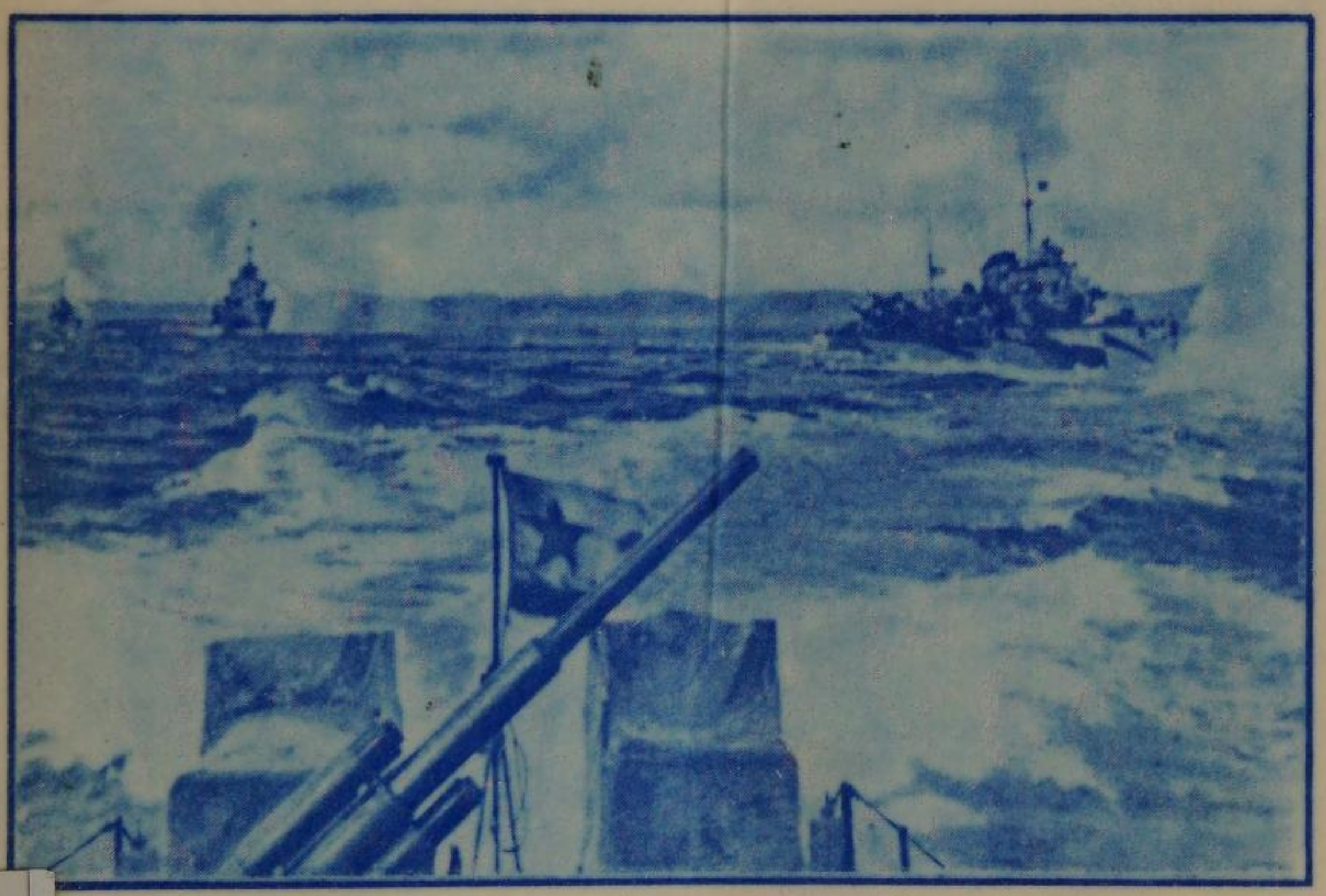
СЕВЕРНЫЕ КОНВОИ



Исследования, воспоминания, документы

The
George Washington
University

Gelman
Library

Поморский международный педагогический
университет им. М.В.Ломоносова

СЕВЕРНЫЕ КОНВОИ

Исследования, воспоминания, документы

Выпуск 2

To the Gelman
Library from
one of the authors
and editor-in-chief

M Semyonov

Washington DC.
February, 1994

Москва
"Наука"
1994

ББК 63.3(0)62
С 28

D
810
.T8
S4
1994

Издание осуществлено при финансовой поддержке Архангельской торгово-промышленной палаты

V.2

Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы.
С 28 Вып. 2. – М.: Наука, 1994. – 256 с.
ISBN 5-02-009581-8

Издание представляет собой сборник статей и воспоминаний о северных конвоях в годы второй мировой войны. Освещены различные аспекты боевого сотрудничества на Севере советских людей с западными союзниками.

Для историков и широкого круга читателей.

С $\frac{0503010000\text{-}259}{042(02)\text{-}94}$ Заказная

ББК 63.3(0)62

Научное издание

СЕВЕРНЫЕ КОНВОИ:

Исследования, воспоминания, документы

Выпуск 2

Утверждено к печати Поморским международным Педагогическим университетом им. М.В. Ломоносова

Редактор издательства А.В. Болдов. Художник В.Ю. Яковлев
Художественный редактор И.Ю. Нестерова. Технический редактор З.Б. Павлюк
Корректоры Н.П. Гаврикова, Ф.Г. Сурова

Н/К

Л.Р. № 020297 от 27.11.91 г.

Подписано к печати 02.09.94. Формат 60x88 1/16
Гарнитура таймс. Печать офсетная
Усл. печ. л. 15,68. Усл. кр. отт. 16,1. Уч.-изд. л. 15,1
Тираж 5000 экз. Тип. зак. 1702. Заказное.

Издательство "Наука" 117864 ГСП-7, Москва В-485 Профсоюзная ул., 90

Московская типография № 2 РАН 121099, Москва, Г-99, Шубинский пер., 6.

ISBN 5-02-009581-8

© Коллектив авторов, 1994

ОТ РЕДАКТОРА

После выхода первого сборни́ка (Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. Архангельск, 1991) редколлегия получила большое количество писем со статьями, воспоминаниями и фотографиями. Благодаря стараниям наших авторов и стало возможным появление этой книги.

В ней мы сохранили ту же структуру, как и в предыдущем сборнике. В первый раздел включены исследования, во второй – воспоминания, третий раздел содержит документы. Неизменными остались и принципы публикации: минимальная правка воспоминаний при максимальной объективности и новизне научных статей и публикуемых документов.

Новым в сборнике стало расширение географии авторского коллектива. Наряду с участием в книге русских исследователей и ветеранов свои сочинения прислали англичане и американцы. Думается, что только так, через сравнение множества мнений и впечатлений участников тех боев, и можно составить целостное и наиболее верное представление о войне на Севере.

Уникальны, на наш взгляд, фотографии сборника. Редакция приносит особую благодарность Рюне Раутио, Ульфу Ларсстувольду, Дэвиду Крейгу, Джону Кенни, сотрудникам Военно-морского и Центрального музеев Вооруженных Сил, Центрального архива Военно-Морского Флота, Центрального архива кинофотодокументов, предоставивших материалы. Редколлегия весьма признательна С.В. Фомину, С.Е. Красильниковой и В.А. Жукову за оказанную помощь в работе над сборником. Особая благодарность нашему постоянному помощнику, переводчику военной поры, доброму и отзывчивому человеку, профессору Ричарду Кинderслею. Редколлегия благодарит спонсоров:

Архангельский морской торговый порт, Северное морское пароходство, Северный морской музей и Архангельскую промышленно-торговую палату, нашедших возможность в трудное время поддержать издание.

Отзывы и пожелания просим присылать по адресу: 163006 Архангельск, пр. Ломоносова, 4. Поморский международный университет. Кафедра отечественной истории.

ИССЛЕДОВАНИЯ

В.П. Пузырев

БОЕВОЕ СОДРУЖЕСТВО НА СЕВЕРЕ*

Осенью 1942 г. фашистской подводной лодке У-592 удалось выставить донные неконтактные мины у западного входа в пролив Югорский Шар. 14 октября на одной из них подорвался транспорт "Щорс". В проливе оказались заблокированными эскадренный миноносец "В. Куйбышев", несколько других боевых кораблей и транспорты, следовавшие из Арктики в Белое море. Ввиду того что наши морские тральщики в то время не имели еще магнитных тралов, командование Беломорской флотилии по согласованию со старшим британским морским офицером в Архангельске капитаном Мондом направило в Югорский Шар три английских тральщика: "Хелсион", "Хазард", "Шарпшутер", находившиеся в Белом море для обеспечения союзных конвоев. Командовал ими лейтенант-коммандер С. Корбет.

Вместе с нашими тральщиками ТШ-32 и ТШ-53, которыми командовали старшие лейтенанты И.И. Дугладзе и З.С. Рашаев, английские корабли протралили фарватер в проливе на десять галсов. Опасная работа продолжалась четыре дня в туманную погоду и при начавшемся ледоставе. Было взорвано шесть донных магнитных и две акустические мины большой мощности. Достаточно сказать, что, когда тральщик ТШ-32 подорвал враз две акустические мины, в воздух поднялся слой воды высотой в 70 и диаметром до 100 м. От сотрясения при взрыве одной из магнитных мин тральщик "Хазард" получил небольшие повреждения, которые с помощью нашего водолазного мотора были быстро устранены на рейде[1]. Путь кораблям и транспортам из Арктики был открыт, Командующий Беломорской военной флотилией вице-адмирал Г.А. Степанов представил командиров английских тральщиков С. Корбета, В. Омару, Г. Хакарта к награде.

Это лишь один из эпизодов боевого содружества советских мо-

---

* © В.П. Пузырев.

ряков с союзниками на Северном морском театре, рожденного в годы совместной борьбы с фашистской агрессией.

Известно, что сразу после нападения фашистской Германии на Советский Союз руководители западных стран У. Черчилль и Ф. Рузвельт заявили о своей поддержке Советского Союза в борьбе против нацизма[2], так как видели в лице нашей страны единственную реальную силу, способную разгромить фашистскую Германию, спасти их собственные страны и мир от порабощения.

Выступая по радио вечером 22 июня 1941 г., Черчилль заявил, что за последние двадцать пять лет никто не был более последовательным противником коммунизма, чем он. Но теперь у англичан одна неизменная цель: они полны решимости уничтожить Гитлера и нацистский режим. Поэтому любое государство, которое борется против нацизма, получит их помощь... Мы окажем России и русскому народу всю помощь, какую только сможем[3].

В июле и августе 1941 г. между правительствами СССР и Великобритании были заключены соглашения о совместных действиях и взаимной помощи в войне против гитлеровской Германии и о товарообороте[4]. В дальнейшем подобные документы были подписаны и с Соединенными Штатами. Политические соглашения создали основу для организации совместных действий вооруженных сил на суше и на море.

В Англии и Советском Союзе с конца июля 1941 г. начали работу союзные военные миссии, координировавшие организацию взаимных поставок и вопросы совместной обороны северных морских коммуникаций. В Лондоне нашу военно-морскую миссию возглавлял сначала генерал-лейтенант Ф.И. Голиков, а затем контр-адмирал Н.М. Харламов. В Москве во главе английской миссии был генерал М. Макфарлан, решавший проблемы совместных действий флотов с наркомом ВМФ Н.Г. Кузнецовым и Главным штабом ВМФ.

Для непосредственного решения вопросов, возникающих при доставке грузов и проводке конвоев, базирования и использования союзных сил в зоне Северного флота, были созданы английские военно-морские миссии в Полярном и Архангельске, взаимодействовавшие с командующим Северным флотом адмиралом А.Г. Головко, уполномоченным ГКО по перевозкам на Севере И.Д. Папаниным и штабами Северного флота и Беломорской флотилии.

Старшим британским морским офицером на севере России, в Полярном, был вначале контр-адмирал Беван, а после – контр-адмиралы Фишер и Арчер. В Архангельске миссию в течение не-

скольких лет возглавлял кэптэн Монд, о котором впоследствии очень тепло отозвался И.Д. Папанин[5]. Главой американской миссии на Севере долгое время был кэптэн С. Френкел, являвшийся одновременно помощником военно-морского атташе США в Москве.

Уже летом 1941 г. между командованием Советского Военно-Морского и английским адмиралтейством были достигнуты соглашения о разграничении операционных зон, базировании английских кораблей в советских портах, общих опознавательных сигналах. В связи с тем что наш Северный флот имел небольшое число крупных надводных кораблей, за организацию конвоев и их непосредственное охранение на всем переходе от Англии до советских портов отвечало британское адмиралтейство. Северный флот в своей зоне усиливал охранение конвоев кораблями, обеспечивал их авиационное прикрытие на подходах к базам, осуществлял траление фарватеров[6]. Был налажен обмен оперативными сводками между командованием Северного флота и английскими миссиями.

Начало практическому взаимодействию Советских Вооруженных Сил с английским флотом было положено в конце июля 1941 г., когда наш эсминец "Сокрушительный" обеспечил охрану и переход в Белом море минного заградителя "Адвенчур", прибывшего в Архангельск с грузом глубинных бомб и магнитных мин[7]. В августе у побережья Норвегии в смежных позициях с нашими подводными лодками были развернуты две английские – "Тайгрис" и "Трайдент", базировавшиеся на Полярное. Планы их использования разрабатывались штабом британской миссии и согласовались со штабом Северного флота[8]. С 24 августа по 18 октября 1941 г. вместе с североморскими летчиками небо над Кольским заливом защищала группа английских летчиков во главе с майором Э. Миллером. Англичане сделали 365 боевых вылетов и сбили 12 самолетов противника, потеряв один свой. Они передали летчикам Героя Советского Союза капитана Б.Ф. Сафронова опыт использования самолетов "харрикайн". За боевые успехи в небе Заполярья майор Э. Миллер и сержант Ч. Хоу были награждены орденами Ленина[9].

В 1941 г. совместными усилиями был обеспечен успешный переход союзных транспортов, следовавших с грузами в Советский Союз из Англии и США через Исландию и в обратном направлении, в сопровождении небольшого числа английских боевых кораблей. В составе шести союзных конвоев, прибывших в Архангельск, было 34 английских, 9 советских, 6 американских и 2 гол-

А. Гарриман, контр-адмирал Боголепов и представитель Наркомата внешней торговли Герасимов в Архангельске

ландских транспорта[10]. Они доставили в нашу страну более 500 танков, 750 самолетов, 10 тыс. т каучука, снаряжение, всего 152 тыс. т. Обратными рейсами в западные страны было вывезено 135 тыс. т леса и руды[11].

Многие экипажи английских кораблей на деле проявляли солидарность с народом нашей страны. Когда в конце декабря на конференции капитанов конвоя PQ-7 в Исландии обсуждался вопрос о дате выхода и ряд капитанов высказались за то, чтобы отметить новый год в Хваль-фиорде, поднялся тридцатилетний капитан транспорта "Эмпайр Говард" шотландец Генри Джон М. Дональд Доувайн (Dowine) и сказал, что предлагает отложить празднование нового года до Победы. Конвой PQ-7 вышел их Хваль-фьорда 31 декабря 1941 г.

Этот же капитан по прибытии в Мурманск вместе со своим экипажем шотландцев непосредственно участвовал в разгрузке доставленной техники судовыми стрелами, учил наших грузчиков стропить и выгружать танки, а после предложил сделать специальную "горку" для погрузки танков на железнодорожные платформы для отправки на фронт[12].

Уже в первой половине 1942 г. немецкая разведка установила,

Офицеры английской и американской миссий в Архангельске. 1943 г.

что свыше ста английских танков через Архангельск и Ярославль были доставлены в район Сталинграда, а в ноябре они появились и в районе Клина[13].

Несмотря на идеологические разногласия, сотрудничество СССР с США и Великобританией осуществлялось в целом успешно, но с весны 1942 г. нерушимость союзных обязательств стала подвергаться суровым испытаниям. Фашистская Германия, ослабив действия по союзным конвоям в Атлантике, перебазировала в Северную Норвегию основную часть своего надводного флота, в том числе линейный кораблю "Тирпиц", тяжелые крейсера "Адмирал Шеер", "Адмирал Хиппер" "Лютцов", 20 подводных лодок и ударную авиацию. В соответствии с указанием Гитлера военно-морской флот начал активно атаковать "мурманские конвои". Появились потери. Это вызвало необходимость усиления эскорта конвоев английскими кораблями. Британское адмиралтейство, не желая рисковать своими кораблями в наиболее опасной зоне, в Баренцевом море, стало тормозить отправку конвоев, ссылаясь на то, что это становится экономически невыгодным предприятием. Потребовались большие дипломатические усилия советского правительства, чтобы движение конвоев на Севере было продолжено. Совет-

Крейсер "Мурманск" ("Милуоки") перед передачей Северному флоту.
Август 1944 г.

ское командование, несмотря на тяжелое положение на сухопутном фронте, усилило воздушное прикрытие конвоев в своей зоне. Проводка конвоев стала осуществляться в виде тщательно спланированных английскими и советскими штабами операций.

Мужественно сражались английские и советские моряки за

конвои PQ-13 и PQ-16. На последний конвой 27 и 28 мая в районе к югу от острова Медвежий было совершенно несколько массированных налетов авиации противника. Конвой потерял семь транспортов из 35, при этом шесть были потоплены авиацией и один – подводной лодкой. В эти дни героический подвиг совершил экипаж советского теплохода "Старый большевик" под командованием капитана И.И. Афанасьева. Восемь часов подряд потерявшее ход советское судно отбивало атаки фашистских самолетов, боролось с водой, пожаром и вышло победителем.

На помощь конвою подошли советские эсминцы "Сокрушительный", "Грозный", "В. Куйбышев", которые приняли активное участие в отражении воздушных и подводных атак. Как отмечает английский историк С. Роскилл, "с подходом трех советских эсминцев дышать стало легче. Последующие атаки противника не принесли ему успеха – конвой потерь больше не понес"[14].

Добавим, что этому способствовало и усиление истребительного прикрытия конвоя на подходах к Кольскому заливу. В защите конвоя 30 мая участвовали 80 советских истребителей. Летчики-североморцы во главе с Б.Ф. Сафоновым, погибшим в тот день, сбили 10 бомбардировщиков противника и не позволили им прорваться к конвою[15].

В июльские дни 1942 г. в Баренцевом море разыгралась трагедия конвоя PQ-17, следовавшего из Исландии в Архангельск и Мурманск. Известно, что главной причиной гибели 24 транспортов явилось ошибочное решение английского адмиралтейства рассредоточить конвой и отозвать корабли прикрытия на помощь главной эскадре в связи с предположением о выходе в море фашистского линкора "Тирпиц". Это решение адмиралтейства не раз справедливо критиковалось советскими и английскими историками[16] и военачальниками. Говоря сегодня о конвое PQ-17, хотелось бы отметить, что многие английские и американские моряки, оказавшись лишенными прикрытия боевых кораблей, принимали все меры для выполнения задачи. Отбивая атаки вражеских бомбардировщиков и подводных лодок, они настойчиво вели свои суда в русские гавани. Американский транспорт "Беллингхэм" под командованием капитана Мортенсена 9 июля прибыл в Архангельск самостоятельно, как и советский танкер "Донбасс", ведомый капитаном М.И. Павловым. Наш танкер по пути спас экипаж торпедированного американского судна "Даниель Морган". Характерно, что спасенные американские моряки (51 человек), оказавшись на борту советского судна, несли вахту и сражались рядом в нашими

моряками. По прибытии в Архангельск капитан нашего судна М.И. Павлов в специальном рапорте на имя военно-морского атташе США отметил мужество американских моряков и умелое руководство ведением огня из носовой пушки лейтенантом военно-морского флота США Мортоном Вульфсоном[17]. Нельзя не назвать несколько фамилий военных моряков королевского военно-морского флота Великобритании, таких, как коммодор конвоя Даудинг, лейтенанты Градуэл и Холл, командовавшие траулером "Айршир" и корветом "Лотос". Вместе с советскими моряками, полковником И.П. Мазуруком, капитаном 2-го ранга И.Ф. Коцовым, старшим лейтенантом А.И. Стрельбицким, капитаном танкера "Азербайджан" В.Н. Изотовым, они много сделали, чтобы оставшиеся семь транспортов с грузами были собраны у Новой Земли и достигли порта назначения.

В сентябре 1942 г., в разгар Сталинградской битвы, правительство Великобритании направило к нам очередной конвой PQ-18, отправка которого была задержана на месяц. Это был самый крупный конвой первого периода войны. Командовал конвоем контр-адмирал Боддем-Уетэм, в эскортом – контр-адмирал Барнетт. Проводку этого конвоя теперь, по прошествии пятидесяти лет, можно назвать примером боевого взаимодействия на море стран Атлантической коалиции в годы войны. Для его сопровождения английское командование выделило 35 боевых кораблей, в том числе легкий крейсер, конвойный авианосец и двадцать эсминцев, а советская сторона – 300 самолетов и основные силы надводных кораблей и подводных лодок Северного флота и Беломорской флотилии[18]. Решимость обоих союзников защищать конвой сыграла свою роль. Несмотря на многократные нападения фашистской авиации и подводных лодок на всем пути следования конвоя вплоть до бомбежек при входе в Архангельский порт, 27 судов из 40 достигли конечного пункта и доставили 149 797 т грузов[19]. При этом противник понес ощутимые потери. Был сбит 41 самолет из 337 участвовавших в налете на конвой и потоплены три подводные лодки их 12, участвовавших в операции. Известно, что Геринг назвал этот баланс "неутешительным". Британское адмиралтейство в интервью швейцарской газете "Националь Цайтунг" за 26–27 сентября 1942 г. заявило, что "благодаря решительности британских, американских и русских команд кораблей в Россию было доставлено оружие британских и американских военных заводов"[20].

Проводка конвоя PQ-18 явилась кульминационным моментом

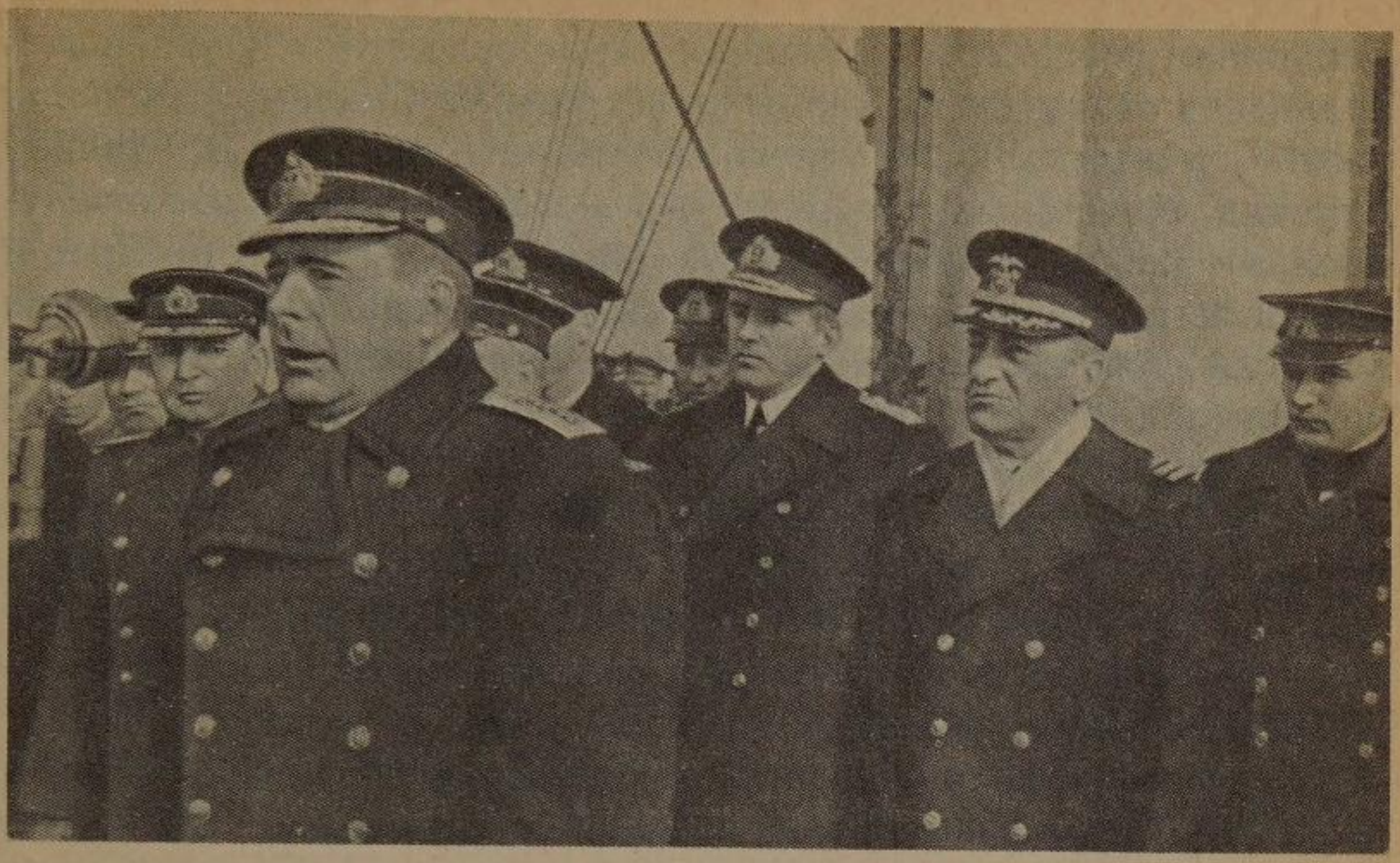
борьбы на северных союзных коммуникациях в годы войны. В дальнейшем противник, понеся ряд сокрушительных поражений на советско-германском фронте в ходе Сталинградской, Курской и других величайших сражений, уже не мог бросить против конвоев такую массу авиации.

Правительства союзных стран отметили героические подвиги советских и английских моряков и летчиков, участвовавших в проводке и защите летних конвоев 1942 г., высокими наградами. Ряд советских моряков военного и торгового флота были награждены орденами Великобритании, а значительная группа английских моряков – орденами СССР.

Боевое взаимодействие союзных флотов имело место и в последующие месяцы и годы войны. После летних и осенних конвоев 1942 г. были совместное обеспечение перехода одиночных транспортов через Северную Атлантику, проводки конвоев полярными ночами через позиции "волчих стай" фашистских подлодок в Баренцевом море, через тяжелые льды Белого моря. Отметим, что в последний период войны в конвоях преобладали американские транспорты.

При сложных проводках судов через льды Белого моря, когда требовалось четкое взаимодействие между союзными транспортами и советскими ледоколами, на ледоколы назначались русские переводчики (офицеры связи) и английские сигнальщики. Они отлично справлялись с ответственными обязанностями. Советский лейтенант Теннов очень тепло отзывался о скромном английском сигнальщике Макдермоте, 20-летнем юноше из-под Глазго, прекрасном специалисте своего дела, обеспечившем связь с транспортными судами конвоя JW-51 в январе 1943 г.

Боевое содружество с советским флотом помогло английскому флоту решить важные задачи борьбы и уничтожения фашистских линкоров, длительное время представлявших главную угрозу для конвоев. В конце декабря 1943 г., используя Кольский залив как маневренную базу, английская эскадра адмирала Б. Фрэзера в составе линейного корабля "Дюк оф Йорк", нескольких крейсеров и четырех эсминцев потопила немецкий линейный корабль "Шарнхорст" в 80 милях к северу от мыса Нордкап[21]. В сентябре 1944 г. 28 тяжелых английских бомбардировщиков "ланкастер", вооруженных авиабомбами весом по 4,5 т, нанесли с архангельского аэродрома мощный удар по немецкому линкору "Тирпиц", стоявшему в одном из фиордов Северной Норвегии (Альта-фьорд), и окончательно вывели его из стоя[22].



Выступление командующего Северным флотом вице-адмиралом А.Г. Головко на церемонии передачи американских кораблей Северному флоту

Председатель Государственного Комитета Обороны И.В. Сталин поздравил У. Черчилля, английских моряков и летчиков, потопивших "Шарнхорст" и "Тирпиц"[23]. За высокую организацию обеспечения союзной авиагруппы, потопившей "Тирпиц", командующий Беломорской флотилией вице-адмирал Ю.А. Пантелеев и еще два офицера были награждены высокими английскими орденами[24].

Боевое содружество в борьбе против общего врага сближало советских и иностранных моряков, растапливало лед недоверия, порожденного многими годами буржуазной и советской пропаганды в предвоенный период. Способствовало этому и личное общение советских и иностранных моряков в дни, когда в Архангельск и Мурманск приходили союзные конвои и отряды кораблей. Большой популярностью пользовались спортивные встречи между экипажами советских и иностранных моряков и летчиков, выступления художественной самодеятельности, "вечера общих побед", банкеты. Так, в честь прибытия эскадры адмирала Фрэзера в Кольский залив в декабре 1943 г. командование Северным флотом устроило обед, на котором флотский ансамбль исполнил песню "Прощайте, скалистые горы" и несколько популярных песен на английском языке. Это привело англичан в такой восторг, что,

как пишет адмирал А.Г. Головко, гости после этого "упрашивали отпустить ансамбль на две недели с ними в Скапа-флору и Розайт"[25]. А премьер У. Черчилль в очередном письме И.В. Сталину отметил, что доброжелательность демонстрировалась военнослужащими всех рангов наших двух флотов[26]. Большой интерес и уважение проявляли военнослужащие и гражданское население союзных стран и к советским морякам, посещавшим в годы войны Англию и США в связи с приемкой кораблей. В американском городе Майами жители каждый вечер высыпали на улицу, чтобы послушать строевые песни наших моряков во время их вечерних прогулок. В английском городе Глазго администрация одного из кинотеатров, узнав, что в зале находятся русские моряки, остановила демонстрацию кинокартины, и зрители стоя аплодировали посланцам нашей героической страны[27].

Подобные встречи советских моряков происходили в Новой Зеландии при посещении ее советским пароходом "Уэлен", в Уругвае, когда туда зашел во время кругосветного путешествия советский ледокол "А. Микоян", и во многих портах других союзных и нейтральных стран, где пришлось побывать советским военным и гражданским морякам. Это было выражением большой симпатии к нашей стране, ее народу и доблестным Вооруженным Силам, несшим главную тяжесть в борьбе с фашистской армией.

Заслуги нашей страны перед человечеством в разгроме фашизма неоспоримы. Три четверти общих потерь в танках, самолетах, орудиях и более 80% в личном составе фашистский вермахт понес на Восточном фронте[28]. Наша страна потеряла в ходе войны более 26 млн человеческих жизней. Но мы помним, что вместе с нами сражались и погибали англичане, американцы и воины других стран Антигитлеровской коалиции. Мы помним, что, помимо советских эскадренных миноносцев "Сокрушительный" и "Деятельный", сторожевого корабля "СКР-78", в Баренцевом море, защищая конвой с военными грузами, погибли английский крейсер "Эдинбург", эсминец "Акейтс", тральщик "Брамбл" и другие корабли[29]. В своей книге "Курсом к победе" бывший нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов писал: "Моряки английского военного и торгового флотов выполняли свой долг мужественно и со знанием дела... Команды английских или американских транспортов... являлись нашими искренними союзниками в борьбе с фашизмом... Им, нашим добрым друзьям, простым и отважным морякам, хочется отдать должное и сейчас"[30].

Некоторые цифры. За годы войны на Севере был проведен с Запада 41 союзный конвой в составе 738 транспортов. В их охра-

нении участвовали 573 корабля союзников, а в зоне Северного флота для обеспечения конвоев сделано 548 выходов советских кораблей[31]. Прибывшие транспорты доставили в Архангельск и Мурманск 4,2 млн т грузов. Убыло на Запад 726 транспортов в составе 36 конвоев, на которых было отправлено около 1,5 млн т экспортных грузов[32].

Боевое содружество в войне против фашистской Германии стран с различным общественно-политическим строем не было простым делом. Оно требовало больших усилий всех сторон. Правительства Советского Союза, Великобритании и США, командование вооруженными силами, объединенные общей целью и высокой ответственностью перед человечеством, преодолели трудности по организации совместных действий и добились победы над сильным и жестоким врагом. Это один из важных уроков и итогов второй мировой войны.

[1] Отделение Центрального военно-морского архива (Далее: ОВЦМА). Ф. 12. Д. 6776. Л. 18.
[2] История второй мировой войны, 1939–1945. М., 1982. Т. 12. С. 114, 115.
[3] См.: *Кузнецов Н.Г.* Курсом к победе. М., 1975. С. 69.
[4] История второй мировой войны, 1939–1945. М., 1975. Т. 4. С. 165.
[5] *Папин И.Д.* Лед и пламень. М., 1977. С. 289.
[6] *Пузырев В.П.* Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне. М., 1981. С. 72–73.
[7] Там же. С. 73, 74.
[8] ОЦВМА. Ф. 11. Д. 17814. Т. 1. Л. 95–99.
[9] *Бойко В.С.* Крылья Северного флота. Мурманск, 1976. С. 69–71; ОЦВМА. Ф. 11. Д. 17814. Т. 1. Л. 95–99.
[10] Подсчитано по документам ОЦВМА.
[11] Красная Звезда. 1973. 26 июня; Российский государственных архив экономики. (Далее: РГАЭ). Ф. 8045. Оп. 3. Д. 715. Л. 50.
[12] ОЦВМА. Ф. 2. Д. 36776. Л. 156.
[13] Центральный архив Министерства обороны (Далее: ЦАМО). Ф. 276. Оп. 813. Д. 5. Л. 16.
[14] *Роскилл С.* Флот и война. М., 1970. Т. 2. С. 123.
[15] Боевой путь Советского Военно-Морского флота. М., 1974. С. 198.
[16] *Роскилл С.* Флот и война. С. 128–132.
[17] *Руднев Г.А.* Курсы, проложенные под огнем. Владивосток, 1983. С. 70–71.
[18] *Пузырев В.П.* Беломорская флотилия... С. 97, 98.
[19] РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 799. Л. 230.
[20] ОЦВМА. С. 17. Д. 33542. Л. 39 об.
[21] Морской атлас. М., 1966. Т. 3, ч. 2: Описания к картам. С. 384–385.
[22] *Пузырев В.П.* Беломорская флотилия... С. 192–193.
[23] Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и

премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны, 1941–1945 гг. М., 1957. Т. 1. С. 180, 273.

[24] *Пузырев В.П.* Беломорская флотилия... С. 194.

[25] *Головко А.Г.* Вместе с флотом. М., 1979. С. 196–197.

[26] Переписка Председателя Совета Министров СССР... Т. 2. С. 186.

[27] *Поляков Г.Г.* В суровом Баренцевом. Мурманск, 1978. С. 40.

[28] История второй мировой войны. Т. 12. С. 35.

[29] *Роскилл С.* Флот и война. С. 286.

[30] *Кузнецов Н.Г.* Курсом к победе. С. 233, 236.

[31] Морской атлас. М., 1963. Т. 3, ч. 2. Л. 42-г.

[32] Количество перевезенных грузов подсчитано по: РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 715. Л. 50; Материалы по статистике морского флота. М., 1950. Вып. 19/28. С. 6, 7, 166; *Романов Б.С.* Причалы мужества. Мурманск, 1977. С. 113–114.

Дэвид Браун

СЕВЕРНАЯ РОССИЯ И БРИТАНСКИЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ*

Конвой является базовым принципом британской военно-морской стратегии начиная с XV в., всего с одним катастрофическим отступлением во время первой мировой войны от принципов, которые обеспечивали безопасную доставку максимально возможного количества материалов с нанесением противнику серьезных потерь посредством концентрации сил в охране конвоев. Конвои союзников, курсировавшие на Европейском театре, можно разделить на торговые, которые поддерживали Британию и создавали арсенал для вторжения на континент, и оперативные конвои, которые доставляли грузы для фронта. Эти последние имели три главных направления в критические 1941 и 1942 гг.: Средний Восток, через мыс Доброй Надежды, Мальта и Северная Россия. Первое из них было сравнительно безопасным, так как суда были быстроходными и хорошо охранялись, и большим преимуществом были широкие открытые океанские просторы, позволявшие уклоняться от противника, который имел базы только вблизи пунктов их отправки и назначения, пути же на Мальту и в Мурманск ограничивались узкими морями, над которыми нависали авиационные и морские базы противника. Потери на этих двух направлениях выросли до максимума в 1942 г., когда британский королевский флот и торговые суда союзников едва справлялись с перевозками для операционных нужд. Необходимость постоянного самопожертвования диктовалась британскими стратегическими интересами в теплом Средиземном море и политическими соображениями на морозном Севере – отношения соответствовали поставляемому материалу и те, кто отвечал за его доставку, соответствовали климату тех мест.

