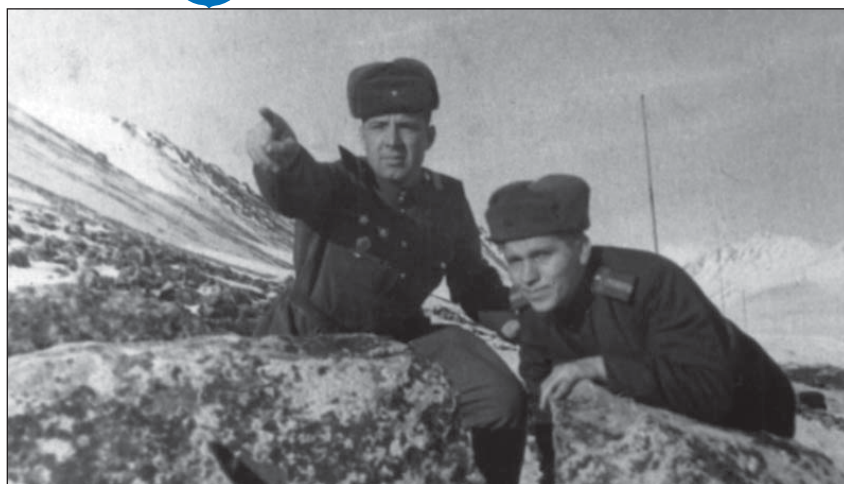


Витальевичем Козырь. Обаятельный, интеллигентный человек, он был в центре всех мероприятий, обозначенных в программе праздника. В его свободном владении английским языком нуждались многие. Своим активным и деятельным посредничеством он, кажется, взламывал все границы и являл возможность дружеского понимания людей разных стран и континентов. ...

1 сентября. Надо ли напоминать в этот день о начале учебного года. Но, оказалось, что и тут есть свои традиции. Учебный год 2006 года в большинстве школ Василеостровского района Санкт-Петербурга начался уроком мира с очень конкретной темой «Роль полярных конвоев во второй мировой войне. 65 лет первому союзническому конвою «Дервиш». В школах прошли встречи с участниками полярных конвоев.

Нас с Камиллой Эдуардовной Кузнецовой, секретарём правления РОО «Полярный конвой», определили на урок мира в школу № 27. Директор школы Эдуард Александрович Агавелов после торжественной линейки знакомит нас с классным руководителем Натальей Сергеевной Волковой, недавней выпускницей этой школы, ныне преподавателем литературы. В её 10 «а» классе будет наш урок мира. «Кстати, – замечает не без гордости Эдуард Александрович, – документальный фильм о полярных конвоях снимал выпускник нашей школы Саша Сорокин».

Камилла Эдуардовна подробно, насколько позволяли рамки урока, рассказала о северных конвоях, на специально подготовленной карте показала их путь из Исландии в советские порты – Архангельск и Мурманск. Камилла Эдуардовна заслуживает того, чтобы о ней замолвили особое слово. Бывший учитель немецкого языка, она как-то по-хозяйски и основательно вписалась в многогранную деятельность региональной обще-



Старший сержант Пётр Мустя показывает старшине Иванову, куда двигаться дальше...



ственной организации «Полярный конвой». Она тут свой человек, всех она знает в лицо и помнит по памяти фамилии, имена, номера телефонов, домашние адреса и краткие биографии большинства членов этой боевой организации. В этом я убедился, когда накануне праздничных мероприятий, она приехала встретить меня, а потом часами буквально висела на телефоне, оповещала всех ветеранов и убеждалась в их готовности к празднику.

Для Камиллы Эдуардовны работа в «Полярном конвое» имеет свой смысл и предназначение. Её отец, ныне уже покойный Эдуард Гансович Аугъяров, капитан I ранга, выпускник военно-морского училища 1925 года, минёр, всю войну прослужил на Севере в Беломорской военной флотилии, со 2 августа 1941 года. Эта тема стала, как она признаётся, одной из важнейших уже в зрелом возрасте. Толчком к такому «самообразованию», включая и исследовательскую работу в Центральном военно-морском музее, послужило празднование 50-летнего юбилея «Дервиша». Вскоре состоялись встречи и знакомство с ветеранами-беломорцами, которые сразу приняли её в свою семью, при этом посветовали: о деятельности Беломорской военной флотилии пишут мало, чаще всего «растворяя её в Северном флоте». Когда накопилось достаточно материала, Камилла Эдуардовна, человек эрудированный, деятельный и коммуникабельный, отважилась выступить на XI областных общественно-научных чтениях по военно-патриотической тематике, прошедших в Архангельске 31 октября 2001 года, рассказала о своём отце и его сослуживцах по Беломорской флотилии...

Возможно, я повторюсь, но по-доброму завидую Камилле Эдуардовне, как она крепко вжилась в своё генеалогическое древо, и так много, в деталях, знает об истории своей семьи, своей родословной. Из таких людей и рядом с такими людьми

вырастают настоящие патриоты. Из Ивана, не помнящего родства, в лучшем случае, получается патриот квасного толка...

Затем Камилла Эдуардовна представила меня, гостя из Приднестровья и автора книги «Побратимы Арктики». Честно признаться, я даже не мог себе представить, что буду выступать перед школьниками Санкт-Петербурга. Когда-то я тоже учился в школе в Нижегородской области и на праздник последнего звонка сочинил такие стихи:

*Мы со школой подружились с детства,
Полюбили, как родимый дом,
От неё большое мы наследство
По дорогам жизни понесём...*

И вот я несу с благодарностью это наследство, что мне дала школа: с её помощью я успешно закончил факультет журналистики Московского государственного университета, почти полвека отдал журналистике, стал членом Союза писателей Приднестровья и Международного сообщества писательских союзов. И первая моя документальная книжка «Побратимы Арктики» о судьбах североморцев ледокольных пароходов «Сибиряков» и «Дежнёв». Вторая часть книги под этим же названием будет посвящена северным конвоям, которые вписали не одну героическую страницу в историю второй мировой войны... Примерно таким образом я вёл свою беседу...

Мы преподносим в подарок школе книги о полярных конвоях, я вручаю классному руководителю своих «Побратимов Арктики». Отрадно отметить, что во время урока мира я не заметил ни одного скучающего лица. Старшеклассники слушали с большим вниманием наши рассказы. А после урока к нам подошло сразу трое юношей, у которых появилось желание углубленно изучать историю полярных конвоев. Камилла Эдуардовна обещала им всяческую поддержку, сообщила свои

вместе с однополчанами не добил немецко-фашистскую группировку, стремившуюся прорваться на запад.

Участвовал старший сержант П.Мустья и в короткой войне с Японией. Большинство солдат с победой отпустили домой, а его направили на Чукотку, в бухту Провидения защищать государственную границу с бывшим союзником – Америкой. На берегу Берингова пролива он прослужил ещё пять лет среди льдов и белых медведей...

Только в 1950 году вернулся на родину – в Молдавию, отучился на механика МТС в Резинской школе

механизации и более сорока лет с одной записью в трудовой книжке отработал мастером производственного обучения. Менялись названия Дубоссарского училища механизации, но суть оставалась одна – подготовка кадров сельскому хозяйству республики и дружественных стран – Кубы и Вьетнама.

Немало у ветерана войны и труда П.О.Мустья достойных наград: орден Отечественной войны, два ордена Красной Звезды, орден Октябрьской революции и орден «Знак Почёта», медали «За оборону Советского Запо-

лярья», за победу над Германией и Японией, юбилейные награды, медали за освоение целинных и залежных земель, юбилейная медаль к 100-летию со дня рождения В.И.Ленина.

Пётр Онуфриевич Мустья с супругой Галиной Леонтьевной вырастили двоих сыновей. Сейчас они живут отдельно своими семьями. Растут внуки... Вместе радуются большой семье.

А. МОСКАЛЁВА,

ветеран войны и труда.

По публикации
в газете «Приднестровье»
за 8 мая 2002 года.



координаты для связи. Это было особенно важно. Обычно в таких делах инициативу берут в свои руки девочки. А тут на передовой рубеж вышли юноши. Что ж, всё верно. Это тема для настоящих мужчин! И они первыми получили билеты на праздничный концерт...

В тот же день для иностранных ветеранов была организована экскурсия в Центральный Военно-Морской музей. А вечером в Концертном зале у Финляндского вокзала состоялся большой концерт «Корабли собирают конвой» для ветеранов, студентов, курсантов морских учебных заведений и школьников старших классов. Там были и наши новые друзья из школы №27...

Заключительный день наших встреч. В Доме дружбы (Шуваловский дворец, набережная Фонтанки, 25) проходит ещё одно очень важное мероприятие – Международная конференция на тему «Полярные конвои: прошлое, настоящее и будущее». Тоже вроде бы всё как обычно: представление участников конференции, информационные сообщения оргкомитета конференции,



Участники международной конференции
«Полярные конвои: прошлое, настоящее
и будущее»

приветствия городской администрации, дипломатического корпуса, руководства Ассоциации международного сотрудничества... Конференцию открывает председатель Комитета по внешним связям и туризму Правительства Санкт-Петербурга А.В.Прохоренко.

Особую значимость этой конференции придавало присутствие специального представителя президента Исландии Кристиана Кайборгеса. Участники конференции справедливо отмечали, что долгое время принижалась роль Исландии в полярных конвоях, хотя абсолютное их большинство формировалось именно у берегов этого островного, северного и независимого государства. Почему именно Исландия? – вопрос неспроста. Эта маленькая холодная страна не была недосягаемой для гитлеровской «длинной руки» в виде самолётов дальнего действия и подводных лодок. Или фашисты придерживались другой тактики – отлавливать союзные конвои не при их формировании, а в пути следования, на более близком расстоянии, так сказать, с наименьшими затратами. Долгие годы Исландия была полуколонией Дании. Но тогда Дания попала под гитлеровскую оккупацию и сама стала немецкой колонией. Англия не преминула сразу же прибрать к рукам бесхозную Исландию. Потом сюда пришли американцы, превратившие Исландию в свой «нетонущий авианосец». С таким определением Валентина Пикуля трудно не согласиться. У Соединённых Штатов к тому времени был накоплен достаточный опыт по созданию гаваней и аэродромов в условиях Арктики. Война, как это не парадоксально, была на пользу Исландии, этой страны практически не коснулось чёрное крыло войны. Здесь не было массовых разрушений. Бурные морские операции приносили в экономику значительные, как сейчас говорят, инвестиции. Да и «интимные» отношения англий-

Салют в честь победы

...Сергей Шахов с отличием закончил Военно-политическое училище имени Ф.Энгельса и был зачислен слушателем Военно-политической академии имени В.И.Ленина. В сентябре 1941 года, когда уже полыхала война, старший политрук Шахов с дипломом об окончании академии прибыл на Северный флот. Тридцатилетний инспектор политуправления сразу оказался на переднем крае

боевых действий. Он участвовал в боевых походах на подводных лодках, неделями жил на передовой у морских пехотинцев.