Британская военно-морская миссия связи отправилась в СССР уже 25 июня 1941 г. Контр-адмиралу Д.А.Майлзу был придан штат из шести человек, включая военно-морского атташе в Москве,

---

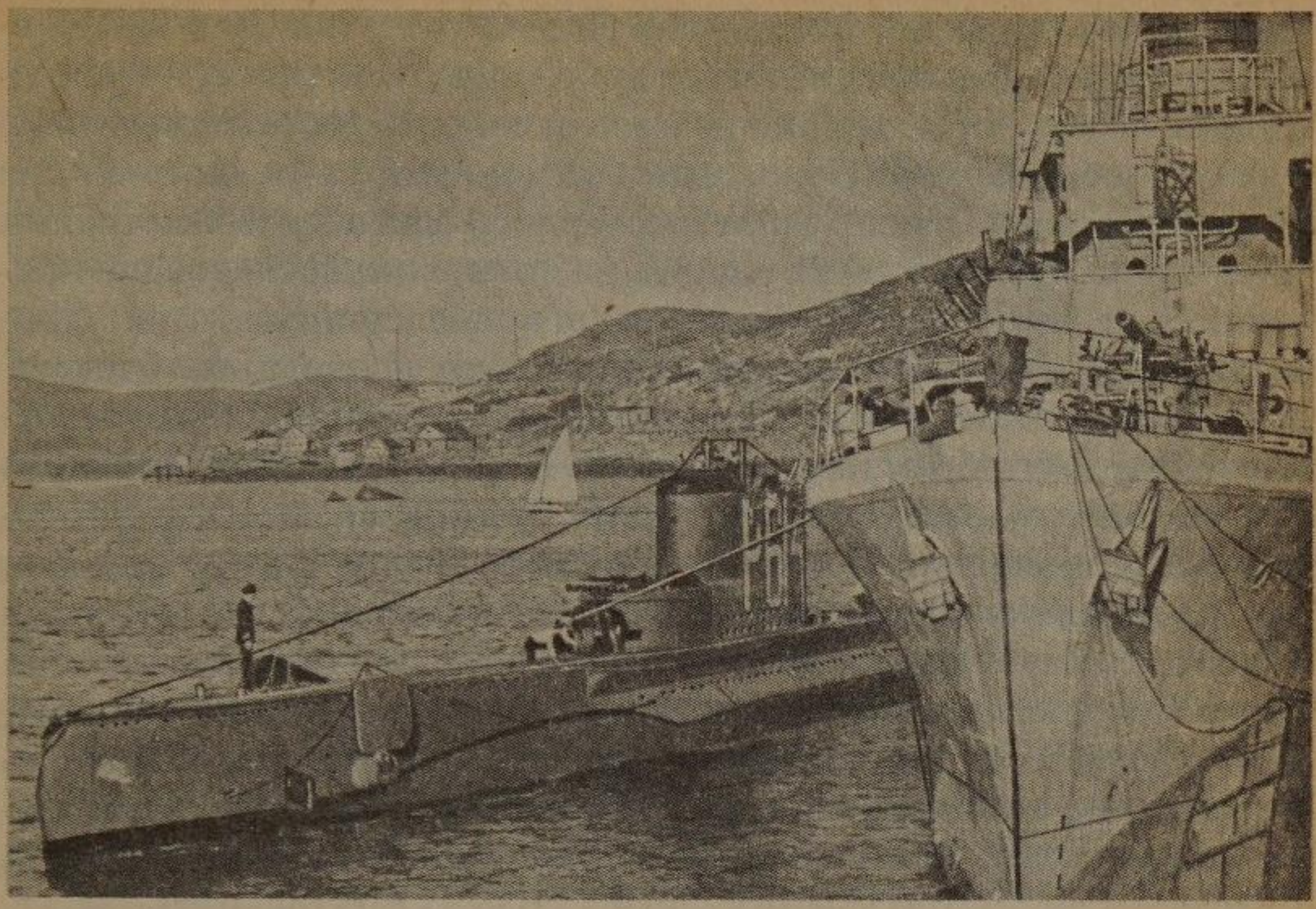
* © Дэвид Браун

чтобы помочь ему в выполнении основной задачи – обеспечении "продолжения сопротивления русских, так как это явно имело очень большое значение для британских интересов". Дополнительной задачей было достижение "некоторой скоординированности русской стратегии с нашей собственной и договоренности о мероприятиях и действиях с целью лишения немцев материальных и экономических преимуществ победы, которую они могли одержать"[1].

Инструкции были сформулированы в выражениях, которые явно предусматривали скорое поражение России, по крайней мере в европейской части, и первостепенное значение придавалось предотвращению перехода в руки победивших немцев советских военных кораблей и портовых технических средств. Они были заменены инструкциями, в которых отсутствовало всякое упоминание о поражении, только в ноябре 1943 г. после четырехмесячной дискуссии в Уайт-холле об условиях взаимоотношений.

Впервые русские обратились за помощью к британскому флоту для нанесения ударов по германским судам снабжения и военным кораблям, поддерживавшим наступление из Северной Норвегии на Мурманск, который имел решаюшее стратегическое значение. Он являлся единственным крупным незамерзающим портом и военно-морской базой на русском арктическом побережье. В начале июля 1941 г. в Москву вылетел контр-адмирал Филип Виан, чтобы изучить возможность базирования британского военного флота в Мурманске, но был вынужден доложить 17 июля, что это невозможно до тех пор, пока не будет усилена оборона базы, особенно противовоздушная. Адмирал Виан вернулся в Великобританию и был сразу же направлен на Шпицберген для определения возможности его использования в качестве базы. От этого проекта отказались 31 июля – снова по рекомендации адмирала Виана, – и адмиралтейство решило, что передовой базой для британского флота должен стать Сайдис-фьорд на побережье Исландии. Были предприняты немедленные шаги по превращению его из удобного укрытия в защищенную якорную стоянку для крупных соединений, действовавших в Арктике[2].

Еще до обследования Шпицбергена британский флот дал первый ответ на русский запрос, нанеся удары по двум портам : Киркенес в Норвегии и Петсамо (ныне Печенга), тогда в Финляндии. Несмотря на возражения командующего британским флотом, адмиралтейство под нажимом премьер-министра приказало нанести удар с авианосцев уже 6 июля. Одному из имевшихся в наличии кораблей потребовалось три недели для подготовки своих удар-



Английские подводная лодка и тральщик, прибывшие в Мурманский порт.

ных эскадрилий, и фактически налет был произведен 30 июля. При ярком дневном свете (полярное лето не давало возможности укрыться в темноте) и недостаточной разведке самолеты не смогли найти сколько-нибудь достойных целей, и не менее 13 из 28 атаковавших Киркенес были сбиты, как и три из 24, которые летали на Петсамо. Немцы потеряли четыре машины. Хотя авианосцы находились всего в 80 милях от берега и были обнаружены самолетами-разведчиками еще до начала атаки, немцы по непонятной причине не предприняли никаких попыток контратаки. Хотя тогда и решили, что атака не произвела на немцев никакого впечатления, впоследствии стало известно, что после нее ежедневные атаки на Мурманск прервались на два дня, а значительная часть германской зенитной артиллерии была снята с фронта и установлена вокруг этих двух портов.

Большее значение имела отправка двух подводных лодок в Полярный для действий против германского судоходства. Небольшая группа обеспечения – первый британский персонал, прибывший в Северную Россию, – прилетела в Полярное 30 июля, а первая подлодка вышла на патрулирование 11 августа после краткого обмена любезностями, празднований и согласования вопросов

проведения операций. Пять судов были потоплены до конца сентября, когда передвижение немцев по морю практически прекратилось, до тех пор, пока они не смогли собрать достаточные силы для эскортирования. Советские подводники, сами не имевшие больших успехов, очень заинтересовались британскими методами и переняли их после курса лекций, за которыми последовали практические демонстрации торпедных и артиллерийских атак. Прибытие по каналу имени Сталина еще восьми подводных лодок дало русскому ВМФ так необходимое ему подкрепление. Вследствие этого с октября стало не хватать позиций для эффективного использования имевшихся субмарин. Две британские лодки (вторая смена) покинули Полярное в декабре 1941 г. К тому времени они потопили еще четыре судна. Русские, казалось, не проявили особого сожаления по поводу их ухода. Старший британский офицер в Полярном считал, что они испытывали зависть к англичанам, и дружба, которая обычно возникает между представителями "черного искусства", так и не состоялась, возможно из-за тщательного политического надзора, осуществлявшегося в советском ВМФ[3].

Первый конвой прибыл в Россию в рамках операции "Дервиш", к которой были привлечены 48 истребителей британских ВВС "харрикейн" для защиты Полярного и Мурманска. 24 истребителя перелетели в район Мурманска с авианосца "Аргус" 7 сентября 1941 г., другие 24 самолета, а также наземный персонал и запасы пришлось доставить в Архангельск, более удаленный от аэродромов Люфтваффе.

Вскоре после прибытия "Дервиша" был подписан первый англо-советский протокол, определивший размеры материальной помощи СССР, и адмиралтейство совместно с министерством военных перевозок приступило к составлению графика отправки конвоев. Первый конвой под кодовым названием PQ-1 вышел из Исландии 29 сентября 1941 г., и через 12 дней все десять судов благополучно прибыли в Архангельск. Первый обратный конвой, состоявший из транспортов "Дервиша", дополненных несколькими русскими судами, вышел из Архангельска днем раньше и направился прямо в Скапа-флоу.

Немцы не проявили заметного интереса к этим перевозкам, полностью поглощеннные решением проблем своей армии под Москвой, на которые операции ВМС не оказывали непосредственного влияния. К концу 1941 г. в Архангельск и Мурманск была доставлена треть миллиона тонн грузов. При этом из 57 отпра-

вившихся на восток судов были потеряны лишь одно и один эскортный эсминец. Они погибли в результате случайных встреч с подводными лодками.

Такая благоприятная обстановка длилась до конца марта 1942 г., когда немцы наконец смогли сосредоточить самолеты, подводные лодки и флотилию эсминцев против конвоя PQ-13. Были потеряны пять судов и сильно поврежден крейсер "Тринидад", потопивший при этом один из вражеских эсминцев. PQ-14 попал в плохую погоду, и из 24 судов только восемь не повернули назад. Из продолживших путь одно судно было потоплено. Два следующих конвоя потеряли десять из 60 судов. Прибытие в Архангельск PQ-16 довело общее число благополучно дошедших торговых судов до 179 по сравнению с 17 судами, потерянными в результате действий противника, и еще 18, которые по разным причинам повернули назад. Немцы не предпринимали решительных действий против западных конвоев, и из 145 судов в двенадцати конвоях QP только шесть были потоплены и еще шесть повернули назад. Следующий восточный конвой – PQ-17 стал олицетворением катастрофы, так как из 34 судов, вышедших из Датского пролива 28 июня 1942 г., 23 были потеряны, а многие из тех, которые достигли России, пережили в пути огромные трудности и лишения, подвергаясь постоянной опасности.

Все потери были нанесены самолетами и подводными лодками, но решающим фактором в разгроме была угроза вмешательства немецкого линкора "Тирпиц", который прибыл в Северную Норвегию в феврале 1942 г. и одним своим присутствием оказывал влияние, непропорциональное тому ущербу, который он мог бы причинить, заставив британский флот обеспечить сильное прикрытие, включавшее два новых линкора и авианосец. Больше опасавшийся атак самолетов и подводных лодок, командующий британским ВМФ адмирал сэр Джон Тови решительно выступал против конвойных операций при почти непрерывном дневном свете арктического лета, но его мнение не было учтено – в основном по политическим причинам. Поэтому он обеспечил для PQ-17 очень сильный ближний эскорт и мощное дальнее прикрытие из двух линкоров, авианосца, восьми крейсеров, 26 эсминцев, 16 эскортных и спасательных кораблей, дополнительно были развернуты одиннадцать подводных лодок, девять из которых с тремя советскими заняли позиции на ожидаемом курсе неприятельской эскадры. Всей этой силой они могли противостоять "Тирпицу", карманному линкору, крейсеру и десяти эсминцам.

PQ-17 вышел из Исландии 27 июня 1942 г., и, несмотря на то

что после нескольких сильных воздушных налетов корабли сохранили хороший порядок, он был рассеян вечером 4 июля по прямому приказу адмиралтейства. Первый морской лорд сэр Дадли Паунд, испытывавший стресс и страдавший от скрытой смертельной болезни, поддался своим страхам и приказал рассеять конвой. В то же время источники радиоперехвата "Ультра" отмечали только подготовку немцев к выходу в море. Ни одного сообщения об их обнаружении не поступало ни от находившихся в дозоре подводных лодок, ни с разведывательных гидросамолетов королевских ВВС (RAF), которые базировались в Кольском заливе специально для этих целей. "Тирпиц" все-таки вышел в море, но только после полудня 5 июля – слишком поздно, чтобы настигнуть конвой. Немецкая служба радиоперехвата зафиксировала быстрые и точные донесения подводных лодок союзников (одной советской лодке даже удалось произвести атаку), и линкор был отозван на базу. Разбросанные в Ледовитом океане торговые суда без эскорта уничтожались поодиночке подлодками и Люфтваффе.

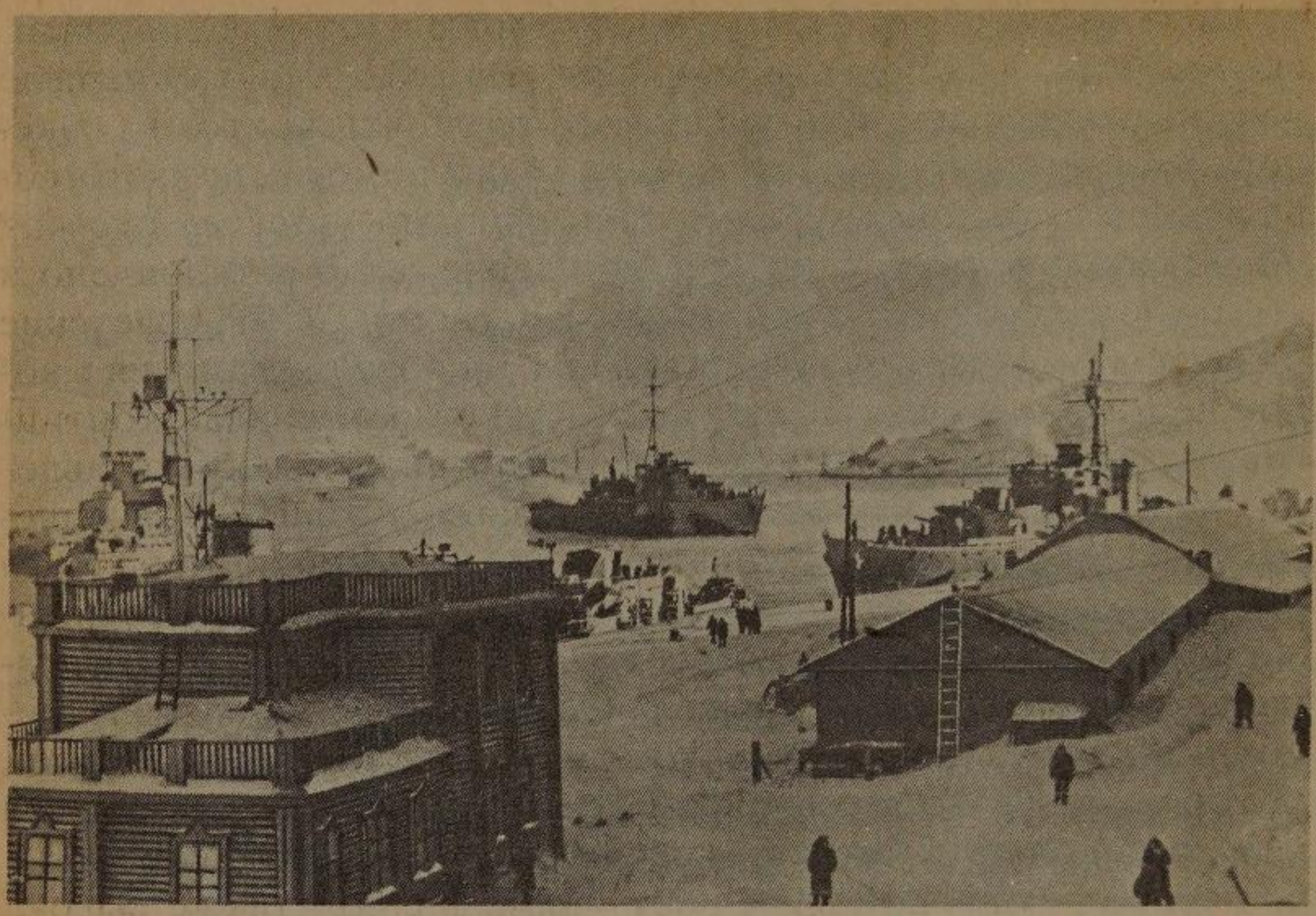
Это был тяжелый удар по британскому престижу – 22 судна конвоя были американскими, и экипажам было непонятно, зачем нужно было рассеивать конвой, находившийся в полном порядке и доказавший свою устойчивость в ходе воздушных атак. Однако вся неприязнь, возникшая в отношениях между англоязычными союзниками, не шла ни в какое сравнение с тем, как это событие повлияло на отношения с русскими. Советское руководство оценивало британский вклад в войну только по тоннажу поставок. Не имея морского опыта, русские не представляли, каких усилий это требовало. Ухудшило отношения и то, что следующий конвой – из-за трений между союзниками и более срочных нужд на Мальте – удалось отправить только в середине сентября. Конвой выдержал тяжелые бои и сохранил 27 судов из 40 отправленных. Тем не менее это не спасло британского "лица", в частности потому, что возник перерыв еще на три месяца (вторжение в Северную Африку), прежде чем прибыли следующие 30 судов, доставившие оставшуюся часть груза в конвоях под новыми кодами JW-51A и JW-51B. Всего в 1942 г. из Британии и Америки было отправлено 1350 тыс. т грузов, из которых 270 тыс. т было потеряно.

Еще два конвоя, состоявшие из 35 судов, достигли без потерь Северной России в январе и феврале 1943 г. К тому времени важность этого маршрута уменьшилась, даже учитывая его преобладающее политическое значение, вынудившее британское правительство пойти на значительные жертвы в море в 1941 и 1943 гг.,

так как усилились действия подводных лодок против трансатлантических торговых конвоев, угрожая перерезать важную линию снабжения между США и Британией. Все имевшиеся в наличии эскортныые силы нужны были в Северной Атлантике до конца мая 1943 г., когда немецкое наступление потерпело поражение, после чего подготовка к вторжению союзников в Сицилию не позволила выделить эскортные или тяжелые корабли, хотя адмиралтейство и было готово возобновить отправку конвоев в середине лета. В течение всего этого долгого периода поставки в СССР осуществлялись только через Персидский залив по длинному маршруту, к тому же требовавшему дальних перевозок грузов сухопутным транспортом.

Хотя конвои и не отправлялись, британское представительство в Северной России оставалось почти постоянным. В мае 1943 г. его численность составляла 202 человека офицерского, старшинского и рядового состава, распределенных между Архангельском, Мурманском, Полярным и Ваенгой для решения оперативных задач по поддержке конвоев и их эскортов. Кроме того, там находились восемь военно-морских представителей британской миссии и команды одного траулера и двух минных тральщиков, временно базировавшихся в Полярном. У русских было только шесть офицеров в Британии и Исландии, осуществлявших контроль за движением судов, и еще тринадцать в миссии в Лондоне. Неравенство в представительстве стало поводом для крупных разногласий, возникших впервые в мае 1942 г. по вопросу предоставления виз для смены персонала: русские настаивали на своем праве определять требуемое число британского персонала, тогда как адмиралтейство упорно отрицало компетентность русских в этом вопросе[4]. В августе 1942 г. была предпринята неблагоразумная попытка организовать британские военно-морские госпитали в Ваенге и Архангельске для лечения торговых моряков союзников, которые были ранены или заболели в результате разгрома PQ-17, без предварительного получения ими виз. Каковы бы ни были при этом гуманитарные аспекты, такой шаг не учитывал реальностей взаимоотношений с русскими. В разрешении на высадку персонала на берег русскими было отказано, и даже после вмешательства на высшем уровне на берег была допущена только половина персонала для Ваенги.

В феврале 1943 г. советское правительство было уведомлено о том, что конвой, находившийся в то время в пути, был последним на несколько последующих месяцев, и 20-го числа того же



Г. Полярный – главная база Северного флота. 1943

месяца начались ответные санкции, принявшие форму требований на право полного обыска личных вещей таможенными инспекторами, ограничений на прохождение британских кораблей вдоль борта британских торговых судов в Кольском заливе и наложение ареста на британскую станцию радиопомех, использовавшуюся против немецких аэродромных радиомаяков, под предлогом того, что она была ввезена без разрешения. Также была закрыты военно-морские радиостанции в Полярном и Архангельске. Представления, сделанные советскому послу в Лондоне и британским послом в Москве, не привели к улучшению условий или восстановлению этих служб. В июне 1943 г. вторая за все время партия частной почты для британцев в район Мурманска была захвачена властями и отправлена в Москву на цензурную проверку. Для передвижения между различными британскими объектами в Кольском заливе было введено множество видов пропусков, выдача которых была сделана как можно более сложной, с постоянно изменяющимися процедурами и требованиями. К сентябрю у 153 из 198 человек персонала давно прошел срок их смены, но советское посольство в Лондоне отказывалось принимать заявки.

Не вызывает сомнения, что некоторые из этих антибританских мер были вызваны британской бестактностью. В первые недели войны было очень мало контроля над притоком "экспертов" в Россию – страну, которая едва ли могла приветствовать свое глубокое изучение иностранцами[5]. После того как первоначальное германское наступление было остановлено и обеспечена на некоторое время безопасность СССР, советские власти взялись наводить порядок и потребовали удаления многих незваных и не имевших визы членов персонала. Контингент британских ВМС на Севере не испытывал особого давления до гибели PQ-17. Вплоть до того времени они, несомненно, считали себя (и их считали) наставниками, показывавшими пример, как избегать оскорбления обидчивых русских. И позже русское военно-морское командование продолжало сотрудничать с ними и даже, казалось, было несколько смущено мелочными ограничениями, вводимыми гражданскими властями, которые были не в состоянии понять политических причин разгрома конвоя и последующего сокращения поставок[6]. Постоянный лозунг "Второй фронт – немедленно" также сыграл большую роль в возникновении чувства негодования среди гражданских лиц: советские лидеры не признавали высадку в Северной Африке и в Сицилии в качестве создания вторых фронтов, но обе они вели к задержке отправки конвоев, так как тяжелые и эскортные корабли были необходимы для этих операций.

Персонал США не испытывал таких неприятных проблем. В середине 1943 г. в Москве не было миссии США, и хотя соединенные ВМС США, включая линкоры, участвовали в охране конвоев вместе с британским флотом, среди военно-морского персонала в Северной России не было американцев, которые могли бы провоцировать советскую ненависть к иностранцам. Различие в отношении к союзникам было не в пользу британцев, которых это явно возмущало[7].

Кризис наступил в июле 1943 г., когда советские гражданские власти арестовали и судили двух британских моряков за мелкие правонарушения. Господин Черчилль поручил штабному командованию начать демонстративные приготовления к выводу военно-морского персонала из России, чтобы дать понять советским властям, что британцы не намерены терпеть эти ограничения. Штабное командование не хотело заходить так далеко, так как вывод персонала, если его осуществить, означал

бы дипломатическое поражение (русские добились бы своей непосредственной задачи). Кроме того, адмиралтейство, планировавшее атаку сверхмалых подводных лодок на "Тирпиц", срочно нуждалось в русских технических средствах и не было также готово оставить экипажи трех военных кораблей и 24 судов, ожидавших в России обратного конвоя, без береговой поддержки – моральной и материальной. Тем не менее посол в Москве получил указание проинформировать Молотова о предстоящей операции, вероятность успеха которой могла снизиться из-за советских ограничений и которая была необходима для возобновления движения конвоев. Однако русские оставались непреклонными, и посол сэр Арчибальд Кларк Керр и глава военной миссии генерал-лейтенант Г. Мартел склонялись к тому, чтобы удовлетворить их требования, – вопреки мнению начальника военно-морского отделения миссии контр-адмирала Д.Б.Фишера – и предложили сократить численность военно-морского персонала на период, пока конвои не отправлялись. Это было неприемлемо для штабного командования и премьер-министра, который в начале сентября предложил сообщить русским, что после завершения операции против "Тирпица" весь британский персонал будет выведен, если они этого требуют. "Это, конечно, означало бы, что конвои больше не будут приходить по северному маршруту. Мы бы очень сожалели об этом, так как это наилучший маршрут, и, если упомянутая выше операция пройдет успешно, он может стать намного более легким..."[8] Благодаря советам министра иностранных дел это послание не было отправлено.

Операция прошла успешно. 22 сентября 1943 г. "Тирпиц" был серьезно поврежден подрывными зарядами, и необходимость ремонта в необорудованных норвежских шхерах отдалила его ввод в строй до весны 1944 г. Адмиралтейство начало планировать возобновление движения конвоев и 3 октября 1943 г. проинформировало штаб британской военно-морской миссии в Северной России, что намеревается отправить первый конвой в середине ноября. В то же время советскому правительству было сообщено, что возобновление процесса было намерением, а не обещанием и зависело от урегулирования неразрешенных проблем[9].

Урегулирование было достигнуто в октябре 1943 г. путем прямых консультаций между господином Антони Иденом и В.Молотовым в качестве дополнительного вопроса к основной трехсто-

ронней конференции. Советский министр больше не настаивал на равенстве численности в России и Великобритании, но жаловался на отказ британских моряков обращаться с русскими как с равными, что, по его заявлению, создавало трудности в Северной России. Основная конференция, на которой были детально изложены англо-американские стратегические цели, удовлетворила русских, которые почувствовали, что к ним впервые относятся как к равным партнерам и что они пользуются полным доверием Запада[10].

Результаты были почти мгновенными: смене персонала с давно просроченными сроками прибытия были предоставлены визы, было получено принципиальное согласие на небольшое увеличение численности, разрешено создание дополнительного британского военно-морского госпиталя в Архангельске, большинство наиболее раздражающих ограничений было отменено. Первый конвой вышел из Лох-Ю 15 ноября 1943 г. и прибыл без потерь через две недели, а всего до конца года в Мурманск и порты Белого моря пришли 70 торговых судов в четырех конвоях. Только последнему из них – JW-55B угрожала серьезная опасность быть перехваченным тяжелым крейсером "Шарнхорст". Благодаря главным образом разведке "Ультра" британский флот правильно расположил сильный заслон, преградивший ему путь и потопивший крейсер в тяжелом бою.

Прибытие на следующий день в Кольский залив линкора "Дьюк оф Йорк" и сопровождающих его крейсеров и эсминцев произвело глубокое впечатление на русских, которые до того видели только эскортные корабли и поврежденный крейсер "Тринидад". Прибытие современного линкора, явно неповрежденного, было очевидным доказательством восстановления британского господства в арктических водах.

Еще 13 конвоев пришли между 12 января 1944 и 22 мая 1945 г., когда JW-67 прибыл в Белое море: из 379 судов, покинувших Великобританию, только пять было потоплено подводными лодками и шесть повернули назад. За эти два года было доставлено почти 2 млн т грузов по сравнению с менее чем 0,5 млн т в 1943 г. Протокольные квоты были доведены до контрольной цифры. Потери были выше среди судов, шедших на запад, восемь из которых были потоплены в 1944 и 1945 гг.

Потери на арктической трассе были выше, чем на маршруте США–Великобритания. Из 1528 торговых судов, прошедших в обоих направлениях, было потоплено 87. Погибли 829 торговых

моряков. Средние потери арктических конвоев составили 5,7 % по сравнению с 0,33 % на североатлантическом маршруте. Британский военно-морской флот потерял здесь 18 кораблей и 1956 человек, потери личного состава, впрочем, не произвели впечатления на русских, армия которых теряла убитыми и ранеными неизмеримо больше и людские ресурсы которой были таковы, что эти цифры казались ничтожными.

Германский флот понес еше более тяжкие потери. Кроме "Шарнхорста" и трех эсминцев, охранением конвоев были потоплены 38 подводных лодок – 5,9 % их потерь в море за войну. Соотношение числа потопленных торговых судов и потерянных подводных лодок было чрезвычайно неблагоприятным 1,07:1. Крайне тяжелые погодные условия на трассе арктических конвоев были причиной того, что они заслужили дурную славу у торговых моряков. Но в еще большей степени она создавала помехи для подводных лодок, эффективность действий которых была ниже, чем у их североатлантических коллег из-за перенапряжения экипажей. К весне 1942 г. практически весь надводный флот Германии базировался в Норвегии, но, несмотря на близость их баз к трассе конвоев, ими не было достигнуто никаких успехов с непосредственным участием линейных кораблей и крейсеров. Только краткую прогулку "Тирпица" в июле 1942 г. можно считать успешной, но даже в этом случае адмиралтейство признало поражение еще до его выхода в море. В течение всей войны германский флот испытывал здоровое чувство уважения к эскортным кораблям и прикрытию конвоев. И хотя германская эскадра связывала значительную часть британских линейных кораблей, последние были свободны для другого применения, когда не ходили конвои в Россию, тогда как немцы держали тысячи моряков на бездействовавших кораблях, сжигавших дефицитное топливо и к тому же не получавших достаточного технического обслуживания.

Британский военно-морской персонал покинул Архангельск и базы Кольского залива вместе с судами последнего конвоя. Взаимоотношения с русскими в последние 20 месяцев были лучше, хотя никогда не были сердечными. Посол Майский высказал слова заслуженного уважения: "Русские конвои – это северная сага героизма, отваги и стойкости". Хотя он намеревался похвалить моряков с судов, осуществлявших материальные поставки, последнее слово было равно применимо и к военно-морскому персоналу в Северной России.

[1] 199/604 (M.06888/43) Архив морского министерства. (Далее: ADM).
[2] ADM. 186/799 (BR 1736(48).
[3] Штаб Британской военно-морской миссии в Полярном (SBNO Polarnoe) War Diary January 1942.
[4] ADM. 199/604 и 606 подробно описывает этот период плохих отношений.
[5] ADM. 199/604.
[6] Ibid.
[7] Ibid.
[8] ADM. 199/606.
[9] Ibid.
[10] ADM. 199/605.

М.Н. Супрун

БРИТАНСКИЕ КОРОЛЕВСКИЕ ВВС В РОССИИ, 1941–1945*

Ярким примером боевого сотрудничества союзников по Антигитлеровской коалиции в советской литературе обычно называется французская эскадрилья “Нормандия–Неман”. Но даже в серьезных научных изданиях не всегда можно прочитать о двух английских эскадрильях, защищавших небо над Мурманском, о челночных перелетах союзных бомбардировщиков, базировавшихся под Архангельском, Полтавой. Об английских кораблях и подводных лодках, действовавших с советских баз, можно встретить лишь краткое упоминание, обычно вскользь, как бы между прочим. Военно-морское сотрудничество союзников – отдельная, необычайно интересная страница истории войны, – несомненно, заслуживает специальной работы. В данной же статье речь пойдет о наиболее значительных эпизодах военного сотрудничества английских и советских летчиков в годы второй мировой войны.

Известно, что начало этому сотрудничеству положила речь У.Черчилля, выступившего в поддержку Советского Союза спустя несколько часов после того, как германские войска перешли границу на востоке. За декларацией о взаимопомощи последовало соглашение от 12 июля 1941 г. о совместных действиях в войне. Весь мир напряженно ждал, в чем же проявится это сотрудничество. Посол СССР И. Майский в Лондоне и В. Молотов в Москве не раз напоминали только что приобретенным союзникам о желательности совместных активных действий. Английский посол в России С. Криппс не без влияния бесед с советскими руководителями предложил британскому кабинету провести две операции: либо высадить десант во Франции, против чего единодушно выступил английский Генштаб, считая после Дюнкерка операцию самоубийственной, либо нанести удар в Арктике. Второй план вызвал возражения в адмиралтействе как весьма рискованный в ус-

---

* © М.Н. Супрун.

ловиях полярного дня, без поддержки Северного флота и его авиации. Тем не менее после напряженных обсуждений было решено самолетами с авианосцев бомбардировать две важнейшие базы немцев в Арктике: Петсамо и Киркенес [1].

Операция была запланирована на 30 июля. Именно в то время немецкие егеря развернули массированное наступление на Мурманск, и помощь пришлась как нельзя кстати. Помимо двух подводных лодок, переброшенных в Полярный, к берегам Северной Норвегии направились два авианосца – "Викториес" и "Фьюриес" – в сопровождении восьми боевых кораблей. Было очевидно, что подготовить такую операцию в крайне сжатые сроки, без согласования с союзниками было крайне сложно. Рассчитывать во многом можно было лишь на удачу. К сожалению, она отвернулась от англичан в самом начале операции. Эскадру обнаружил немецкий самолет-разведчик. Внезапность была утрачена.

Несмотря на повышенную степень риска, 20 "альбакор" 827-й и 828-й эскадрилий, прикрываемые девятью истребителями, ровно в полдень поднялись с палубы авианосца "Викториес", взяв курс на Киркенес. Спустя несколько минут для атаки Петсамо с "Фьюриеса" были подняты 24 "альбакоры", "свордфиша" и "фулмара". Через четверть часа самолеты были на подходе к цели. Но там их уже ждали. Несколько мелких судов, оставшиеся в гавани Киркенеса, открыли плотный заградительный огонь. В воздух с двух соседних немецких аэродромов была поднята вся истребительная авиация[2]. «Это был настоящий ад, – вспоминает бывший стрелок-радист Фрэнк Смит. – Повернувшись, мы увидели, как третий самолет падал к земле. Из девяти членов трех экипажей спасся лишь один радист. При втором заходе было убито еще шесть человек из девяти. Нас атаковали "110-е", два самолета из нашего крыла отвернули к русской границе. Оба были сбиты. Один упал в море, другой – на территории России»[3]. Уцелевшим самолетам все же удалось сбросить торпеды. В результате были повреждены два транспорта. В воздушном бою сбито три "мессершмитта" и один Ю-87. Несколько вражеских машин получили серьезные повреждения. Потери англичан были несоизмеримы. Из 29 самолетов до палубы "Викториеса" дотянуло лишь 18.

В Петсамо немцы оказали не столь серьезное сопротивление. Но и англичане не нашли там достойных целей. Был потоплен небольшой пароход и повреждено несколько деревянных мотоботов. В атаке сбито два "альбакора" и "фулмар"[4]. Как ни велики были потери, бомбардировка полярных немецких баз вполне оправдала

себя. Своими действиями англичане не только продемонстрировали миру реальность боевого сотрудничества с коммунистической державой, но и заставили поверить Гитлера в возможность открытия второго фронта в Норвегии. С точки зрения тактики операция англичан на севере Норвегии позволила смягчить удар егерей по Мурманску, дав возможность союзнику укрепить оборону Заполярья.

Одновременно с бомбардировкой Петсамо и Киркенеса англичане приступили к операции по снятию советских и норвежских шахтеров со Шпицбергена и осуществлению операции "Стренгс" ("Сила"). Демонстрацией этой силы стала переброска в Советский Союз 151-го авиакрыла для участия в совместных боевых действиях и обучения русских летчиков управлению английскими "харрикейнами" с последующей их передачей советским ВВС.

151-е крыло было сформировано в июле 1941 г. специально для отправки в СССР и состояло из 134-й (майор А.Г. Миллер) и 81-й (майор А.Х. Рук) эскадрилий. В состав крыла входило более 30 летчиков, до сотни человек офицеров управления, техников и летных диспетчеров и около четырехсот человек обслуживающего персонала: медиков, поваров, шоферов, переводчиков. Всего около 550 человек. Крылом командовал всеми любимый новозеландец подполковник Х. Ишервуд, отличный регбист и очень остроумный собеседник[5].

Для переброски состава крыла в Россию было избрано несколько путей: на британских кораблях, русских эсминцах и транспортах, на поездах через Москву. Основная же часть соединения – летчики, управленцы и техники – вместе с самолетами была отправлена двумя большими партиями: на пароходах через Архангельск с упакованными самолетами и вторая партия – своим ходом, с палубы авианосца – на аэродром Ваенга-1, что близ Полярного.

31 августа 1941 г. к причалам Архангельска подошли суда первого английского конвоя PQ-0 ("Дервиш"), на котором и прибыли английские летчики. Часть управленцев и техников тотчас были отправлены в Ваенгу двумя транспортными самолетами. Основная группа во главе с командиром крыла через пару дней отбыла в Мурманск на двух английских эсминцах. Остальные были переправлены по железной дороге либо через Кандалакшу, куда добирались пароходом, либо непосредственно из Архангельска[6]. В Архангельске были оставлены иронично названная англичанами "errection party" ("эрекционная группа") инженера лейтенанта Гиттинса и часть летчиков-испытателей. Их задачей были сборка и

Английские летчики и их "харрикейны" в Ваенге. 1941 г.

облет доставленных в ящиках 15 “харрикейнов”. Местом работ был определен аэродром Кегостров в центре Архангельска. Поселили англичан на борту парохода “Иван Каляев” – того самого, который доставил к Николо-Корельскому монастырю первых строителей города Северодвинска. Уместно заметить, что без малого за 400 лет до этого события, в 1553 г., именно к Николо-Карельскому монастырю прибило английский корабль Ричарда Ченслера, положившего начало связям Англии и России. Ирония истории: “И. Каляев” натянул связующий тросик между народами. Может, не случайно колесный пароходик так полюбился англичанам и получил ласковые прозвища “Missouri Scow” (“Шаланда с Миссури”) и “Winkle-Barge” (“Гоночная баржа”).

1 сентября “erection party” приступила к работе, длившейся обычно 10–12 часов. Уже на следующий день первые два “харрикейна” обрели крылья. На четвертый был запущен первый двигатель, а на шестой день – в 14.45 – летчики Рук, Хоулмз и Вуластон подняли в небо три новеньких “харрикейна”. К 12 сентября все 15 самолетов были собраны и вылетели в Мурманск через аэродром со странным для Заполярья названием Африканда[7].

Когда на Кегострове начинались облеты "харрикейнов", решено было приступить ко второму этапу операции "Стренс". 7 сентября авианосец "Аргус" прошел 33-й меридиан и приблизился к намеченной точке в Баренцевом море. Отсюда (69.30N : 33.10E) с палубы "Аргуса", взяв курс на Ваенгу, стартовала основная группа крыла из 24 самолетов. Посадка прошла нормально, если не считать поломок двух машин, садившихся с поврежденными еще на авианосце шасси[8]. Три дня крыло отдыхало. Лишь 11 сентября состоялся первый боевой вылет на патрулирование линии фронта. А через день – воздушный бой с утратами и победами. Летчики 81-й эскадрильи сбили и серьезно повредили четыре Ме-109. Увлекшись преследованием "мессершмитта", 18-летний сержант Норман Смит не заметил зашедшего в хвост вражеского истребителя. Это была первая и последняя смерть в английском крыле над Россией. Второе крупное воздушное сражение англичан в Заполярье состоялось 6 октября при отражении налета "юнкерсов" на аэродром. Три сбитых и девять поврежденных вражеских самолетов были занесены на победный счет англичан[9]. В остальные дни в ходе патрулирования или сопровождения советских бомбардировщиков столкновения с противником носили лишь эпизодический характер. Активизации действий авиации мешали метеоусловия. За два месяца пребывания крыла в России погода позволила нормально летать лишь одну неделю. Но и за этот короткий промежуток времени англичане успели отлично показать себя и свои самолеты. Соотношение потерь крыла и потерь противника составило 1 : 15[10].

Союзники весьма успешно решали и вторую задачу пребывания в России – обучение советских летчиков управлению новыми машинами. Первыми русскими пилотами, поднявшими в воздух "харрикейн", стали прославленные асы Заполярья – генерал-майор Кузнецов и капитан Сафонов[11]. В конце сентября при крыле была создана учебно-тренировочная эскадрилья, в которую в качестве инструкторов были введены советские летчики капитаны Рапуткоков, Сафонов, Кухаренко и старший лейтенант Яковенко. Началось интенсивное обучение советских пилотов. Англичане были в очередной раз удивлены: рядовые русские летчики и механики сдали экзамены по "харрикейну", набрав 80–98 баллов из ста, что часто было недоступно английским офицерам[12]. "Те, кто летает на И-16, легко освоит самый сложный самолет", – не без оттенка хвастовства заявляли выпускники курсов. Из успешно сдавших экзамены было сформировано три советские эскадрильи "харрикей-

нов" под командованием капитана Сафонова. А спустя два-три дня, 20 октября, была получена телеграмма министра авиации, предлагавшая передать русским все самолеты, а личному составу крыла возвратиться на родину. С того дня английские летчики стали упаковывать чемоданы и группами, с различными оказиями выезжать в Великобританию. 16 ноября последняя партия из семи офицеров, 60 пилотов и техников покинула аэродром Ваенга. Над палубами кораблей, где стояли английские летчики, пронеслись "харрикейны" Героя Советского Союза капитана Сафонова. Они летели строем "Hendon Formaggers", которому научили их англичане. В этой военной церемонии прощания было и стремление прикрыть собой корабли с английскими пилотами и символ признательности союзникам за помощь.

Вскоре помощь стала поступать регулярно. За первой партией из 48 "харрикейнов" последовали новые. К апрелю 1942 г. истребительные части Северного флота и Карельского фронта более чем на 60% были укомплектованы "харрикейнами". А всего за годы войны 7777 самолетов с запчастями и боеприпасами были доставлены в СССР от британского союзника. Из них подавляющее большинство составили истребители: "спитфайеры," "харрикейны", "аэрокобры" и "киттихоки", заменившие устаревшие советские "ишачки" и "чайки"[13]. Именно эти новые типы машин, на 90% составившие парк истребительной авиации Севера, позволили добиться господства в небе Заполярья и Карелии.

Бок о бок, крыло к крылу с советским "харрикейнами" и "спитфайерами" продолжали летать самолеты с английскими экипажами. Еще одной крупной совместной операцией советских и английских летчиков стала операция по прикрытию конвоя PQ-18 в сентябре 1942 г. С английской стороны операция получила название "Оратор". Она состояла в том, чтобы обезопасить конвой с моря и воздуха от тяжелых немецких кораблей, и в первую очередь от "Тирпица" – "короля океана", наводившего страх на флот союзников на протяжении всей войны. Важнейшей частью операции стала организация удара по "Тирпицу" английскими бомбардировщиками "хемпден" с советских аэродромов. Но сначала самолетам предстоял чрезвычайно трудный перелет в СССР. Его сложность состояла в том, что дальность "хемпдена" едва позволяла дотянуть до ближайшей русской авиабазы[14]. Причем перелет должен был проходить над занятой противником территорией Норвегии и Финляндии, в суровых метеоусловиях. Усилившееся к тому времени недоверие к англичанам после разгрома PQ-17 не

сулило теплой встречи и в конечной точке перелета – на русской земле. Чего стоил лишь приказ по Северному флоту от 25 августа 1942 г., запрещавший общение с иностранцами[15]. К чести английских авиаторов они достойно преодолели все трудности.

Первыми на север России вылетели разведчики – три "спитфайера-IV" 1-го разведзвена. А спустя несколько дней, 4 сентября 1942 г. с английской базы Самбург стартовали 32 дальних бомбардировщика 144-й и 455-й (австралийской) эскадрилий, взяв курс на Кандалакшу. В этом районе самолетам было проще ориентироваться и преодолевать линию фронта. Близ Кандалакшского залива находились удобные аэродромы, до которых расстояние было несколько короче, а подлеты – относительно безопаснее, чем до Ваенги – непосредственного места базирования "хемпденов". Правда, для некоторых самолетов данные обстоятельства едва ли послужили облегчением. Из 32 самолетов на советские аэродромы приземлились лишь 23. Еще три машины долетели до советской территории. Две из них из-за нехватки горючего удачно сели на вынужденную. Третья же была ошибочно сбита советской авиацией в районе Полярного. Остальные самолеты – сбиты или потерпели крушение над Скандинавией (три – в Швеции, два – в Финляндии, один был подбит патрульным катером у берегов Норвегии)[16]. С продвижением PQ-18 на восток вслед за "хемпденами" в Россию перелетели гидропланы "каталина", призванные обеспечить безопасность конвоя на море. Всего в операции было задействовано девять летающих лодок 210-й английской эскадрильи.

Прибывшие в СССР самолеты были размещены на аэродромах Грязная губа, Лахта, Новая Земля, Холмовское и Ваенга. Сюда же крейсером "Таскалуза" были доставлены сотрудники английских наземных служб. С борта крейсера привезли и предназначенные для "хемпденов" американские торпеды "Марк-XII". Но этими торпедами союзники так и не воспользовались. Единственный боевой вылет был совершен английскими бомбардировщиками 14 сентября. В тот день разведка сообщила о выходе "Тирпица"в море. Стала очевидной угроза нападения на конвой. Все 23 "хемпдена" с торпедами были срочно подняты в воздух на поиски немецкой эскадры. Семь с половиной часов самолеты искали "Тирпиц". Не обнаружив линкора, торпедоносцы вернулись в Ваенгу. Здесь летчики узнали, что "Тирпиц" снова стоит в Нарвике, а его выход в море был связан с "плановыми ходовыми испытаниями"[17]. Главная опасность миновала. На следующем этапе перехода конвоя, с сохранением угрозы атак подводных лодок и авиации противника,

основная работа была возложена на "каталин" и советские дальние истребители. Использование торпедоносцев для атаки кораблей на базах исключалось.

Ожидая выхода вражеской эскадры в море, английские бомбардировщики до конца операции простояли на аэродроме. Хотя это время прошло не без пользы. До десяти советских экипажей были обучены управлению новыми самолетами. Английское правительство решило все 23 самолета и оставшиеся "Фотоспитфайеры" безвозмездно передать Северному флоту, что и было сделано 16 октября 1942 г. "Каталины" же своим ходом по завершении операции перелетели в Англию[18].

Операция "Оратор" завершилась вполне успешно, если считать ее основной целью проведение в северные советские порты PQ-18. Однако главные силы германского флота во главе с "Тирпицем" продолжали создавать угрозу конвоям. Британское адмиралтейство внимательно следило за всеми передвижениями линейно-крейсерских сил Кригсмарине. Регулярно над "Тирпицем" пролетали английские разведчики. Обо всех передвижениях сил противника англичане сообщали в штаб Северного флота.

В конце августа 1943 г. адмиралтейству стало известно о подготовке немцами крупной операции с участием линейных кораблей. Для усиления наблюдения за "Тирпицем" по договоренности с советским командованием на аэродром Ваенга-1 перелетело 543-е звено авиаразведчиков. Звено состояло из трех "Фотоспитфайеров", управляемых майором королевских ВВС Робинзоном, лейтенантами Диксоном и Кенрайтом. Летчики подчинялись непосредственно английской военной миссии в Полярном. Через миссию они получали задание и на разведку в интересах Северного флота. С сентября по ноябрь 1943 г. "спитфайеры" с опознавательными знаками королевских ВВС совершили с советских баз 50 самолето-вылетов, проведя разведку над основными военно-морскими базами немцев в Северной Норвегии[19]. И хотя "компетентные органы" не раз докладывали командующему Северным флотом о ведении звеном разведки советской территории, благодаря этим полетам удалось вовремя предупредить союзнические штабы о выходе в море 7 сентября немецкой эскадры во главе с "Тирпицем". Информация об операции по разгрому баз союзников на Шпицбергене была полностью подтверждена. На протяжении всего похода английские разведчики безотрывно наблюдали за эскадрой. Возможно, данное обстоятельство заставило командование Кригсмарине завершить операцию раньше намеченного срока. Эти же

самолеты, как стало известно после войны, должны были зафиксировать подрыв линейных кораблей английскими мини-подлодками в сентябре 1943 г. (операция "Сос"– "Источник"). В ноябре 1943 г. все самолеты звена были переданы 118-му разведывательному полку ВВС Северного флота. Пилоты возвратились на родину. Один из них – лейтенант Диксон уезжал, чтобы вновь прилететь в Ваенгу спустя четыре месяца.

1944 год стал годом крупнейших операций союзников за всю войну. Результатом действий Красной Армии стало освобождение советской территории. Основной операцией союзников в Европе стала высадка войск в Нормандии. Если крупномасштабное наступление в Советском Союзе требовало новых и скорейших поставок, то десантная операция во Франции предполагала использование огромного числа плавсредств, занятых на поставках в Россию. Решить эти две задачи можно было лишь в два этапа: сначала перебросить в Россию максимальное число грузов, а затем задействовать суда в десантной операции в Европе. При этом учитывалось и увеличение летом на Севере светлого времени суток. Вот почему с января по май 1944 г. северным маршрутом были направлены крупнейшие за всю войну караваны (JW и RA-56, 57, 58, а также RA-59). Следующий конвой (JW-59) был отправлен в Россию с перерывом в два месяца лишь в середине августа.

Посылая на Север крупнейшие караваны, адмиралтейство не без оснований опасалось, как бы они ни стали добычей надводных сил Кригсмарине. В очередной раз королевские военно-морские силы подготовили операцию по уничтожению "Тирпица" самолетами с авианосца (операция "Танстэн" – "Вольфрам"). Для усиления наблюдения за "Тирпицем" в Ваенгу-1 в марте 1944 г. вновь было переброшено звено английских "спитфайеров". Майор Фурнис, лейтенанты Сирг и Диксон регулярно докладывали в английскую миссию и штаб Северного флота обо всех передвижениях кораблей германского флота. И в том, что в ходе атаки авианосной группы в марте 1944 г. (операция "Вольфрам") ведущий корабль Кригсмарине был выведен из строя на четыре месяца, была и заслуга летчиков со "спитфайеров". За особые заслуги пилотам, побывавшим в России, было разрешено вместе с английскими наградами носить сувенирные советские звездочки, чем летчики очень гордились. Как и в предыдущих случаях все самолеты по возвращении пилотов в Англию в конце мая были переданы 118-му советскому авиаполку[20].

С высвобождением судов после десанта в Нормандии, с увеличением продолжительности полярной ночи в августе–сентябре 1944 г. возобновились и поставки северным путем. И снова британское адмиралтейство разрабатывает план уничтожения "Тирпица". Сначала в июле (операция"Мэскет"), затем в августе (операция "Гудвуд") самолеты с авианосцев безуспешно атаковали неуязвимого плавающего монстра.

В сентябре 1944 г. в очередной раз была разработана операция по уничтожению "Тирпица" (операция "Параван"). Ее оригинальность состояла в нанесении бомбового удара с советских авиабаз дальними английскими бомбардировщиками. Такая атака должна была обеспечить полную внезапность и наконец-то привести к успеху. Для осуществления этой операции были отобраны лучшие части королевских ВВС: 9-я эскадрилья подполковника Бейзина, совершившая первые налеты на Берлин, и 617-я эскадрилья. За подрыв дамб на Рейне 617-я эскадрилья носила почетное наименование – "разрушители дамб". Ею командовал выдающийся английский ас подполковник Тейт, названный в России "английским Покрышкиным". Три высшие награды Великобритании – три ордена "За боевые заслуги" числились в его послужном формуляре. Специально для фиксации ударов в группу "ланкастеров" был включен фоторазведчик "москито" из 540-й эскадрильи и бомбардировщик из 463-й эскадрильи, для перевозки пассажиров два "либерейтора". Самолеты несли в специальных отсеках сверхмощные бомбы весом по 12 тыс. фунтов (более 5 т) каждая. Авиаторы называли их шутливо "долговязики". Отсюда и название всего соединения – "отряд долговязых". Вся группа была подчинена полковнику Макмуллину. В ее экипажах не было ни одного пилота, летавшего над Германией менее 60 раз. Все летчики имели награды или особые поощрения. Операция была обречена на успех. Не случайно бомбардировщики шли на задание без прикрытия истребителей, а в число пассажиров "либерейторов" включили даже репортеров – военных обозревателей Би-би-си и Эй-пи Р.Байама и В.Веста.

11 сентября ровно в 21 час 41 самолет поднялся в небо с аэродрома Лузимаут, взяв курс на Архангельск. Впереди – десять часов полета.

В Архангельске их ждали давно. Еще в начале июля по флоту ходили слухи о перелете в Россию четырех эскадрилий "спитфайеров"и двух "харрикейнов"(?!). В конце августа заговорили о 30 "хемпденах". А 6 сентября представитель английской миссии на

Севере капитан Уокер уведомил командование Беломорской флотилии о перелете соединения стратегических бомбардировщиков "ланкастер". Для расселения англичан к аэродрому Ягодник подогнали пароход" И. Каляев" –"Шаланду с Миссури", на борту которого в 1941 г. жили летчики 151-го крыла; построили две землянки на 50 человек. Когда стало известно, что вместо ожидаемых тридцати самолетов прибывает сорок, да еще и с пассажирами (всего 334 человека), в течение суток были вырыты еще две землянки. В каждую установили радио, провели телефон. В распоряжение англичан выделили два катера для связи с городом и два одномоторных самолета[21].

12 сентября в 6. 00 над Ягодником появился первый "ланкастер" капитана Прайера. Не отвечая на приветствия после приземления, летчик бросился к радиостанции. Из-за плохой погоды, а главное – несоответствия частот позывных советского радиомаяка и английских радиоприемников "ланкастеры" шли на посадку вслепую, без связи. Вот почему из 41 самолета на Ягодник приземлилось лишь 31. Вскоре стало известно, что два самолета сели на Кегострове, два – в Васькове, два "ланкастера" – в Онеге. По одному приземлилось в Беломорске, Молотовске, Чумбало-Наволоке и в Талагах. Все эти самолеты требовали мелкого ремонта. К счастью, никто из летчиков серьезно не пострадал. Больше всех не повезло экипажу лейтенанта Кили, приземлившемуся в болоте возле деревни Талаги. К нему пришлось сбросить парашютиста-проводника, который вывел экипаж к реке, где ждал гидроплан. Четыре "ланкастера" спустя несколько часов самостоятельно перелетели на Ягодник. Шесть остались поврежденными в местах приземления[22].

Первый день пребывания на русской земле летчики провели в подготовке самолетов к операции, в поисках отставших экипажей, в обезвреживании бомб, сброшенных "ланкастерами" близ Молотовска и Лапоминок при заходе на вынужденную посадку.

13 сентября хозяева сочли необходимым ознакомиться с неизвестными им "лучшими машинами Англии". Советские летчики и инженеры по достоинству оценили английские бомбардировщики. Причем каждый, кто осматривал английскую технику, составил для разведотдела штаба подробный отчет увиденного. Особое внимание в этих отчетах обращалось на "секретный" прицел неизвестной конструкции, на модернизированный астрограф, который автоматически вычисляет координаты нахождения самолета, отмечая их на самодвижущейся пленке и карте штурмана.

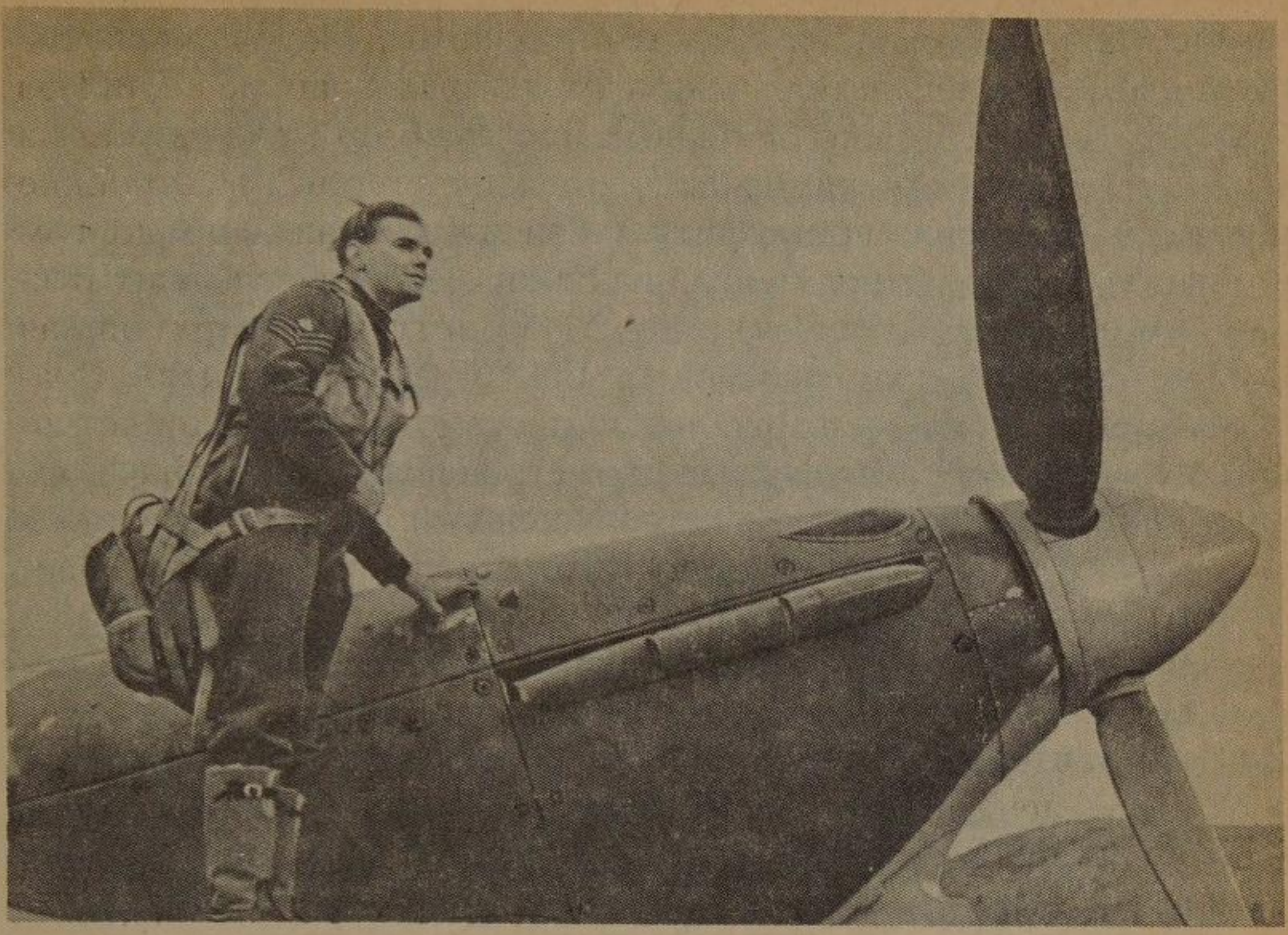
Обучение советских летчиков полетам на "харрикейне".
Осень 1941 г. Аэродром Ваенга

Не ускользнули от внимания советских техников и два локатора, а также лючок с правой стороны носовой кабины. Удалось выяснить, что он предназначен для выбрасывания фольги, нейтрализующей луч вражеского локатора[23]. Несмотря на слабые протесты английской стороны, еще много интересного и поучительного открыли для себя советские авиаторы, изучая “ланкастеры”.

Операция, планировавшаяся на 14 сентября, была отложена английским командованием на день. Командиры эскадрилий совместно с советскими штабными офицерами были заняты уточнением маршрута. Экипажи активно отдыхали. В этот день состоялся “международный” футбольный матч. За свои команды в качестве полевых игроков выступали два полковника – начальник штаба ВВС Северного флота Логинов и командир британского авиасоединения Макмуллин. На футбольное поле прибыл военный оркестр, исполнявший бравурные марши после каждого забитого гола. Гости проиграли со счетом 0 : 6, но при этом не очень огорчились. “Сегодня мы поняли, какого сильного соперника имеют немцы на русском фронте”, – заявил один из английских игроков, – завтра они узнают, на что способны британские летчики”[24].

Наступило 15 сентября. Строго по плану, в 04. 37, "москито" капитана Вотсона вылетел на разведку погоды в районе цели. Над Каа-фьордом небо было чистым. Как только об этом узнали на Ягоднике, в воздух были подняты 28 "ланкастеров". Настроение пилотов было игриво-приподнятым: каждый считал своим долгом пройти на бреющем полете над палубой "И. Каляева" – их русским домом. В 10. 00 легли на курс. На борту – 21 сверхмощная бомба и 72 двухсоткилограммовых. В 13.57 вышли на цель. Вражеские зенитки молчали. Вдруг один из самолетов (KCY), летевший слева от флагманского, выпал из строя и устремился на "Тирпиц". Общий порядок оказался нарушенным. Ведущий, подполковник Тейт, вынужден был повести эскадру на второй круг. Внезапность была утрачена. Двух минут хватило противнику, чтобы поставить дымовые завесы. На втором заходе бомбы сбрасывали по интуиции. В 14.04 самолеты легли на обратный курс и через три часа приземлились на аэродроме Ягодник. Лишь "Фотоланкастер" с военными корреспондентами на борту проследовал после атаки в Англию. Задержавшийся над фьордом "москито", уверенный втом, что бомбы упали мимо, даже не стал фотографировать "Тирпиц". Никто не мог с определенностью сказать, было ли попадание. Лишь спустя пять дней английскому разведчику удалось сфотографировать результаты бомбардировки: на палубе линкора просматривалась легкая дымовая завеса[25]. После войны выяснилось, что одна бомба все-таки пробила борт линкора и сдетонировала под килем в 10 м от корабля. В результате взрыва в обшивке образовалось пробоина размером 10 х 14 м, в которую хлынула забортная вода. Получив агентурную информацию из Норвегии, а также фотографии, сделанные авиаразведчиками, специалисты подсчитали, что на ремонт "Тирпица" потребуется не менее девяти месяцев[26]. Операция "Параван" успешно завершилась.

Самолеты партиями стали покидать Архангельск. Остававшиеся экипажи коротали время на экскурсиях по городу, а вечерами – в аэродромном клубе на танцах да за просмотром русских фильмов. Кое-кто пытался ухаживать за русскими девушками, о чем незамедлительно узнавала советская разведка. 27 сентября в 22. 00 состоялась торжественная церемония прощания с пассажирами последних двух "либерейторов". К тому времени стали известны результаты бомбардировки. Летчики покидали Россию с чувством исполненного долга. Шесть аварийных "ланкастеров" безвозмездно передавались Советскому Союзу. Два из них были восста-



Английский летчик Хау, награжденный орденом Ленина, на крыле "харрикейна". Очень 1941 г. Аэродром Ваенга

новлены в Кегострове и успешно применены в транспортной и разведывательной авиации. Их конструкция и аппаратура были тщательно изучены при создании советской стратегической авиации. Что касается “Тирпица”, англичане не стали дожидаться девяти месяцев для его восстановления. 12 ноября 1944 г. “ланкастеры” тех же 9-й и 617-й эскадрилий с территории Британии завершили затянувшуюся борьбу против “короля океана”. Точно сброшенные “долговязики” перевернули килем кверху самый крупный в мире линкор.

С потоплением “Тирпица”, с разгромом немцев в Заполярье затухает и военное сотрудничество советских и английских летчиков. Сквозь удаляющиеся раскаты канонады мировой войны улавливалось гулкое эхо начинающейся войны “холодной”. О былом военном сотрудничестве союзников стали говорить все меньше, а если и говорили, то больше с оттенком неприязни, а вскоре и враждебности. Эта тема была отнесена в СССР к запретным. А причина, как сейчас выясняется, не только в политической обстановке.

Для Севера помощь союзников была более чем существенной. Во многом благодаря этой помощи был создан самый современный для тех лет флот. 185 боевых кораблей, включая линкор и крейсер, которых никогда не было в составе флота Севера, 9 миноносцев, 3 подводные лодки, целую флотилию торпедных катеров поставили англичане и американцы Северному флоту. А ведь к началу войны флот имел всего лишь 51 боевую "единицу". Самыми мощными кораблями среди них были 8 миноносцев типа "7" и "Куйбышев", которые едва ли могли противостоять любому из немецких линкоров[27]. Союзники создали на Севере торпедоносную и полностью модернизировали истребительную авиацию. На начало Петсамо-Киркенесской операции, завершившей войну на Севере, из 289 истребителей ВВС Северного флота 254 были английского или американского производства (включая 168 прославленных "аэрокобр"), а из 72 торпедоносцев – 66 американских "бостонов"[28]. Эти данные приведены отнюдь не для продолжения дискуссии о том, кто выиграл войну или чей вклад в победу был более значимым. Спор этот неконструктивен по существу. Ясно одно: ни одной из стран Антигитлеровской коалиции в одиночестве была бы не под силу борьба против стран оси. При отсутствии же в Антигитлеровской коалиции одной из ведущих держав разгром фашизма во второй мировой войне мог бы затянуться на долгие годы. Ускорению победы над фашизмом в этой войне во многом способствовало англо-советское сотрудничество. Существенный вклад в укрепление этого сотрудничества и разгром фашистов внесли и авиаторы Великобритании, воевавшие в Советском Заполярье вместе с русскими летчиками и моряками. И в блеске медали "За освобождение Советского Заполярья" несомненно есть и толика сияния кокард с фуражек британских летчиков.

[1] *Kitchen M.* British Policy towards the Soviet Union during the Second World War. L., 1986. P. 66.

[2] *Hafsten B., Larsstuvold U., Olsen B., Stenersen S.* Flyalarm: Luftkrigen over Norge, 1939–1945. Oslo, 1991. S. 124.

[3] Это был самолет Сирила Биера, найденный в начале 90-х годов. См.: The Kirkenes Raid // TAGS. March-April, 1992.

[4] *Brown D.* Carrier Operations in World War 2. L., 1974. Vol.1: The Royal Navy. P. 25.

[5] Отделение Центрального военно-морского архива (Далее: ОЦВМА), Ф. 20, Д. 33174, Л. 63.

[6] *Griffith H.* R.A.F. in Russia. L., 1942. P. 28; *Golley J.* Hurricanes over Murmansk. L., 1987. P. 90.

[7] Такое название в Арктике особенно удивляло англичан. Впрочем, в России им приходилось удивляться часто: почему русские женщины так много работают, а в перерывах поют песни? Почему летчики проверяют наличие боезапаса, выпуская еще на земле очередь в соседнюю сопку? Почему им разрешают летать "с похмелья"? См.: *Griffith H.* R.A.F. in Russia. P.82, 87.

[8] Notes from the Diary of J.K.Ross – Flight Commander 134 SQ RAF. 1941. P.2. – копия из архива автора.

[9] *Griffith H.* R.A.F. in Russia. P. 67.

[10] Ibid. P. 6, 64; *Holmes R.* Sky Spy: From Six Miles High to Hitler's Bunker. L., 1989. P. 214; *Golley J.* Hurricanes over Murmansk... P. 168. Примечательно, что потери ВВС Северного флота и противника за тот же период составили 8 : 17. Впрочем, из 17-ти самолетов, сбитых североморцами и 15 – англичанами к "достоверным потерям" (т.е. подтвержденным дополнительными источниками, в первую очередь противной стороны) следует относить менее половины.

[11] *Holmes R.* Sky Spy. P. 212.

[12] *Griffith H.* R.A.F. in Russia. P. 85.

[13] "Аэрокобры", "киттихоки" и "томахоки" американского производства поступали в счет английских поставок. Подсчитано автором по: Российский государственный архив экономики. Ф. 413. Оп. 9. Д. 433. Л. 66–67; ЦВМА. Ф. 2. Оп. 3. Д. 21. Л. 152 об.

[14] Дальность полета облегченного "хемпдена" составляла 1040 миль. Между тем расстояние от Самбурга до Ваенги – 1314 миль.

[15] ОЦВМА. Ф. 20. Д. 17881. Л. 244.

[16] *Schofield E., Nesbit R.C.* Arctic Airmen: The RAF in Spitsbergen and North Russia in 1942. L., 1987. P.192; *Moyle H.R.* The Hampden File. L., 1984. P. 45–46.

[17] *Schofield E., Nesbit R.C.* Arctic Airmen. P. 194.

[18] Там же. P. 196–202. Из трех "спитфайеров-IV" один был поврежден в воздушном бою, второй сбит над Альтен-фьордом 27 сентября 1942 г. В тот же день в Ваенге хоронили летчика "каталины", лейтенанта Тима Хили. Его самолет двумя днями раньше был обстрелян Ю-88 у острова Кильдин (Там же. P. 195, 208).

[19] ОЦВМА. Ф. 20. Д. 33174 (с). Л. 63 об.– 64.

[20] Там же. Л. 64; *Brown D.* "Tirpitz": The Floating Fortress. L., 1977. P. 33.

[21] ОЦВМА. Ф. 20. Д. 33174 с. Л. 7, 13, 23, 24.

[22] Подробнее о судьбе этих самолетов см.: *Котельников В.* "Ланкастеры" с красными звездами // Мир авиации. 1992. № 1. С. 34.

[23] ОЦВМА. Ф. 20. Д. 33174 с. Л. 8 об.

[24] Там же. Л. 9 об.

[25] Там же. Л. 10 об.

[26] *Brown D.* "Tirpitz". P. 41; *Hafsten B., Larstuvold U., Olsen B., Stenersen S.* Flayalarm. P. 218.

[27] ОЦВМА. Ф. 11. Д. 17814. Л. 2, 3, 6, 7, 8.

[28] ЦВМА. Ф. 12. Оп. 1. Д. 77. Л. 311; Д.78. Л. 225–227.

В.Н. Булатов

НЕМЕЦКАЯ БАЗА НА ЗЕМЛЕ ФРАНЦА-ИОСИФА*

Земля Франца-Иосифа – самая северная провинция России и нашей Архангельской области. Остров Рудольфа находится всего лишь в 900 км от Северного полюса. Архипелаг состоит их 187 островов общей площадью 16,1 тыс. кв. км[1]. Почти все острова представляют собой горы, покрытые мощными слоями льда. Климат суровый, теплеет только в июле–августе, а зимой – 30-градусные морозы с ураганными штормами.

Архипелаг носит имя императора Австрии и короля Венгрии Франца Иосифа I, не имевшего никакого отношения к освоению Арктики. Секрет же прост. 24 августа 1874 г. сумский промышленник и судовладелец Ф. И. Воронин подобрал у берегов Новой Земли случайных первооткрывателей неведомой земли Юлиуса Пайера и Карла Вайпрехта – руководителей австро-венгерской полярной экспедиции на "Тегетгофе", раздавленном льдами, и доставили их в Норвегию. Это они назвали архипелаг именем своего императора. Вероятность же существования архипелага предсказывали российские ученые П.А. Кропоткин и Н.Г. Шиллинг.

В августе 1929 г. в результате успешного арктического похода на ледокольном пароходе "Г. Седов" (начальник экспедиции О.Ю. Шмидт, капитан В.И. Воронин) Земля Франца-Иосифа была окончательно закреплена за Советским Союзом. Итоги этой экспедиции обсуждались на заседании Архангельского краевого совета[2]. В бухте Тихой была установлена самая северная полярная станция[3].

Пристальный интерес к Земле Франца-Иосифа проявляла Германия. В 1931 г. общество "Аэроарктик" организовало экспедицию на дирижабле "Граф Цеппелин" в районы Северной Арктики, в ходе которой осуществлялась аэрофотосъемка. Однако, несмотря на договор, материалы аэрофотосъемки Земли Франца-Иосифа советские полярники так и не получили[4].

В 1932 г. из Архангельска на архипелаг дважды совершил рейсы ледокольный пароход "Малыгин" под водительством опытного по-

---

* © В.Н. Булатов

лярного капитана Д.Г. Черткова. В первый поход на остров Гукера в бухте Тихой была высажена очередная смена зимовщиков во главе с И.Д. Папаниным. Вместе с советскими полярниками на этой станции работал немецкий ученый доктор Иоахим Шольц. В следующем рейсе на борту "Малыгина" находились иностранные туристы, среди которых был секретарь международного общества "Аэроарктик" немецкий профессор Вальтер Брунс, выполнявший специальное задание по исследованию условия посадки дирижаблей в арктических областях[5]. И сегодня нет сомнений, что в ходе этих работ немцы собрали обширное "досье". К этому следует добавить разведывательный рейс немецкого военного корабля "Комета", прошедшего по всей трассе Северного морского пути[6], и станет ясно – немецкие вооруженные силы к началу войны обладали не меньшей, а большей информацией о Земле Франца-Иосифа, чем советские полярники. У них были точные карты и снимки архипелага.

Для ведения военно-морских действий в Арктике была создана обширная сеть немецких радиометеорологических станций. Ежегодно во время войны северные широты посещали 2–4 экспедиции под кодовыми названиями "Виолончелист", "Крестоносец", "Арктический волк", "Перелетные птицы"...

Особое место в той невидимой тайной войне отводилось немецкой полярной экспедиции на Земле Александры архипелага с недвусмысленным названием "Кладоискатель".

Летом–осенью 1942 г. метеогруппа в составе десяти человек высадилась на далеком арктическом острове. Устраивались основательно и надолго. Были построены утепленные блиндажи, радио- и метеостанции, имелись плавсредства. Вокруг помещений были вырыты окопы, установлены пулеметные и минометные гнезда для ведения круговой обороны. Были приняты все меры безопасности: постройки были закамуфлированы, а крыши блиндажей даже выкрашены белой краской, чтобы не обнаружить станцию с воздуха. Незваные гости вели себя как дома, а мы не знали, что творится у нас под носом.