– Я несколько раз участвовал в боевых походах на подводных лодках, – рассказывает С.С.Шахов. – Море, конечно, лучше всего сближает людей. Преодолевая вместе трудности, находясь иногда буквально на краю гибели, моряки хорошо узнают друг друга, безошибочно оценивают возможности и человеческие качества каждого. Поэтому-то меня и знали многие подводники, и я был тоже не про-

сто знаком с ними, а питал к ним глубокие дружеские чувства.

...Капитан I ранга в отставке С.С.Шахов, приехав на флот уже в мирное время, прежде всего побывал в музее Краснознамённого Северного флота. В одной из витрин он обратил внимание на санитарную сумку, орденскую книжку и орден Красного Знамени. Рядом с фотографии смотрела юная девушка в матросской форме. Шахов, конечно же, сразу узнал санинструктора 12-й Краснознамённой бригады морской пехоты Нину Буркову. Этой отважной девушке были обязаны



Член оргкомитета международной конференции в Рейкьявике (Исландия) Кристиан Кайборгес

ских и американских моряков с исландскими женщинами в свободное от службы время имели свои последствия для рождения значительного числа новых граждан и заполнения безлюдного острова людьми с крепким оорганомом и обновлённой кровью.

С весенней навигации 1942 года местом сбора кораблей для отправки грузов в СССР был избран Хваль-фьорд, расположенный чуть севернее столицы Исландии – Рейкьявика. Здесь встречались сотни морских транспортов под флагами США, СССР, Великобритании, Голландии, Панамы, Польши, Франции... Иногда на борту одного корабля в смешанных командах сходились представители более десяти национальностей...

Кстати, в Исландии проживает около 286 тысяч

человек. Более половины населения проживает в Рейкьявике – столице страны. Исландия одна из процветающих стран. По размеру валового национального продукта на душу населения она занимает четвёртое место в мире.

У меня сразу возникает аналогия с Приднестровьем, где и населения в два с лишним раза больше, и природные условия – благодатные (юг всё-таки!), и экономический потенциал обеспечивал бы с лихвой самодостаточность государства при нормальном его существовании, без блокад и силового давления со стороны Молдовы, без международного диктата...

В Исландии не забывают своей истории: к 60-й годовщине окончания второй мировой войны на городском кладбище Рейкьявика установлен памятник погибшим морякам союзных конвоев по проекту россиян – скульптора Владимира Суровцева и архитектора Алексея Бегунова. Обмен делегациями с российской и исландской стороны подвинул обе стороны к разумному и взаимоприемлемому решению – провести в ближайшее время Международную конференцию участников северных конвоев в столице Исландии – Рейкьявике. Наверное, поэтому член организационного комитета Международной конференции Кристиан Кайборгес так внимательно слушал и эмоционально реагировал на каждое выступление участников нашей конференции. Наверное, переводчик Игорь Козырь, директор по развитию новых программ Военно-морского клуба Санкт-Петербурга смог донести до его сознания все тонкости обрушившейся на него информации...

А послушать действительно было что даже сведущим в истории полярных конвоев. Доклады и выступления строились таким образом, что основная их часть состояла из материалов мало известных, да и частные воспоминания до сих пор ещё нигде не публиковались. Заслуженный полярник



жизнью многие бойцы. Она первой из женщин на Северном флоте награждена орденом Красного Знамени.

Особенно отличилась Нина Буркова в одном из боёв в декабре 1941 года. Санинструктор находилась на переднем крае, когда раздалась команда: «В атаку!» Морские пехотинцы ринулись вперёд, в одной цепи с ними бежала и Нина. Гитлеровцы открыли огонь по атакующим миномётный огонь. Появились раненые. Нина, увязая в глубоком снегу, прячась за валунами, пробиралась к раненому, перевязывала его и доставляла на

пункт первой медицинской помощи.

В одной из воронок она увидела четырёх бойцов, нуждающихся в помощи. Фашистские егеря находились поблизости. Санинструктор попросила одного из бойцов, который был крепче своих товарищей, прикрыть её огнём, пока она не вынесет раненых в безопасное место. Так они и поступили. Как только гитлеровцы приближались, морской пехотинец открывал огонь. В это время Нина, уложив очередного бойца на плащ-палатку, волокла его по снегу подальше, за валуны,

где он мог подождать отправки на медицинский пункт. В этот день Нина Буркова вынесла с поля боя 36 раненых.

Самоотверженность, мужество и решительность Нины Бурковой восхищали в бригаде всех. Ста шестидесяти бойцам и командирам за время войны спасла жизнь комсомолка Нина Буркова.

Юрий ХРЯЩЕВ.

«Зовут морские дали».

Лениздат. 1987 г., стр. 160-164.



В.В.Дремлюг рассказал об истории конвоя «Дервиш», о проблемах его формирования, о поэтапном прохождении и военном сопровождении от берегов Исландии до берегов России. С особым интересом были выслушаны выступления и воспоминания председателя клуба «Русский конвой», кавалера Ордена Британской Империи Гордона Лонга, ветеранов полярных конвоев Петура Олафссона (Исландия), Рональда Петита (Великобритания). «Ленд-лиз и Октябрьская железная дорога» – тема выступления председателя общества ветеранов Октябрьской дороги П.Ф.Маркова и тот же «новый свет» в этой многогранной и взаимосвязанной теме.

– Меня попросили рассказать о своей службе, – говорил Рональд Петит. – Это большой рассказ. Его можно разделить на несколько частей. По решению родителей я должен был закончить технический колледж в Бристоле. Это имело для меня большое значение. Одновременно занимался на курсах по электротехнике. Когда началась война, мне пришлось прекратить занятия. В 1939 году мне исполнился 21 год. Я прошёл медицинский осмотр и меня спросили, куда бы я хотел идти служить. Я сказал: «Во флот его Величества... Электротехническое обеспечение». Мы прошли соответствующее обучение, немного подождали, куда нас определяют. Набрали шесть команд и направили в Ливерпуль, откуда нас на крейсере должны были переправить в Канаду, где мы должны были принять шесть новых судов... Во второй половине войны я был на борту линейного корабля «Duke of York», и я хорошо помню, как обсуждался план потопления немецкого судна «Scharnhorst». Меня просили об этом подробно рассказать... – И Рональд уже начинает рассказывать, как это было: зима, холодно, темно; суда шли полным ходом, чтобы преградить путь врагу... Потом он неожиданно всплескивает руками,



Ветеран Полярных конвоев Рональд Петит (Великобритания)

сжимает ими седую голову и говорит: «Ам сори!» – «Извините». – Зачем я это всё рассказываю? Я же передал конференции воспоминания своего коллеги, он стоял тогда на мостике, всё видел и очень подробно описал это событие. К этому рассказу приложены документы, даже список тех, кто спасся с «Шарнхорста»... Кого это заинтересует, может просмотреть и прочитать... Помню, как мы были на военной базе Кола. Нас предупреждали, что русским запрещено общаться с нами. Но мы общались,

Исландия – колыбель Полярных конвоев

С 9 по 13 июля 2009 года в столице Исландии городе Рейкьявике прошла Международная военно-историческая конференция «Арктические конвои: дорога жизни через Атлантику». Трудно назвать обычной конференцию, патроном которой стал президент

Исландии. В организации этой конференции приняли активное участие посольства России, Великобритании, Соединённых Штатов Америки, Канады, Норвегии и Дании. Идея проведения конференции принадлежит ветеранам Санкт-Петербургской региональной общественной организации «Полярный конвой», посетившим Исландию в составе российской официальной делегации для участия в мероприятиях, посвященных 60-летию Победы над фашистской Германией, в 2005 году. Председателя президиума «Полярного конвоя» капитана I ранга в отставке

Юрия Ефимовича Александрова принял лично президент Исландии Олафур Рагнар Гримсон. Во время беседы с президентом, проходившей в доверительной, дружеской атмосфере, Ю.Е.Александров сумел заинтересовать его своим предложением о проведении международной конференции в этой стране и её актуальностью в современных условиях.

Олафур Рагнар Гримсон пользуется исключительно высокой популярностью в Исландии. Под руководством Гримсона страна добилась значительных экономических результатов в социальной



и я никогда не забуду, как люди встречали нас с улыбкой. Мне подумалось тогда: это такие же простые люди, как я... В этом мне удалось убедиться. Это уже мой пятый визит в Россию. И все они – незабываемые...

Президент РОО «Полярный конвой», капитан первого ранга в отставке Ю.Е.Александров говорил о настоящем и будущем полярных конвоев.

– Об Александре Матросове и его подвиге знают все, а о команде лесовоза «Ижора» – почти никто. Её экипаж – 33 человека. 32 погибли в неравном бою, 33-й умер в гитлеровском концлагере. Моряки ценой своих жизней спасли два каравана: «RQ-12» (18 судов доставили Красной Армии 200 самолётов, 160 танков, 180 бронемашин, сотни грузовиков и тысячи тонн сырья и продовольствия) и «QR-8» (14 судов обратного каравана)... Около тридцати пяти лет тому назад Валентин Пиккуль в своём произведении «Реквием каравану RQ-17», очень точно названном им документальной трагедией, обратился к ныне живущим, с призывом: «Помните, люди, эту «Ижору»!

Как видите, сага о полярных конвоях продолжается. Наша память не предаёт забвению те славные страницы истории. Удивительные человеческие истории поведал Юрий Барашков, профессор Архангельского госуниверситета, в своей книге с необычным названием «Арктические конвои в настроении Гленна Миллера». Но есть среди них факт просто потрясающий.

На одном из семи транспортов «Дервиша» пришёл боцманом негр Бой. Иностранные суда разгрузились и вскоре ушли домой. А через девять месяцев – 8 июля 1942 года – в Архангельске родился метисёнок Толя Бовыкин. Откуда было знать Шуре Бовыкиной, имевшей два класса образования, о генетике, что у неё родится чёрный сын от негра... Но он родился, рос и завоевывал любовь жителей Бакарицы.



**Ветеран Полярных конвоев
Пьетур Олафссон (Исландия)**

Люди моего поколения, наверняка помнят фильм «Максимка», снятый по мотивам одноимённого рассказа К.М.Станюковича. Так вот негритёнка в этом фильме играл не кто иной, как Толя Бовыкин...