Надо полагать, сведения, которые передавали немецкие полярники, были бесценны. В задачу станции входило не только снабжение метеосводками о сообщениями и состоянии ледовой обстановки немецких кораблей, подводных лодок и самолетов, но и радиоперехват, дешифровка радиограмм, радиопеленгирование советских и союзных военных конвоев. Предстоит еще выяснить, какой урон нанесла нашему флоту в годы войны самая северная немецкая полярная станция[7].

И так продолжалось бы долго, но однажды немецкий корабль или подводная лодка с провиантом и очередной партией полярников не смогла прийти.

В составе заждавшейся экспедиции был профессионал-охотник Вернер Бланкенбург. Ему не составило труда обеспечить на зиму немецких разведчиков деликатесным птичьим и медвежьим мясом. Однако к весне случилось непредвиденное – отравление членов экспедиции медвежьим мясом. Необходимо было немедленно вывозить на Большую землю пострадавших. Из Норвегии прилетел самолет. Началась срочная эвакуация из-за аварийного состояния самолета. Все имущество было брошено[8].

После войны в Москве вновь вспомнили о Земле Франца-Иосифа. В 1951 г. ледокольный пароход "Дежнев" доставил из Архангельска на Землю Александры изыскательскую партию геологов Главсевморпути.

Советским полярникам открылась необычайная картина: вокруг немецких блиндажей разбросано различное снаряжение, автоматы, пулеметы, два миномета, боеприпасы, а в жилищах – одежда, журналы метеорологических наблюдений и даже секретные уставы. Была обнаружена стенная газета под названием "Особая полярная, первая", выпущенная в 1944 г.

В своих записках известный полярник, начальник морских операций в западном секторе Арктики А.И. Минеев написал: "Находки показывают, что эвакуация происходила с лихорадочной поспешностью. Многое было брошено, в том числе секретные документы и оружие. Фашисты не успели заминировать оставляемое жилье, механизмы, склады с продовольствием..."[9] Однако опытный полярник ошибся. Эхо войны могло еще дать о себе знать.

В 1990 г. состоялась советско-норвежская полярная экспедиция на архипелаг, в составе которой находилась Сюзен Барр, историк из полярного института, которая много лет занимается проблемами войны в Арктике. Ей удалось найти в Германии свидетеля описываемых событий, бывшего гидрографа-метеоролога Рудольфа фон Гарбати, который очень переживал за последствия минного захоронения. Именно он передал ей карту полярной станции на Земле Александры, где крестиками по памяти были отмечены установленные на подступах к станции немецкие полевые мины. Еще на Диксоне участники экспедиции передали военным эту редкую карту. А на обратном пути Сюзен Барр получила в качестве экспонатов для музея несколько обезвреженных мин. Так закончилась необычная история немецкой базы на Земле Франца-Иосифа.

[1] Советский энциклопедический словарь. М., 1981. С. 1441.
[2] Государственный архив Архангельской области. Ф. 621. Оп. 1. Д. 2. Л. 43–54.
[3] *Громов Б.* Поход Седова. М., 1930. С. 77.
[4] *Белов М.И.* История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1950. Т. 3. С. 368.
[5] Правда Севера. 1982. 15 авг.
[6] *Белов М.И.* История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1969. Т. 4. С. 226.
[7] Правда Севера. 1990. 14 дек.
[8] *Каневский З.М.* Цена прогноза. Л., 1976. С. 88–89.
[9] Летопись Севера. М., 1971. С. 110–113.

С. В. Богатырев, Р.И. Ларинцев

ПОТЕРИ ФЛОТА ГЕРМАНИИ В ЗАПОЛЯРЬЕ

Несмотря на множество публикаций, посвященных Великой Отечественной войне, вопрос о потерях, понесенных воюющими сторонами на море, принадлежит к числу наименее исследованных. И если теперь цена Победы постепенно выясняется, и данные о потерях на-шего ВМФ появилась в печати (см., например, "Морской сборник" № 5 за 1990 г. и № 5 за 1991 г.), то надежные сведения о потерях ВМФ и торгового флота Германии пока в отечественной литературе отсутствуют. Исследования, проведенные группой под руководством В.И. Ачкасова в 1959 г., хотя и не относились к разряду секретных и были опубликованы, грешат существенным недостатком, так как были напечатаны

Спасательные круги с транспорта "EMSHORNM", потопленного подводной лодкой М-174 в Варангер–фьорде 21 декабря 1941 г.

---

*© С.В. Богатырев, Р.И. Ларинцев

итоговые цифры, которые, к сожалению, трудно проверить, не зная методики работы и поименного списка потерь.

Результаты исследований, проведенных авторами, опираются на данные зарубежной литературы, а также сведения, любезно предоставленные Юргеном Ровером, наиболее авторитетным специалистом в данной области на Западе. Авторы понимают, что и эта статья не закрывает проблему. Несомненно, не учтено какое-то количество мелких судов и малых боевых кораблей, вообще трудно поддающихся учету. Требуют уточнения обстоятельства потопления некоторых кораблей и судов. Поэтому авторы собираются продолжить работу по уточнению потерь ВМФ и торгового флота противника на Севере.

Для удобства читателей материал предоставлен в табличной форме. В таблицах 1 и 2 представлены официальные данные исследований исторического отдела Главного морского штаба. В таблицах 3 и 4 дана сводка данных по исследованиям авторов статьи. В таблице 5 сравниваются потери ВМФ Германии и Северного флота. Таблица 6 – поименный список кораблей и судов противника, потерянных на Северном театре.

Таблица 1

Потери торгового флота Германии, а также оккупированных стран на Северном морском театре в 1941–1945 гг.

	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	Итого
Погибло	20	35	60	77	192
Тоннаж, брт	65687	114317	161171	189494	530569
Повреждено	2	9	19	58	88
Тоннаж, брт	3865	27035	57400	163446	251746

Примечание: таблица составлена на основании: *Басов А.В.* Флот в Великой Отечественной войне. М., 1980.

Таблица 2

Потери ВМФ Германии на Северном морском театре в 1941–1945 гг.

Подводных лодок	5
Эскадренных миноносцев	1
Сторожевых кораблей	24
Тральщиков	16
Всего потоплено	68
повреждено	28

Примечание: таблица составлена на основании: *Басов А.В.* Флот в Великой Отечественной войне.

Таблица 3

Потери торгового флота Германии, а также оккупированных стран в 1941–1944 гг., по данным исследования

	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944	Итого
Погибло	14	25	21	35	95
Тоннаж, брт	17176	61775	43850	74952	197753
Повреждено	3	6	7	14	30
Тоннаж, брт	3905	8634	22030	33038	67607

Таблица 4

Потери ВМФ Германии в боевых кораблях и вспомогательных судах в 1941–1945 гг., по данным исследования

	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	Итого
Эсминцы	–	–	–	–	–
	1	–	–	–	1
Подводные лодки	–	1	1	2	5
	1	–	–	–	1
Сторожевые корабли	–	5	5	14	24
	–	1	1	3	5
Корабли ПЛО	1	2	4	5	12
	1	3	–	–	4
Тральщики	1	3	2	6	12
	1	1	–	2	4
Прорыватели	–	–	1	–	1
	–	–	–	–	–
Быстроходныые дес. баржи	–	–	–	9	9
	–	1	–	1	2

Примечание: в числителе указаны погибшие, а в знаменателе –поврежденные корабли

Таблица 5

Потери ВМФ Германии и Советского Союза на Северном морском театре в 1941–1945 гг. (безвозвратные)

	ЭМ	ПЛ	СКР	ТЩ	ПК	БДБ	ТКА
Германия	–	5	21	12	12	9	–
СССР	3	22	16	12	–	–	12

Примечание: 1. В графе "тральщики" учтен один прорыватель минных заграждений ВМФ Германии

2. В графе "подводные лодки" учтена пл. U-286, потопленная 22 апреля 1945 г.

Таблица 6

Список кораблей и судов ВМФ и торгового флота Германии, а также оккупированных стран, погибших на Северном морском театре в 1941–1945 гг.

1941 год

21.VII	тр "Wansbeck" (2388 брт)	поврежден ВВС СФ	п. Киркенес
22.VII	тр "Stor" (655 брт)	поврежден ВВС СФ	р-н Киркенес
10 VIII	эм "Richard Beutzen"	поврежден ВВС СФ	сев. п-ова Рыбачий
12 IX	тр "Lofoten" (1571 брт)	поврежден пл К-2	Перс-фьорд
12.IX	тр "Ottar Yarl" (1459 брт)	потоплен пл Ш-422	Тана-фьорд
15.IX	тр "Mittnatsol"	потоплен тка N 13	р-н Петсамо
15.IX	тр "Reney" (287 брт)	потоплен пл М-172	там же
21.IX	тш R-158	столкнулся с скр "Togo" и затонул при буксировке	р-н Гаммерфест
6.X	рт "Bjornnungen (165 брт)	потоплен тка N 12	р-н Варде
16.X	тр "Vesteraalen" (682 брт)	потоплен пл.Ш-402	о. Серей
19.X	тр "Andromeda" (658 брт)	навиг. авария	о. Конгсе
5.XI	тш М-22	получил повреждение на минах К-23	р-н Киркенес
8.XI	тн "Flottbeck" (1930 брт)	погиб на минах К-1	Порсангер-фьорд
21.XI	тр "Bessheim" (1774 брт)	погиб на минах К-21	р-н Гаммерфест
25.XI	пл U-578	поврежден скр N 25	м. Св. Нос
3.XII	пк UJ-1708	потоплен пл К-3	р-н Гаммерфест
3.XII	пк UJ-1416	поврежден пл К-3	там же
9.XII	тр "Вейдинген" (210 брт)	потоплен пл К-22	
9.XII	тр "Steinbeck" (2185 брт)	погиб на минах К-22	м. Нордкин
11.XII	б/п	потоплен пл К-22	
11.XII	лихтер	то же	
21.XII	тр "Emshornm" (4301 брт)	потоплен пл М-174	р-н Петсамо
26.XII	тр "Kong Ring" (1994 брт)	погиб на минах К-1	Квенанген-фьорд
26.XII	тр "Jngar Nielsen" (1862 брт)	погиб на минах	там же

1942 год

7.I	скр V-5103	потоплен пл Ш-401	м. Хьельнес
14.I	тр "Turkhein" (1904 брт)	потоплен пл С-102	р-н Варде
19.I	тр "Serey" (505 брт)	потоплен пл К-23	Порсангер-фьорд
19.I	тр "Вааланд" (106 брт)	потоплен пл К-22	Тана-фьорд
21.I	скр NM 21 "Franke"	поврежден ВВС СФ	п. Киркенес
26.I	мб	потоплен пл Щ-422	Серезунд
30.I	тр "Jngey" (327 брт)	погиб на минах	м. Нордкин
5.II	тр "Konsul Schulte" (2975 брт)	потоплен пл Щ-421	р-н Хоннигсвог
15.II	тр "Mimona"1147 брт)	потоплен	р-н Киркенес
27.II	скр NMO1 "Vandale"	потоплен пл Щ-402	Порсангер-фьорд

1942 год

15.III	тр “Nicole Schiaffino” (4974 брт)	погиб на минах	Ульфс-фьорд
16.III	тр “Utlandshorn” (2642 брт)	то же	р-н Петсамо
28.III	тш М-5607	то же	там же
29.III	тш М-5602	то же	там же
29.III	тш М-5608	то же	Варангер-фьорд
30.III	пл U-585	потоплена эм “Гремящий	сев. Кольского зал.
1.IV	тр “Michael” (2318 брт)	потоплен пл Щ-404	Тана-фьорд
8.IV	тр “Kurzzsee” (754 брт)	погиб на минах К-1	Кавенанг-фьорд
22.IV	тр “Blakenese” (3236 брт)	потоплен пл М-173)	Варангер-фьорд
23.IV	тр “Stensaas” (1359 брт)	потоплен пл Щ-401	Тана-фьорд
28.IV	тр “Curitiba” (1969 брт)	потоплен пл М-171	Варангер-фьорд
23.V	тр “Asuncion” (4626 брт)	погиб на минах	Лоппа
26.V	сс “Vardo”	потоплен БА СОР	р-н Петсамо
2.VI	мб “Tana”	потоплен ВВС СФ	п. Варде
22.VI	бдб F-116	поврежден БА СОР	зап. п-ова Рыбачий
30.VI	тр “Sedda Fritzen” (2882 брт)	поврежден ВВС СФ	Порсангер-фьорд
7.VII	тр “Elsa Maria” (1885 брт)	потоплен ВВС СФ	р-н Варде
9.VII	пк UJ-1110	погиб на минах К-21	р-н Гаммерфеста
9.VII	шал “Ellestaya”	потоплена ВВС СФ	п. Варде
13.VII	тр “Colmar” (3992 брт)	поврежден ВВС СФ	п. Киркенес
14.VII	лихтер FS 246	потоплен ВВС СФ	п. Хоннигсвог
19.VII	рт “Store Bill” (72 брт)	то же	там же
19.VII	рт “Aud”	то же	там же
30.VII	тр “Colmar” (3992 брт)	поврежден ВВС СФ	Порсангер-фьорд
9.VIII	скр V-6113	потоплен ВВС СФ	Порсангер-фьорд
5.IX	пк UJ-1111	поврежден ВВС СФ	юж. Варде
6.IX	пк UJ-1107	то же	р-н Варде
12.IX	тр “Robert Bornhofen” (6643 брт)	погиб на минах	р-н Хоннигсвог
30.IX	тр “Heilo” (989 брт)	поврежден ВВС СФ	р-н Берлевог
7.X	тр “Tora Elisa” (771 брт)	то же	там же
31.X	скр UJ-1102	то же	р-н Варде
18.XI	тщ R-151	поврежден БА	р-н Петсамо
19.XI	пк Schiff 18 (419 брт)	погиб на минах МО	р-н Киркенес
29.XI	тр “Akka” (2646 брт)	погиб на минах К-2	р-н Варде
30.XI	тр “Westsee” (5971 брт)	потоплен БА СОР	р-н Петсамо
30.XI	тр “Hans Rikmers” (5226 брт)	то же	там же
6.XII	скр V-6116	погиб на минах К-1	прол. Магерейзунд
6.XII	скр V-6117	то же	там же
29.XII	скр V-5905	погиб в шторм:	Лоппа
29.XII	тр “Argonaut” (4575 брт)	столкновение	р-н Киркенес
31.XII	тр “Hamburg”	поврежден ВВС СФ	п. Лиинахамари

1943 год

1.I	тр “Muansaa” (5472 брт)	потоплен пл Л-20	Конгс-фьорд
20.I	дб “Tanja” (137 брт)	погиб на минах	Варангер-фьорд
29.I	тр “Jlona Simers” (3243 брт)	поврежден пл М-171	там же
1.II	тр “Othmarschen” (7007 брт)	потоплен пл Л-20	м. Нордкин
1.II	скр V-6115	потоплен пл Щ-402	м. Маккаур
1.II	скр V-5909	потоплен пл М-172	м. Кибергнес
5.II	пк UJ-1108	потоплен пл К-3	р-н Берлевог
12.II	тр “Fechenheim” (8116 брт)	то же	Батс-фьорд
12.II	тр “Sveggsund” (300 брт)	авария	Биллефьорд
16.III	тр “Johannisberger” (4533 брт)	потоплен пл М-122	м. Кибергнес
28.III	мб “Nor”	потоплен ВВС СФ	
29.III	тр “Ajax” (2297 брт)	потоплен пл С-55	Тана-фьорд
29.III	тр “Baija Castilio” (8580 брт)	поврежден пл С-101	Конгс-фьорд
12.IV	мб “Tro-4”	потоплен пл К-21	р-н Харштадт
14.IV	скр NKi12	погиб на минах	
23.IV	тр “Duena” (1926 брт)	то же	Лунген-фьорд
25.IV	тр “Leesee” (2624 брт)	потоплен ВВС СФ	м. Нордкин
29.IV	тр “Sturzsee” (708 брт)	потоплен пл С-55	там же
10.V	тр “Feodosia” (3075 брт)	поврежден ВВС СФ	Перс-фьорд
17.V	тр “Eurostadt” (1118 брт)	потоплен пл С-56	Консг-фьорд
17.V	тр “Wartheland” (5096 брт)	поврежден пл С-56	там же
1.VI	гс “Birka” (100 брт)	погиб на минах	Альтен-фьорд
1.VI	мб “Liljen”	поврежден ВВС СФ	Варангер-фьорд
11.VI	мб “Lykkens prove”	потоплен ВВС СФ	п. Киберг
15.VI	скр V-6104	поврежден пл С-101	Конгс-фьорд
21.VI	мб “Phoulaa” (109 брт)	потоплен ТКА N13	сев. п-ова Рыбачий
17.VII	тщ М-346	потоплен пл С-56	Тана-фьорд
20.VII	скр NKi09 “Alane”	то же	р-н Гамвик
13.VIII	тр “Argus” (3134 брт)	авария	Порсангер-фьорд
28.VIII	пл U-639	потоплена пл С-101	м. Желания
1.IX	тр “Rudesheimer” (2036 брт)	поврежден пл М-104	
3.IX	пк UJ-1202	потоплен пл С-51	Конгс-фьорд
11.IX	пк UJ-1217	потоплен пл М-107	Сюльте-фьорд
21.IX	тр “Antje Fritzen” (4330 брт)	потоплена тка N15	р-н Петсамо
12.X	прорыватель М3 “Ammerland” (5381 брт)	потоплен пл С-55	м. Нордкап
13.X	тр “Kora”	поврежден ВВС СФ	м. Эккерей
3.XI	плавказарма (577 брт)	потоплен ВВС СФ	п. Киркенес
11.XI	мб Sv163	потоплен тка N13	Варангер-фьорд
12.XI	вс Schiff 20 (992 брт)	потоплен тка N13	р-н Петсамо
12.XI	тр “Banco” (462 брт)	погиб в шторм	п. Берлевог
12.XII	скр V-6106	потоплен тка N12	р-н Вадсе
22.XII	вс Hilfsschiff 81	потоплен тка N12 или тка N201	р-н Киркенес
28.XII	тщ R-64	погиб на минах	юж. Хоннигсвог

1944 год

7.I	спас. катер FLB-558	навиг. авария	м. Маккаур
7.I	тр “Natal” (3172 брт)	то же	там же
25.I	тн “Mil” (244 брт)	погиб на минах	Варангер-фьорд
28.I	тр “Henrietta Schulte” (5056 брт)	потоплен пл С-56	
14.II	тр “Brunilen” (316 брт)	потоплен ВВС КА	п. Гаммерфест
14.II	тр “Tanahornn” (336 брт)	то же	там же
29.II	тр “Riga” (655 брт)	авария	р-н Киркенес
23.III	скр V-6109	потоплен ВВС СФ	прол. Буссезунд
1.IV	б/п “Sut”	то же	
2.IV	тр “Andenes” (883 брт)	поврежден ВВС СФ	Лунген-фьорд
4.IV	мб МВ-24 (300 т)	потоплен тка	Варангер-фьорд
9.IV	тр “Stor” (665 брт)	потоплен тка N212	Варангер-фьорд
10.IV	тр “Markobrunner” (8150 брт)	поврежден ВВС СФ	п. Киркенес
10.IV	тр “Boltenhof” (3307 брт)	то же	там же
14.IV	мб “Vesper” (93 брт)	потоплен ВВС СФ	м. Маккаур
16.IV	бдб F-402	внутр. взрыв	Кавенанг-фьорд
26.IV	скр NH24	погиб на минах	о. Рольвсей
6.V	мб “Moder-II” (124 брт)	потоплен тка	м. Скальнес
8.V	тр “Alta” (688 брт)	поврежден ВВС СФ	р-н Вадсе
9.V	мб “Maiblomsten”	то же	там же
11.V	скр V-6113	потоплен ВВС СФ	Тана-фьорд
13.V	тр “Pernambuco” (4121 брт)	поврежден ВВС СФ	п. Киркенес
13.V	тр “Patagonia” (5898 брт)	то же	там же
13.V	тр “Johann Faulbaums” (2944 брт)	потоплен ВВС СФ	там же
16.V	пк UJ-1210	то же	там же
16.V	тщ М-35	поврежден ВВС СФ	там же
16.V	скр V-6108	то же	там же
25.V	тр “Solviken” (3502 брт)	потоплен пл С-15	Тана-фьорд
25.V	тр “Herta Engelina Fritzen” (3584 брт)	поврежден ВВС СФ	р-н Хавнинберг
25.V	тн “Marksteiner” (805 брт)	то же	там же
17.VI	тр “Dixi” (1571 брт)	потоплен ВВС СФ	юж. Варде
17.VI	тр “Marga Cords” (1112 брт)	поврежден ВВС СФ	р-н Киркенес
20.VI	пк UJ-1209	потоплен пл С-104	Тана-фьорд
22.VI	бдб AF-39	повреждена ВВС СФ	р-н Варде
28.VI	тр “Florianopolis” (4719 брт)	потоплен ВВС Сф	п. Киркенес
28.VI	тр “Heeta” (717 брт)	то же	там же
28.VI	тр “Vilkan” (989 брт)	потоплен БА СФ	р-н Петсамо
28.VI	тр “Nerissa” (992 брт)	потоплен тка 237, 239	там же
.VII	тр “Roerdampf” (289 брт)	потоплен ВВС СФ	Варангер-фьорд
5.VII	рейд судно “Petroy”	то же	Бек-фьорд
7.VII	мб “Uloy” (131 брт)	то же	Перс-фьорд
15.VII	рт “Hugin” (124 брт)	потоплен тка	р-н Вадсе
15.VII	рт “Сторегга” (116 брт)	то же	там же

17.VII	скр V-6307	потоплен ВВС СФ	Варангер-фьорд
17.VIII	тр “Peter Bornhofen” (1349 брт)	то же	п. Киркенес
17.VIII	тр “Sebu” (1894 брт)	то же	там же
18.VIII	кр V-6112	потоплен пл М-201	Перс-фьорд
19.VIII	тр “Colmar” (3946 брт)	потоплен тка	р-н Варде
19.VIII	скр V-6102	то же	там же
23.VIII	тр “Rur” (325 брт)	потоплен ВВС СФ	р-н Вадсе
24.VIII	тр “Dessau” (5983 брт)	поврежден пл С-15	м. Нордкин
.IX	бдб F-241		С. Норвегия
5.IX	пл U-362	потоплена тщ Т-116	Карское
13.IX	тщ М-5603	потоплен ВВС СФ	м. Кибергнесс
14.IX	пк UJ-1224	то же	Варангер-фьорд
14.IX	катер “Adolf-3”	то же	Бек-фьорд
14.IX	бдб F-223	то же	Варангер-фьорд
16.IX	тр “Wolsum” (3668 брт)	то же	п. Киркенес
20.IX	атр “Friesenland” (5434 брт)	то же	м. Нордкап
25.IX	скр V-6101	то же	м. Эккерей
25.IX	скр V-6105	то же	там же
25.IX	бдб F-152	то же	там же
25.IX	скр V-6110	поврежден ВВС СФ	там же
25.IX	тщ R-309	то же	там же
29.IX	бдб AF-25	потоплена ВВС СФ	п. Вадсе
10.X	мб “Bolgen”	потоплен ВВС СФ	п. Хавнинберг
10.X	тр “Olsa” (3699 брт)	то же	п. Киркенес
11.X	тр “Gotia” (1966 брт)	то же	там же
11.X	тщ М-303	потоплен тка N205, 219	м. Нордкин
12.X	скр V-2015	потоплен пл В-2	м. Нордкин
12.X	тр “Lumme” (1730 брт)	потоплен пл С-104	м. Маккаур
12.X	пк UJ-1220	то же	там же
14.X	тн “Sudmeer” (8133 брт)	потоплен ВВС СФ	Портсангер-фьорд
14.X	катер F-54	то же	м. Нумерониеми
15.X	скр V-6704	то же	п. Вадсе
16.X	тщ R-301	то же	р-н Варде
16.X	скр V-6706	то же	п. Киркенес
17.X	скр V-6107	то же	п. Вадсе
20.X	пк UJ-1219	потоплен пл В-4	м. Нордкин
20.X	тщ R-311	поврежден тка	
21.X	бдб AF-6 (F-324)	потоплен ВВС СФ	п. Варде
21.X	бдб AF-57 (F-116)	то же	п. Киркенес
21.X	тщ М-31	потоплен тка N215	р-н Варде
21.X	тщ R-151	потоплен ВВС СФ	Там же
22.X	скр V-6308	поврежден ВВС СФ	
22.X	скр V-6311	то же	
24.X	б/п “Jason” (296 брт)	потоплен ВВС СФ	Сюльте-фьорд

1944 год

24.X	тр “Margarete” (369 брт)	то же	Конгс-фьорд
24.X	скр V-6111	то же	70° 29’ СШ – 29° 25’ ВД
24.X	плавсклад “Pelagos” (12083 брт)	то же	п. Киркенес
25.X	скр NKi05 “Sperber”	погиб на минах	Батс-фьорд
26.X	бдб F-201	потоплена ВВС СФ	п. Киркенес
27.X	тщ MRS-26	потоплен ВВС СФ	Порсангер-фьорд
1.XI	тр “Storting” (169 брт)	авария	Билле-фьорд
15.XI	б/п С-19S (199 брт)	погиб на минах	вост. Тромсе
26.XI	бдб F-317	погибла в шторм	Лоппа
29.XI	тр “Adolf Binder” (3515 брт)	поврежден на минах	Порсангер-фьорд
6.XII	бдб AF-27 (F-442)	погибла в шторм	Кавенанг-фьорд
8. XII	пл U-387	потоплена	сев. Мурманск

Примечания: таблица 5 составлена на основании:

1. *Meister J.* Der Seekrieng in der osteuropäischen Gewässern. München,1958. S. 344–358.
2. Rohver J. Chronik der Seekrieg 1939–1945. Stuttgart, 1968. S. 134–358.
3. Rohver J. Chronology of the War at Sea 1939–45. L., 1992. P. 69–317.
4. В случае написания названия судна русскими буквами данные не вызывают сомнения, но название имеется только в советских источниках.

ВОСПОМИНАНИЯ

Б.И. Иванов

РОЖДЕНИЕ БРАТСТВА СЕВЕРНЫХ КОНВОЕВ*

В первой половине июня 1941 г. скорый поезд Ленинград–Мурманск, снижая скорость, подходил к столице Советского Заполярья. Мы, шестнадцатилетние студенты, после окончания второго курса Ленинградского морского техникума, прибывали этим поездом в распоряжение Мурманского пароходства для прохождения практики на транспортных судах. Поезд прибывал рано утром. Мы смотрели в окна, наблюдая своеобразную красоту заполярных Хибинских гор, покрытых густым лесом карликовых берез, с нетерпением ожидая появления в окнах вагона панорамы Кольского залива. Наконец, мы увидели рейд и часть причалов торгового порта, где стояли большие пароходы, которые, по нашему мнению, ожидали в порту только нас. Несмотря на раннее утро, солнце ярко освещало город, а напротив гостиницы "Арктика" в скверике мальчишки играли в футбол.

Побродив по городу, к десяти часам утра мы всей группой прибыли в отдел кадров пароходства и в тот же день получили направления на разные суда. Я получил направление матросом первого класса в штат экипажа парохода "Моссовет". Мне так крупно повезло, поскольку я уже имел квалификационное удостоверение матроса первого класса. "Моссовет" готовился в ледовый арктический рейс на Колыму. Даже предполагалось совершить второй арктический рейс в Игарку в одну навигацию лета 1941 г., что давало возможность прилично заработать, так как я имел оклад 405 руб. плюс 50% – арктическая надбавка в период плавания и различные доплаты за сверхурочные работы. Для "нищего студента" такая перспектива была весьма кстати.

О предстоящем двойном рейсе "Моссовета" уже сообщали газеты: Иван Дмитриевич Папанин пожелал нашему экипажу и капитану Федору Андреевичу Рынцину успешно завершить правительственное задание. Старшим помощником капитана был Ев-

---

* © Б.И. Иванов.

гений Вячеславович Успенский, отличный моряк, боцманом был старый морячина Михаил Федоров. Словом, было у кого поучиться, Ф.А. Рынчин был одним из популярнейших ледовых капитанов и плавание в арктических людах под его командованием было отличной практикой.

21 июня "Моссовет" был перешвартован к концу причала ковша торгового порта для проведения дератизации. Третий помощник капитана выдал аванс экипажу, и отправил его в гостиницу, на так называемую "Морстанцию", находившуюся далеко от центра, на Зеленом мысе. Вечером почти весь экипаж собрался в ресторане "Арктика", который был единственным приличным пристанищем для моряков, и работал до трех часов ночи. Было весело, выпить умели. Если даже кто-то немного и перебрал, то вел себя в общем прилично. С окончанием пиршества по совету старпома решили ночевать в порту на стоящих судах. Я со своим напарником матросом Павлом Даниловичем Вдовченко и старпомом пошел ночевать на "Спартак". Старпом устроился у капитана, а мы с Пашей – у третьего механика Сережи Карапетяна, который нес в машине вахту, а нам любезно предоставил свою каюту. Спали мы крепко и не слышали воя городских сирен, оповестивших воздушную тревогу, не слышали и разрывов авиабомб, сброшенных на спящий город. Сергей Карапетян разбудил нас только, когда радио начало передавать первые в истории начавшейся войны "Важные сообщения" неповторимым голосом Левитана.

Весь экипаж "Моссовета" собрался на причале у борта судна. Дератизационные работы прекратили. Мы, надев противогазы, стали срочно разгерметизировать пароход, оставляя настежь открытыми все двери и иллюминаторы для проветривания помещения от газа. Вскоре налет фашистской авиации повторился. На город и порт были сброшены бомбы, но существенного ущерба не нанесли. Мы тем временем закрашивали на бортах нейтральные знаки с изображением государственного флага. Вся палубная команда, орудуя кистями и квачами, прямо по ржавчине и грязи красила корпус и надстройки в шаровый цвет в целях маскировки.

С первого дня войны налеты фашистских бомбардировщиков на Мурманск периодически продолжались круглые сутки, тем более, что был пик полярного дня и все объекты с воздуха отлично просматривались в любое время. К утру 23 июня "Моссовет" был полностью готов к эксплуатации и встал под погрузку десанта. Грузим пушки, машины, лошадей, снаряды, патроны и пр. Одновременно с этим часть экипажа была списана по срочной моби-

лизации и частично пополнена выпускниками ремесленного училища, не имевшими практического опыта.

24 июня мы вышли в первый военный рейс с упомянутым грузом и несколькими сотнями военных из Мурманска в Титовку. Охрана наша состояла из одного рыболовного тральщика, сменившего флаг на военный, вооруженного одной малокалиберной пушкой, с экипажем, состоящим из рыбаков Мурманского тралфлота, переодетым в военно-морскую форму. На выходе из Кольского залива некоторое время конвоировал нас и эсминец "Куйбышев". Вскоре эскорт вернулся, и мы пошли самостоятельно. В Титовку дошли благополучно, разгрузились силами своего поредевшего экипажа. Сами работали на грузовых лебедках, а военные под руководством боцмана стропили груз в трюмах. Довольно быстро выгрузившись, "Моссовет" пошел обратно в Мурманск. На подходе к Кольскому заливу я заступил на вахту и стоял на руле на верхнем мостике. Капитан Рынцин частенько кричал на бак впередсмотрящим внимательно следить за воздухом и горизонтом. Пройдя траверс острова Торос, я привел судно на новый, данный капитаном курс, как вдруг услышал рев моторов самолета, душераздирающий вой бомб, а потом разрывы в нескольких метрах от правого борта, сопровождающиеся сильными гидравлическими ударами о пустой корпус "Моссовета".

Как мы успели рассмотреть, атаку на нас произвело звено из трех "юнкерсов" и сброшено было не менее шести крупных бомб, водяные столбы от взрывов были буквально в четырех-пяти метрах от нашего борта. По приказу капитана экипаж проверил состояние корпуса судна в трюмах и машинном отделении. Слава Богу, все обошлось благополучно, швы корпуса не разошлись. Усиленный ледовый корпус "Моссовета", построенного в 1936 г. в Копенгагене на верфи "Бурмистер и Вайн", не подвел. Об этом спустя 30 лет, в 1971 г., я рассказал дирекции верфи, но которой принимал рефрижераторное судно "Буссоль", будучи на нем капитаном. Вот так "Моссовет" и его экипаж получили свое боевое крещение. Хотя боем этот эпизод назвать нельзя, поскольку мы никакого оружия в то время не имели. Атака "юнкерсов" была настолько неожиданной, так как они вылетели из-за горы, что никто из команды не успел испугаться, а первые минуты находились в каком-то шоке. Впередсмотрящие, два матроса из выпускников ремесленного училища, были смущены, ожидая разноса от капитана за то, что просмотрели самолеты противника.

С приходом в Мурманск "Моссовет" вновь встал под погрузку десанта. Для нас начались военные будни, сопровождающиеся постоянными бомбежками при погрузке в Мурманске, на переходах в пункты назначения и в них в период выгрузки. Постоянные подвахты по обеспечению наблюдения за воздухом и водой, работы на выгрузке изматывали экипаж. Нормального отдыха люди не имели, на сон оставалось максимум 3–4 часа, да и то только тогда, когда плохая погода работала на нас, не давая возможность действовать фашистской авиации.

Где-то до августа мы продолжали такие же перевозки по разным пунктам. Запомнился из них еще один рейс в Титовку, когда мы не успели выгрузиться, а уже был слышен рев вражеских танков. Доставленные нами десантники морской пехоты бросились на защиту Титовки. Одновременно налетели самолеты, начали бомбить стоящие суда, потопили шаланду "Териберка". В "Моссовет" ни одна бомба не попала, все взрывались у борта. Стало ясно, что Титовку нашим войскам не удержать. Капитан от кого-то из военного начальства получил приказ срочно отходить от причала и следовать в Мурманск. Последние швартовые концы на причале отдать было некому. Мы просто сбросили их со своих швартовых вьюшек в воду и пошли на Мурманск.

На этом пароходе мы дважды были атакованы "юнкерсами", которые нас не только бомбили, но и обстреливали из крупнокалиберных пулеметов, оставляя дыры в стеклах лобовых окон рулевой рубки, пробитые расходные цистерны питьевой воды на верхнем мостике. Много крупнокалиберных пуль застряло в стальных грузовых колоннах и мачтах "Моссовета", а также в надстройке. Главное, не было жертв и пароход был цел. "Моссовет" судьбой был застрахован от попадания вражеских бомб, торпед и снарядов и погибнет в арктических водах Ледовитого океана спустя два года после окончания этой всемирной бойни.

В конце июля Мурманский порт был практически блокирован. Пытавшийся выйти в море теплоход "Мария Ульянова" был торпедирован в районе Териберки, где-то в этом районе бомба попала в пароход "Роза Люксембург". Это были первые жертвы нашего транспортного флота.

В то время в десантных операциях был задействован мелкий флот. "Моссовет" был поставлен на якорь в районе мыса Дровяного на городском рейде Мурманска. Судно находилось в постоянной готовности. Экипаж отрабатывал "борьбу за живучесть". Мы укрепляли рулевую рубку мешками с песком, а по боевой тревоге

рассредотачивались равными аварийными партиями под полубаком, в скарденной надстройке и под полуютом.

Бомбежки изнуряли ежедневно. Отражать атаки самолетов по-прежнему было нечем, и мы продолжали себя чувствовать подопытными кроликами. Однажды немцам удалось разбомбить нефтебазу на Петушинке, где возник огромный пожар. Нефтебаза горела двое или трое суток. Дым распространялся к северу, своей завесой закрывая город, порт и стоящие на рейде суда. Это позволило нам отдохнуть от бомбежек. Из сообщений центрального радио нам стало известно, что Гитлеру не удалось оградить СССР от союзников и что была создана Антигитлеровская коалиция. В двадцатых числах августа нашей затянувшейся стоянке на Мурманском рейде пришел конец. "Моссовет" и пароход "Красное знамя" под охраной эсминцев "Куйбышев", "Урицкий" и трех морских охотников вышли из Кольского залива. Впереди шло "Красное знамя", в кильватер ему – "Моссовет". Транспорты прижимались к берегу, мористее их эсминцы. Три морских охотника, построившись клином, шли впереди конвоя. Море укрывала пелена дождя, сквозь которую с трудом просматривались скалистые берега Кольского полуострова. Ночи стали темнее и более продолжительными, что снижало шансы вражеским самолетам и подлодкам обнаружить наш конвой. В полдень под влиянием легкого бриза дождь прекратился, исчезли облака над морем, оставаясь лишь над кромкой береговых скал. Конвой подходил к траверзу Териберки, когда звонками громкого боя по судну прозвучал сигнал боевой тревоги. Конвой стал маневрировать, уклоняясь от стаи "юнкерсов". Ураганный заградительный огонь эсминцев и морских охотников, четкое маневрирование зигзагом транспортов не дало возможности вражеским самолетам прицельно сбросить смертоносный груз. Вокруг транспортов взвивались водяные столбы, сопровождавшиеся грохотом разрывов. Эскадрилья "юнкерсов", состоящая из девяти бомбардировщиков, сделав второй заход, снова атаковала суда конвоя и столь же неудачно. Сбросив оставшиеся бомбы, она также стремительно скрылась за горизонтом, как и появилась перед первой атакой. Все корабли были целы и невредимы. В таких переплетах мы уже не были новичками и достаточно хорошо освоили элементы маневрирования по уклонению от атак вражеских бомбардировщиков. А это было в то время единственное наше оружие, в остальном судьба невооруженных транспортов полностью зависела от огневых действий военных кораблей охранения.