А это уже от меня. Такое тоже нельзя забыть. В перерыве конференции мы по предварительной договорённости обменялись книгами с Валентином Валентиновичем Дремлюгой, участником спасения моряков конвоя «RQ-17» на гидрографическом судне «Мурманец», ветераном полярной гидрографии, более сорока лет преподававшим в ЛВИМУ имени С.О.Макарова. Он подарил мне свою книгу «Морские дороги. От Чукотки до Канарских островов», вышедшую в 2006 году в Санкт-Петербургском издательстве «ГеоГраф». При беглом знакомстве с книгой для себя сразу отметил великолепное полиграфическое исполнение издания, обилие интереснейшего текстового и иллюстративного материала. Я преподнёс ветерану своих «Побратимов Арктики». На этой, прямо скажем, ординарной, без церемоний, встрече присутствовал громогласный Та-



сфере. В своём интервью РТР «Вести» (Санкт-Петербург) президент подчеркнул, что видит свою особую роль в воспитании молодёжи на примерах героических подвигов моряков союзных флотов в борьбе с фашизмом. По его мнению: «История Полярных конвоев символизирует фундаментальные основы международных отношений: способность сохранить дружбу во время войны и военных конфликтов». Этот опыт должен быть востребован и сейчас, когда Арктика становится зоной столкновения экономических интересов разных стран.

Президент Исландии присутствовал на первом пленарном заседании конференции и выступил перед участниками с приветственной речью, посетил приём в российском посольстве и принял участие в церемонии возложения венков на мемориальном воинском кладбище, где покоятся останки моряков и лётчиков из разных стран, погибших в годы второй мировой войны в Арктике. Неожиданным и приятным сюрпризом для участников конференции стало приглашение на непредусмотренный программой приём в официальной резиденции



рас Львович Гончаренко. Его очень заинтересовала моя книга, и он спросил без обиняков: «Где издают такие книги?» Валентин Валентинович опередил меня: «Представь себе, далеко от Санкт-Петербурга и Северного флота. В Приднестровье, в Тирасполе». «Да вы шо! – не изменяя украинской традиции, воскликнул ветеран. – У меня ж в Тирасполе жил лучший друг, сослуживец Константин Федорович Буканов, много лет он был главным врачом Приднестровской республиканской больницы. Ныне покойный... Но его жена Миля Константиновна ещё жива, по улице 25 октября живёт. Дочка ихняя тоже в Тирасполе. А внучку недавно депутатом Верховного Совета Приднестровской Республики избрали. Ой, запоматова! как же её зовут? Сейчас позвоню жене, она скажет...»

Он тут же набирает по мобильному телефону номер и уточняет имя внучки: Илона Тюреева. Говорю, что знаю её, в Верховный Совет ПМР она баллотировалась от общественного движения «Обновление» и что по приезде в Тирасполь непременно передам привет из Санкт-Петербурга...

Приехал в Тирасполь, нашёл номер телефона Илоны Петровны Тюреевой, заместителя директора ООО «Шериф» по кадрам и, как просил Тарас Львович, передал привет. Илона Петровна была настолько удивлена и обрадована такой новостью, что не находила слов для объяснения. Только сказала: «Для бабушки – неожиданный сюрприз! Давненько не было оттуда никаких вестей...» Я рассказал о ситуации, как и по какой причине оказался в северной столице России. Илона Петровна пообещала мне, что посмотрит в семейных архивах, нет ли фотографий её дедушки вместе с Тарасом Львовичем. Вскоре мы встретились и она показала мне несколько любительских и профессиональных фотоснимков, на которых непременно рядом были Константин Фёдорович и Тарас Львович.

– Раньше Тарас Львович часто бывал в гостях у нас, в Тирасполе. Встречались они с дедушкой при ветеранских «сходках» на бывших местах боевого пути. В Сталинграде, например, откуда начал свой путь медсанбат 26-й стрелковой дивизии, с которой дедушка Константин Фёдорович и бабушка Милица Константиновна прошли до Берлина... Тарас Львович прибил к медсанбату после эвакуации из Ленинграда. По рассказам бабушки, какое-то время он был сыном полка до определения его в детский дом... После войны Тарас Львович разыскал своих боевых друзей. Я до сих пор помню наши походы по местам боевой славы. Дедушка брал меня постоянно с собой. Я жила их духом, и, затаив дыхание, слушала их рассказы, ловила мгновения их волнующих встреч... Здесь на



Председатель клуба «Русский конвой»,
кавалер Ордена Британской Империи
Гордон Лонг

президента Исландии в пригороде Рейкьявика, где перед ними радушно открылись двери всех помещений, включая рабочий кабинет Президента с его личной библиотекой.

Благодаря такой поддержке и вниманию со стороны правительства Исландии и дипломатического корпуса конференция смогла собрать представительный форум историков и общественно-политических деятелей. Безусловно, особую атмосферу создавало присутствие на конференции ветеранов Полярных конвоев из России, Великобритании, Соеди-

нённых Штатов, Исландии и Дании, чьи выступления и воспоминания о пережитом стали яркими и эмоционально окрашенными дополнениями к традиционным академическим докладам профессиональных историков.

При этом нередко прямо во время выступлений ветераны указывали на неточности и ошибки выступающих, связанные с особенностями использования документов военного времени. Так, например, выяснилось, что судно, на котором находился Эрик Крагелунд Нильсен, ветеран Полярных конвоев из Дании, по-

дорвавшееся на минном поле у берегов Исландии не затонуло, а смогло добраться до берега. Только по условиям военного времени с моряков взяли подписку о неразглашении информации об этом инциденте (минное поле было британским, а причиной трагедии, повлекшей гибель британского тральщика «Нигер» и пяти транспортов, включая советский пароход «Родина», стала навигационная ошибка флагманского корабля конвоя QR-13).

С основным докладом на конференции выступил известный историк Ричард Вудман – автор



этой фотографии мы с дедушкой. Вот здесь друзья-однополчане: в верхнем ряду дедушка стоит, справа второй, рядом с Тарасом Львовичем. А тут – целая поэма о друзьях-однополчанах, приуроченная к встрече в Прибалтике. Не остался без внимания и мой дедушка:

*...Пыль клубится – мы на марше...
Это вам – не турпоход!
На машинах, на повозках,
Просто сам идёт народ.*

*Трудно, тяжело, но надо.
Химик наш уже привык,
И, как шутка, по колонне:
«Донести бы свой язык».*

*Донесли... Здесь остановка.
Чист колодец, можно пить.
Пробы взял Буканов Костя:
Быть бациллам или не быть?*

– Чувствуете слог? Твардовский – «Василий Тёркин»! А вот на этих двух виньетках запечатле-



ны встречи в Волгограде: здесь – на Мамаевом кургане, тут – на фоне восстановленного города.

Припоминаю диалог глав правительств трёх государств на Тегеранской встрече. Президент США и премьер-министр Великобритании предлагали Сталину в назидание потомкам оставить разрушенным Сталинград. Но глава советского государства возразил: «Мы отстроим новый город!» И эта фотография – символ: рядом с ветеранами и защитниками Сталинграда, ещё живыми, – виды поднятого из руин прекрасного волжского города. В назидание потомкам оставлен всего один фрагмент разрушенного до основания города: Дом Павлова... Вышло так, как сказал Сталин.

– Это была, пожалуй, последняя такая большая встреча в 1984 году, – с неподдельной грустью констатирует Илона Петровна и подводит итог нашей встречи. – Не знаю почему, но мне кажется, что тот дух патриотизма будет сохраняться во мне до последних дней моей жизни... Спасибо им, они настоящие защитники Отечества!

Но для неё было непонятно, каким образом Гончаренко участвовал в союзных конвоях и вообще, что это такое. Пришлось объяснять. Но лучше всего, сказал я, ответит на этот вопрос одна из моих публикаций в газете «Приднестровье» в конце августа – начале сентября 2006 года «Сага о полярных конвоях». Для читателя этого издания мне все-таки придётся сделать небольшое пояснение.

Начинал свою службу Тарас Гончаренко в качестве матроса-рулевого на легендарном теплоходе Дальневосточного пароходства «Старый большевик», который шёл в составе конвоя «PQ-16» с грузом боеприпасов и взрывчатки. Его атаковали немецкие самолёты, теплоход загорелся, потерял ход, отстал от конвоя. Надо было приложить героические усилия, чтобы справиться с пожаром...

фундаментальной монографии «Арктические конвои 1941-1945», опубликованной в 1996 году и ставшей с тех пор настольной книгой для всех интересующихся этой темой. В сжатой форме он сумел осветить основные аспекты и проблемы военно-экономического сотрудничества союзников и историю Полярных конвоев в контексте других важнейших событий второй мировой войны и международной политики.

Интересными и содержательными были также выступления других докладчиков, среди которых следует отметить следующие:

«Стратегическое значение Исландии: 1939-1945» профессора Тора Уайтхеда (Университет Исландии); «Конвой PQ17: в поисках баланса исторической объективности» д-ра Малколма Левелин-Джонса (отдел военно-морской истории Министерства Обороны Великобритании); «Орудийные залпы в ночи: корабль Его Величества «Белфаст» в битве при Нордкапе 26 декабря 1943 года» (сотрудник корабля-музея «Белфаст», Великобритания); «Прикрывая конвои: эскадрилья противолодочной авиации ВВС Канады в Исландии, 1944-1945» д-ра Джеффа

Ноукса (Музей военной истории, Канада); «Дорога жизни в Россию и Британию: вклад моряков торгового и военно-морского флота Норвегии» профессора Гури Хьелтнес (Норвежская Школа Менеджмента); «Наземные операции против Арктических конвоев» Харальда Хенниксена (автора книги «Мурманские конвои», Норвегия); «Роль вооружённых сил США в Арктических конвоях: братство F.V.I.»; «Вдали от родного дома: австралийцы в «Русских конвоях»» д-ра Августина Меара (Колледж Ньюмана, Мельбурн, Австралия); «Канада и её союзники в систе-



«Здесь на этой фотографии мы с дедушкой...»

Судно чудом не взлетело на воздух. До последнего оборонялась команда «Старого большевика», из единственного уцелевшего орудия артиллеристы сумели даже сбить немецкий самолёт. Вновь заработали двигатели. Судно, груз и люди были спасены. Капитану «Старого большевика» Ивану Ивановичу Афанасьеву было присвоено звание Героя Советского Союза...

После войны Тарас Львович получил высшее медицинское образование, работал в районах Крайнего Севера. Ныне на пенсии, активный член СПб РОО «Полярный конвой». И, как оказалось, поддерживает ещё одну связующую нить: Санкт-Петербург – Тирасполь.

И последний штрих к этому затянувшемуся репортажу: приём участников северных конвоев и гостей в Павловском зале гостиницы «Англетер». Туда мы отправляемся по окончании конференции на комфортабельном автобусе. При хорошей транспортной разводке тут езды всего минут десять-пятнадцать. Но у каждого перекрестка мы замираем в пробках, стоим подолгу и затрачиваем добрых часа полтора. Но мне эти стоянки вдвойне



приятны: я наслаждаюсь архитектурными ансамблями северной столицы – с чувством, с толком, с расстановкой; успеваю познакомиться со своей соседкой по креслу, русоволосой, пышной женщиной – младшей дочерью прославленного капитана А.Н.Сахарова – Еленой Анатольевной. Совсем недавно они с сестрой переехали из Архангельска в Санкт-Петербург и активно сотрудничают с РОО «Полярный конвой».

Узнав, что я готовлю книгу о полярных конвоях, она почему-то с грустью посетовала, что не может найти писателя или опытного журналиста, который бы взялся написать книгу об отце, есть достаточно документов, публикаций, воспоминаний и фотографий разных лет. Наверное, по нынешним временам это и хлопотно, и дорого...

– У папы трудная судьба. В прошлом году мы отметили сто лет со дня его рождения... Вам-то наверняка известно, что он был капитаном парохода «Сталинград», который шёл с конвоем «PQ-17» и был потоплен немецкой подводной лодкой. Благодаря мужеству и организованности капитана и его команды гибель «Сталинграда» не повлекла больших жертв. Из 87 человек, находившихся на его борту в момент торпедирования, погибли 7 пассажиров и 14 членов команды. Спаслись 66 человек, в том числе и папа... Он покинул пароход, как и подобает капитану, в самый последний момент... Отца вместе с машинистом подобрал английский эсминец. Король Великобритании наградил капитана торгового флота Анатолия Николаевича Сахарова крестом «За Боевые Заслуги». А портовое начальство встретило его словами, смысл который сводился к следующему: как, дескать, он посмел вернуться в Архангельск без судна с именем вождя на борту... Даже устроили длительное расследование. Ничего предосудительного в действиях отца не выявили, но и к награде не представили... Шлейф неугодного

ме конвоев 1939-1945 гг.» д-ра Алека Дугласа (бывший директор Департамента военной истории Министерства обороны Канады; «Королевские ВВС Канады в Исландии: 162-я эскадрилья и её участие в операциях 1943-1944 гг.» д-ра Роджера Сarti (исторический факультет Университета Вилфрида Лурье, Канада); «ВМС Канады и Арктические конвои» Майка Витби (Департамент истории и культурного наследия, Канада).

Как видите, национальный состав участников был очень значительным, и это позволило ещё

глубже понять, насколько важна была роль сотрудничества этих стран в годы войны и как сложно оценить отдельный вклад каждой из них. Не все, например, знают, что торговый флот Норвегии был четвёртым в мире по своей численности и наиболее современным по своему составу. Его нефтеналивные суда составляли 18 процентов мирового тоннажа судов этого класса. Несмотря на то, что Норвегия была оккупирована и около 15 процентов тоннажа её флота оказалась в руках фашистской Германии и правительства Квислинга, более 1000 судов

Норвегии работали на Победу и были заняты на важнейших стратегических направлениях.

До сих пор продолжаются дебаты вокруг трагической судьбы конвоя «PQ-17». Из доклада Левелина-Джонса можно было узнать о том, какие объективные и субъективные факторы повлияли на принятие рокового решения адмиралом Паундом, первым морским лордом. Выступающим были представлены временные и качественные показатели, характеризующие состояние системы сбора и анализа разведывательной информации Королевских



капитана тянулся за ним, кажется, до самой смерти... Это послужило причиной тому, что почти два десятилетия само название судна «Сталинград» почти нигде не упоминалось. Да и английский офицерский военно-морской орден, почитаемый в Великобритании, ничего, кроме неприятностей, не принёс. Поползли слухи о недозволенных контактах капитана с англичанами, о каких-то денежных суммах, которые он, якобы, получал за орден из Англии. Может, кто-то эти деньги и получал... Но только не отец. И смерть его, как нам кажется, покрыта тайной. 48 лет для северного капитана – это разве возраст? После войны папе вообще закрыли визу, и он ходил только в Арктику. Последний рейс на пароходе «Кировоград» он совершил тоже в Арктику. Задание полностью было выполнено: в новой, открытой бухте поставили радиостанцию. На обратном пути в Архангельск зашли на Диксон. Там и оборвалась жизнь капитана Сахарова 6 октября 1953 года. Ушёл, как говорят, скоропостижно... Скончался, если верить врачебному освидетельствованию, в своей каюте от передозировки спиртного... Но признаки смерти при таком отравлении явно не совпадают с теми, что зафиксировали диксонские врачи. Я говорю это, как врач... Может, грех на душу беру, но у нас в семье склоняются к тому, что отца просто отравили... Конечно, ответ на этот вопрос может прояснить только эсгумация. Возможно, это и надо было сделать ради светлой памяти отца. Но сама эта процедура дорогая, и гуманной не назовёшь. У всех на памяти история с царской семьёй...

Елена Анатольевна пожимает плечами и разводит руками от бессилия, что не может дать определённый ответ на мучительный для её семьи вопрос. Ни сейчас, и, возможно, никогда...

На прощание Елена Анатольевна торопливо записывает мне свой питерский адрес и телефон. Я

обещаю самое реальное: как можно подробнее рассказать о её отце по имеющимся у меня материалам. Возможно, заглянуть в книгу Константина Бадигина «На морских дорогах», в которой он вспоминает о встречах с капитаном Сахаровым. Вскоре мы обменялись письмами. Елена Анатольевна прислала увесистую бандероль, а в ней – несколько фотографий разных лет, ксерокопии отдельных публикаций в архангельских и питерских газетах, в журнале английского клуба «Северная Россия», которые, безусловно, помогли мне высветить неизвестные для меня и, надеюсь, для моих читателей, факты из жизни прославленного капитана, лоцмана и человека – Анатолия Николаевича Сахарова...

...С утра мы изрядно проголодались и, усаживаясь за прекрасно сервированные столы, с некоторым вождением и нетерпением поглядываем на закуски. Мой сосед, однако, со столичным апломбом спросил, не напоминает ли мне что-нибудь название гостиницы «Англетер»? Не вдаваясь в подробности, я шепчу ему на ухо: «Смерть Есенина. Но это не имеет никакого отношения к союзным конвоям...» К ним имеют прямое отношение здравницы и тосты от представителей городской администрации, консульств, иностранных гостей и руководителей РОО «Полярный конвой», присутствующих на этом торжественном приёме.

Всем запомнился тост, произнесённый адмиралом флота В.Н.Чернавиным: «За тех, кто в море!» И ещё он выразил общее желание присутствующих: пусть все моряки, везде и всегда, возвращаются к родным берегам, в родные семьи.

За этот тост не грех было хорошо выпить и хорошо закусить, тем более, наш стол действительно ломится от яств, тут было вдоволь и того, и другого. Перед каждым из нас лежала распечатка меню нашего ужина на двух языках – русском и английском. Мой сосед артистичного вида, с гитарой,

ВМС, а также степень её достоверности и оперативные возможности сил, выделенных для обеспечения конвоев в Россию. Для профессионального военного моряка это более чем достаточные аргументы в затянувшемся споре и не менее значимые, чем данные о потерях личного и судового состава конвоя.

Исландия, несмотря на то, что формально являлась территорией оккупированной Великобританией и её союзниками, принимала активное участие в борьбе с фашизмом. Многие исландцы служили на кораблях военного и

торгового флота США и Великобритании. Исландские рыбаки продолжали заниматься своим делом даже в разгар битвы за Атлантику, не взирая на то, что вокруг Исландии было выставлено союзниками и кораблями ВМС Германии более 100 тысяч морских мин. В Исландии размещалось до 50 тысяч солдат и офицеров союзников, проходивших здесь подготовку и обучение, включая персонал аэродромного обслуживания, личный состав подразделений ПВО, охрану складов и занятых на ремонте кораблей и судов.

Отдельного внимания заслуживают доклады наших ветеранов Полярных конвоев, прочитанные на английском языке: «Операции кораблей Эскадры Северного Флота по защите союзных конвоев» профессора Санкт-Петербургского Политехнического Университета, капитана I ранга в отставке А.Лифшица и «Забывшее сражение второй мировой войны» профессора, капитана I ранга в отставке А. Уварова. Их отличительная особенность – высокая военная эрудиция и большой опыт службы на флоте, умение дополнить факты, освещающие те



видимо, завсегда́тай этого заведения, шепчет мне на ухо: «Возьмите на память. Никто потом вам не поверит, что вы ужинали здесь в ресторане «Борсалино» гостиницы «Англетер». Да и самому потом будет приятно вспомнить, как это было». Я выражаю ему свою признательность, прошу написать на листике его фамилию, потом сворачиваю меню и отправляю в карман, чтобы не забыть. В самом деле, потом было приятно вспомнить и прочесть: «Сельдь с отварным картофелем; судак фаршированный; лосось маринованный; язык, фаршированный грибами; индейка фромаж; сало на чёрном хлебе; салат «Столичный»; свежие овощи; грибы, запечённые в сметане; медальон из говядины с рисом или судак, запечённый по-русски; яблочный пирог с миндалём и ванильным соусом; чай или кофе, минеральная вода...»

Этот тост Елене Анатольевне Сахаровой захотелось непременно разделить рядом с адмиралом В.Н.Чернавиным и запечатлеть этот момент фотокамерой.



Это и есть тот снимок на память...

Мой новый знакомый Юрий (Ежи) Довнар, один из ведущих этого вечера, вскоре вышел к микрофону и спел несколько песен на польском языке, в том числе и песню Ежи Петербургского, известную в русском варианте, как «Синий платочек». После этого у нас появился ещё один повод поговорить о песне. Юрий рассказывал о том, как он довольно скрупулёзно занимался изучением биографии и творческого наследия своего земляка и тёзки (на гастрольных афишах его именовали, то Юрием, то Георгием). Его все, наверное, знают, как автора очаровательного, романтического танго «Утомлённое солнце».

У нас песня «Синий платочек» ассоциируется, прежде всего, с именем Клавдии Шульженко. В своей книге «Когда вы спросите меня...» она подробно описывает время появления этой песни на слова молодого лейтенанта Михаила Максимова. «Новый «Синий платочек» в простой и доступной форме рассказывает о разлуке с любимой, проходах на фронт, о том, что и в бою солдаты помнят тех, кого они оставили дома. Сам платочек стал теперь не девичьим атрибутом, что «мелькнёт среди ночи», как в прежнем варианте, а символом верности солдата, сражающегося за тех, с кем его разлучила война – «за них – таких желанных, любимых, родных», «за синий платочек, что был на плечах дорогих», – писала народная артистка СССР К.Шульженко. Она приводит несколько писем, в которых авторы дают оценку этой песне. Одно из таких писем пришло к ней из города Москва в мае 1979 года, и, на мой взгляд, попадает прямо в точку в конце нашего повествования:

«Глубокоуважаемая Клавдия Ивановна!