После отбоя боевой тревоги морские охотники вернулись на базу. Эсминцы продолжали сопровождать нас до горла Белого моря, где нас встретил военный тральщик. Эскорт сменился, и мы пошли под охраной тральщика в Архангельск, где бомбежек еще не было. Первые уроки войны остались позади. "Моссовет" был включен в состав союзного конвоя. Дальнейшее плавание в океане предстояло нашему экипажу, уже имеющему некоторый опыт. На внешнем рейде Архангельска я увидел военные корабли под британским флагом: один крейсер, эсминцы, корветы и несколько транспортов. Среди судов выделялся пассажирский лайнер, очевидно выполнявший функции десантного корабля. Как мне объяснил лоцман, проводивший "Моссовет" по фарватеру, этот лайнер привез в Архангельск всех советских граждан с острова Шпицберген, работавших в нашей концессии "Арктикуголь" на норвежском архипелаге. Англичане опередили немцев и спасли наших людей от рабского труда и гибели в фашистских концлагерях. Мне непонятно, почему в течение двух месяцев войны наше руководство само не провело эвакуацию?

С приходом в Архангельск "Моссовет" был отшвартован к причалу лесобиржи имени Молотова и приступили к погрузке пиленого леса для Англии. Обстановка в городе была мирная, хотя светомаскировка соблюдалась. На улицах встречались английские и американские военные в морской и сухопутной форме, видимо из состава союзных военных миссий, созданных в городе. В интерклубе, куда мы заходили в свободное время, встречались с офицерами и матросами из прибывшего в нашу страну первого конвоя "Дервиш". С ними нам предстояло совместное плавание в составе первого обратного конвоя под кодом QP-1. К великому неудовольствию экипажа, наш добрейшей души капитан Ф.А. Рынцин был переведен на пароход "Родина". На его место прибыл капитан Михаил Константинович Федоров. Заменен был и старпом Евгений Вячеславович Успенский. Его сменил Петр Голенищев. С Успенским я встретился спустя 23 года, будучи капитаном парохода "Даугава", на Гданьской верфи, где стоял такой же пароход "Новая Земля", на котором Успенский был капитаном. Мы оба были рады нашей встрече, часто проводили времени вместе. Только тогда я узнал от Евгения Вячеславовича, что причиной его списания с "Моссовета" в 1941 г. явилась "неполноценная" биография. Оказывается, Успенский родился в Париже, где его родители-революционеры находились в эмиграции до Февральской революции.

28 сентября конвой, состоящий из четырнадцати транспортов, груженных лесом, под охраной британского крейсера, нескольких эсминцев, корветов и одной подводной лодки снялся с внешнего рейда. В конвое "QP-1" шли "Моссовет", "Родина", "Сухона", "Старый большевик", "Буденный", "Алма-Ата" и "Севзаплес". Остальные 6 транспортов были английские и один датский, имевшие на вооружении пушки и зенитные пулеметы. Полученные на наши транспорты в Архангельске по два ручных пулемета пехотного образца "Мадсен" иронически символизировали нашу боеспособность. Вести прицельный огонь из них по воздушным целям было практически невозможно.

Отойдя мористее острова Мудьюг, караван транспортов выстроился в три кильватерные колонны. Эскорт военных кораблей следовал по обе стороны транспортов. Учитывая возможную максимальную скорость тихоходных транспортов, караван следовал десятиузловой скоростью. Для "Моссовета" это был далеко не предел. Наше судно имело возможность развивать скорость до 14 узлов и более. Все водонепроницаемые двери и броняжки иллюминаторов были постоянно задраены, спасательные вельботы вывалены за борт, готовые к немедленному спуску. Экипаж мог отдыхать только в одетом виде, и приказано было спать в спасательных нагрудниках. В каютах была неимоверная жара и отдохнуть в этих условиях было трудно. Конвой следовал без ходовых огней, строго соблюдая светомаскировку. "Моссовет" шел в кильватер "Родине", выдерживая заданную командиром конвоя дистанцию, обеспечивающую возможность маневрирования в случае атаки вражеской авиации или подводных лодок. В дневное время при хорошей видимости эти условия соблюдать было нетрудно. Однако конвой, выйдя из горла Белого моря, все дальше и дальше уходил на север в темную, уже октябрьскую ночь со штормами и туманами. Такая погода до предела осложняла навигационную обстановку, изматывала нервы капитанам, штурманам, рулевым и впередсмотрящим матросам, постоянно находящимся на баке, промокшим и промерзшим, пытавшимся увидеть выпущенный на длинном луне туманный буй с кормы идущего впереди судна. Радаров тогда у нас не было. Первая боевая тревога застала конвой еще в горле Белого моря. Появился вражеский самолет-разведчик и сразу же скрылся за облака от открытого по нему огня со всех судов конвоя. Наш капитан Федоров во время тревоги схватил ручной пулемет "Мадсен" и, оперев его о поручни мостика, выпустил целую обойму патронов в сторону самолета, находив-

шемуся не менее двух миль от нас. И хотя капитан "промазал", он был доволен тем, что пулемет в его руках все-таки стрелял. А то, что на таком расстоянии "Мадсен" достать самолет не мог, ни для капитана, ни для остальных было неведомо.

В короткое время заполярных рассветов или в лунные ночи конвой подвергался атакам вражеской авиации. Все корабли охранения и вооруженные транспорты открывали интенсивный огонь, одновременно выписывая зигзагообразные "пируэты". Эсминцы бросали глубинные бомбы, зная тактику противника совмещать атаку авиации с атакой подводных лодок. Из Архангельска конвой пошел в северном направлении, с некоторым отклонением к Новой Земле, затем прошел между островами Медвежьим и Шпицбергеном, обогнул остров Ян-Майен и последовал на юг, оставляя слева Шотландские острова, к берегам Шотландии. Где-то в этом районе в конвое QP-1 была объявлена последняя боевая тревога. Справа от конвоя стремительно приближалось звено самолетов. С каких-то судов по ним открыли огонь. Самолеты, рассредоточившись, стали крениться то влево, то вправо, как бы махать крыльями, на которых стали видны опознавательные знаки Великобритании. Огонь прекратился. Был дан отбой.

У берегов Шотландии конвой был рассредоточен, и транспорты под охраной отдельных кораблей пошли по разным портам назначения. "Моссовет" пошел в шотландский порт Данди, куда прибыл 14 октября 1941 г. Вот так без потерь конвой QP-1 завершил свое плавание из Архангельска в Англию.

При швартовке к внешней стенке причала наше первое советское судно было торжественно и тепло, под звуки военного оркестра встречено союзниками. На причале были подразделения шотландских гвардейцев в своих традиционных юбках, отряд военных моряков и отряд гражданской полиции. Кино- и фотокорреспонденты различных газет и кинохроники отсняли эту торжественную встречу. Причал был также заполнен многочисленными жителями этого прекрасного города во главе с лордом-мэром. Погода была чудесная: яркий солнечный день, безоблачное небо и приветливые лица встречающих вселяли в наши сердца радостное настроение, заставляя забыть все невзгоды и смертельную опасность, пережитую нами за 16 суток перехода. С наступлением прилива буксиры отвели "Моссовет" от причала. Был открыт шлюз, и судно вошло во внутренний порт, состоящий из лабиринта сухих доков, в одном из которых "Моссовет" был отшвартован, и докеры приступили к выгрузке леса. Одновременно с грузо-

выми операциями английские военные специалисты вели работу по установке и монтажу противоминного кабеля "дегаузнига", монтировали из железобетонных плит бронезащиту мостика, устанавливали бронированные пулеметные точки на крыльях мостика и ботдеке. На полуюте устанавливали фундамент и бронированное укрытие для орудийного расчета 75-мм пушки. Расходные цистерны пресной воды, находящиеся на верхнем мостике, также были закрыты броней. На этих цистернах устанавливались металлические ящики с крупной ракетницей, фиксированно направленной стволом в зенит. Это устройство предназначалось против атак пикирующих бомбардировщиков. Во время атаки пикировщика на судно это устройство при помощи ракеты выстреливает два парашютика, соединенные между собой плетеным стальным тросиком. Атакующий пикировщик подвергается при этом той же опасности, какой при попадании на трос от защитного аэростата ПВО.

Помимо вахт и судовых работ, часть экипажа была направлена в военную школу по подготовке артиллеристов и пулеметчиков. Орудийный расчет был укомплектован из членов машинной команды, а пулеметные расчеты – из палубной. Я был направлен в учебную группу пулеметчиков. Все мы досконально освоили свою вторую профессию. Кроме материальной части и практических стрельб, мы изучали силуэты фашистских кораблей и самолетов, с тем чтобы исключить стрельбу по союзным объектам, что имело место на подходе нашего конвоя к Шотландским островам.

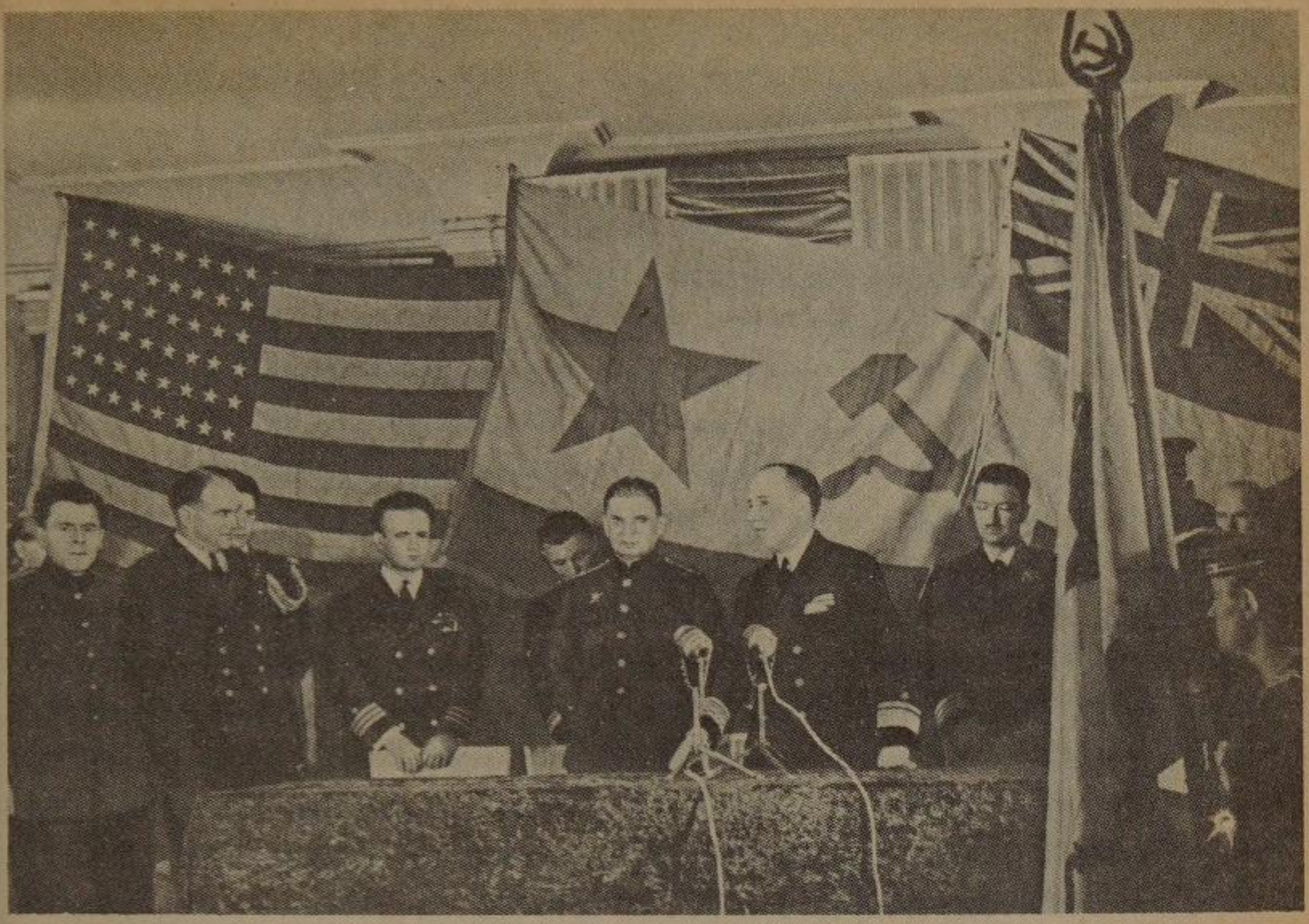
Порты Шотландии в то время не подвергали бомбежкам. Гитлер, видимо, надеялся на лояльность шотландцев к немцам. Однако в Дании, да и по всей Шотландии строго соблюдалась светомаскировка, а все ее города и порты в достаточной степени обладали противовоздушной обороной. Шотландцы с неменьшей, чем англичане, ненавистью относились к фашистам, и даже те из них, кто знал в какой-то степени немецкий язык, не желали на нем говорить. В военной школе, где мы проходили обучение, часто демонстрировались учебно-методические фильмы, заснятые в моменты действия Британского королевского флота по отражению атак самолетов, кораблей и подлодок противника.

Завершение курса нашего обучения было приурочено к окончанию работ по установке вооружения на "Моссовете", и последнее практическое занятие проводилось на борту судна. Этот день совпал с прибытием на "Моссовет" советского консула Кротова. В связи с этим капитан приказал нашему шеф-повару, дяде Мите Бурлакову, приготовить хороший русский обед, имея в виду уго-

стить русской кухней англичан и давно находившегося на чужбине консула. Дядя Миша был отличным знатоком своего дела, когда-то он работал шеф-поваром в лучшем архангельском ресторане "Север". Я был вахтенным у трапа и долго ждал, когда меня подменит кто-либо из матросов. Наконец, часа через полтора меня подменил матрос Шклярский. Когда я пришел в столовую команды, меня поразило шумное веселье, царившее там. Английские унтер-офицеры и матросы, наши инструкторы из школы вместе с членами команды горланили популярную в то время английскую песню "Дальний путь на Типерери" и явно все находились под Бахусом, хотя, как мне было известно, спиртное к столу не подавалось. В то время у нас действовал Устав Военно-Морского Флота СССР. Обед состоял из русской окрошки, свиных отбивных со сложным гарниром и чая с пирожками. Когда я съел тарелку окрошки и приступил ко второму блюду, то почувствовал шум в голове и чувство опьянения. Мне стало ясно, что дядя Митя решил блеснуть своими кулинарными способностями и приготовил окрошку на "крепком квасе", именуемом в народе брагой, которая по вкусовым качествам ничуть не портила окрошку. Не могу сказать, как чувствовали себя гости, обедавшие в каюте капитана, консул СССР Кротов и кто-то из высокопоставленных британских офицеров ВМФ, вкусившие под дяди Митину окрошку русскую водку и армянский коньяк, но помню, что наш любимый дядя Митя на следующий день приказом капитана Федорова был посажен на гауптвахту сроком на три дня, с выводом его под конвоем к рабочему место на камбуз, согласно действующему Уставу ВМФ.

"Моссовет" продолжал погрузку товаров для СССР. На пайолы трюмов в несколько рядов был погружен сахар в мешках, покрытых деревянной сепарацией, на который грузили контейнеры с самолетами-истребителями "харрикейн". Во второй трюм, оснащенный тяжеловесной стрелой, грузили танки и контейнеры с самолетами. На палубу также установили танки и контейнеры с "харрикейнами".

За пару дней до конца погрузки 12 человек из экипажа "Моссовета", среди которых был и я, во главе со старпомом Голенищевым были отправлены на торжественный прием, организованный в нашу честь лордом-мэром Данди. Капитан по каким-то причинам присутствовать на приеме не мог. Примерно в семь вечера подошел кортеж из шести черных лимузинов. На борт поднялись члены городской мэрии и с истинно британским этикетом сопроводили нас к машинам. Меня, шестнадцатилетнего парня, взял под



Вручение американских наград морякам Северного флота. 1943 г.

руку почтенный джентльмен преклонного возраста и, освещая синим светом карманного фонарика путь, провел к машине, любезно открыл заднюю дверцу, и, посадив меня в машину, засуетился, помогая своему коллеге усадить рядом со мной второго помощника капитана Толю Филиппова. Когда они оба сели с нами в машину, кортеж двинулся из порта в город. Минут через 15–20 мы подъехали к красивому зданию, где сопровождавшие нас джентльмены с тем же вниманием помогли нам выйти из машины. Так же, взяв каждого под руку, сопроводили в вестибюль этого фешенебельного здания, где мы разделись, и нас провели наверх в зал. Там было много мужчин и женщин. Все нас приветствовали, пожимали руки, знакомились. Эта процедура заняла минут пятнадцать. Потом молоденькие девушки с подносами в руках разносили спиртное, предлагая виски, бренди и джин. Когда у всех присутствующих бокалы были наполнены, лорд-мэр произнес приветственную речь. Он пожелал нашей стране и всему народу успехов в борьбе в фашизмом в составе Антигитлеровской коалиции, а нашему экипажу – благополучно доставить военный груз в Архангельск и завершить это опасное плавание так же успешно, как

оно прошло в первых конвоях “Дервиш” и QP-1. После этого он провозгласил тост за общую победу. Все присутствующие опустошили бокалы и аплодировали мэру. В это время девушки вновь наполнили бокалы, и с ответной речью выступил старпом Голенищев. Он говорил красиво, четко, хорошо, закончив свою речь словами нашего верховного главнокомандующего: “Враг будет разбит, победа будет за нами!”

Приятно вспомнить, что в то время не было принято произносить длинные речи, читая по заготовленной бумажке. Указ императора Петра Великого соблюдался, речи произносили “устно, а не по писаному, дабы дурь каждого ясна была”.

Когда “фуршет” закончился, нам стали показывать здание. Как оказалось, это был пансион благородных девиц, где учились дочери высокопоставленных отцов города. Нам показали, помимо обыкновенных аудиторий, класс кройки и шитья, оснащенный двенадцатью рабочими столами со швейными машинами. Показали класс приготовления пищи с двенадцатью кухонными столами, со всей утварью и двенадцатью газовыми плитами. Посетили мы также класс прикладного искусства, музыкальный класс, спортивный зал и танцевальный. Как я понял, выпускницы этого учебного заведения, помимо общего образования, получают все необходимые знания и навыки домоводства. Думаю, что в дальнейшем, обретая семью, они не будут белоручками. После ознакомления с пансионом нас проводили в актовый зал, где был дан концерт силами воспитанниц. Они пели шотландские народные песни, играли на разных инструментах. Особенно нам понравились шотландские народные танцы, исполненные с темпераментом, чем-то напоминавшим кавказскую лезгинку. После концерта нас привели в банкетный зал, где были сервированы и стояли буквой П три длинных стола. За центральный стол сели лорд-мэр с супругой и самые высокопоставленные лица города. За этим же столом напротив были наши места. За другими столами также сидели джентльмены с женами, видимо родители воспитанниц пансиона и предводители. Стол был шикарный, хотя супруга мэра принесла нам извинение за его скромность, сетуя на то, что в данное время метрополия практически отрезана от колоний и многое из деликатесов не доходит до Британских островов, оставаясь на дне морей и океанов в трюмах потопленных немцами транспортов. После банкета все пошли в большой танцевальный зал. Нас вперемешку взяли за руки, образовав большой круг, в центре которого находился небольшой оркестр. Когда раздались звуки незнаковой для нас мелодии,

весь хоровод, приплясывая, делал несколько шагов то вправо, то влево и так далее, пока не закончил играть оркестр. После чего оркестр заиграл "Интернационал", бывший в то время гимном СССР. Все стояли по стойке "смирно", пока оркестр не смолк. Такой ритуал конца оказанного нам приема, как нам объяснили, символизировал дружбу между нашими народами, а незнакомая, довольно веселенькая мелодия, под которую приплясывал хоровод, оказалась шотландским национальным гимном.

В период моей длительной работы капитаном приемно-перегонных команд судов, строившихся в различных странах Западной и Восточной Европы для СССР, я по долгу установившихся традиций бывал на очень многих приемах, но тот первый мой "выход в свет" остался в памяти на всю жизнь.

В середине ноября "Моссовет" был полностью загружен сахаром, танками и контейнерами с самолетами. Теперь наше судно было вооружено 75-мм пушкой "Гочкис", двумя пулеметами "Гочкис" (один из них, установленный на правом крыле верхнего мостика, был мой), двумя пулеметами "Льюис", двумя пулеметами "Мадсен", полученными в Архангельске, десятью винтовками "Гочкис", двумя комплектами систем защиты от пикирующих бомбардировщиков, противоминной электроразмагничивающей системой "дегаузинг", и, что не менее важно, главный командный пункт – мостик и все боевые посты были надежно укреплены железобетонной броней.

Мы покидали порт Данди с чувством глубокой благодарности всем здешним людям, обеспечившим в кратчайшие сроки боеспособность "Моссовета", обучение экипажа и загрузку судна военным грузом, так необходимым на наших фронтах. Из порта Данди "Моссовет" зашел на рейд Эдинбурга, где в заливе Форт оф Ферт встал на якорь в ожидании подхода нескольких судов будущего конвоя. Через пару дней караван из нескольких судов вышел из Эдинбурга в Исландию, в порт Рейкьявик. В районе Оркнейских островов караван был атакован с воздуха. Фашистские бомбардировщики сбрасывали бомбы под ураганным огнем всех судов каравана, что не дало им возможности провести прицельное бомбометание, и атака была нами успешно отбита. Где-то в ста милях к северу от Оркнейских островов караван попал в зону жесточайшего шторма. Ветер за короткое время достиг ураганной силы, более 40 м в секунду. Громадные волны седыми гребнями обрушивались на палубу, море кипело. Ветер, срывая гребни волн, запеленил брызгами весь горизонт, что снизило видимость до 50 м.

"Моссовет" бросало как щепку с борта на борт. Одной из ошалевших волн были повреждены два контейнера с самолетами, стоявшими на передней палубе. Судно, сбавив ход до минимального, держалось носом на волну. Был объявлен аврал для ремонта побитых контейнеров с самолетами и их дополнительного крепления. Мы все работали на палубе обвязанные страховочными концами, в спасательных поясах, промокшие до нитки, опасаясь, чтобы волнами, иногда забегающими на палубу, не смыло за борт.

Закончив авральные работы, "Моссовет" лег на прежний курс и следовал, меняя галс, под укрытие Фарерских островов в одиночном плавании. Ураган разбросал суда каравана. Подойдя под прикрытие высоких Фарер, "Моссовет" встал на два якоря в Фугле-фьорде и постоянно подрабатывал мощной машиной, опасаясь дрейфа судна на якорях. Через двое суток погода относительно улучшилась, и мы вышли из Фугле-фьорда в Рейкьявик. На этом переходе в одиночном плавании основную опасность для нас представляли плавающие мины, срываемые с минрепов штормами с громадного минной района, простиравшегося к западу от Фарер вплоть до юго-западного района Исландии.

Ведя постоянно наблюдение, мы несколько раз обнаружили по нашему курсу и близко от него эти страшные рогатые шары, обросшие за долгие годы ракушкой и водорослями. Своевременное обнаружение плавающих мин давало возможность произвести нужный маневр и уклониться от контакта с ними. В этом районе мы были уже вне предела действия вражеской авиации, но возможность быть атакованными подводными лодками оставалась.

На рейде Рейкьявика "Моссовет" простоял несколько дней в ожидании формирования обратного конвоя, теперь уже под кодом PQ-4. Конвой, выйдя из Рейкьявика, обогнул с запада Исландию и, пройдя Датским проливом, следовал на восток вдоль северных берегов этого острова, постепенно удаляясь от него. Где-то к востоку от Исландии к нам присоединился и другой конвой, PQ-5, вышедший из Хваль-фьорда. Оба конвоя шли вместе, постепенно удаляясь от Исландии. Темные полярные ночи, снежные заряды и частые туманы создавали тяжелую навигационную обстановку, но способствовали снижению вероятности атак вражеской авиации и субмарин. Где-то южнее острова Ян-Майен в тихую лунную ночь конвой был атакован вражескими бомбардировщиками и торпедоносцами. Все их атаки ураганным огнем военных кораблей конвоя и теперь уже огнем всех вооруженных транспортов были отбиты. Все огневые точки "Моссовета" друж-

но отражали атаки фашистов вместе со всеми судами конвоя вплоть до горла Белого моря. Теперь, имея приличное вооружение, наш экипаж перестал себя чувствовать подопытными кроликами.

В горле Белого моря произошла смена эскорта союзных кораблей военными кораблями Беломорской флотилии, под эскортом которых мы без единой тревоги дошли до Архангельска. 30 ноября "Моссовет" ошвартовался у причала грузового района Бакарица. Палубный груз, состоящий из танков и контейнеров с истребителями, смахивал на бесформенные глыбы арктического льда. Большого труда стоило избавиться от него. С этой задачей экипаж справился с помощью пара, обильно подаваемого резиновыми шлангами на палубу. Жители поморской столицы с большой теплотой и радостью встречали всех моряков конвоя. Контр-адмирал Иван Дмитриевич Папанин поздравил нас с успешным выполнением поставленных задач, которые теперь уже именовались боевым заданием.

В свободное время вместе с союзными офицерами и матросами мы весело проводили время в архангельском интерклубе моряков. Тем временем судна каравана выгружали доставленный груз, так нужный фронту. Это было начало той колоссальной помощи Советскому Союзу, которую оказывали на протяжении всей Великой Отечественной войны наши союзники, наши боевые братья по совместному плаванию в северных конвоях. О боевых буднях и подвигах моряков, плававших в составе северных конвоев, в нашей стране быстро забыли по политическим мотивам начавшейся эпохи "холодной войны". По той же причине в нашей стране оказанная союзными державами помощь расценивалась как незначительная, что являлось фальсификацией истины и исторической правды, недостойной порядочных людей.

Спасибо нашим союзникам за оказанную помощь!

Слава боевым друзьям по северным конвоям и вечная память английским, американским, канадским, польским, норвежским и советским морякам, отдавшим свои жизни за нашу победу и нашедших свои могилы в студеных морях Северного Ледовитого океана!

Ромуальд П. Голубович

ВОЙНА НА СЕВЕРЕ*

Я родился в штате Висконсин в США, в километре от берега озера Мичиган. Я никогда не видел океана и не бывал около него. Накануне моего 18-летия у меня даже в мыслях не было, чтобы пойти в море на судне торгового флота США для прохождения неизбежной воинской повинности.

Поступив в Маркеттский университет в Милуоки, штат Висконсин, в сентябре 1941 г. после окончания средней школы св. Бонавентуры в Стертеванте (Sturtevant), штат Висконсин, и в общем понимая, что вскоре Соединенные Штаты будут вовлечены в войну, я начал подавать заявления о приеме в различные военные академии США.

Из-за ограниченного приема в эти академии, вызов в которые зависел от политического предпочтения, эти мои попытки не увенчались успехом, но привели к знакомству с "новой" Академией торгового флота США в Кингс-Пойнте на острове Лонг Айленд, в

---

* Мемуары Ромуальда П.Голубовича, участника войны на Севере в составе торгового флота США, поставлявшего военные грузы. Он отправился в Мурманск в конвое PQ-16, вышедшем из Хваль-фьорда, Исландия, 21 мая 1942 г. на судне "С.С.Сайрос", принадлежавшем компании "Лайкс Брос. С.С.К°" из Нью-Орлеана, штат Луизиана, США.

В результате торпедирования и потопления "Сайроаса" по пути в Мурманск и после месячного пребывания в лагере для спасшихся около Колы, маленькой деревни на западном (восточном. – *Ред.*) берегу Кольского залива, он вернулся на однотипном с "Сайросом" судне "С.С.Хиберт" в конвое QP-13, вышедшем из Мурманска 26 июня 1942 г.

В августе 1942 г. он подписал в Нью-Йоркском порту договор о найме на судно "С.С.Д.Л.М.Кьюрри" типа "либерти". Судно прибыло в Исландию на первой неделе сентября и вошло затем в состав конвоя JW-51A, отправившегося из Лох-Ю, Шотландия, в Мурманск 15 декабря 1942 г. Он прибыл в Кольский залив 25 декабря и вернулся в составе конвоя RA-53 (вышел из Кольского залива 1 марта 1943 г.).

---

* © Ромуальд П. Голубович.

Нью-Йорке. Я немедленно подал туда заявление, сдал вступительные экзамены в ноябре 1941 г. и был принят с условием зачисления только после исполнения мне 18 лет, 24 января 1942 г. Тем временем, 7 декабря 1941г., произошло нападение японцев на Пёрл-Харбор, вызвавшее немедленное объявление Соединенными Штатами войны Японии и Германии. В США началась всеобщая мобилизация сил для глобального конфликта. Мой курс для службы в торговом флоте США был уже сформирован, и я поступил в Академию торгового флота США 24 января 1942 г.

Из-за вступления Соединенных Штатов в войну программа для кадетов торгового флота ко времени моего поступления была сильно сокращена. В то время от кадетов-гардемаринов, одним из которых стал и я, требовалось пройти 6-месячную предварительную подготовку в академии, за которой следовали 6 месяцев морской службы офицерами-стажерами на торговых судах и затем возвращение в академию на 12 месяцев для формальной профессиональной подготовки, экзаменов на присвоение офицерского звания и оформления свидетельства, что в конечном итоге составляло два года обучения.

Условия военного времени еще больше сократили для многих кадетов время, проводимое собственно в академии. В моем случае оно составило немногим более 3 месяцев вместо положенных восемнадцати.

Я попал на мое первое судно 7 марта 1942 г.– ровно через шесть недель после прибытия в Кингс-Пойнт в качестве палубного кадета-практиканта вместе со своим однокурсником – кадетом-механиком Джоном Брустером из штата Нью-Джерси. Это было судно, построенное в 1919 г. на судоверфи в Керни, штат Нью-Джерси, принимавшее груз для Мурманска в порту Филадельфия на восточном побережье США. Называлось оно “С.С.Сайрос”. Совершенно безоружный (не считая выданного капитану револьвера) “Сайрос” самостоятельно вышел 24 марта в Нью-Йорк, где принял на борт берегового лоцмана для прохода по внутренним водным путям через Ист-Ривер, пролив Лонг-Айленд и канал Кейп-Код, откуда мы отправились – снова самостоятельно – в Галифакс, Новая Шотландия, чтобы войти в состав конвоя для перехода в Клайд в Шотландии. После нескольких дней ожидания в Галифаксе прибытия других судов “С.С.Сайрос” отправился в свое первое плавание в составе конвоя, в котором первоначальное занятие места в ордере было осложнено густым туманом в течение первых нескольких дней перехода.

В конце концов 30 судов собрались вместе в конвойный строй, похожий на тетрадные клетки. Большую помощь при этом нам оказал британский военный эскорт. Происходили и пересечения курсов, но без ущерба. Мы впервые ощутили вкус войны в звуках и дрожании корпуса судна от взрывов множества глубинных бомб, сбрасываемых кораблями охранения для отражения периодических атак вражеских подводных лодок, особенно на подходе к западному побережью Великобритании.

Наконец, в начале мая 1942 г. конвой невредимым прибыл в Гринок, Шотландия. Как нам стало известно по прибытии туда, единственной целью захода в Клайд были вооружение судов и тренировка добровольцев из наших экипажей в использовании орудий, устанавливаемых для перехода в Мурманск. "Вооружение" состояло из 4 спаренных зенитно-пулеметных установок 30-го калибра времен первой мировой войны с боезапасом в 1000 патронов к каждому, что соответствовало двум минутам непрерывного огня. Однако справедливости ради следует упомянуть и о полученном нами дополнительном "вооружении" в виде двух устройств, смонтированных на ходовом мостике поверх рулевой рубки, состоявших каждое из трубы длиной 450 мм, содержащей заряд взрывчатого вещества, которое должно было выбрасывать в небо 10-метровый отрезок фортепьянной струны на траекторию движения низколетящего самолета противника. На каждом конце выбрасываемой струны закреплялся маленький парашют. Идея теоретически состояла в том, что если время пуска и высота атакующего самолета были рассчитаны правильно, то подлетающий самолет неизбежно наткнется на вертикально вытянутую струну. Струна потянется за самолетом, что вызовет раскрытие парашютов, которые должны создать достаточную силу для срезания крыла или другой горизонтальной плоскости машины – по типу действия сырорезки, – и его неизбежную аварию. Я еще помню мечты Уолтера Митти о том, чтобы высунуть голову из покрытой бетоном рулевой рубки, чтобы определить точный момент, когда нужно дернуть за спусковой шнур под пронзительный вой атакующих на бреющем полете бомбардировщиков, проносящихся над самыми мачтами. Увы, мы были торпедированы в первые же часы атак, и этому не довелось осуществиться.

После короткой стоянки в Клайде и моего первого в жизни появления за границей, когда команде были разрешены увольнения на берег и я исследовал Сочихолл в стрит Глазго, был сформирован конвой для перехода в Исландию, где мы присоединились в

середине мая к другим торговым судам, направлявшимся в Мурманск и Архангельск.

В этом месте воспоминаний о событиях того времени, видимо, уместным будет сказать несколько слов о торговом флоте США вообще и о людях, служивших на судах в первые дни войны, особенно в контексте "войны на Севере". Хорошо известно, что великая депрессия 30-х годов породила в США не только "новый курс" Рузвельта, но и симпатии некоторых слоев населения к социализму и коммунизму, примером которых служил Советский Союз. Вторжение вермахта в Россию расчистило путь для выражения всей накопившейся у части рабочего класса и интеллигенции США симпатии к Советскому Союзу. В результате этого в первые дни после вступления Штатов в войну на отправлявшиеся в Мурманск судах не было недостатка в добровольцах, которые рассматривали свое участие – конечно, не в открытую – как миссию или крестовый поход на помощь "товарищам", противостоявшим угрозе завоевания нацистской Германией, которая считалась даже худшей и неизмеримо более зловещей, чем обычный капитализм. В экипажах первых конвоев можно было встретить ветеранов интернациональных бригад и участников ожесточенных забастовок 30-х, жаждущих оказать активную поддержку военным усилиям СССР. Следует отметить, что независимо от политической ориентации эти ветераны были прежде всего превосходными опытными моряками. Поступая добровольцами на суда, идущие в Россию, они внесли значительный вклад в войну на Севере на ее начальных этапах.

По мере быстрого, как по волшебству, роста численности торгового флота США очень быстро менялся и состав экипажей судов с прибытием потока американской молодежи из многих тысяч новобранцев с ферм Среднего Запада, с берегов южных рек, из столичных центров океанского побережья, – короче, представителей населения всей страны, чтобы оказать помощь союзнику в великой битве против воплощения зла – нацизма.

Поступив в торговый флот в начале 1942 г., я был одним из представителей этого "нового поколения" и извлек большую пользу из опыта, терпения и снисходительности "ветеранов", служивших на моем судне, которые научили меня морскому делу и помогли мне внести свой вклад в последующие события.

Конвой PQ-16, состоявший из 35 судов, вышел из Рейкьявика, Исландия, 21 мая 1942 г. под командованием коммодора Н.Х.Гейла (N.H.Gale, RNR), находившегося на судне "С.С. Оушен Войс", и

эскортировался сначала только британским тральщиком "Хазард" и четырьмя траулерами, но через несколько дней эскорт был значительно усилен. PQ-16 был сформирован из 9 параллельных колонн, идущих фронтом на расстоянии 1000 ярдов друг от друга и 4 рядов в глубину с интервалом между рядами 300 ярдов. "С.С.Сайрос" был четвертым судном в колонне № 8. Все сообщения между командиром конвоя и торговыми судами осуществлялись с помощью лампы Алдиса азбукой Морзе, сигнальных флагов международного кода или в случае черезвычайных обстоятельств с помощью семафора. Скорость была установлена в 8 узлов, и план перехода предусматривал продвижение на север настолько, насколько позволяла ледовая обстановка.

25 мая, через четыре дня после выхода из Исландии, когда конвой двигался южнее острова Медвежьего, вдоль кромки ледяного поля с левого борта, он был обнаружен немецким разведывательным самолетом "фокке-вульф". Это возвестило начало воздушных атак противника, которые продолжались беспрестанно в течение оставшихся пяти дней перехода до Кольского залива. "Сайрос", расположенный на правом фланге конвойного строя, был одной из первых целей для атакующих самолетов.

Первая серия атак вызвала небольшие повреждения в машинном отделении. Это, в свою очередь, создало проблемы с сохранением места в конвое, так как судно начало "выступать" из блока конвойного строя. Три бомбовых налета между 20.35 и 23.30 не имели серьезных последствий, но истощили боезапас зенитных установок, которыми мы были вооружены на Клайде. Хотя освещение было достаточным из-за фактически 24-часового полярного дня, воздушные атаки в тот день были прекращены. Последующие события показали, что это был тактический маневр, чтобы дать возможность подводным лодкам, пристроившимся к тому времени к конвою, произвести атаку без опасения попасть под бомбы своих же самолетов.

В полночь я вышел на мостик на свою постоянную вахту с 00.00 до 04.00 часов, которую я стоял вместе с 73-летним третьим помощником капитана, вернувшимся из отставки, чтобы принять участие в войне. Согласно распорядку я записал в вахтенный журнал температуру воды за бортом, сообщенную из машинного отделения при смене вахт, и в шутку сказал третьему помошнику, что я не хотел бы искупаться в воде с такой температурой, которая была 29^{o} по Фаренгейту или -2^{o} по Цельсию. Я тогда и подумать не мог, что еще до окончания вахты именно это мне и придется делать.

"Сайрос" еще отставал от конвоя и сопровождался одним из

кораблей эскорта, действовавшим как "пастушья собака", чтобы вернуть нас как можно быстрее в строй. Примерно во время 6 склянок в течение вахты, когда я стоял один на левом крыле мостика и вел наблюдение, я заметил бурун воды, поднимавшийся позади судна на траверзе нашей позиции в конвое, на расстоянии примерно 1000 метров, и доложил третьему помощнику об этой странности, которая, как я думал, была туманным буем*, спущенным без необходимости 4-м судном в колонне № 7. Внезапно бурун "туманного буя" изменил направление и начал поворачиваться в сторону нашего судна, после чего я немедленно увидел след торпеды, движущейся прямо на нас. После этого я понял, что "туманный буй" был в действительности буруном от поднятого перископа подводной лодки, нацеливавшейся на "Сайрос"**.

Подводной лодке удалось проникнуть через завесу эскорта во время авианалетов и занять позицию прямо на траверзе отставшего "Сайроса". Увидев след торпеды, я дернул рубильник сигнала общей тревоги, но это произошло за несколько секунд до взрыва и поэтому было практически бесполезно.

Наше судно было тихоходным (максимальная скорость хода 8 узлов) и неповоротливым, и что-то сделать для уклонения от торпеды было невозможно. Раздался мощный взрыв, и "Сайрос" остановился.

Судно явно начало погружаться, но, несмотря на это, я по какой-то причине почувствовал, что должен спуститься в свою каюту двумя палубами ниже мостика, рядом с кают-компанией, чтобы забрать свои документы моряка. Сбегая вниз по трапу с правого крыла мостика, я остановился на капитанской палубе, выхватил из специального ящика спасательный жилет и быстро натянул его, не завязывая, на свою подбитую мехом куртку. Пробежав вдоль правого борта через кают-компанию, я добрался до своей каюты и вытащил ящик, в котором хранились документы, зашитые в водонепроницаемый брезентовый пакет. Внезапно у меня возникло ощущение приоритетов, и я быстро повернул обратно, не роясь в поисках документов, и побежал к выходу на палубу с левого борта кают-компании.

---

* Туманные буи – похожие на плот устройства, создававшие при буксировке за судном бурун воды, которыми суда снабжались для спуска с кормы во время тумана. Это позволяло идущему сзади судну держать свой нос около буксируемого перед ним буя и сохранять таким образом строй, не видя идущего впереди корабля.

** Из опубликованных после войны материалов стало известно, что это была немецкая подводная лодка U-703 под командованием капитан-лейтенанта Бильфельда.

Судно тяжело накренилось на левый борт, и вода уже заливала открытую палубу. Не желая мочить ноги (такая была у меня в тот момент мысль), я развернулся и направился по сильно накренившейся палубе кают-компании к выходу на верхнюю палубу с правого борта. В этот момент "Сайрос" начал погружаться в воду. Как только я выбрался на палубу, меня сразу же сбило с ног водой, которая, к счастью, смыла меня в сторону от нависавшей сверху палубы, и я мог только видеть опускавшуюся на меня дымовую трубу. Судно, увлекая меня за собой, исчезло под волнами Баренцева моря.

Если восстановить все мои действия, как я делал много раз в последующие годы, то общее время от торпедирования до погружения "Сайроса" под воду не должно быть больше 3–5 минут. С того момента, как я покинул мостик, я не встретил ни одного члена экипажа, но меня глубоко тронул вид беспородной собаки капитана, съежившейся под диваном в кают-компании, когда я пробегал мимо, зная, что я ничего не могу сделать для ее спасения. Только когда я оказался на поверхности воды, я увидел рядом с собой другого спасшегося и услышал стоны раненого моряка неподалеку от себя. Все мы держались за обломки судна. Не верится, что кто-то вообще мог спастись во время этой катастрофы, однако поразительно, что из 35 членов экипажа уцелели 28.

Среди потерь в команде были капитан, старший помощник и все стоявшие вахту в машинном отделении, включая моего соученика – кадета машинного отделения Джона Брустера, который по иронии судьбы не должен был по расписанию находиться на вахте, но добровольно вызвался помочь в ремонте повреждений, нанесенных предшествующими воздушными бомбардировками. Что касается меня, то свое спасение после погружения под воду вслед за судном я могу приписать только удаче и тому факту, что сразу же после удара торпеды я надел спасательный жилет, и, вероятно, тому, что я еще в юности привык купаться в холодной воде озера Мичиган. Однако по всем общепринятым стандартам выживания не должно было остаться никого, чтобы описать эту историю. Из других спасшихся никто до сих пор не делал попыток составить или собрать воедино отчет обо всех индивидуальных историях, и я не помню обсуждения с кем-либо из других членов экипажа после того события, как им удалось спастись, кроме случая с "бостонцем Блэки" – энергичным матросом из команды "Сайроса", который, как говорят, даже не замочил ног, когда судно пошло ко дну. Ходила история, как он забрался на фальшборт судна, и как раз перед тем, как оно пошло ко дну, один из спасательных плотов оторвался и подплыл к нему на

расстояние, удобное для того, чтобы перебраться на него, даже не замочив обуви. Я уверен, что его еще вспоминает команда спасавшего нас эскортного корабля, которая увидела его стоявшим на плоту с поднятым вверх большим пальцем, "голосующим попутку".

Я почти ничего не помню о своих мыслях в то время, когда я ушел под воду вместе с судном. Вероятно, из-за того, что все произошло так быстро, у меня не было времени для паники. Я только помню, что был полностью расслаблен и даже не попытался задержать дыхание после погружения. В результате этого желудок, конечно, оказался полным маслянистой морской воды. И только когда я наконец оторвался от быстро погружавшегося судна, всплыл на поверхность среди, как мне показалось, полной тишины и увидел конвой, исчезавший за горизонтом, в меня закралось чувство одиночества и тревоги.

Море было спокойным, с легкой зыбью, и я не помню какого-либо особенного чувства боли от холодной воды нигде, кроме рук. Я обнаружил, что их можно согреть, прикладывая к лицу, которое по какой-то причине казалось источником изрядного количества внутреннего тепла. Единственная необычная реакция после того, как я оказался в этой ситуации, была довольно любопытной. Когда я всплыл на поверхность и держался за обломок судна, только кисти рук выступали из теплой одежды. Я помню, что увидел на пальце кольцо своего класса из средней школы, импульсивно стянул его и бросил как можно дальше в море. В скобках хочу заметить, что с тех пор я никогда больше не носил никаких колец или украшений. Толкование этого факта я оставляю последователям Карла Густава Юнга.

Казалось, прошла целая вечность, но на самом деле, вероятно, не более получаса или около того, прежде чем я и несколько других спасшихся поблизости были подобраны шлюпкой с британского корабля "Хазард" буквально в замороженном состоянии. Нас доставили на тральщик в офицерскую кают-компанию, раздели, напоили горячим чаем и долго силами сменявших друг друга членов британской команды делали массаж, чтобы восстановить кровообращение. Жизнь на борту "Хазарда" в первые два дня из пяти, остававшихся до прибытия конвоя в Кольский залив, прошла для меня как в тумане. Я не проявлял, казалось, никакого интереса к окружающему и чувствовал себя больным и подавленным. Это прошло после того, как корабельный врач поставил диагноз и дал мне выпить большую кружку теплой воды. Затем он взял меня за волосы и потянул мою голову вниз как пивной кран в баре, заставив меня вылить из себя целую кастрюлю маслянистой соленой воды, которой я наглотался при по-

гружении судна. Это сделало свое дело, и вскоре после этого я снова обрел интерес к окружающему и к роли зрителя в битве по отражению непрерывных атак немецких подлодок и самолетов*.

Из тесного общения с британскими военными моряками и из наблюдения за ними в бою я вынес огромное уважение к их профессионализму и, что еще важнее,– к их упорству и доброму юмору при невзгодах и опасностях. Все это сильно повлияло на формирование молодого и впечатлительного американца со Среднего Запада. Подобранные "Хазардом" моряки были высажены на военно-морской базе СССР Полярный на западном берегу Кольского залива и оттуда переправлены во вновь построенный лагерь для спасенных в конце залива, около города Кола.

Лагерь, построенный на круто поднимающемся западном берегу, состоял, если я верно помню, из шести бревенчатых строений казарменного типа, параллельных заливу, расположенных одно над другим вверх по склону. Здание столовой находилось в верхнем конце лагеря, а горный ручей, протекавший по территории, являлся источником воды для питья и умывания и, таким образом, давал надежду на туалетные удобства. Спасшиеся с семи погибших судов из прибывшего конвоя оставались в этом "рудиментарном" лагере в течение месяца, наблюдая круглосуточные бомбежки судов, разгружавшихся в порту Мурманск, поливаемые дождем шрапнели от советского зенитного огня и вынужденные обходиться тем немногим, что могли им предоставить в части питания и удобств их осаждаемые врагом хозяева. После окончания разгрузки уцелевших судов из PQ-16 моряки с "Сайроса" были взяты для отправки обратно на борт однотипного с ним судна "Хиберт", который был вместе с нами в конвое.

28 июня конвой QP-13 был сформирован для обратного рейса и состоял из 23 торговых судов из Мурманска, среди которых был и "Хиберт", и двенадцати судов из Архангельска. Несмотря на по-

---

* В этот раз из 35 судов конвоя удалось дойти до Мурманска 30 мая или до Архангельска 1 июня 1942 г. 27 судам. При обороне PQ-16 также погиб летчик, имевший наибольшее количество наград Советского Союза– подполковник Борис Сафонов, – когда он летел на своем истребителе британского производства "харрикейн" (Б.Сафонов погиб на самолете американского производства P-40, хотя именно он был одним из первых в СССР, кто освоил "харрикейн".– *Ред.*) на отражение немецких самолетов, атаковавших PQ-16 на подходе к Кольскому заливу. Нет точного описания того, как он был сбит, но свидетели видели момент, когда его самолет нырял носом в море. Музей, посвященный его памяти, является частью прежней базы Северного флота в Кольском заливе.

стоянное присутствие немецкого самолета-разведчика, в течение первых дней пути на конвой не было совершено ни одной атаки. Было ясно, что противник больше интересовался злосчастным конвоем PQ-17, который мы видели 2 июля вдали к северу от нас идущим курсом, противоположным нашему.

При приближении к северо-восточной оконечности Исландии конвой разделился на две части, одна из которых направилась в Лох-Ю (Шотландии), а другая, включая нас, – в Хваль-фьорд, Исландия. После разделения конвоя часть, идущая в Хваль-фьорд, состоявшая из 19 судов, была построена в две колонны во главе с кораблем командира конвоя. "Хиберт" шел шестым в левой колонне.

Переход домой проходил хотя и при довольно плохой погоде, но без происшествий. Однако около 21. 00 5 июля на "Хиберте" прозвучал сигнал общей тревоги из-за того, что конвой, казалось, подвергся атаке подводной лодки. Вся команда, включая находившихся на борту спасшихся с погибших судов, заняла заранее предписанные наблюдательные посты для "торпедной вахты". Через несколько минут поднялся адский шум. Корабли открыли огонь из орудий, начали сбрасывать глубинные бомбы. Корабли, шедшие впереди нас, взрывались в пламени и дыму. Внезапно "Хиберт" был потрясен мощным взрывом и остановился как вкопанный. Был дан сигнал покинуть судно. Несмотря на сильное беспорядочное волнение моря и еще один взрыв, команде судна и "пассажирам" удалось покинуть его на спасательных шлюпках. Когда наша шлюпка отвалила от судна, перед нами предстал захватывающий вид агонии "Хиберта". Мы видели, как судно оседало на корму и как оно постепенно меняло положение в процессе погружения. Последней сценой этого зрелища был "Хиберт", стоящий абсолютно вертикально носом вниз, со всей кормовой частью корпуса, начиная от мостика, скрывшейся под водой. После торжественной паузы по судну, казалось, прошли последние содрогания, и оно быстро, как стрела, скользнуло вниз. Только спустя некоторое время стало ясно, по крайней мере эскортным кораблям, что конвой наскочил на минное поле, встретившее нас столь "дружелюбно". В результате "встречи" были потеряны "Хиберт", четыре других торговых судна и лидер эскорта британский корабль "Нигер".

Где-то через час после потопления нашу шлюпку заметил один из эскортных траулеров и подошел к нам борт к борту со спущенными бортовыми сетками для подъема потерпевших. Примерно

половине находившихся на шлюпке удалось перебраться на траулер, когда с мостика пришло сообщение, что нащупан контакт с подводной лодкой, и ввиду этого траулер должен покинуть опасный район. Когда траулер ушел на полной скорости, оставшиеся в шлюпке с ужасом обнаружили, что, торопясь на борт траулера, гребцы выпустили весла в море, думая, очевидно (или скорее совсем не думая), что те уже больше не понадобятся. И следующие три часа дрейфа среди вздымавшихся рваных волн, в шлюпке без весел стали для нас дополнительным "опытом". В конце концов нас, покорно и уныло ожидавших лучшей участи, заметил и подобрал французский траулер "Розэлис", присоединив нас в рыбном трюме к примерно 110 другим спасшимся с предыдущего траулера. В течение оставшейся части ночи "Розэлис" и два других траулера проводили операцию, которую можно описать только как героическую, если не безумную, прочесывая вдоль и поперек участок моря, бывший, как они уже знали, минным полем, для поиска и спасения уцелевших.

Наконец, мы достигли Рейкьявика, где были расквартированы на берегу, пока для нас не нашлось места на судах, отправлявшихся в США. Я был распределен на пассажирский пароход "Толтек" под гондурасским флагом, капитан которого согласился "подписать" со мной контракт на одно пенни в месяц, чтобы этот переход был мне зачтен как время, проведенное в плавании (собственно на судне, а не на спасательной шлюпке), для удовлетворения процедурных требований Академии торгового флота США. Мы прибыли в порт Бостон к концу июля 1942 г.

После короткого отпуска дома в Висконсине, проведя в море чуть больше четырех месяцев из требуемых шести, я был вызван в нью-йоркской отдел приписки на суда от академии Кингс-Пойнт для назначения на другое судно для завершения моей морской практики. Этим судном оказался пароход типа "либерти" "Д.Л.М.Кьюрри", отправлявшийся в свое первое плавание и пришвартованный на Норт-Ривер в Джерси-Сити, прямо напротив нижнего Манхэттена.

Я дисциплинированно приехал со своим морским вещмешком на плече и 21 августа 1942 г. явился на борт "Кьюрри", где нашел команду, подписывающую договор о найме, и судно, готовое к отплытию. Меня приняли без всякой суеты. Когда судно отошло от причала, я поинтересовался у старшего помощника, куда мы направляемся. Он с большим энтузиазмом сообщил: в Мурманск. Я остолбенел. После своего предыдущего опыта я не рассчитывал

так скоро попасть на рейс в Северную Россию. Но я тут абсолютно ничего не мог поделать, мы вышли из нью-йоркской гавани в плавание, которое, как я знал, должно было повторить опыт PQ-16 и QP-13.

"Д.Л.М.Кьюрри" был одним из первых спущенных со стапелей в США судов типа "либерти", оснащенных 3-цилиндровой поршневой паровой машиной. Его построила фирма "Алабама Драйдок компани" в Мобиле, штат Алабама. Этот проект, происходящий от британского проекта под названием "Оушенз", был значительно видоизменен в течение некоторого времени, что отличало его от прототипа. Но судно осталось очень простым, его часто называли "гадкий утенок". Упрощенный проект этих судов и американские концепции массового производства породили программу невероятно быстрой их постройки (рекорд скорости постройки установил пароход "Роберт Е.Пири", спущенный на воду всего через 4 дня и 15,5 часов после закладки килевой части на одной из Кайзеровских верфей в Калифорнии). После своей службы на "Сайросе"– судне постройки времен первой мировой войны – и однотипном с ним судне "Хиберт" я нашел "либерти" более просторным и лучше оборудованным, но, к сожалению, не намного лучшим по скорости и обычно ходящим в 8-узловых конвоях, хотя оно было способно и прибавить в случае необходимости несколько узлов.

"Д.Л.М.Кьюрри" вошел в состав конвоя из Нью-Йорка. После обычных, но, к счастью, безрезультатных атак подводных лодок наше судно доставило нас в первую неделю сентября в Хвальфьорд в Исландии, где мы бросили якорь в суровом окружении голых вулканических скал и оставались там в течение почти трех месяцев. В то время мы не знали, что скопившиеся на якорной стоянке в Хваль-фьорде суда были предметом стратегических дебатов между США, Британией и СССР. Естественно, СССР, находившийся в отчаянном военном положении, считал, что, несмотря на высокую степень риска столкнуться при переходе с массированными атаками самолетов, подводных лодок и тяжелых германских кораблей, базировавшихся в Норвегии, любые поставки, которым удалось бы пробиться, невзирая на любые потери, были лучше, чем ничего. Со своей стороны британское и американское правительство, ведущие свои собственные отчаянные войны на Тихоокеанском и других фронтах, считали, что вероятные потери и отвлечение ВМФ для эскортирования не могут быть оправданны, особенно после разгрома PQ-17 и серьезных потерь PQ-18, и кон-

вои в Северную Россию были временно приостановлены. Ясно, что во время войны такого рода информация о стратегических решениях широко не распространялась, и наша 3-месячная задержка в Хваль-фьорде понятна только в ретроспективном плане.

Для обеспечения безопасности и, как я думаю, из-за местных исландских социальных и оборонительных причин никакие увольнения на берег не разрешались. Единственным дозволенным развлечением были гонки на спасательных шлюпках между экипажами судов и обмен визитами с другими судами, стоявшими на якоре. Любая попытка отдельных экипажей шлюпок свернуть к берегу сурово пресекалась предупредительным пулеметным огнем с исландских береговых батарей. Признаюсь, что для меня лично эта вынужденная трехмесячная изоляция и заключение в жилых помещениях нашего судна безо всякой реальной опасности вражеского нападения были тем восстановительным периодом, в котором я так нуждался. Повседневные работы на судне были минимальными, оставляя много времени для других занятий. К счастью, все торговые суда США имели хорошо укомплектованные библиотеки из книг, подаренных жителями всех районов страны. Библиотечная ассоциация торгового флота США, созданная в начале 30-х годов, работала очень эффективно и обеспечила каждое судно, отправлявшееся из портов Соединенных Штатов, чтением на любой вкус. Я вспоминаю эти три месяца в Хваль-фьорде, когда я прочитал почти все книги в судовой библиотеке, как плодотворный период в моей жизни, давший мне время и книги, чтобы пройти подобие университетского курса гуманитарных наук в дополнение к так необходимой мне психологической передышке от травмы моего первого перехода в Мурманск. В результате, когда поступил приказ на отправление конвоя, я был готов встретиться со всем, что, как я знал, должно было произойти во время моего второго похода в Россию. Однако, к удивлению всех, нам вместо этого было приказано отправиться в Великобританию. Не имея никакой дополнительной информации, все решили, что наши грузы должны быть выгружены там, и мы все-таки не пойдем дальше в Мурманск. Вскоре после отправления из Хваль-фьорда мы узнали, что причиной захода в Британию было оснащение наших судов тяжелыми деревянными балками в носовой части для подкрепления корпуса на случай плавания во льдах, в которых мы могли оказаться во время нашего зимнего перехода. Кроме того мы пополнили запасы продовольствия и топлива для дальнейшего плавания.

После высоко оцененного всеми 10-дневного отдыха в порту, когда команде было разрешено провести несколько ночей в затемненном, но жизнерадостном Ливерпуле, мы вышли в начале декабря в Лох-Ю, где вскоре были включены в мурманский конвой.

Так как это был первый конвой после PQ-18, отправленного в начале сентября, британское адмиралтейство решило послать 30 судов, собранных в Лох-Ю, двумя частями. "Д.Л.М.Кьюрри" был включен в первую часть, которая вышла из Лох-Ю 15 декабря 1942 г. Она состояла из 16 судов и получила кодовое обозначение JW-51A, начиная новую серию конвоев. Вторая часть, состоявшая из остальных 14 судов и получившая обозначение JW-51B, вышла через пять дней, 20 декабря. В противоположность моему первому походу в Мурманск, проходившему в условиях полярного дня, длившегося почти 24 часа, эти конвои шли во время полярной ночи и в более северных широтах.

Когда я попал на "Кьюрри", на меня успокаивающе подействовало то, что судно уже было вооружено и к нему было приписано подразделение артиллеристов ВМФ США. На корме было установлено 4, 5-дюймовое противолодочное орудие, на форпике – крупнокалиберная зенитная пушка. Множество 20-миллиметровых зенитных автоматов размещалось на мостике и шлюпочной палубе. По сравнению с описанным ранее "вооружением", стоявшим на "Сайросе", это был значительный прогресс.

Курс конвоя JW-51A был проложен, если я правильно помню карту, очень близко к норвежскому берегу, по более прямому и короткому маршруту к поворотной точке у норвежского мыса Нордкап. Вероятно, сочетание таких факторов, как сохранение в строгой тайне даты выхода и того, что это был первый конвой после долгого перерыва, прокладка его курса по "внутреннему" маршруту при полной темноте, когда самолеты-разведчики не могли быть использованы, а подводные лодки, как предполагалось, патрулировали на обычных трассах северных конвоев, т.е. на большом удалении от норвежского берега, привело к тому, что суда конвоя JW-51A пришли в Мурманск и Архангельск даже не будучи обнаружены противником. По прибытии в Мурманск в день Рождества 1942 г. наше судно бросило якорь в Кольском заливе вверх по течению от порта Мурманск, ожидая места у причала для разгрузки.

Удача продолжала сопутствовать JW-51A, добравшемуся до Мурманска незамеченным. В первую же ночь после постановки на якорь опустился тяжелый низкий туман. Он закрыл порт и весь залив от любого немецкого разведывательного самолета, кото-

рый мог бы осуществлять наблюдение. После тихой и спокойной ночи прибытия я увидел сцену из страны чудес Диснея. Весь неподвижный и движущийся такелаж "Кьюрри" был покрыт толстым слоем инея, увеличившим видимый диаметр тросов с 20 до более 75 мм и превратившим обычное уродство этого оснащения и все судно в целом в истинно сказочное творение. Только через два дня, когда туман начал рассеиваться, первый дежурный немецкий самолет-разведчик, очевидно, обнаружил, "джунгли" из мачт, выступавших из рассеивающегося туманного покрывала, и проинформировал германское командование о том, что северные конвои снова "принялись за работу".

Примерно через час после обнаружения начался первый бомбовый налет немецкой авиации, действовавшей со своих норвежских баз, расположенных неподалеку. После него установился постоянный и неумолимый распорядок бомбежек судов на якоре и у разгрузочных причалов. Команда артиллеристов ВМФ США на "Кьюрри", пополненная советскими корректировщиками огня, которые были приписаны ко всем судам для помощи в отличении своих самолетов от вражеских, приняла свой первый бой. Хотя ей и не удалось сбить ни одного самолета, она создала достаточно плотный огневой заслон, чтобы заставить атакующие самолеты действовать более осторожно, и этим помогла "Кьюрри" избежать прямых попаданий. Тем не менее немецкие бомбы часто падали вблизи судна, нанося ему и всему, что находилось на борту, тяжелые удары и сотрясения.

Нам пришлось выдержать целый месяц стоянки на якоре, прежде чем нам был предоставлен причал, где воздушное прикрытие обеспечивали советские береговые батареи, создававшие, как казалось, огневые заслоны с постоянным прицелом в небе над портом, делая зону сбрасывания очень опасным местом для германских бомбардировщиков. Хотя нет нужды говорить, что они упорно продолжали свое дело.

Разгрузка велась 24 часа в сутки, однако для ее завершения все равно потребовались три недели. Советские портовые рабочие и работницы – это они, конечно же, были невоспетыми героями успехов мурманских конвоев. Это они и население города жили в аду непрерывных бомбежек с воздуха – не только тогда, когда они работали на судах, но также и у себя дома в перерывах между рабочими сменами. Они были истинными "героями" Советского Союза. Те из нас, кто был там "проездом", подвергались атакам противника в ограниченные и определенные периоды, в то время

как жители Мурманска не имели передышек. Уход из Мурманска приносил естественное облегчение, к которому неизбежно примешивалось беспокойное чувство вины за то, что ты покидаешь храбрый народ, ведущий Великую Отечественную войну и умирающий, если нужно, за все то, во что он верил.

Когда разгрузка нашего судна была закончена, его перевели к другому причалу для загрузки навалом 2 тыс. т апатитов – добываемых поблизости сельскохозяйственных удобрений – в качестве балласта для обратного рейса. Через несколько дней "Д.Л.М.Кьюрри" вошел в число 30 судов, которые составили конвой RA-53 для обратного перехода, отправившийся из Кольского залива 1 марта 1943 г. – через шесть с лишним месяцев после выхода с этой миссией из США.

5 марта конвой атаковали вражеские подводные лодки, которым удалось потопить одно и повредить другое судно. Сразу после этого последовали атаки с воздуха, которые, к счастью, были отбиты огнем орудий кораблей эскорта и конвоя и не нанесли ущерба. Затем погода ухудшилась, и воздушные налеты временно прекратились. В то же время некоторые суда в конвое стали отставать из-за того, что они шли с малым грузом, с частично оголенными винтами. Механики в трюме всю свою вахту проводили за убавлением подачи топлива в двигатели при зарывании судна носом, что также создавало трудности в сохранении места в конвое. Это дало возможность хищным германским подлодкам, преследовавшим конвой, атаковать незащищенные цели и потопить еще одно судно, а также добить судно, поврежденное при первой атаке. До того момента "Д.Л.М.Кьюрри" пробивался навстречу штормовому западному ветру, испытывая жестокие сотрясения корпуса и слемминг, но удерживаясь на своем месте в ордере. 7 марта наше судно во время дневной вахты с 12. 00 до 16. 00 встретилось с высокой волной, круто подняло нос и вместо обычного удара о воду и сотрясения при проваливании вниз "взорвалось". В это время я был свободен от вахты и находился в своей каюте. По своему предыдущему опыту я решил, что нас торпедировали. Натянув спасательный жилет, я выбежал на мостик, где мне немедленно сообщили, что корпус треснул в двух местах: непосредственно перед и позади средней надстройки.

Обе трещины протянулись поперек палубы и вниз до крыши цистерн. В результате этого при прохождении каждой встречной волны три части корпуса двигались в вертикальном направлении как на шарнирах и каждый раз открывали в палубе широкие щели

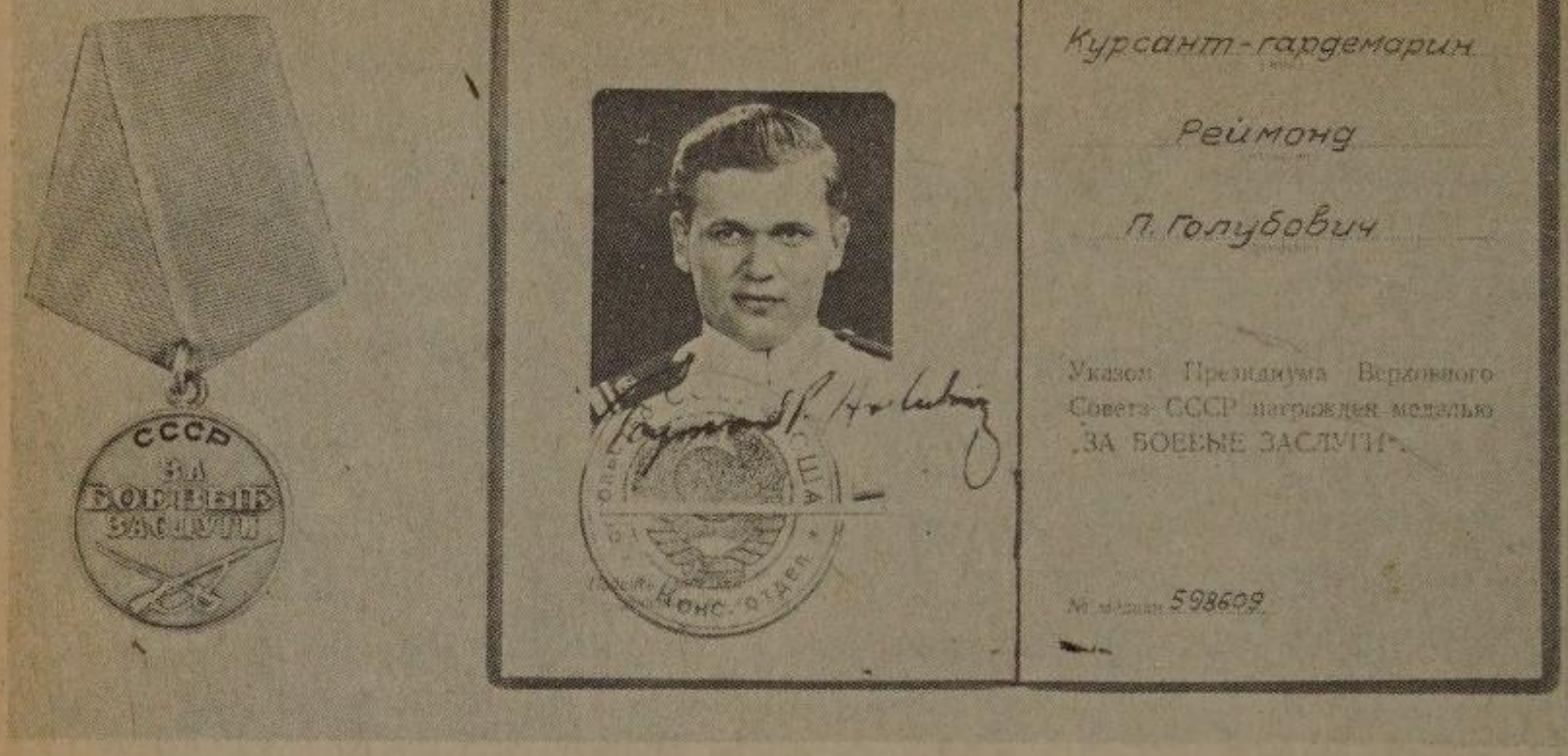
в носу и корме. Капитан дал приказ увалиться к подошве волны под ветер, чтобы уменьшить напряжение в корпусных конструкциях. Следующим решением капитана был приказ всем, кроме минимальной команды добровольцев (меня как кадета капитан автоматически зачислил в добровольцы), покинуть судно и перепра-виться на эскортный траулер "Нотен Вэйв", выделенный из конвоя для нашего сопровождения. Однако, прежде чем сделать это, капитан приказал вернуть судно на курс носом к волне, чтобы определить, сможет ли оно продолжать движение в конвое при таких погодных условиях. После нескольких столкновений с громадными встречными волнами стало ясно, что "Кьюрри" обречен, если только его не направить курсом на юг бортом к волне. Но этот курс вел к норвежскому берегу, где судно наверняка было бы захвачено немцами и команда попала бы в плен. Капитан отдал приказ покинуть судно.

Несмотря на бурное море, все спасательные шлюпки были успешно спущены с распределенными на них командами и отправлены к траулеру. При взгляде с него наше судно выглядело целым, и если бы его оставить на произвол судьбы, то оно могло бы, вероятно, остаться на плаву и представлять опасность для движения других конвоев. А в худшем случае могло стать подарком для противника. Командир "Нотен Вэйв" решил, что нужно потопить "Кьюрри", прежде чем покинуть этот район. Он приказал артиллеристам на траулере открыть огонь. В "Кьюрри" было выпущено не менее пятидесяти снарядов, которые вызвали пожар в средней надстройке, но не оказали ощутимого влияния на плавучесть. Нужно было предпринять что-то более решительное, в особенности потому, что запасы топлива на траулере подходили к критическому уровню, делая дальнейшее пребывание здесь весьма рискованным. Капитан корабля решил, что для затопления судна нужно расколоть корпус ниже ватерлинии. Соответственно он приказал сбросить около транспорта глубинную бомбу с коротким запалом при прохождении траулера вплотную к борту. Маневр удался. Судно начало медленно оседать в воде, грациозно перевернулось и в конце концов затонуло. Это, понятно, подействовало на нас, находившихся теперь в безопасности. Те, для кого "Кьюрри" восемь месяцев был домом, теперь наблюдали его разрушение. Спасшиеся почти не разговаривали друг с другом на протяжении всего долгого пути до Сейдис-фьорда, на восточном берегу Исландии. Там мы сошли на берег и были размещены во временных казармах в ожидании возвращения в Соединенные Штаты.

Жилище для спасшихся было тоже примитивным, а такие радости жизни, как горячая вода, чтобы побриться и умыться, практически отсутствовали. Одним из номеров, проделанных нами, но неизвестных другим, заключался в отличной идее поставить старую бензиновую канистру от джипа, наполненную водой, на пузатую печку в центре казармы и греть ее всю ночь, чтобы обеспечить нас утром горячей водой для умывания. К несчастью, эту старую канистру закрыли герметично, как и положено при использовании по прямому назначению. Где-то после полуночи, когда все уже спали, раздался мощный хлопок, напомнивший о "хлопках", звучавших при иных обстоятельствах. Результатом такого способа пробуждения от крепкого сна стала непристойная свалка полуголых людей у ближайших выходов в готовности покинуть корабль. Понятно, что инициатор этой блестящей идеи оказался не очень популярным среди своих товарищей. После недолгого, к счастью, пребывания там мы вернулись в США на борту совершавшего самостоятельный переход вспомогательного судна ВМФ "Джемини". С возвращением в США в начале мая 1943 г. закончилось мое непосредственное участие в войне на Севере, но и после этого было много напоминаний о том критическом значении северных конвоев, которое они имели для СССР и его британских и американских союзников, сражавшихся с общим врагом.

Одним из таких персональных напоминаний стала неожиданная честь быть награжденным в марте 1944 г. советской военной медалью, название которой я перевожу как "За отважную службу". Ее вручили мне на смотре в Академии торгового флота Кингс-Пойнт, на котором присутствовали советские консул и военный атташе. Дополнительным напоминанием было получение каждые шесть месяцев, по крайней мере до начала "холодной войны", чека от советского посольства в Вашингтоне на сумму в американских долларах, соответствующую 5-рублевой пенсии, положенной за мою награду, в дополнение к привилегии, разрешавшей мне бесплатно пользоваться общественным транспортом во всех городах СССР.