Пишет Вам капитан 1-го ранга в отставке, ветеран Краснознамённого Северного флота, участник обороны Советского Заполярья Догадкин Вячеслав Михайлович.

или иные исторические события, своими объективными оценками событий, в которых они принимали непосредственное участие.

В отличие от них, выступления Пьетра Олафсона, одного из наиболее активных организаторов конференции и участника нескольких конвоев в Россию (Исландия), Раймонда Болла (Великобритания), пережившего гибель двух своих кораблей (крейсеров «Тринидад» и «Бермуд»), Эрика Крагелунда (Дания), дважды побывавшего в Мурманске в годы войны и перенёсшего трагедию «РQ-17», отличались большей эмо-

циональностью и непосредственностью. Они рассказывали только о том, что видели и пережили, не перегружая свою речь многочисленными цифрами и датами.

Примечательно, что одна из секций была полностью представлена школьникам из Мурманска, учащимся гимназии № 9, где на протяжении многих лет функционирует народный музей, посвящённый истории Полярных конвоев, собравший большую коллекцию писем и воспоминаний российских и зарубежных участников войны. Эти документы являются замечательными источни-

ками информации и лучше любых учебников помогают ребятам в постижении истории и усвоении высоких духовных ценностей.

С большим вниманием был заслушан доклад журналиста-историка из Москвы И.Рабиновича, рассказавшего о результатах подводной экспедиции у берегов Исландии, обнаружившей останки советского судна «Родина», затонувшего после подрыва на минном поле в марте 1942 года, об обстоятельствах этой трагедии и судьбах некоторых оставшихся в живых членов экипажа.

Председатель президиума «По-



Речь пойдёт о Вашем и нашем по-фронтовому любимом «Синем платочке» и, полагаю, о известном Вам, но не забываемом нами факте его, можно сказать, боевого «послужного списка». Так уж получилось, что «Синий платочек» нёс особую службу в знаменитом разведотряде Северного флота.

Говорят, у песен, как и у людей, свои судьбы, своя жизнь. И это святая правда! Когда я слушаю чудесную мелодию прошедшего через всю мою жизнь «Синего платочка», то, проникаясь ею, всегда волнуюсь, ощущаю её в образах и событиях. Боевым другом, соратником фронтовиков, да и не только фронтовиков, была и остаётся эта песня. Есть песни, которые, как герои, остаются навечно в строю. Вот и «Синему платочку» выпало такое счастье!

Вспоминаю такой долгий и трудный 42-й. Правый фланг Великой Отечественной... Северный флот, Мурманск, Полярный, Ваенга, Рыбачий, Муста-Тунтури... Разведотряд Северного флота. Высадки и выходы в тылы врага. Многодневные тяжёлые рейды наших разведчиков по коммуникациям фашистов. Радость побед и горечь неудач. Гибель близких, дорогих друзей.

Помню двухэтажный бревенчатый домик на одной из улиц Мурманска – между гостиницей «Арктика» и площадью Пяти углов. На втором этаже – небольшая комната. В ней тогда никто не жил – хозяева её находились в эвакуации. Но скромная мебель осталась: стол, стулья, небольшой буфет, диван, столик-тумбочка, а на ней – патефон. При нём была пластинка с любимейшей нам песней «Синий платочек» в Вашем, Клавдия Ивановна, исполнении.

В этот дом, а точнее – в эту комнату, время от времени приходили наши разведчики. Обычно

они делали такие визиты перед уходом в очередную боевую операцию. За столом в последний раз что-то обсуждали, порой спорили, шутили, поднимали чарочку «на посошок», вспоминали мирные дни. Но главным здесь было – перед уходом на боевое задание послушать «Синий платочек», самим пропеть эту песню. Визит наших разведчиков к «Синему платочку» был как бы заключительным этапом в системе их сложной подготовки.

Затем пластинку с «Синим платочком» аккуратно укладывали в укромное место, чтобы она не разбилась, и уходили. По названию песни и сам этот домик получил у разведчиков имя «Синий платочек».

Такова была боевая служба на Северном флоте в грозные годы Великой Отечественной! Наши музы не молчали. Они тоже воевали!

И ещё один факт. Его сообщил автор статьи «Прикосновение к подвигу», опубликованной в мурманской газете. Изложив историю домика «Синий платочек», о которой я ему рассказал, он пишет:

«Совершенно неожиданно, словно по заказу, из глубины времён ворвалась эта история в сегодняшний день. Не знаю, видел ли В.И.Догадкин передачу Центрального телевидения «СССР – Франция. Дорогами согласия, дорогами сотрудничества», но меня один эпизод этого фильма буквально потряс. В кадре – ветеран знаменитой эскадрильи «Нормандия – Неман». Он крутит ручку патефона. Звучит знакомый голос певицы: «...строчит пулёмтик за синий платочек!» Француз подпесает и говорит: «Это моя любимая фраза и после войны. Строчили, и ещё как! Мы против войны. Надеемся, что эта – последняя, больше не будет!»

Я думаю, много дали бы фронтовики, в том





числе и разведчики, чтобы услышать такие слова!..»

С глубоким уважением В.Догодкин».

Почему-то вспомнил своих земляков-приднестровцев. Где-то совсем рядом пересекались пути Вячеслава Догодкина с моими героями: в Ваенге – с Тимофеем Гушило, в Полярном, в Муста-Тунтури – с Михаилом Поляковым или с Галиной Юрасовой (Рудаковой)... И захотелось сказать слово, и чтобы его услышали. Говорю об этом Ежи, и он без всяких задержек объявляет:

– А сейчас перед вами выступит представитель ближнего зарубежья...

Микрофон стоял возле нашего стола, и мне удалось сразу завладеть им:

– Очень ближнего зарубежья – из Приднестровья, – заметил я, между прочим.

Я очень волновался. Сказать хотелось много. Но уложиться надо было в две-три минуты. Это же не выступление на конференции. Это – почти тост.

– Дорогие друзья, товарищи, леди энд джентльмены, мне очень приятно находиться сегодня в вашей компании на гостеприимной земле Санкт-Петербурга...

Потом говорил о том, что я – не случайный гость из Приднестровья. Несколько лет назад издал книгу «Побратимы Арктики». Книга о защитниках Диксона, о североморцах с «Сибирикова» и «Дежнёва». Эта тема всей моей творческой жизни в последние годы. Сейчас работаю над второй частью этой книги, и она полностью будет посвящена истории союзных полярных конвоев. Тема благодатная, неисчерпаемая. Рукопись уже готова на три четверти. Эта международная встреча участников союзных конвоев станет опорной на завершающем этапе работы над рукописью. Теперь я знаю точно: союзные конвои не заканчивались в северных портах Архангельск и Мурманск.

Они продолжались на всех фронтах от Белого и Чёрного морей до Тихого и Атлантического океанов... И в далёкой Дудинке, куда внутренними арктическими конвоями доставлялось оборудование, взрывчатка и продовольствие для Норильского комбината, чтобы здесь, в Заполярье, в краю вечной мерзлоты, для фронта и для победы как можно больше и скорее выплавлялся стратегический металл – никель. Теперь я знаю, что союзные конвои – это своевременная, большая, международная, скоординированная акция в поддержку Красной Армии, в поддержку общей победы антигитлеровской коалиции.

Для меня очень приятно сегодня, именно 2 сентября, разделить вместе с вами двойной праздник: 65-летие прихода первого союзного конвоя «Дервиш» и 16-летие нашей Приднестровской Молдавской Республики. Тут я тоже с уверенностью могу сказать: союзные конвои шли к нашим берегам для того, чтобы воцарился навсегда мир в такой огромной стране, как Россия, и в таком маленьком и строптивом государстве, как Приднестровье...

Зал взорвался от аплодисментов. Кто-то из ветеранов, кажется, Т.Л.Гончаренко крикнул: «Приднестровью – ура!»

Через несколько минут к нашему столу подошёл адмирал флота, Герой Советского Союза В.Н.Чернавин. Я, младший по чину, вскочил со стула. Но как журналист первым нашёл что спросить:

– Товарищ адмирал, я ничего лишнего не сказал?

– Всё верно! – сказал адмирал по-военному кратко и пожал мою руку.

Рукопись уже была готова, как подводная лодка, к всплытию, к стремительной встрече со светом, когда раздался необычный телефонный звонок из Салехарда. Звонил совершенно незнакомый мне человек – Сергей Владимирович Шулинин.

лярного конвоя» Ю.Е.Александров рассказал о работе своей организации и обратился ко всем участникам этой встречи с предложением о создании Международной ассоциации «Память Полярных конвоев» со штаб-квартирой в Исландии. Ассоциация может взять на себя функции координатора международных проектов по увековечению истории Арктических конвоев, включая создание архива документов, воспоминаний участников и других материалов, связанных с движением Братства Северных конвоев и историей войны в Арктике. Эта

идея получила общую поддержку участников конференции. Первым шагом на пути к её осуществлению стало принятие Меморандума о намерениях, под которым, в частности, подписи поставили: кавалер Ордена Британской Империи, почётный председатель клуба «Русский конвой» Гордон Лонг, (Великобритания); Пьетур Олафсон (Исландия), Эрик Крагелунд (Дания), председатель РОО «Полярный конвой» Юрий Александров (Санкт-Петербург, Россия) и Екатерина Ермолина (Мурманск, Россия).

Символическим первым вкла-

дом в фонд будущей Международной ассоциации стали врученные председателю оргкомитета конференции Гаю Кристиану Баргесу книги, копии фильмов, выпущенных РОО «Полярный конвой», картина, написанная художником Центрального Военно-Морского Музея Игорем Дементьевым, изображающая героическую гибель парохода «Ижора», расстрелянного германской эскадрой в марте 1942 года, ценой своей жизни предотвратившего уничтожение двух союзных конвоев.

Перед открытием конференции её участники были приглашены на



**Артисты ленинградского джаз-ансамбля
Владимир Коралли, Алла Ким,
Клавдия Шульженко с Героем Советского Союза
Василием Голубевым**

Мои координаты ему сообщила неугомонная Камилла Эдуардовна Кузнецова. В жизни всё или очень сложно, или до удивительного просто. Так или иначе, рано или поздно таких людей, как мы, время и интересы соединяют.

Сергей Владимирович просил сообщить, что мне известно об истории внутреннего конвоя «БД-5», о судьбе спасшихся с транспорта «Марина Раскова» и тральщиков «ТЩ-114», «ТЩ-116» и «ТЩ-118». Электронная переписка через Интернет позволила расширить круг интересов. На меня просто обрушилось море интересной информации, представленной Шулининым. Он сообщал, что в частном порядке и различными общественными организациями в последние годы найдено много участников конвоя «БД-5», их близких и родных. Одного из них, по словам Сергея Владимировича, отыскивали даже в Молдавии. Старший краснофлотец, моторист третьего класса Лев Захарович Куперман родился в Одессе, погиб на минном тральщике «ТЩ-118». В списках есть и



мой земляк – Николай Александрович Лапшин, уроженец одной из деревень Горьковской области, Работкинского района, Ляписского сельсовета. Краснофлотец, погиб вместе с транспортом «Марина Раскова»...