Пожалуй, самым волнующим напоминанием в последнее время стало посещение вместе с женой Мурманска и Архангельска в начале сентября 1991 г., чтобы отметить 50-ю годовщину первого северного конвоя, получившего кодовое наименование "Дервиш". Необычайно радушный прием жителями этих двух городов, официальное и личное гостеприимство, оказанное более чем 100 британским и американским гостям, которые были участниками вой-

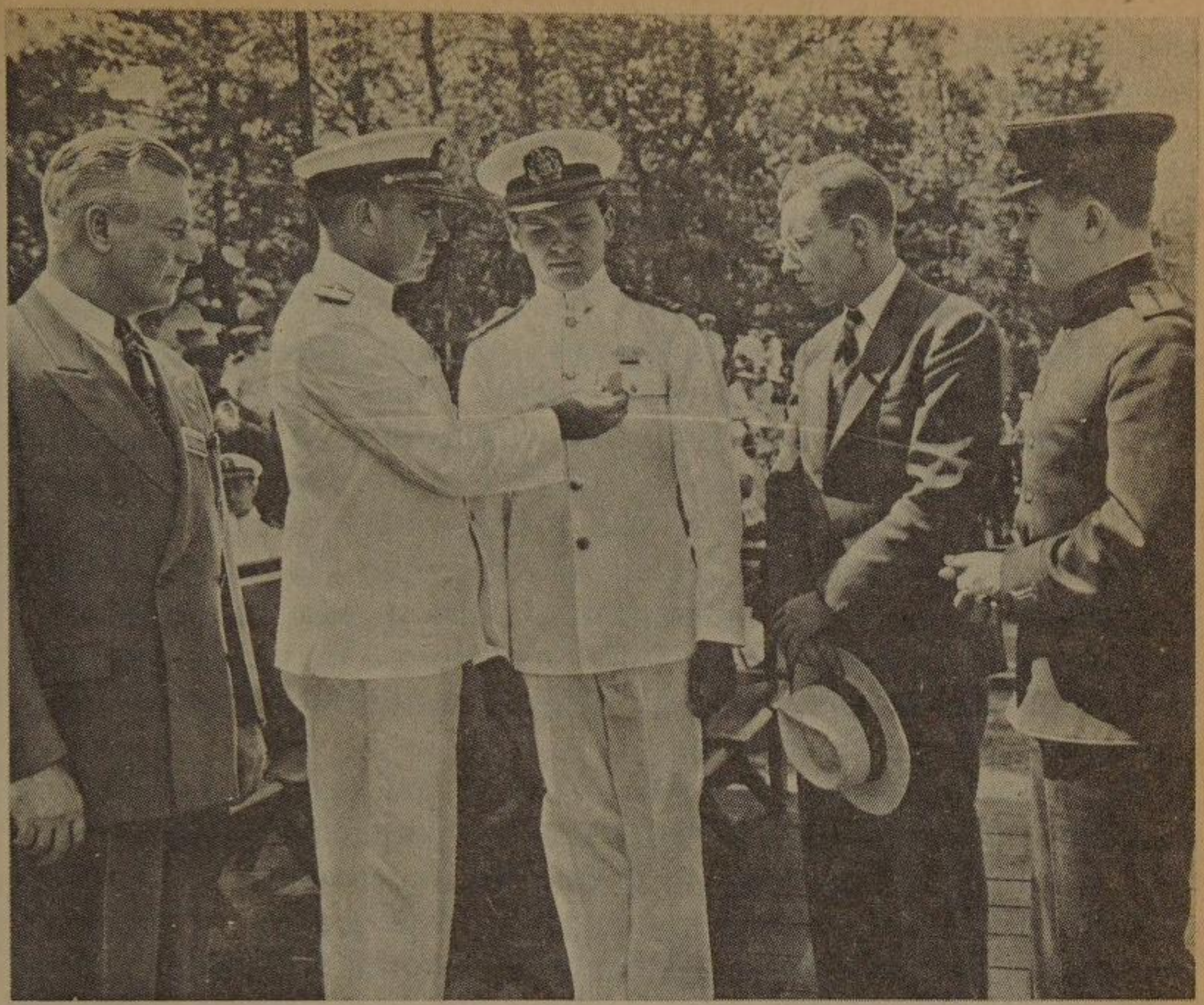


Русская награда Р. Голубовича

ны на Севере, больше любого события, происходившего до этого, продемонстрировали, что у мира была новая надежда, когда простые люди из участвовавших в войне стран могли встречаться и выражать свою благодарность за общую победу над силами зла.

Итак, мое участие в войне на Севере закончилось в середине 1943 г., но еще долго продолжалась трудная борьба против общих врагов, завершившаяся окончательной победой. Из-за непредвиденно долгого времени, затраченного на мои два похода в Мурманск, я вернулся в Академию торгового флота США только в мае 1943 г. вместо запланированного возвращения в октябре–ноябре 1942 г. Из-за превышения времени, проведенного в море, я оказался в "специальной" категории в академии, что избавило меня от "парадных" и неспециальных дисциплин. "Специальные" сосредоточились на подготовке к экзаменам в береговой охране США, которые требовалось сдать для получения диплома третьего помощника капитана. Этот процесс длился два месяца, и я снова оказался в море в августе 1943 г. После этого моя морская карьера следовала во времени и пространстве за приоритетами Соединенных Штатов в их войне с Германией и Японией.

Моей первой должностью в качестве дипломированного офицера было место второго помощника капитана на другом судне типа "либерти" – "Тарлтон Браун", которое было превращено в малый войсковой транспорт. Следующие шесть с половиной меся-



Вручение медали "За боевые заслуги" Р. Голубовичу в академии в Кинг Пойнте, штат Нью-Йорк, в июле 1944 г.

цев прошли в перевозке войск из Соединенный Штатов в Северную Африку и из Северной Африки в Италию, в возвращении с немецкими военнопленными с театра военных действий для интернирования их в США. Если проследить за стратегией США, то она заключалась в том, чтобы сконцентрировать военные усилия для победы сначала над Германией и только потом для поражения Японии. Моя служба в торговом флоте США проходила по той же схеме. Так, после почти годичного участия в войне на Севере я впервые оказался на Североафриканско-Средиземноморском театре военных действий, за которым последовала служба на Североатлантическом и Западноевропейском театрах, где накапливались материальные средства и войска для вторжения в Нормандию.

С приближением победы в Европе планы США все более смещались в сторону подготовки поражения Японии. Послевоенное

ознакомление с военными документами показало, что операцию "Олимпик" – вторжение на японский остров Кюсю – планировалось начать 1 ноября 1945 г., а следующим этапом, практически сразу вслед за ней, должна была стать операция "Коронет" – высадка на равнину острова Хонсю, восточнее Токио. Судно типа С-2 "Тисон Лайкс", на котором я служил в то время старшим помощником капитана, загрузилось на восточном побережье США и получило приказ следовать в Новый Орлеан за дальнейшими указаниями. По прибытии капитана и меня вызвали на инструктаж, проводимый группой армейских и военно-морских офицеров, которые изложили свои планы в отношении "Тисон Лайкс" и еще четырех торговых судов типа С-2, выходивших одновременно из других портов Соединенных Штатов. "Тисон Лайкс" получил приказ следовать самостоятельно с "исключительным приоритетом" (фактически большим, чем у любого военного корабля) при прохождении Панамского канала, а потом соединиться с другими судами типа С-2 на Филиппинах.

Когда мы вышли из Нового Орлеана – на неделю позже, чем первоначально планировалось, из-за случившейся с судами аварии,– все наши приоритеты были еще больше повышены. Это было зрелище, вызывавшее даже некоторый трепет – то предпочтительное отношение, оказывавшееся нам, когда мы наконец прибыли к атлантическому входу в канал. Задачей "Тисон Лайкс" и четырех других торговых судов, поставленной перед их капитанами и старшими помощниками в Новом Орлеане, был переход с Филиппин без эскорта, но группой к устью одной из рек в Южном Китае. Разгрузку мы должны были производить силами команды с помощью судовых устройств и моторных грузовых барж, которые мы везли на палубе, так как на месте не было никаких портовых технических средств. Наши грузы в совокупности составляли весь необходимый комплект оборудования для строительства авиабазы и достаточный запас топлива, позволявший немедленно начать операции истребительной авиации. До нашего прибытия этот район должны были захватить и охранять китайские парашютисты, а затем китайская рабочая сила должна была приступить к строительству авиабазы для поддержки планировавшегося вторжения в Японию.

"Тисон Лайкс" находился в районе Каролинских островов в Тихом океане, когда в новостях по радио мы услышали о первой атомной бомбе, сброшенной на Хиросиму. Непосредственной реакцией команды была надежда на то, что до конца войны уже ос-

талось недолго. Когда через несколько дней радио сообщило о второй атомной бомбе, ни у кого уже не осталось сомнений, что Япония не сможет дальше продолжать войну. Так на самом деле и произошло, и война окончилась до нашего прибытия в промежуточный пункт назначения на Филиппинах. В итоге "Тисон Лайкс" и суда из его группы получили приказ следовать на разгрузку в Шанхай.

Война закончилась сначала в Европе и теперь окончательно на Тихом океане: союзники победили.

К.С. Усенко

ПРИКРЫВАЯ PQ-17*

В конце июня 1942 г. личный состав 13-го авиаполка, которым командовал майор В.П. Богомолов, с приподнятым настроением готовился к отправке на фронт. “Наконец, пришла наша северная весна и очередь снова встретиться с фашистскими захватчиками, вместе со всеми советскими воинами освободить многострадальную любимую Родину от врага”, – сказал комиссар авиаполка Л.В. Михайлов, выступая перед личным составом авиаполка. Все с большой радостью и великой ответственностью готовились к длительному и тяжелому перелету.

В ноябре 1941 г. наш авиаполк потерял почти весь летный состав и авиатехнику и был направлен в тыл на формирование.

Вернувшись в свой родной полк из госпиталя, я уже никого не увидел из своих сокурсников из Ворошиловского авиаучилища, а их было 11. Суровая война за короткий срок унесла абсолютное большинство летного состава, и полк вернулся в тыл всего с пятью летчиками, я был шестым, а вскоре прибыл из госпиталя и Саша Устименко.

Пополнение летным составом в авиаполк прибыло из Балашевской школы. Летом мы непрерывно отрабатывали боевое мастерство молодых экипажей, а затем отправлялись за новыми самолетами ПЕ-2 в Иркутск, где была проведена дополнительная тренировка. Мы облетали новые самолеты и уже готовились к вылету на фронт, когда поступил приказ передать пикирующие бомбардировщики ПЕ-2 морским летчикам, которых возглавлял полковник А.М. Крохалев. Тогда я и не подозревал, что через год буду в этом авиаполку нести службу и чуть более двух лет даже им командовать. Вскоре мы получили самолеты ПЕ-3-бис, тоже двухмоторные, двухкилевые с такой же конструкцией, как и ПЕ-2, лишь место воздушного стрелка-радиста занимал пятый бензобак, который увеличил продолжительность полетов до 5 часов. ПЕ-3 стал дальним истребителем с

---

* © К.С. Усенко

вооружением: для летчика 20-мм пушка "Швак" и два крупнокалиберных пулемета Березина, у штурмана тоже пулемет Березина.

Настал день, когда звено за звеном запускали моторы, выруливали и в назначенное время взлетали и следовали по маршруту Красноярск – Новосибирск – Омск – Свердловск – Казань – Ногинск. После прибытия самолета в Ногинск нас встретил командир полка и поставил задачу на перелет в Архангельск, а штурман авиаполка капитан Серебряк уточнил маршрут полета. Мы сразу же всем звеном вылетаем, а вслед за нами и майор Богомолов. Наш полет проходил над лесной территорией, метеорологические условия способствовали выполнению задания, но перед Архангельском резко портится погода – встретилась низкая облачность с сильным дождем, которая прижала звено самолетов почти к верхушкам деревьев. Даю команду на возвращение и посадку на запасном аэродроме Обозерск. И вот мы уже над запасным аэродромом, который имел ВПП, рулежки и места стоянок самолетов, построенные из дерева. На аэродроме нас любезно встретили, накормили и разместили на отдых, а рано утром мы вылетели в Архангельск. Подлетая к городу, мы увидели столб дыма от Архангельского бумажного комбината и его огромные штабеля бревен, гигантские лесоподъемники и рабочий поселок. Справа, на острове реки Северная Двина, располагался аэродром Ягодник, где мы и произвели посадку.

После приземления я доложил командиру авиаэскадрильи капитану И.С. Щербакову о выполнении задания по перелету звена, а затем собрал всех и сделал разбор перелета, который был совершен на расстояние более четырех с половиной тысяч километров. Он сплотил наше звено в единую маленькую боевую единицу, После трудного перелета мы стали друг другу доверять все, даже собственную жизнь, что помогло в дальнейшем успешно выполнять боевые задания командования в исключительно сложных условиях Севера.

Вскоре после разбора перелета меня вызвал командир эскадрильи И.С. Щербаков, который сказал, что нам приказано перелететь для боевой работы на очень ограниченную площадку Поной и спросил меня: "Как думаете, ваши летчики справятся?" – "Так точно, справятся. За время перелета они намного увереннее стали летать", – доложил я командиру эскадрильи.

Вскоре мы получили на каждый экипаж по два спасательных жилета, один ЛАС-1 и один ЛАЗ-3. Каждый член экипажа примерил, их надо одевать под парашют и при вынужденном оставлении

самолета в море через специальный шланг надувать воздухом, потом закрывать резиновой пробкой. Восприняли мы жилеты как малонадежное средство для спасения в море, но приказ одевать их перед каждым полетом строго выполняли.

И вот поступила команда построить летный состав эскадрильи. Перед строем командир полка майор В.П. Богомолов сказал: "Для выполнения боевых заданий с Поноя я принял решение направить вашу авиаэскадрилью в полном составе. Полетите с лидировщиками".

И вот мы уже на старте, один за другим взлетаем и берем курс на Поной. Лидировщик А.С. Рудаков выходит вперед, а мы звеном следуем за ним с небольшим превышением. Вдруг замечаю, что Рудаков резко уменьшил скорость и пошел на снижение. Я тоже всем звеном перехожу на планирование и, спирально снижаясь, наблюдаю за поведением своего лидировщика, который уже передал по радио, что идет на вынужденную посадку. Следовавший за нами майор Богомолов тоже услышал это донесение и дает мне указание: "Следуйте на аэродром без лидировщика, за его посадкой я пронаблюдаю". Сразу же вывожу звено на заданный курс, и мы следуем по маршруту полета, подходим к берегу Белого моря, который окончательно исчезает под крылом, вокруг блестела беловатая морская равнина. Казалось, самолет висит на одном месте и вроде все время норовит завалиться влево, и моторы гудели как-то по-другому. Все это настораживало, и вроде стало темнеть. "Что-то быстро наступает темнота", – говорю штурману Гилиму. "А мы летим туда, где темноты сейчас не бывает", – ответил Саша.

Мы оказались над облаками, и в окно облачности я снижаюсь и следую под облаками. Моторы работают ровно, устойчивее обычного, а машина летит плавно. Обращаю внимание на приборы пилотирования: они показывают, что самолет следует в горизонтальном положении с постоянным курсом, скоростью и высотой полета. Оглядываюсь назад и вижу, что ведомые подошли вплотную к моей машине, будто бы ожидая помощи. Нам стало ясно, что над морем пилотировать самолет намного труднее, чем над сушей, а следовательно, нам надо многому учиться, чтобы не отставать от летчиков морской авиации. Впечатление создалось, что мы уже долго летим, и всматриваюсь вдаль, чтобы увидеть береговую черту, но безрезультатно. Спрашиваю штурмана: "Сколько мы летим над водой и через сколько минут будет береговая черта?" – "Мы над водой летим всего три минуты, береговая черта будет через одиннадцать минут", – ответил Гилим.

"Всего три минуты, а показалось вечностью", – подумал я. И вот береговая черта проявилась вначале темной полоской, которая с приближением увеличивалась и уплотнялась.

Берег оказался странным и неприглядным, без зеленого леса, и даже кустарника не было. Кое-где желтели песчаные отмели. У устья реки Поной находилась посадочная площадка, которая с воздуха выглядела совсем маленькой полоской, на ее границе лежали груды камней.

Завожу звено прямо вдоль полосы, распускаю самолеты на посадку и уже вышел напрямую, машину сильно несет влево, предупреждаю экипаж о сильном боковом ветре и произвожу посадку. На земле инженер авиаэскадрильи Иван Урюпин определил места стоянки самолетов.

"Товарищ капитан, звено выполнило задание по перелету на аэродром Поной", – докладываю командиру авиаэскадрильи капитану Щербакову, который рекомендует доложить подполковнику Жатькову. Командир 95-го авиаполка А.В. Жатьков спросил меня, где Рудаков. Я доложил о том, что знал.

После посадки самолета майора Богомолова мы узнали, что самолет младшего лейтенанта Рудакова сел нормально; выйдя из кабины машины, они произвели два выстрела из ракетницы, дав сигнал, что у них все в порядке.

На аэродроме нас определили в дома, сделанные из самолетных ящиков. Столовая тоже была построена из самолетных ящиков. Других построек на аэродроме не было. Машины стояли в одну линию вдоль посадочной полосы, вначале истребители "чайка", а затем ПЕ-3-бис 95-го авиаполка и в конце полосы самолеты нашей авиаэскадрильи.

Ранним утром следующего дня был собран весь летный состав нашего и 95-го авиаполков.

Подполковник Жатьков сказал: "Поспешность переброски части летных экипажей 13-го и 95-го авиаполков на оперативный аэродром Поной вызвана тем, что союзники направили в нашу зону конвой PQ-17, о его составе и местонахождении мы никаких сведений не имеем, но по расчету времени он находится где-то вблизи нашей зоны. Сейчас нам необходимо своевременно обнаружить, а затем надежно прикрыть конвой. Времени на ознакомление с районом боевых действий у нас нет".

И вот старший лейтенант Стрельцов запускает моторы и выруливает. Я повторяю его действия, и мы взлетаем. Я пристраиваюсь к Стрельцову в правый пеленг и обращаю внимание, что

на его хвостовом оперении нарисована цифра 7 желтого цвета; у меня тоже семерка, но голубого цвета. Мы набираем высоту тысяча метров. Полоска берега исчезла за шайбами килей. Под нами во все стороны простиралась желтовато-серая равнина моря. Навстречу самолетам величественно плыли огромные кучево-дождевые облака. Каждое облако обрушивало на свинцовую гладь моря плотные потоки снега. Ведущий Витя Стрельцов ловко лавировал и обходил облака со снежными зарядами. Когда не успевали уклониться от зарядов и попадали в них, мгновенно темнело, снежинки сразу примерзали к плексигласу, быстро уплотнялись и превращались в слой льда. Такой же лед нарастал на ребрах атаки крыльев, килей и винтов. Такое обледенение очень опасно для самолета. При обледенении он быстро тяжелеет, у него нарушается аэродинамика, и машина хуже слушается рулей, увеличивается лобовое сопротивление, падает скорость. В конечном счете обледенение грозит катастрофой, и я с тревогой наблюдал за нарастающим ледяным покровом. Когда самолеты выскакивали из зарядов в тепло солнечных лучей, их поверхности быстро оттаивали, кусочки льда срывались встречным потоком воздуха и отбрасывались, а значит, машины освобождались от ледяного панциря и продолжали свой стремительный полет. Я даже не заметил, как мы оказались над мысом Канин Нос, о пролете которого доложил штурман Галим. Далее мы вырываемся в Баренцево море.

Баренцево море встретило нас накатом темно-серых со свинцовым отливом волн, которые всхолмили всю водную пустыню, одели в пенные кружева скалистый берег полуострова. Ветер крепчал и пенил воду; снежных зарядов стало больше. Мы взяли новый курс и последовали на север. Облачность стала понижаться, мы начали снижение; здесь я заметил, как стрелка магнитного компаса рыскает и затрудняет самолетовождение. Я забеспокоился. Саша заметил: “Да не обращай внимание на магнитный, веди по гирокомпасу, на него магнитные бури не влияют”. Облачность на маршруте прижимала нас к воде до 50–70 м. Высотомер временами показывал на 100 м и более ниже нуля, и это меня смущало. На земле Витя Стрельцов сказал мне: “Не смущайся, Костя, этого, ведь наш аэродром расположен на 180 метров выше уровня моря”.

В начале полета я шел сомкнутым строем со Стрельцовым, а затем увеличил интервал и дистанцию строя, чтобы можно было лучше просматривать водное пространство, и заметил, что температура мотора все время росла, и мне пришлось открывать

больше шторки водяных радиаторов. Саша Гилим заметил: "Это дает о себе знать теплое течение Гольфстрим".

– Внизу вижу какой-то кораблик, – сообщаю штурману.

– Это сторожевой корабль или катер, – отвечает А.М. Гилим.

В воздухе находимся более часа, правее полета вижу обрывистые берега острова. "Это остров Колгуев", – сообщает мне Гилим. В.С. Стрельцов делает разворот вправо, и мы проходим рядом с островом Колгуев и следуем строго на север. При дальнейшем полете на север в кабине самолета становилось холоднее, температура воды все время понижалась, и для лучшей работы моторов приходилось понемногу прикрывать шторки радиаторов. Погода заметно ухудшилась, увеличилось количество снежных зарядов. Наконец, мы достигли расчетной точки и начали поиск. Спрашиваю Гилима: "Где находимся?" – "По моим расчетам подходим к семьдесят первой широте", – ответил штурман. "А сколько километров до берега?" – спрашиваю. – "Километров шестьсот". Окончив поиск, мы взяли курс к берегу. Вдруг Стрельцов резко отжимает машину и пикирует с одновременным открытием огня из передних пулеметов. Я никак не могу понять, почему он ведет огонь по воде. Только на высоте 20–30 м я увидел масляное пятно и вспомнил, что его может дать подводная лодка. После выхода из атаки мы взяли курс к аэродрому.

Берег возник неожиданно. Впереди из воды вдруг выросла его темно-коричневая скалистая полоска так близко, что мы еле успели отвернуться в сторону. "Так и вмазать недолго!" – заметил я. Облака поджимали нас к воде, но перед аэродромом низкая облачность внезапно кончилась, на небе сияло солнце. Мы набрали высоту круга и произвели посадку.

На земле Витя Стрельцов подбодрил меня: "Ты вроде всю жизнь летаешь над морем. Хорошо выполнил задание".

С рассветом следующего дня нас собрал подполковник Жатьков и сообщил, что никто не обнаружил союзного конвоя, который вышел из Исландии поздно вечером 27 июня и по расчету должен войти в нашу зону. Он потребовал от экипажей более тщательного поиска, чтобы как можно быстрее обнаружить и прикрыть от ударов вражеской авиации конвой союзников. «Сегодня мы будем непрерывно осуществлять поиск, – посылая пару за парой "петляковых" для выполнения воздушной разведки», – продолжал Жатьков.

Конвоя и на второй день никто не обнаружил, а в эфире сразу заговорило много радиостанций, посылающих призывы о помо-

щи. На поиск устремились корабли и авиация Северного флота. Подполковник Жатьков пара за парой посылает нас на встречу с конвоем союзников, который подвергался ожесточенным ударам фашистов, и "петляковы" начали встречать отдельные суда без всякого охранения. Это было странно, так как Англия была обязана по соглашению союзников конвоировать транспорты конвоя до портов назначения, т.е., до Архангельска и Мурманска.

Мы продолжали поиск конвоя, для руководства боевыми действиями на аэродром прибыл начальник штаба Особой морской авиагруппы (ОМАГ) полковник Попов, который принял активное участие в организации поиска и прикрытия конвоев союзников. Пара за парой вылетали "петляковы" на поиск союзного конвоя. Каждое утро подполковник Жатьков собирает нас для того, чтобы поставить задачу, доводит график боевых вылетов. В очередной раз мы вылетаем с А.И. Устименко, прямо без круга ложимся на маршрут и следуем в море на высоте 300 м. Видимость способствует выполнению боевой задачи, и мы внимательно наблюдаем за водной поверхностью. Примерно через час полета я увидел дым и последовал прямо на него. Мы попали прямо на транспорт вместе со сторожевым кораблем. "Саша, здесь где-то близко конвой", – говорю штурману и следую дальше. Через 5–7 минут слева по курсу следуют нам навстречу два маленьких военных корабля, а еще дальше мы увидели одинокий транспорт. "Пройдем еще, может, и сам конвой встретим", – предлагаю штурману. Следую дальше, и мы снова встречаем транспорт с двумя кораблями прикрытия. Корабли ведут огонь, не могу понять, куда они стреляют, и тут же вижу, как около транспорта поднимаются белые столбы. "Саша, смотри, по транспорту бросают бомбы самолеты", – передаю штурману и направляю туда свой самолет. Устименко следует за мной, но вражеских бомбардировщиков я не вижу. "Костя! Он слева! Вижу, готовится зайти на боевой курс", – кричит Гилим. Я вижу, как двухмоторный бомбардировщик вынырнул из облаков, даю полный газ моторам и следую ему на перехват. "Это Ю-88", – говорю штурману и готовлюсь к бою, включаю тумблера пушки и пулеметов для ведения огня, однако экипаж немецкого бомбардировщика заметил наши самолеты и скрылся в облаках. Я дал ему вдогонку очередь, но расстояние было слишком велико. Делаю три круга, но вражеский бомбардировщик больше не появился.

"Саша! Давай еще пройдем дальше в море, может, еще встретим корабли", – предлагаю штурману, и он соглашается. Прошли

еще дальше в глубь моря, но кораблей не нашли и через 10 минут возвратились к ранее обнаруженным. Вскоре подошла пара "петляковых" 95-го авиаполка, и мы передали им на охрану обнаруженные корабли конвоя.

После моего доклада об обнаружении кораблей союзников подполковник Жатьков принял решение: на охрану обнаруженных кораблей выделять по четыре истребителя ПЕ-3. На земле я узнал, что командир звена Л.Г. Пузанов обнаружил основную часть судов конвоя, которые следовали с небольшим охранением к Новой Земле и подвергались ударам фашистских торпедоносцев и бомбардировщиков. Командир и в этот район посылал пару за парой свои истребители.

В тот день я выполнил еще один полет в паре с сержантом Макаровым, уже первый вырвавшийся вперед транспорт со сторожевым кораблем встретил в непосредственной близости от Канина Носа и осуществлял его охрану в течение полутора часов. Дальше два транспорта охраняла пара капитана И.С. Щербакова. За время нашего дежурства дважды появлялся фашистский бомбардировщик Ю-88, оба раза мы не дали ему выйти на боевой курс и прицельно нанести бомбардировочный удар. На земле все поздравляли летчика Макарова и штурмана Файзулина с выполнением первого боевого вылета. Мы с Александром Гилимом в тот день усталые последовали на ужин, а затем на отдых.

Утром следующего дня подполковник Жатьков сообщил летному составу, что нами обнаружены транспорты конвоя в районе Новой Земли – основной состав и одиночные, которые следуют в Архангельск. Вражеская авиация непрерывно наносит бомбардировочные и торпедные удары по транспортам конвоя, и наша боевая задача состоит в том, чтобы сохранить оставшиеся корабли.

Когда вышли на улицу, небо над аэродромом было затянуто сплошной пеленой рыхлых слоистых облаков с моросящим дождиком. В это время выруливает пара самолетов подполковника Жатькова и взлетает. Самолеты ПЕ-3, пробежав 350–400 м, скрылись в тумане, и я принимаю решение следовать вверх за облака. Уже после второго разворота на высоте 400 м выхожу из облаков. Выше первого слоя облачности на небольшом удалении второй, тоже сплошной слой облаков. Думаю: "Как поступить?" – "Слева самолет ПЕ-3-бис", – докладывает штурман Гилим. Присмотревшись, узнал самолет майора Богомолова, сразу же пристроился к машине командира авиаполка, и мы последовали по маршруту. Через 25–30 минут полета майор Богомолов дает ко-

манду на снижение, я отстаю и перевожу свою машину на планирование, окунув самолеты в пенную массу. Штурман неотрывно следит за показанием высотомера, я же – за планированием в облаках. Стрелка высотомѐра уже подошла к нулю, а затем дошла до 50 м ниже нуля, но воды не видно. Еще десять, а воды не видно, нервы напряжены; даю снижение на 10 м. В кабине становится темнее, потом сразу посветлело, и я вздохнул с облегчением – облака кончились! Под самолетом простиралась серая, с коричневым отливом волнистая гладь. “Сейчас надо разыскать машину командира, но видимость ограниченна”, – говорю штурману и продолжаю полет. “Слева сзади самолет!” – крикнул Саша Гилим, бросаясь к пулемету. Я тоже сдвинул предохранительный колпачок с кнопки ведения огня и начал разворачиваться в сторону самолета, который оказался машиной майора Богомолова, и я к нему пристроился.

Вскоре начали поиск и уже в горле Белого моря обнаружили транспорт в сопровождении сторожевого корабля.

Затем ведущий направляется дальше, в глубь Баренцева моря. Я следую за ним, и через 15–20 минут мы выскакиваем на второй одиночный транспорт, охраняемый эсминцем и сторожевым кораблем. Делаем круг, осматриваем воздух и водную поверхность, но ничего не обнаруживаем. Майор Богомолов направляется к третьему транспорту, который мы встречаем через 3–5 минут. Его охраняют два сторожевых корабля. Осматриваем воздух и водную поверхность, и майор Богомолов делает большой круг, чтобы присматривать за обоими транспортами, но малая высота полета и ограниченная видимость не позволяли одновременно видеть оба транспорта при полетах большими “восьмерками”. Однако нам пришлось встретиться с фашистским бомбардировщиком Ю-88, который заметил нас, скрылся в облаках и больше попыток к атаке кораблей не предпринимал. В дальнейшем майор Богомолов оставил меня на охране транспортов, а сам последовал к первому, я же продолжал патрулирование. Время тянулось долго, и мне даже понравилось летать по большому кругу, как вдруг вижу самолет, сразу же направляюсь к нему навстречу, быстро определяю, что это машина майора Богомолова, и пристраиваюсь к нему. Однако командир дает команду нести патрулирование по одному на растянутой дистанции, и это помогло нам держать под наблюдением обе группы кораблей. Вскоре прибыла смена – капитан И.С. Щербаков с А.Ф. Шокуровым, и мы направились домой. Одиночно следовал первый транспорт уже под прикрытием пары “чаек”. Он достиг траверза нашего аэродрома Поной, на который ту-

ман не позволил нам произвести посадку. Мы повернули на аэродром Ягодник, где нас очень тепло встречали наши боевые друзья-однополчане.

Майор Богомолов принял решение: для прикрытия транспортов конвоя союзников использовать вторую авиаэскадрилью. Для выполнения боевого задания по охране первого транспорта и сопровождающего сторожевого корабля он высылает пару истребителей ПЕ-3-бис с экипажем капитана Г.И. Кузина и сержанта Киселева для прикрытия двух раздельно движущихся транспортов – пару истребителей ПЕ-3 лейтенанта Усенко и младшего лейтенанта Соловьева. Вместе с тем он обращает наше внимание на то, что, кроме нас, охрану транспортов несут истребители "чайка". Время несения патрулирования по два часа, наша пара сменяет пару лейтенанта Устименко и Костюка.

И вот взлетает пара капитана Кузина, а за ней и мы с командиром звена Соловьевым. Мы следуем к транспортам, которые были уже на подходе к горлу Белого моря и охранялись парой истребителей "чайка" и парой ПЕ-3 лейтенанта А.И. Устименко. Приняв смену, мы прошли по большому кругу и просмотрели воздух и водную поверхность.

Оба транспорта следуют на сокращенной дистанции, и при выполнении "восьмерки" с большими кругами видны и они и корабли охранения. Погода позволяет выполнять боевую задачу на высоте 600–300 м при удовлетворительной видимости. "Погода улучшилась и надо ожидать фашистских бомбардировщиков", – сообщаю штурману, продолжая внимательно наблюдать за воздухом и водной поверхностью. "Два самолета приближаются с юга!" – крикнул штурман, и я сразу разворачиваю самолет и следую им навстречу. Это наши "чайки" идут нам на смену. Так, за период нашего патрулирования они трижды менялись, дважды выскакивали фашистские бомбардировщики Ю-88 из облаков, но оба раза мы не дали им возможности прицельно сбросить бомбы по транспортам конвоя, которые к концу нашей смены следовали уже по горлу Белого моря.

Сменила нас пара истребителей ПЕ-3, возглавляемая капитаном И.С. Щербаковым. При следовании домой первый транспорт конвоя был уже на подходе к Архангельску.

На следующий день майор В.П. Богомолов собрал весь летный состав и сообщил, что сегодня ночью начали движение транспорты основного конвоя, который сосредоточивался районе Новой Земли. Его охрану осуществляют истребители 95-го авиапол-

ка, в помощь которым направляются экипажи И.С. Щербакова, А.Ф. Шокурова, К.С. Усенко и А.И. Устименко. Сейчас пара истребителей ПЕ-3 капитана Щербакова и лейтенанта Шокурова вылетает и охраняет корабли и транспорт, находящиеся у острова Мудьюг. В течение двух часов их сменяет пара лейтенантов К.С. Усенко и А.И. Устименко и тоже после двухчасового патрулирования обе пары следуют на аэродром Поной. Пару лейтенанта Усенко меняет пара капитана Кузина, которого меняет пара лейтенанта С.Е. Костюка и т.д. Я буду в ходе полетов уточнять порядок и очередность вылетов. Пара истребителей младшего лейтенанта Соловьева и сержанта Иштокина находится в резерве. Майор Богомолов предупредил, что вместе с нами будут все время нести патрулирование истребители "чайка".

И вот мы с лейтенантом Устименко находимся над островом Мудьюг, возле которого стоят два крупных транспорта в ожидании своей очереди разгрузки, их охраняют эскадренные миноносцы и сторожевые корабли, пара истребителей капитана И.С. Щербакова сдает нам смену и мы, совершая круги и "восьмерки", внимательно наблюдаем за воздухом и водной поверхностью, чтобы не допустить к транспортам вражеские бомбардировщики, торпедоносцы и подводные лодки. За два часа всего дважды прорывался Ю-88, но, увидев наши истребители, сразу же уходил.

После двух часов патрулирования нам на смену пришла пара капитана Кузина. Мы последовали на Поной, где нас очень радостно встретили друзья из 95-го авиаполка, которые с большим перенапряжением выполняли задачу по охране союзного конвоя. После доклада о выполнении боевого задания подполковник А.В. Жатьков сообщил, что у нас здесь очень жаркие бои. "Сейчас готовится к вылету четверка капитана И.С. Щербакова, после него пойдет четверка капитана Пузанова, в которой следует капитан Л.Г. Пузанов в паре со старшим лейтенантом И.Д. Сыроватко, и вы в паре с сержантом Макаровым. Лейтенанту А.И. Устименко в паре с сержантом Свириденко быть в готовности к вылету по усилению патруля". Один за другим выруливали и взлетали ПЕ-3 четверки капитана И.С. Щербакова.

Над конвоем непрерывно появлялись фашистские бомбардировщики и торпедоносцы, с которыми постоянно шли воздушные бои, и пара капитана Пузанова была направлена к конвою раньше намеченного планом времени. Нам с сержантом Макаровым пришлось следовать к конвою самостоятельно. Погода способствовала выполнению боевой задачи. Мы уже прошли мыс Канин Нос

и вышли в Баренцево море, и вот примерно через час я увидел слева впереди подозрительное облако, которое своей чернотой отличалось от других. Делаю разворот влево, следую прямо на облако и через 2–3 минуты вижу впечатляющую картину: друг за другом двумя колоннами по морю шли одиннадцать больших транспортов, из их труб шел черный дым, который и образовал огромное дымовое облако. По обе стороны от транспортов на параллельных курсах следовали боевые корабли. "Вот он, тот самый семнадцатый конвой!" – сообщаю штурману, и как-то стало веселее, радостнее. Тут же нам навстречу летит четверка ПЕ-3 капитана Щербакова. Имитацией самолета сообщаю: "Я свой". Они тоже покачивают нам крыльями и покидают конвой. Я вступаю в подчинение капитана Пузанова, и мы выполняем патрулирование над конвоем.

Вскоре я увидел, как корабли открыли зенитный огонь, и рядом с концевым транспортом из воды вставали белые столбы. "Фашисты бомбят конвой", – пронеслось в голове. Бросаюсь на поиски вражеских бомбардировщиков и сообщаю об этом капитану Пузанову. В это время вижу бомбардировщик Ю-88, который вынырнул из облаков. Двигаю до отказа сектор газа и следую ему наперехват. Но фашист снова скрывается в облаках. Я посылаю вдогонку очередь, но дистанция большая, и атака не достигла цели.

Более часа мы несли патрулирование над конвоем и больше не встретили ни одного вражеского самолета. На смену нам прибыла четверка капитана К.В. Володина из 95-го авиаполка. Я своей парой последовал вслед за парой капитана Пузанова на Поной.

Конвой медленно приближался к мысу Канин Нос. На земле о выполнении боевого задания подполковнику Жатькову доложил капитан Пузанов, а мне он сделал свои замечания и дал рекомендации. После ужина мы уставшие пошли на отдых.