Нельзя без волнения читать строки из дневника старшины второй статьи с «ТЩ-116» Дмитрия Семёновича Иванова, – их можно было бы включить с наибольшими подробностями в нашу публикацию. Но это минимум из того, что могу: «... За время нашего похода ряд радостных сообщений по радио: 20 августа торпедные катера СФ разгромили в Варангер-фьорде немецкий конвой и потопили 14 кораблей!!! (из них – два миноносца). На Балтике силы КБФ потопили 4 миноносца. Войска 2 и 3 Украинских фронтов начали мощное наступление. За два-три дня освободили большую территорию – города Кишинёв, Бендеры, Яссы, Аккерман, окружили 12 дивизий в районе Кишинёва. В результате ударов Красной Армии в Румынии сменилось правительство, и новое объявило войну Германии! Ну, теперь будет там заваруха, которая проложит нашим войскам путь к победе».

От Шулинина мне стало известно и о «Карской экспедиции – 2010» в честь 65-летия Великой Победы. Её организаторы – городская общественная организация обдорских краеведов «Родник» (г.Салехард) и региональная общественная организация «Полярный конвой» (г.Санкт-Петербург). Честное слово, переполнен белой завистью, сколько у них оказалось спонсоров, помощников и соратников: администрация Ямало-Ненецкого автономного округа, Российский Государственный музей Арктики и Антарктики (г.Санкт-Петербург), Архангельский областной краеведческий музей, газеты «Правда Севера» и «Моряк Севера» (г.Архангельск), молодёжная организация «Союз поисковых отрядов «Имени

борт британского эсминца «Эксетер», специально прибывшего в Исландию с визитом вежливости по случаю этого события, на традиционную церемонию вечернего спуска флага. Старинный ритуал, проходивший, правда, под командованием совсем юной леди с офицерской шпагой в руках, как всегда заставил повлажнить глаза старых моряков, застывших в одном строю с молодыми членами экипажа современного боевого корабля и почётными гостями из разных стран.

В День Поминовения, отмечающийся в Исландии 12 июля,

почётный караул из моряков «Эксетера» и трубач корпуса морской пехоты стали настоящим украшением церемонии возложения венков у памятника «Надежда», подаренного Исландии российским правительством, на мемориальном военном кладбище, где среди могил британских, американских, канадских и норвежских моряков покоится наш соотечественник Александр Малей, над могилой которого отец Тимофей отслужил православную панихиду.

В последний день пребывания делегации из Санкт-Петербурга





павших», администрация муниципального городского поселения Диксон, Ямало-Ненецкое региональное отделение партии «Справедливая Россия», региональная организация краеведов «Обдория» (г.Салехард), несколько информационных и издательских коллективов... Используются, кажется, все ресурсы компьютерных технологий. Интернет-страница форума открывается словами, обращёнными к прошлому, настоящему и будущему: «Кто умер, но не забыт, тот бессмертен. Тот, кто не дал забыть, сам сделал шаг к бессмертию».

У общероссийской экспедиции памяти – благородные цели: найти места, где залегли на грунт суда конвоя «БД-5», провести траурные церемонии отдания воинских почестей в присутствии участников тех событий, их родных, близких, молодёжи, установить памятный знак на острове Белый. Это ли не шаг к бессмертию тех, кто защитил Отечество от фашистского порабощения, и тех, кто хочет сохранить о них память для будущих потомков.

Спросите: зачем всё это? А затем, чтобы из нашей памяти не выветривались значимые события Великой Отечественной войны. Российская Арктика была, есть и будет регионом особых долгосрочных стратегических, экономических и политических интересов государства и общества по всем направлениям – освоения, рационального использования природных ресурсов, обеспечения глобального экологического и оборонного равновесия. Слава Богу, что в последнее время первые лица государства российского очень чётко определяют государственную политику на Севере и в Арктике, – она должна быть адекватна современным условиям развития Российской Федерации и одновременно учитывать особое для нашей страны геополитическое, хозяйственное и оборонное значение этого региона.

Побратимы Арктики

539

Сегодня в Арктике идёт конкурентная борьба. И вряд ли она будет ослабевать, если НАТО предельно близко подступила к нашим границам. На Крайнем Севере, в Арктике проходят перспективные транзитные и транспортные морские коридоры, в которых заинтересованы не только российская и мировая экономика, но и военная стратегия. И здесь поддержка государством общественных движений и благотворительной деятельности, направленных на достижение устойчивости развития арктической зоны Российской Федерации, может оказать неоценимую роль. Мы уже говорили: закрепление позиций России в Арктике вплоть до Северного полюса имеет неоценимое значение в реализации крупномасштабных научных и практических проектов по дальнейшему освоению Северного морского пути. Как поступать дальше? Действия в этом регионе до и во время Великой Отечественной войны дают бескомпромиссный ответ в нашу пользу.

О «Карской экспедиции – 2010» (хочу верить!) новейшая история ещё скажет своё слово. И мы узнаем, по ком звонит колокол. Известный писатель и философ очень точно определил нашу неотделимость каждого из нас от великого побратимства: «Нет человека, который был бы как Остров, сам по себе, каждый человек есть часть Материка, часть Суши; и если Волной снесёт в море береговой Утёс, меньше станет Европа, и также, если смочит край Мыса или разрушит Замок твой или Друга твоего; смерть каждого Человека умаляет и меня, ибо я един со всем Человечеством, а потому не спрашивай никогда, по ком звонит Колокол: он звонит по Тебе». Всё это время он звонил по Побратимам антигитлеровского содружества и подобно метроному отсчитал секунду за секундой... 65 памятных лет.

в Исландии посольство России организовало поездку в Хвальфьорд – «Китовый фьорд», где формировались союзные конвои, о чём напоминают заросшие мхом и вереском развалины мастерских и казарменных помещений. Нашим добровольным гидом в этой поездке стал Пьетур Олафсон, для которого эти места связаны не только с военными воспоминаниями, но и с его долгой трудовой жизнью. Здесь двенадцатилетний мальчишка батрачил на ферме, отсюда уходил в море на судах Полярных конвоев. После войны ловил рыбу, чем занималось боль-

шинство исландцев до недавнего времени...

С каждым днём становится всё меньше ветеранов второй мировой войны. Из 53 членов организации «Полярный конвой» по состоянию здоровья смогли отправиться в Рейкьявик только четверо. Но даже в этом скромном составе, благодаря поддержке оказанной Правительством Санкт-Петербурга, они справились со своей ответственной миссией: напомнили о боевом братстве и военно-экономическом сотрудничестве стран антигитлеровской коалиции в годы войны; выразили признательность нашим

бывшим союзникам за их бесценную помощь, спасшую жизни многим нашим соотечественникам; вдохновили на осуществление новых совместных проектов по увековечению памяти об этом великом и трагическом периоде общей истории человечества и на бережное сохранение традиций Братства Северных конвоев в настоящем и будущем.

Игорь КОЗЫРЬ,

Капитан первого ранга запаса,
член Президиума РОО «Полярный конвой», Санкт-Петербург.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ, ЖУРНАЛЬНЫХ И ГАЗЕТНЫХ ПУБЛИКАЦИЙ, ИСПОЛЬЗОВАННЫХ В ЭТОМ ИЗДАНИИ

- Арктические союзные конвои. 1941-1945. Отчёт о Первой Международной конференции Братства Северных конвоев. Санкт-Петербург, 2000 г. Архангельск. 1584-1984. Фрагменты истории. Архангельск: Сев-Зап. кн. изд-во, 1984 г.
- Бадигин К.С. На морских дорогах. Записки капитана. Архангельск: Сев.-Зап. кн. изд-во, 1985 г.
- Белов М.И. Провал операции «Вундерланд». М.: Изд-во «Морской транспорт», 1962 г.
- Бескоровый А.И. Строки – это тоже оружие. Москва. Военное издательство Министерства обороны СССР, 1976 г.
- Боголюбов Н. «Тайные общества XX века». Интернет-версия.
- Болотская Р. «К-19» возвращается. «Собеседник», № 32, 2006 г., стр.3.
- Бурков Г. Воздушный «поводырь» Арктики. Полярный круг. 1989 г., М., «Мысль», стр. 60.
- Вайнер Б.А. Северный флот в Великой Отечественной войне. Москва. Воениздат, 1964 года, стр. 173.
- Великая Отечественная война. 1941–1945. В фотографиях и кинодокументах. Фотоальбом в пяти томах. Москва. «Планета». 1989 г.
- Вислых А.В. Спасательный ленд-лиз. Независимое военное обозрение. 2001 г. №38.
- В конвоях и одиночных плаваниях. Сборник очерков и воспоминаний. Архангельск. Северо-Западное книжное издательство, 1985 г.
- В редакцию не вернулся... Книга в трёх томах, М., Политиздат, 1967 г.
- Военно-морской словарь. Военное издательство. Москва, 1990 г.
- Вторая мировая война. Краткая история. Москва. Изд-во «Наука», 1984 г.
- Вторая мировая война в воспоминаниях Уинстона Черчилля, Шарля де Голля, Корделла Хэлла, Уильяма Леги, Дуайта Эйзенхауэра. Москва. Издательство политической литературы. 1990 г.
- Грицианский А.Н. Уроки Севера. Ленинград. Гидрометеиздат. 1979 год, стр.76-78.
- Деев М.Г., Шумилов А.В. Замечательные географы и путешественники. Н.Н.Зубов. М.: Изд-во «Мысль», 1989 г.
- Диксон – снежной Арктики столица. Красноярское книжное издательство, 2005 г.
- Дремлюг В.В. Морские дороги. От Чукотки до Канарских островов. Санкт-Петербург: Изд-во «Гео-Граф», 2006 г.
- Евграфов Б. Два венца адмирала Левченко. Морской сборник. № 11, 1990 г., стр.86-87.
- Жуков Г.К. «Воспоминания и размышления». В трёх томах. Издательство Агентства печати Новости, Москва, 1988 г.
- «Заполярный вестник». Общественно-политическая газета Норильского комбината. 13 апреля 1996 года.
- Защитники Отечества. Материалы XI областных общественно-научных чтений по военно-исторической тематике. Архангельск. 2002 г.
- Защитники Отечества. Материалы XV региональных общественно-научных чтений по военно-исторической тематике. Архангельск. 2004 г.
- Ирвинг Д. Разгром конвоя PQ-17, Москва, Воениздат. 1971 г.
- История без «белых пятен». Дайджест прессы 1987-1988 годов. Лениздат, 1990 г.
- «Известия». № 170 за 1988 г., № 203 за 22 июля 1989 г.
- Каневский З.М. Зачем человеку льды? Книга о полярниках. М.: Политиздат, 1989 г.
- Каневский З.М. Льды и судьбы. М.: Изд-во «Знание», 1980 г.
- Карцев В., Хазановский П. Стихиям не подвластен. Издательство «Знание». Москва, 1980 г., стр. 40
- Ковалёв С.А. Свастика над Таймыром. Москва, «Вече», 2008 г.
- Кононович Г.О. Законы моря. Мурманск: 1996 г.
- Kosiarz E. Flota Bialego Orla. Gdansk, 1980, стр. 307.
- «Комсомольская правда», 9 мая 1987 года.
- Ю.Сагайдак. «Сквозь полярную ночь».
- «Комсомольская правда», 26 февраля 1998 г.
- Кригер Е.Г. Дорога к людям. Москва. «Советский писатель», 1981 г., стр. 19-29.
- Кригер Е.Г. Солдаты победы. Издательство «Известия», Москва. 1975 г.
- Кублицкий Г.И. ...и Северным океаном. Красноярск. Кн. изд-во, 1988 г.
- Кудиевский Г. Горькие туманы Атлантики. М., 1980 г., стр.13.
- Кузнецов Н.Г. Курсом к победе. М.: Воениздат, 1989 г.
- Кузнецов Н.Г. На флотах боевая тревога. М., 1971 г., стр. 258.
- Кучепатов Ю.Н. Огненные мили. Архангельск., Сев.-Зап. кн. изд-во, 1978 г.
- Lagevortra'ge der Oberbefehshabert der Kriegsmarine vor Hitler 1939-1945. Mu'nchen, 1972, S. 394.
- Львов А.Л. Норильск. Города Красноярского края. Красноярское кн. изд-во, 1985 г.
- Ломако П. Цветная металлургия в годы Великой Отечественной войны. Издательство «Металлургия». Москва. 1985 г.
- Майстер Ю. «Война на море в восточно-европейских водах 1941-1945 гг.». Перевод с немецкого А.Я.Миневич. Мюнхен, 1957 г.
- Мерцалов В. Золото с «Эдинбурга». Полярный круг. 1989 г., Москва, «Мысль», стр.431-433.
- Молоков В.С. Родное небо. М.: Воениздат, 1987 г.
- «Морской сборник». №11, 1990 г., стр. 46
- Мусьяков П.И. Писатели на флоте в годы Великой Отечественной войны. Москва, «Советский писатель», 1977 г.
- Над Енисейским меридианом. Красноярское кн. изд-во, 1989 г.

- «Новый Енисей». Краевая еженедельная газета. 26 апреля 2002 года, стр. 20.
- Новиков Л., Тараданкин А. Сказание о «Сибирякове». Документальная повесть. Изд-во ЦК ВЛКСМ «Молодая гвардия», 1961 г.
- Наталич Н.М. Пережитое. – Полярный круг, 1982 г., стр. 176-180.
- От Советского Информбюро... 1941-1945. Публицистика и очерки военных лет. В двух томах. М.: Изд-во Агентства печати Новости, 1982 г.
- Папанин И.Д. Лёд и пламень. Москва. Издательство политической литературы. 1986 г.
- Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министром Великобритании во время Великой Отечественной войны. М., Политиздат, 1976 г.
- Пикуль В.С. Реквием каравану PQ-17. Документальная трагедия. Рига: Издательство «Лиесма», 1979 г.
- Полушин В. Тирасполь на грани столетий. Штрихи к историческому портрету города на Днестре. В двух томах. Тирасполь: Изд-ва «Лада» ВФК и «Реклиз-ЭОЛИС», 1995-1996 г.г.
- Полярные горизонты. Выпуск 2. Красноярское кн. изд-во, 1987 г.
- Полярные конвои. 1941-1945. Санкт-Петербург, «Галей Принт». 1999 г.
- Полярный архив. Том I. Труды Морской Арктической комплексной экспедиции (МАКЭ). Под общей редакцией П.В.Боярского. Москва. 2003 г., стр. 474-475.
- Полярный конвой. Воспоминания участников. Юбилейный сборник к 60-летию Великой Победы. Санкт-Петербург: изд-во «Остров», 2005 г.
- Реданский В.Г. Арктики рядовой. Жизнеописание ледокольного парохода «Дежнёв», труженика и воина. Мурманск., кн. изд-во, 1971 г.
- Рудный В.А. В море нетobeliskов. Москва. Изд-во «Советская Россия», 1986 г.
- Рудный В.А. Готовность № 1. О Н.Г.Кузнецове. Москва. Политиздат, 1982 г.
- Рудный В.А. Действующий флот. Рассказы, очерки, дневники. Москва. Воениздат, 1965 г.
- Рудный В.А. Долгое, долгое плавание. Об адмирале Флота Советского Союза И.С.Исакове. Москва. Политиздат, 1984 г.
- Рудный В.А. Океанская служба. Москва. Изд-во «Советская Россия», 1980 года, стр. 28-30.
- Румянцева Л. В 90 лет жизнь только начинается. (О балерине Г.Галич). «Смена», Петербургская ежедневная газета за 1 сентября 2006 года, стр.10.
- Симонов К.М. Мурманское направление. Мурманск: кн. изд-во, 1972 г.
- Симонов К.М., И.Г.Эренбург. В одной газете. Репортажи и статьи 1941-1945. Москва. Издательство Агентства печати Новости. 1979 г.
- Скорцени Отто. Секретные задания РСХА. ONLINE БИБЛИОТЕКА <http://www.bestlibrary.ru>.
- Служу флоту и Родине. Буклет, посвященный 100-летию со дня рождения Н.Г.Кузнецова. Издание Департамента информации и общественных связей администрации Архангельской области, ГУК «Архангельский областной краеведческий музей». 2004 г.
- «Смена». Петербургская ежедневная газета. 1 сентября 2006 года, № 159, стр.10.
- Солдаты слова. Книга третья. Москва. Политиздат.1981 г., стр. 133-135.
- «Спутник». Дайджест советской прессы. Издательство АПН. 1990 г., №5, стр. 106-109.
- «Старая газета «Миниатюра», г.Санкт-Петербург, выпуск 13(53), 2001 г.
- Стеенсен Р. Северный морской путь. Перевод с датского Е.Н.Сороченко. Копенгаген. 1957г.
- Стругацкий В.И. Вперед – ледовая разведка. Л.: Гидрометеиздат, 1984 г.
- Shipley K. Destination: Hell. London. 1980 г.
- Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои. 1941-1945. Москва. «Андреевский флаг». 1997 г.
- Тиунов Д.В. Неизвестный архипелаг. Санкт-Петербург: Изд-во «Галей Принт», 2001 г.
- «The New York Times», 1941, June 25.
- «Техника – молодёжи», №10, 1996 год: П.Кириллов. «Адмирал Шеер» в «Стране чудес», или что произошло у Диксона, стр.30-32; В.Воробьев. Как катер подлодку потопил... стр. 32-34.
- Хохлов П.И. Над тремя морями. Ленинград. Лениздат, 1988 г.
- Хрящев Ю.К. Зовут морские дали. Л.: Лениздат. 1987 г.
- Цигельницкий И.И. В моря студёные уходят корабли. Ленинград: Гидрометеиздат, 1988 г.
- Чертков В.Е. Ищу Арктику. М.: Изд-во «Советская Россия»,1986 г.
- Шинкарев Н.А. В высоких широтах. М.: Изд-во ДОСААФ СССР. 1987 г.
- Шла война народная.1941-1945. Ратные и трудовые дела красноярцев в воспоминаниях, документах, письмах. Красноярское книжное издательство, 1985 г., стр. 271-272.
- Шнейдер И.Г. Дежнёвцы. Москва. Издательство Министерства Обороны СССР. 1978 г.
- Штеменко С.М. Генеральный штаб в годы войны. Киев. Издательство политической литературы Украины. 1980 г.
- Шульженко К.И. Когда вы спросите меня... Москва. Изд-во «Молодая гвардия». 1985 г. стр. 206-208.
- Щипко Л.М. Защитники Карского моря. Хроника военных событий. Красноярск: Книжное изд-во, 1985 г.
- Щипко Л.М. Арктический фронт. Москва. Издательство ДОСААФ. 1974 г.
- «Коммунист Заполярья». Игарская городская газета, 9 мая 1985 года.
- «Энергетик». Цветы для Марии. Многотиражная газета ЗАО «Молдавская ГРЭС», №№ 15-16 за 8 мая 2007 года.
- Яковлев А.С. Цель жизни. Записки авиаконструктора. М.: Политиздат, 1970 г.

ПОБРАТИМЫ АРКТИКИ

СОДЕРЖАНИЕ

Часть первая.	
И память проступает вновь...	
Арктика, август 1942 года	5
Воспитание историей	12
Память осталась	16
Кровное родство	22
Встреча за встречей.....	28
Секретная экспедиция	38
Большая семья	54
Имя на борту.....	67
Побратимы Арктики.....	78
И память проступает вновь, как кровь через бинты... ..	87
В судовой роли не значится.....	112
Ветер Диксона в парусах	122
...Диалог с самим собой через 40 лет	127
И прочитаем историю заново.....	132
Прости, Москва. Прости, Россия.....	146
Продолжение следует.....	157
Штрихи к портрету побратимов	
Дежнёв и Сибиряков.....	13
Версия лётчика Стрельцова	16
Рейд «Адмирала Шеера».....	24
В ночь на двадцать седьмое... ..	30
Я прохожу этот путь однажды... ..	34
Моя родословная	39
Письма рассказывают	41
В море нет обелисков	44
В дымке времён... ..	51
Отец.....	55
По следам «Сибирякова»	58
Один на скале	63
Мой брат Павел Вавилов	66
Пулемётчик Иван Тарбаев.....	69
Увековечить память.....	71
Координаты славы.....	72
Где погиб «Сибиряков»?	73
Связь прервалась... ..	77
...И бой начался	79
«Златых гор достойно»	81
48 страниц из истории войны.....	84
Чишма узнала героя	88
Послевоенные судьбы героев	90
Папины уроки... ..	91
Я точно помню.....	94
«Фронт был ближе, чем мы думали...»	95
Так держать, капитан!	96
Участник обороны Диксона вновь заговорил стихами.....	97
Судовая роль	98
Не вспомнить нельзя... ..	107
Вновь заговорил стихами... ..	109
Посвящение дежнёвцам	110
Песня о полярном «Варяге».....	111
Написать бы книгу для школьников... ..	113
Один из тех, оставшихся живых.....	117
Мои товарищи-матросы.....	124
«Мой старый кортик очень дорог мне...»	133
«Гномики»	138
Остров Хайруллина	140
Подвиг «Дежнёва»	144
Незабываемое	146
География и биография.....	148
Диксон даёт отпор!	151
Памяти героев.....	155
Два часа войны	155
Бережно хранит... ..	158
«Наша Людочка»	160
Достоинство капитана	162
Охота «волчьей стаи»	167
Движение русской души	168
Летят вдогонку письма... ..	173

Часть вторая. Конвои мужества

1941–1945: Полярные конвои – пример великого побратимства	179
1941 год: «Дервиш» открывает ворота в Арктику	208
Хроника полярных конвоев. 1941 год.	224
1942 год: Пройти «холодный угол ада» всем смертям назло... ..	246
Хроника полярных конвоев. 1942 год.	272
1943 год: Подвиг союзников забвению не подлежит!	382
Хроника полярных конвоев. 1943 год.	394
1944 год: От первых желанных побед – к историческому повороту	428
Хроника полярных конвоев. 1944 год.	439
1945 год: Запишите судовую роль моряка по имени «Победа»!	479
Хроника полярных конвоев. 1945 год.	489
Навечно в памяти: «Пока полярные конвои идут через наши сердца...»	499

Сага о полярных конвоях

Максим Литвинов возвращается в строй	186
Смерть без сенсаций	200
Из переписки председателя Совета министров СССР с президентом США	203
Воздушный мост Аляска – Сибирь	203
Трасса Победы.	213
Уроки Севера.	218
«Никель решает качество и судьбу войны». ...	223
«Поручено двигать вперёд производство никеля»	225
«Жить надо в опасности!»	229
На месте огневых позиций	237
Письмо американским друзьям	241
Американцы	243
Жди меня	250
Северный морской путь	251
«Рассредоточение конвоя «PQ-17» было ошибочно...»	257
Мурманск – не отдадим!	278

Золото «Эдинбурга»	281
Скромные герои всегда живут рядом	285
США – страна заморская, соответственно – и самолёты.....	290
Неизвестному американскому другу	296
Бойцы боевой нации	307
Церемония в Мэритайм-Хаус	328
Один полёт Матвея Ильича	330
Охота за морским пиратом	347
Убедительное признание	353
Арсений Григорьевич Головкин	358
Из золотых имён Тирасполя	362
Одна из биографий	391
О женщине – мужественной и счастливой	395
«Здесь – великое наследие и завещание непокоренных...»	422
Тревога в бухте Полярный	425
Сорванный рейд	429
«Всем нам хотелось верить...»	432
Встречи с союзниками	439
Израиль Ильич Фисанович	444
«Нет почвы твёрже под ногами, чем палубы подводных кораблей...»	451
Песня ветеранов Полярных конвоев	456
В высоких широтах	457
Мурманску – поклон особый	460
Орлёнок Сашка	466
Американская поддержка Советов во время войны	473
Протоколы должны исполняться	475
Международный мемориальный поход-экспедиция «Конвой – 2003»	476
Северному конвою «Дервиш» – 60 лет	482
Медали и монеты достоинством в память	489
Живописец адских широт	492
Американский подарок Калининграду	497
Киносериал по-русски	498
«Способен на подвиг...»	502
От Заполярья до Праги	523
Салют в честь победы	527
Исландия – колыбель Полярных конвоев	529

*Документально-художественное
издание*

**Никандр Анатольевич
ЕЛАГИН**

ПОБРАТИМЫ АРКТИКИ

Композиция на заданную тему
или документально-публицистическое,
эпистолярно-библиографическое,
поисковое повествование

Технический и художественный редактор Н.Елагин
Набор, верстка, дизайн, оригинал-макет А.Цветков
Корректор О.Лурье

Лицензия АЮ №07574 от 25.04.2002

Подписано в печать 20.08.2008

Формат 84×108 1/8

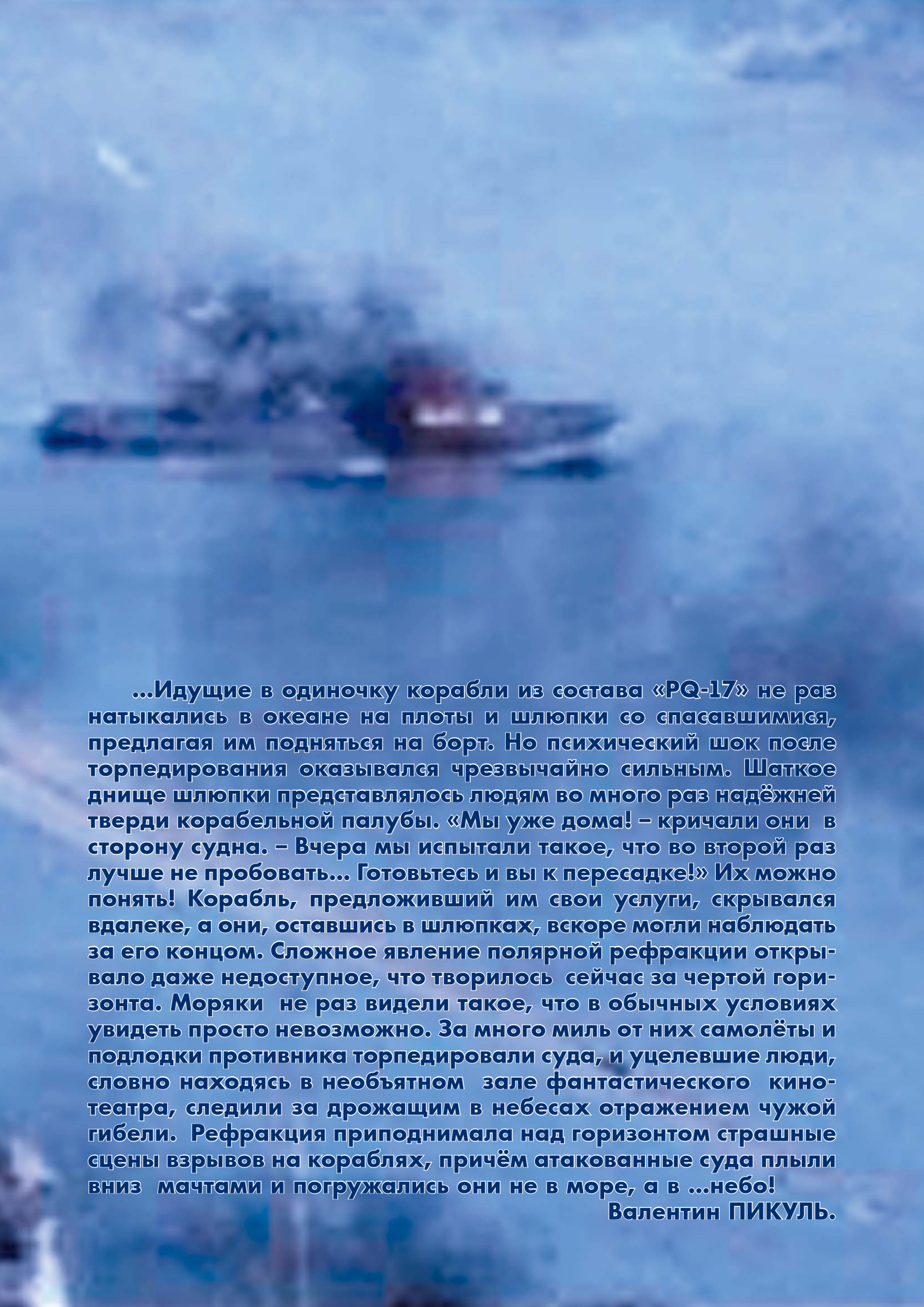
Бумага офсетная. Гарнитуры: Erika Rus, Futurica, Minion Pro.

Печать офсетная. Усл.печ.л.: 68

Тираж 500 экз. Заказ № ____.

Отпечатано с оригинал-макета, изготовленного
в Лаборатории издательского творчества «ЕНЦА»
Литературного фонда Приднестровья,
на ГУИПП «Бендерская типография «Полиграфист»
Министерства информации и телекоммуникаций ПМР,
MD 3200, г. Бендеры, ул. Пушкина, 52.





...Идущие в одиночку корабли из состава «PQ-17» не раз натыкались в океане на плоты и шлюпки со спасавшимися, предлагая им подняться на борт. Но психический шок после торпедирования оказывался чрезвычайно сильным. Шаткое днище шлюпки представлялось людям во много раз надёжней тверди корабельной палубы. «Мы уже дома! – кричали они в сторону судна. – Вчера мы испытали такое, что во второй раз лучше не пробовать... Готовьтесь и вы к пересадке!» Их можно понять! Корабль, предложивший им свои услуги, скрывался вдалеке, а они, оставшись в шлюпках, вскоре могли наблюдать за его концом. Сложное явление полярной рефракции открывало даже недоступное, что творилось сейчас за чертой горизонта. Моряки не раз видели такое, что в обычных условиях увидеть просто невозможно. За много миль от них самолёты и подлодки противника торпедировали суда, и уцелевшие люди, словно находясь в необъятном зале фантастического кино-театра, следили за дрожащим в небесах отражением чужой гибели. Рефракция приподнимала над горизонтом страшные сцены взрывов на кораблях, причём атакованные суда плыли вниз мачтами и погружались они не в море, а в ...небо!

Валентин ПИКУЛЬ.



... Для здоровья общества необходимо, чтоб все общественные приговоры, осуждающие или прославляющие реально существовавших людей, соответствовали фактам и давали объективную оценку поступков и побуждений, попросту говоря – были справедливыми. Суд истории нередко поправляет суждения современников. Иногда на это уходят десятилетия. Благодаря кропотливой работе военных историков пересмотрены многие репутации в истории гражданской войны, у всех на памяти героическая борьба писателя С.С.Смирнова за исторически точную трактовку подвига защитников Брестской крепости, а подхваченная народом крылатая фраза Ольги Берггольц «Никто не забыт, ничто не забыто» – это ещё не констатация, а скорее призыв. Читая газеты, следя за радио- и телепередачами, мы повседневно сталкиваемся с неизвестными подвигами, узнаём имена героев, ещё недавно безымянных. Суд истории не самый скорый, но самый справедливый, и время зачастую работает не во вред, а на пользу истине. Печально, что всё меньше остаётся живых свидетелей подвига, но в установлении исторической дистанции есть и хорошая сторона. Временная (или пространственная) приближённость к событию или человеку нередко искажает наши представления; сколько раз мы убеждались, что, рассматривая со слишком близкого расстояния, мы теряем перспективу, нам застилают глаза соображения хотя и существенные, но сиюминутные, преходящие, и нужен какой-то срок, чтобы отделить главное от второстепенного и увидеть явление в его подлинных масштабах.

Александр КРОН.