Рано утром следующего дня подполковник Жатьков сообщил, что остатки конвой PQ-17 прошли к острову Мудьюг и перед нами поставлена боевая задача: обеспечить полную разгрузку транспортов конвоя. "Фашистская авиация проявляет большую активность в борьбе с транспортами союзных конвоев, которые мы обязаны тщательно охранять, для чего необходимо повысить осмотрительность экипажей", – сказал подполковник Жатьков. Затем он подвел итоги вчерашней боевой работы и отметил действия четверки истребителей ПЕ-3-бис, возглавляемой капитаном К.В. Володиным, которая смело встретила фашистские бомбарди-

ровщики, не дала им прицельно сбросить авиабомбы и сбила четыре "юнкерса". В воздушном бою был ранен летчик А.Н. Сучков, который потерял сознание, но штурман М.И. Корнилов снял руки раненого летчика со штурвала и вывел самолет в устойчивый горизонтальный полет, привел его на аэродром, по подсказке летчика произвел посадку и спас жизни летчику и себе, сохранив при этом машину. Затем подполковник Жатьков сообщил порядок вылета четверок истребителей.

Сразу же по постановке боевой задачи четыре экипажа во главе с майором С.С. Кирьяновым направились к самолетам, взлетели и последовали к острову Мудьюг.

Нашу четверку собрал капитан Л.Г. Пузанов, дал нам последние указания и отпустил к самолетам. У самолетов я дополнительно обговорил наши действия с сержантом Новиковым, который на выполнение боевого задания шел впервые.

После взлета мы собрались и последовали двумя парами. Погода позволяла выполнять боевое задание, и летчик Новиков пилотировал машину смело и уверенно. Прибыв к транспортам, майор Кирьянов и капитан Пузанов помахали друг другу крыльями, и мы приняли смену, а четверка Кирьянова последовала на Ягодник.

Капитан Л.Г. Пузанов свою четверку "пешек" повел по большому кругу, просматривая воздух и водную поверхность на подходах к транспортам конвоя. Кроме нас, патрулировали четыре истребителя "чайка", которые следовали парами на большой дистанции. Я тоже отстал от пары капитана Пузанова и успел сообщить Александру Гилиму: "Пока все спокойно". Однако, посмотрев на север, вижу, как бомбардировщик Ю-88 вываливается из облаков и держит курс прямо на транспорты конвоя. Я сразу же разворачиваюсь и следую на повышенной скорости прямо навстречу "юнкерсу", противник скрывается в облаках. На обратном курсе я снова увидел выход "юнкерса" из облаков. Минут через десять пара "чаек" атаковала Ю-88, воздушный стрелок которого послал в переднюю "чайку" очередь и сбил ее. "Юнкерс" же в то время скрылся в облаках. Мы стали более внимательными и намного строже стали нести свою вахту. Надо заметить, что последний час патрулирования был поспокойнее, и вскоре нам на смену прибыла четверка капитана К.В. Володина, в которую входила и пара ПЕ-3 лейтенанта Устименко, а мы последовали на Ягодник на отдых.

Было еще темно, когда прозвучала команда: "Подъем!" По

этой команде летный состав следовал в столовую, а затем на аэродром, к своим самолетам, а технический – сразу на аэродром.

И вот мы уже на острове Мудьюг. На темном фоне воды сереют неподвижные громады транспортов, над которыми мы выполняем баражные "восьмерки" или большие круги. Первыми показались "хейнкели" – одиночные, видимо, с разведывательными целями, но, завидев "петляковых", немедленно поворачивают обратно в облака. Однако один из "хейнкелей" стал вести себя загадочно и от советских истребителей не удирал, как предыдущие, а даже шел на сближение, приглашая гнаться за собой. Майор Богомолов приказал капитану Г.И. Кузину подойти поближе. Я следую за майором Богомоловым в плотном строю и вижу, как с севера в направлении острова Мудьюг под облаками крались два звена бомбардировщиков Ю-88. Майор Богомолов вводит свой самолет в крутой вираж, на котором я еле удержался в строю, и мы следуем на сближении с "юнкерсами". «Там не шесть, а восемь "юнкерсов"», – уточняет лейтенант Гилим. Я начал готовиться к атаке: включил тумблера электрического ведения огнем и чуть увеличил интервал и дистанцию стоя, чтобы не сковывать маневры ведущего. Майор Богомолов вызвал очередную четверку истребителей ПЕ-3-бис. Расстояние между нами быстро сокращалось, воздушный бой вступал в решающую фазу. Вражеские летчики не шарахались в облака, а уплотнили свой строй и выходили на боевой курс, нацеливаясь на самый крупный транспорт. Майор Богомолов пошел на сближение, чтобы увеличить скорость и атаковать бомбардировщики снизу сзади, так как сверху мешали облака. Мы приближались к фашистским бомбардировщикам. Были отчетливо видны черные свастики на килях, зловещие кресты в белой окантовке. Возле хвостов в стеклянных полушариях торчали головы стрелков с пулеметами, развернутыми прямо в нашу сторону. Приблизившись к левому "юнкерсу", майор Богомолов резко поднимает нос самолета вверх и ловит его в прицеле. Со всех сторон к самолету майора Богомолова потянулись белые, желтые и красные цепочки трасс, которые пронизывали его машину, но летчик с курса не сворачивал, продолжая сближаться. Цепочки трасс потянулись и к моей машине, которую я нацелил под желтое брюхо правого ведомого фашиста. В этот момент Гилим повернул голову, и увидел, как из облаков вынырнула еще пара "юнкерсов" и сверху бросилась на самолет Богомолова. Я резко развернул свою "пешку", пытаясь отрезать фашиста от машины командира. В это время Саша открыл огонь, чтобы отпугнуть

врага. Открыл огонь и штурман полка капитан Серебряк, и гитлеровцы взмыли вверх под облака. Майор Богомолов ударил в это мгновение из носовых установок, прямо в фюзеляж "юнкерса", который взорвался, от него во все стороны разлетелись дымящиеся обломки, которые, переворачиваясь, посыпались в свинцовую гладь моря. Остальные "юнкерсы", освобождаясь от бомб, бросились врассыпную. Я тоже еле отвернул свою машину от столкновения с хвостом взорванного "юнкерса" и тут же устремился на ближайшего фашиста, но он быстро спрятался в облака. Мне надо было занимать свое место в строю. Пара капитана Кузина напала на второе звено "юнкерсов", и вскоре один фашист, окутанный дымом, скрылся в морских волнах. Пристроившись к машине майора Богомолова, я увидел, что она следует с большим креном. Нам навстречу летела четверка ПЕ-3, возглавляемая комиссаром полка майором Л.В. Михайловым. Богомолов приказал ему занять его место, так как машина имеет повреждение и он возвращается на базу. Я продолжаю его сопровождать. Следуя домой, я чувствовал себя в крайне неудобном положении, ведь я пропустил к ведущему вражеский самолет. Не представляю себе, как буду объяснять боевым друзьям случившееся.

На земле мы насчитали девять дыр в моей "семерке", а я ведь им – ни одной, что еще больше омрачило меня. В таком состоянии я последовал докладывать командиру авиаполка о результате выполнения задания и вдруг слышу: "Усенко-о! Усенко-о!" Штурман полка капитан Серебряк подошел и схватил меня за плечи, потряс: "Спасибо, брат! Я все видел и оценил твою самоотверженность. Мы с Богомоловым обязаны тебе жизнью... А того, что сбили, Василий Павлович сказал, чтобы записали на двоих..."

В тот же день фашисты предприняли еще несколько попыток атаковать на рейде транспорты конвоя. Они группами, по шесть–десять самолетов внезапно вываливались из облаков и устремлялись к транспортам. Но всякий раз путь им преграждали пушечные трассы "петляковых", других истребителей, мощный заградительный огонь ПВО Архангельска, и "юнкерсы" бесприцельно сбрасывали бомбы и спешили убраться восвояси.

Через несколько дней, приняв советские грузы, конвой под номером PQ-17 последовал в обратный путь. До предельного радиуса мы прикрывали его, он благополучно, без единой потери, вышел из советской операционной зоны.

Закончился июль, полярное лето в разгаре. У летчиков насту-

пил вынужденный перерыв в боевой работе. Союзники, ссылаясь на большие потери, отказывались посылать конвои. Мы перелетели на основную базу. Началась серьезная учеба. Изучалось все, что следовало знать летному составу. Мы получили снимки и таблицы с тактико-техническими данными кораблей союзников и фашистов. Учились распознавать корабли по внешнему виду, определять элементы движения – скорость и курс, а также походные ордера конвоев, организацию их обеспечения и взаимодействие с ними. Одновременно проводились учебные полеты по приборам. Мы готовились к прикрытию очередных конвоев.

Дэвид Б. Крейг

ДЕВЯТНАДЦАТЬ ГЕРОЕВ “ДОВЕР ХИЛЛА”*

В приложении к “Лондон газетт” за пятницу, 8 октября 1943 г. был опубликован список из 19 имен офицеров и матросов торгового флота: пятеро были удостоены Ордена Британской империи, и 14 королевской благодарности за храбрость. Основание для награждения звучало очень просто: “За опасную работу в условиях риска”.

Описываю эту историю, как помню ее я, но пишу от имени 19 человек, так как мы работали вместе и никто из нас не делал ничего такого, что не делали бы и все остальные.

13 января 1943 г. я прибыл на судно, стоявшее на якоре у Гурока-на-Клайде. Поступил туда на должность офицера радиста и, оказавшись на борту, обнаружил, что мы направляемся в Северную Россию. Наш корабль был тяжело нагружен самолетами-истребителями, танками, орудиями, грузовиками и большим количеством снарядов и фугасных бомб. Палубный груз составляли грузовики в контейнерах, танки “матильда” и бочки смазочного масла, укрытые слоем мешков с песком, видимо, чтобы защитить их от трассирующих пуль. Нет надобности говорить, что мы были не в восторге по поводу данного обстоятельства.

Мы вышли из Клайда 23 января и 25-го прибыли в Лох-Ю, где встали на якорь в ожидании других судов конвоя. Лох-Ю был летом очень красивым местом, но в январе и феврале при сильном северо-западном ветре и дрейфующих на якоре тяжело груженных торговых судах он выглядел совсем по-другому.

15 февраля 28 торговых судов в конвое JW-53 при сильном охранении отправились в штормовую погоду на север России. Эскорт состоял из трех крейсеров, крейсера ПВО, эскортного авианосца, 16 эсминцев, двух тральщиков, трех корветов и двух траулеров. Это был очень хороший эскорт, и, так как светлое время дня становилось длиннее, такая защита была нелишней. Поскольку

---

* © Дэвид Б. Крейг

Дэвид Б. Крейг

приходилось соблюдать полное радиомолчание, офицеры-радисты стояли вахту на мостике вместе со штурманами.

По мере нашего продвижения на север шторм превратился в ураган, и корабли начали получать повреждения. У крейсера "Шеффилд" оторвало верхушку передней башни, и он был вынужден вернуться на базу вместе с авианосцем "Дашер", который также получил повреждения. Были повреждены и вернулись в Исландию шесть торговых судов. На нашем судне начал срываться с креплений палубный груз. Мы не испытывали сожаления, видя исчезающие за бортом бочки с маслом, когда же были разбиты и ушли на дно контейнеры с грузовиками, дело стало приобретать неприятный оборот. Но нам удалось спасти танки и продолжить путь сквозь шторм далее на север.

Я помню попытку использовать лампу Алдиса для передачи сигналов на корвет. Это оказалось очень сложно, так как одно мгновение он был на виду, потом проваливался к подножию волны, и все, что я мог видеть, – это верхушки его мачт, затем он поднимался, а наше судно опускалась, и теперь перед глазами бы-

ла одна вода. Но в конце концов мы все-таки передали сообщение. На какое-то время конвой был сильно разбросан, но когда погода успокоилась, военные корабли окружили нас, и вновь установилось какое-то подобие порядка.

Потеря нашего эскортного авианосца означала, что мы остались без воздушного прикрытия, и, как и ожидалось, несколькими днями позже появился немецкий самолет-разведчик. Ведя наблюдение, он все светлое время суток висел над нами. На другой день конвой подвергся сильной атаке бомбардировщиков Ю-88, в ходе которой наше судно было повреждено и ранен наводчик орудия. Но мы продолжали упорно двигаться в направлении Северной России. Эта часть перехода проходила через поля блинчатого льда, защищавшего суда от атак подводных лодок. Дополнительным прикрытием служили снежные бураны, укрывавшие нас от наблюдения противника.

Двумя днями позже, 27 февраля, мы подошли ко входу в Кольский залив, который представляет собой длинный фьорд с сопками с обеих сторон и городом Мурманском возле его оконечности. Мы не потеряли ни одного корабля от действий противника. Здесь я должен отдать дань уважения хорошей работе матросов королевского флота и артиллеристов морского полка на торговых судах.

Из 22 торговых судов 15 имели пунктом назначения Мурманск, а остальные семь – порты Белого моря близ Архангельска. Тогда мы еще не знали, что не сможем покинуть Россию до конца ноября.

Корабли океанского эскорта, которые привели нас в залив, заправились здесь топливом и отправились домой с порожними судами предыдущего конвоя.

По приходе все мы были очень усталыми, так как предыдущие несколько суток большую часть времени проводили на вахте или боевых постах. После принятия на борт русского лоцмана и самостоятельного входа в Кольский залив мы мечтали хорошо выспаться, встав на якорь около Мурманска. Наши иллюзии быстро развеялись, когда примерно в миле вверх по заливу прошли мимо горящего торгового судна, команда которого садилась в спасательные шлюпки.

Когда мы спросили лоцмана об этом судне, как оказалось из предыдущего конвоя, тот с веселой интонацией рассказал, что по пути к нам он видел, как его атаковали самолеты. Это было, видимо, обычным делом. Теперь нам стало понятно, почему мы были оснащены таким большим количеством зенитных орудий типа “эрликон” и “бофорс”.

После двух дней стоянки на якоре мы пришвартовались в Мурманске для разгрузки. Порт подвергался довольно продолжительным бомбежкам. Одно из наших судов "Оушн Фридэм" было потоплено у причала рядом с нами.

После разгрузки мы отошли на одну милю и встали на якорь. Стоянка находилась у берега, ближнего к германским позициям, удаленным на расстояние всего 10 миль. Истребители-бомбардировщики Ме-109 регулярно атаковали нас, выскакивая из-за вершин сопок. Они стремительно снижались, сливаясь с берегом, проносились над мачтами и сбрасывали бомбы с высоты 20–30 футов. Артиллеристы у нас были опытные и открывали огонь только тогда, когда самолеты подлетали на дальность действенного огня.

Эти атаки длились не более минуты, но у нас были и убитые и раненые, а суда часто получали повреждения. Мы сбили один самолет, а другому нанесли повреждения. Он вышел из зоны нашего огня, прежде чем мы смогли добить его. Судно, стоявшее на якоре за нашей кормой, открыло огонь, и самолет, получив несколько попаданий, взорвался. Половина заслуги в его уничтожении принадлежала нам, и нашу трубу украсили полторы свастики.

Сейчас мы приблизились к тому событию, из-за которого наши имена оказались в "Лондон газетт".

В воскресенье 4 апреля мы стояли на якорной стоянке у мыса Мишуков в нескольких милях севернее Мурманска. Я играл в шахматы в офицерской кают-компании, когда раздался сигнал: "На боевые посты". Одновременно наши орудия открыли огонь. Я прошел через буфет, выглянул в дверь и увидел высоко в небе два бомбардировщика Ю-88, заходящих на нас с кормы. Под ними разрывались снаряды наших "бофорсов", и, когда самолеты отвернули в сторону, я решил, что мы отбили атаку, и вышел на палубу.

Я совершил глупость, так как не знал, что, прежде чем свернуть, они сбросили бомбы. Четыре из них разорвались рядом с левым бортом, одна – с правым. Меня сбило с ног. Когда я поднялся, ко мне спустился наводчик одного из "эрликонов" и показал на большую круглую дыру в стальной палубе. Она была всего в нескольких ярдах от того места, где я находился. Было ясно, что шестая бомба прошла через грузовую палубу и твиндеки, проникла в угольный бункер и не взорвалась.

Мы проинформировали об этой ситуации главного офицера британского флота в Мурманске, и нам сообщили, что в Северной России нет британских специалистов по обезвреживанию бомб.

Тогда мы поняли, что нам придется самим выкапывать бомбу, чтобы спасти судно. Тральщик "Джасон" получил приказ встать на якорь и подойти к борту для оказания помощи, если бомба взорвется.

Хотя "Довер Хилл" был всего лишь потрепанным старым торговым судном, это был наш дом, и ни один немец не мог заставить нас покинуть его, пока он был на плаву. Капитан построил всю команду на корме и вызвал добровольцев. 19 человек, включая капитана, сформировали отряд по обезвреживанию бомбы. У нас не было никакого оборудования. Фактически, когда мы начали раскапывать уголь, мы имели только несколько лопат, позаимствованных из котельного отделения, и 19 отважных сердец.

Бункер был полон хорошего британского котельного угля, который мы берегли для обратного перехода. Поэтому мы поднимали его на палубу при помощи грузовой стрелы, рассчитывая потом загрузить обратно. Когда русские власти узнали, что мы делаем, то, несмотря на большое количество неразорвавшихся бомб в городе, они любезно предложили прислать офицера-сапера, чтобы снять детонатор, если мы сможем поднять бомбу на палубу.

На глубине примерно 10 футов показался стабилизатор, по размерам которого мы решили, что это 1000-фунтовая бомба. К несчастью, немцы обнаружили нашу деятельность и начали бомбежку, дабы взорвать бомбу, которую мы откапывали. Из-за близких взрывов и сотрясений от стрельбы наших орудий уголь сползал в выкопанную яму, и положение порой становилось трудным. Нам пришлось копать на глубину около 22 футов, прежде чем добрались до бомбы. Наконец-то после двух дней и ночей тяжелой работы мы подняли ее на главную палубу.

Вместе с двумя своими товарищами офицерами я стоял на палубе, когда наш русский друг начал отвинчивать стопорное кольцо детонатора. После нескольких оборотов его заело. Тогда сапер взял маленький молоток, зубило и начал постукивать по нему. Я честно могу признаться, что при каждом ударе чувствовал, как волосы становились дыбом, упираясь в капюшон моего байкового пальто.

После удаления детонатора и запала мы столкнули бомбу в Кольский залив, где она, вероятно, лежит до сих пор. Затем мы отправились назад в Мурманск для ремонта.

Из 15 судов, прибывших в Мурманск в феврале, одно было потоплено и 4 повреждены. 17 мая мы вышли из Кольского залива в

компании с тремя другими судами и направились в Экономию, в устье Северной Двины. Там оставались до 18 июля, а затем переместились в Молотовск (ныне Северодвинск). Наконец 26 ноября мы отправились домой вместе с 8 другими судами, часть из которых имела повреждения.

В это время года почти 24 часа в сутки было темно, и мы могли двигаться с максимальной скоростью всего в 7 узлов. Мы пошли на север к кромке льда. Зная, что направляющийся в Россию конвой проходил южнее нас, мы рассчитывали, что немцы будут атаковать его, а нас оставят в покое. Так на самом деле и произошло, и 14 декабря мы наконец-то прибыли в Лондон – как раз вовремя, на Рождество.

Время, проведенное в районе Белого моря, было в основном мирным, и нашей основной проблемой была нехватка продовольствия. Часть времени мы страдали от недоедания, но все-таки выжили. Мне кажется, это не нанесло нам вреда, так как заставило еще больше ценить мир, в котором мы живем сейчас.

Когда мы поднимались для списания команды вверх по Темзе к Серейским торговым причалам с развевающимся красным флагом торгового флота и заплатами на палубах и борту, мы так гордились нашим судном, как будто это входил в порт щеголеватый военный корабль. В нашем красном флаге была дыра от снаряда "эрликона", пробившего его во время боя, но это был единственный оставшийся у нас флаг.

"Довер Хилл" закончил свои дни в качестве судна службы специального назначения ВМФ и был затоплен как блокшив 7 февраля 1944 г., но я не знаю где. Очевидно, это старое судно получило больше ударов, чем мы думали, и уже было непригодно для выхода в море.

Закончу на личной ноте. Я был самым младшим в молодежном отряде, спасавшим судно на Мишуковской стоянке: мне исполнилось 18 лет на пути в Россию. Однако я уже был не новичок, так как впервые попал на судно в Плимуте в 1940 г. еще будучи 15-летним кадетом. Из-за проблем со зрением я не смог продолжить службу по штурманской части, списался на берег, поступил в радиоколледж и вернулся на море в качестве радиста.

Вновь я побывал в Мурманске в 1980 г. – в основном для того, чтобы найти могилу своего друга, который был убит осколком бомбы, пробившей его каску. С помощью русских властей я это осуществил. Вместе с группой ветеранов я вновь побывал там в 1985, 1987, 1990 и 1991 гг. К нам проявили большую доброту и

дружбу жители Мурманска, высоко ценившие ту помощь, которую мы оказали им во время войны.

В 1987 г. я узнал также, что русского офицера-сапера, помогавшего нам, звали Панин и что он пережил войну, но умер за несколько лет до моего предыдущего приезда туда. Было бы замечательно встретиться с ним после стольких лет, но этому не пришлось случиться.

ПРИМЕЧАНИЕ:

Судно "Довер Хилл", водоизмещением 5815 брт было построено Нортамберлендской судостроительной компанией в Ньюкасле и спущено на воду в декабре 1917 г. под названием "Маенуэн" для компании "В.а.С.Т. Джоунз Стимшин Ко" из Кардиффа. Еще до сдачи оно было приобретено компанией "Клан Лайн" и получило наименование "Клан Маквикар". В 1936 г. оно было продано компании "Каунтиз Шип манеджмент К°" из Лондона и переименовано в "Довер Хилл", оказавшись в собственности компании "Довер Хилл Стимшип К°". После возвращения из Северной России оно перешло к министерству военных перевозок (менеджеры компания "Дж.а.Дж. Денхолм К°") и было затоплено в Арроманше 9 июня 1944 г. вместе с другими судами для создания искусственного порта во время высадки союзных войск в Нормандии.

О.А. Андреев

ТАЙНА ФЕВРАЛЯ 1944 г.*

На север я попал в конце 1943 г., когда с командой из шести человек под началом главстаршины прибыл из Москвы в Мурманск.

Страшную картину в то время представлял город, особенно его главный проспект – гордость мурманчан. Справа и слева и вдоль всего проспекта торчали остатки стен с зияющими глазницами разбитых оконных проемов, а то просто из кучи мусора, кирпича и каких-то искривленных металлических балок, высоко в небо простирались обгоревшие трубы-дымоходы в переплетении электрических проводов, и казалось, что это не проспект, а какой-то изначальный хаос. Лишь один дом, каким-то чудом уцелевший, напоминал о погибшей цивилизации. Таковы были действия немецкой авиации.

Наконец я в Полярном – главной базе Северного военно-морского флота. В ожидании пришлось нести службу во флотском экипаже.

Помню, во время дежурства по камбузу, когда наступило затишье между прошедшим завтраком и предстоящим обедом, когда коки только еще колдовали у плиты, у меня выдалась свободная минута, и, стоя у столовой, я любовался нижней частью города.

Изумительное впечатление производил Полярный: внизу бухта, далее Екатерининский остров, местами покрытый снегом, справа и слева проходы в Кольский залив и снова возвышающийся берег с различными морскими службами. Левее по берегу стадион и штаб флота, справа за ним Дом культуры, а внизу подо мной причал и циркульный дом, гордость Полярного. Все это находилось в окружении заснеженных сопок на фоне сумрачного неба. Было очень серо, лишь вода бухты черной плоскостью резко выделялась в этой красивой серости, да несколько боевых английских кораблей с флагами расцвечивая еще больше оживляли бухту. Неожиданно из-за пригорка со стороны нижнего города

---

* © О.А. Андреев.

раздалась непонятная мелодия: играл аккордеон, ему вторили рожки; и эту музыку иногда глушила сирена. Но вот появилась группа ряженых. Впереди шагал полураздетый человек, гордо поднявший голову в терновом венке из карликовой березы, он был покрыт белой простыней-саваном. В правой руке держал высокий посох-крест, и казалось, фигура эта не идет, а плывет по заснеженной дороге. За ним вышагивали двое, тоже в белых простынях, а на спине у каждого были крылышки. Очевидно, вся троица представляла Христа и ангелов. Далее, тяжело переставляя ноги, двигался робот. Большие картонные коробки из-под пива были надеты на ноги, туловище, руки, а коробка с прорезью для глаз венчала голову. Вдоль туловища, по краям ящиков, были подвешены металлические банки с пивом, которые он снимал с себя и угощал матросов. Следом шли музыканты: аккордеонист в несуразной шляпе и двое рожечников в балахонах. За ними 10 человек, также ряженых. Заканчивал шествие пират в огромных сапогах и с черной повязкой на правом глазу. Держа в руках переносные кузнечные мехи, на конце которых была сделана сирена, он иногда, работая рычагами, заставлял ее пронзительно выть. Англичане пели, плясали, веселились, что-то кричали и потребляли баночное пиво.

Кок Володя, вышедший покурить, весело сказал: "Во, смотри, кореш, как веселятся союзнички! У них сегодня Рождество, 25 декабря". Ряженые постепенно приблизились к нам. Робот, кое-как сняв с себя несколько банок с пивом, протянул их нам, при этом сказав что-то по-английски. Из его слов я понял, что он предлагает выпить за победу и "Гитлер капут". Мы с Володей воспользовались его тостом. Подошли еще четверо ряженых, и наша компания, верная союзническому долгу, пила за победу и "капут Гитлер".

Музыка наигрывала что-то веселенькое, было приятно в рождественский день отключиться от полыхавшей рядом войны. Англичане еще раз угостили нас пивом и сигаретами и двинулись дальше. До позднего вечера они веселились, прохаживаясь по городу, любезно угощали наших матросов пивом, дружески хлопали их по плечам, приговаривая: "Гитлер капут".

В начале января, получив назначение на морскую батарею острова Кильдин, я прибыл туда и приступил к службе комендором. Служба была напряженной, часто по готовности № 1 находились подолгу у орудий, встречая и провожая конвои.

В конце февраля 1944 г. (как установлено, 25 февраля) была сыграна тревога, мы заняли у орудий свои номера, в это время большой караван судов медленно приближался к Кольскому зали-

ву. Орудия заряжены. Арттелеграф держит стрелку "Товсь". Проходит часа два, пока суда втягивались в Кольский залив, а когда оставались четыре транспорта, как-то неожиданно сопровождавший их английский эсминец делает отворот влево и через минуту на наших глазах разваливается, прорезанный огромным столбом воды и пламени. Корабль стал тонуть, и за несколько минут обе его половины исчезают в пучине Баренцева моря. Видно, накануне немецкая подводная лодка пробралась через Кильдинскую салму и залегла, затаившись до удачного момента атаки. Нападение было произведено на хвостовую часть конвоя, чтобы легче было удрать.

Мы еще долго находились при орудиях и следили за тем, как наши противолодочные корабли квадрат за квадратом бомбили большую акваторию входа в Кольский залив, а когда последовал отбой, разгоряченные увиденным, продолжали вести разговор о случившемся.

Прошло с час, как огромное пятно солярки прибило к острову, и бедные птицы – чайки, нырки, крачки – жалобно попискивали не в состоянии взлететь, так как пропитанные соляркой крылья не раскрывались. Потом на берегу мы много находили их трупиков.

Глянув в окно кубрика, кто-то из нас заметил, что к берегу прибыло несколько гофрированных металлических понтов, сорванных с эсминца. Обследовав их, мы обнаружили банки с НЗ (неприкосновенный запас). Здесь же были банки с питьевой водой. Нам, молодым, да и пожилым матросам, было интересно, какое НЗ у англичан. Вскрыв банки, обнаружили галеты, шоколад, какао с сахаром в брикетах и баночки с пимиканом (лососевое сушеное мясо с орехами). К нашему однообразному матросскому пайку это было неожиданным гостинцем, и как приятно по утрам позже было пить какао с пайковым хлебом, намазанном пимиканом.

Мы сидели в кубрике и с наслаждением пили какао вприкуску с шоколадом. Да, сладостей было много, но мы тогда на это не обращали внимания и не слышали о "белой смерти", а если бы кто-то сказал нам о вреде сахара, то мы его просто высмеяли бы, памятуя, что сахар для человека всегда составлял радость.

Пришел командир огневого взвода и худощавый лейтенант. Пока он раздевался и подсаживался к столу, пока вволю сыпал в стакан какао и мазал пимиканом хлеб, мы стояли и ждали, когда лейтенант, насладившись угощением, улыбнется, хотя по природе своей он был строго официален и редко бывал добродушен.

Сейчас же он обратился к командиру первого орудия, назвав

его просто Саша, и приказал выделить пять человек матросов на КП, где их будет ждать капитан-лейтенант из "Смерша".

Благодушие лейтенанта и "Смерш" – что-то для нас непонятное. Через несколько минут мы пятеро, растянувшись цепочкой по узкой каменистой тропинке у подножия мыса Бык, спешили и высказывали различные догадки, зачем понадобились "Смершу". Капитан-лейтенант уже ждал нас. Мы поздоровались и уже вшестером двинулись дальше. Пройдя КП и спустившись по камням и обломкам скал к воде, мы оторопели: на волнах в небольшой лагуне бились о берег трупы шести английских утонувших матросов. Лица их были обезображены синяками. Страшные желто-синие разводы на замерзших лицах делали их какими-то фантастическими. У двух были выпучены глаза, и смотрели эти двое в небо, как бы призывая Всевышнего в свидетели. Судя по темным комбинезонам и широким поясным брезентовым ремням, эти шестеро относились к машинной команде затонувшего эсминца. С трудом вытащив их на прибрежные камни, мы долго стояли и смотрели на наших союзников, таких же молодых парней, как и мы, и кто знает, подумал каждый из нас, какова же наша судьба в дальнейшем. Капитан-лейтенант приказал обследовать трупы. В карманах комбинезонов ничего не было, но где что-то находилось – были широкие брезентовые пояса с несколькими карманами. Кое-кто обнаружил английскую мелочь, авторучки, спички и сигареты. Я же нашел у рыжеватого англичанина портмоне, где находились три фунта и мелочь, да в рамке под прозрачной пленкой фотография погибшего размером 5x7 см. На ней удалой матрос, его жена в красивой подвенечной фате, далее родные и священник, выходящие из церкви, наверное, бедолага совсем недавно женился. Трофеи наши никакой ценности не представляли, так как не было ни стратегических, ни политических и экономических данных, которые интересовали капитан-лейтенанта. Все найденное он отдал нам. Так у меня оказалось портмоне со всем содержимым. По возвращении домой я отдал портмоне брату. Мы, разобрав площадку под самым мысом, выровняли ее с большим трудом, уложили трупы один к одному и заложили камнями. Верхнюю часть могилы обсыпали мелким камнем, что создавало как бы плиту, на которую положили две английски фуражки, чудом уцелевшие на головах матросов, и по трое встали по краям могилы. Капитан-лейтенант достал свой безотказный пистолет, поднял вверх, Леха Туркин взвел и поднял автомат, и три очереди-залпа были поминками погибшим союзникам.

Прошло около 50 лет с того трагического события, для истории срок небольшой, но для человечества – два поколения. И сегодня, когда представилась возможность, я должен сказать о случившемся; о том захоронении, где лежат без отпевания мои товарищи и союзники. Безгрешные их души ждут своего часа предстать перед Всевышним. Два поколения не знают о месте захоронения их отцов, сыновей, мужей и братьев. Пусть знают, что их родные, прижавшись друг к другу, лежат заложенные камнями под мысом Бык острова Кильдин, который был свидетелем гибели эсминца "Махратта" и является бессмертным памятником им.

Джон А.П. Кенни

СПАСЕНИЕ В ШТОРМОВОМ МОРЕ*

Я поступил добровольцем на военную службу в королевский флот в декабре 1941 г. в возрасте 19,5 лет шифровальщиком. После 12 недель обучения я был отобран вместе с еще 11 шифровальщиками на крейсер "Эдинбург" в Скапа-флоу. "Эдинбург" был одним из самых современных в своем классе: 10 тыс. т скорость 37 узлов, хорошо вооружен 12 шестидюймовыми, 12 четырехдюймовыми и множеством более мелких орудий, четырьмя гидропланами "Валрус" и 6 торпедными аппаратами. Капитан Фолкнер был самым молодым командиром крейсера на флоте, а крейсер был флагманским кораблем контр-адмирала Бонема Картера (18-эскадра крейсеров). Его команда участвовала в боевых действиях против "Бисмарка", в конвоях на Мальту и предыдущих конвоях в Россию.

Новая жизнь после поступления на корабль оказалась интересной: друзья, распорядок. Каждый день приносил новый опыт. Даже скромные радости увольнения на берег в захолустный Скапафлоу и первый выход в море оправдали мои ожидания. Вместе с двумя другими крейсерами и кораблями охранения мы рассекали высокие, как горы, волны, чтобы встретить и сопроводить в Скапа крупные соединения американского флота, пришедшие на усиление Королевских ВМС. Это плавание проходило в бурном море, причем американцы во время шторма потеряли с борта авианосца "Уосп" своего адмирала Гиффена. Я же получил большой практический опыт, так как в ходе плавания я включился в морской распорядок, шифровальную работу и т.п. У меня появилась некоторая уверенность, которая позволила справиться со своими обязанностями, когда начались боевые действия. После возвращения в Скапа-флоу наши надежды на отправку в теплые края рухнули. Доставка на корабль дополнительной теплой одежды и другие приготовления указывали на поход в Россию. Неофициальные

---

* © Джон А.П. Кенни.

слухи подтвердились, когда на борт были доставлены стальные листы для ремонта крейсера "Тринидад", поврежденного одной из своих неисправных торпед во время последнего конвоя. Приготовления ускорились, последние письма были написаны, и, когда мы покинули Скапа, к нам обратились по радиотрансляции командир и адмирал. Их обращение было суровым: нас могли ожидать бурное море, снег, лед, подводные лодки и самолеты. Наша стоянка в Сайдис-фьорде была краткой, но достаточной, чтобы оценить красоту покрытых снегом вершин, сделать кое-какие покупки и почувствовать безразличие, граничащее с враждебностью, исландцев к военным (несомненно, они хотели сохранить замкнутую целостность сообщества). Мы вышли 11 апреля на соединение с PQ-14, уже находившимся в море, с задачей поддержки конвоя в случае атаки надводных кораблей. Британский флот должен был вступить в действие, если бы немецкие тяжелые корабли покинули базы.

PQ-14 состоял из 24 транспортных и 15 боевых кораблей, двигавшихся со скоростью 6–8 узлов. Эскорт был хорошо оснащен для противодействия подводным лодкам, но не самолетам и надводным кораблям. Холодные температурные слои мешали работе гидролокаторов типа "Асдик". Маршрут конвоя был выбран вдоль кромки льдов, но в 1942 г. лед продвинулся не дальше обычного на юг и юго-запад от острова Ян-Майен. Лед сильно повредил 16 судов и 2 эскортных корабля, вынудив их вернуться в Исландию для ремонта. Остальные продолжали путь в Мурманск.

"Эдинбург" по мере продвижения на север стал подобен холодильнику, так как системы обогрева не справлялись. В это время немцы расшифровали наши сигналы и приблизительно знали наше местоположение. Они также знали, что если они сосредоточат свои усилия на направлении к северу и югу от острова Медвежьего, то обязательно обнаружат нас. Они так и сделали. От острова Медвежьего разведывательные "фокке-вульфы" и "блум унд фоссы" не покидали нас. Распорядок, установившаяся для этих конвоев, отмечал и наше продвижение. Торпедные атаки подводных лодок, особенно в темные часы и на заре, когда наши силуэты ставили нас в невыгодное положение. Затем бомбардировка со стороны солнца, чтобы ослепить наших артиллеристов, или неожиданное пикирование сквозь облака, чтобы захватить нас врасплох. Быстрое изменение курса корабля не позволяло торпедам и бомбам попасть в цель, но немцы пытались свести на нет эту возможность одновременной атакой с различных направлений. Их

превосходство возросло в мае, когда были применены бомбардировщики-торпедоносцы. Малая скорость конвоев затрудняла уклонение. По этим причинам "Эдинбург" был очень уязвимым при движении в конвое. Несколько безуспешных торпедных атак по нему в ночные часы только подчеркнули опасность. Возникла дилемма: должен ли корабль оставаться в конвое на положении "сидящей утки" или двигаться отдельно, подвергаясь риску воздушных и торпедных атак. И может ли он ослабить конвой, взяв с собой корабли охранения. В конце концов конвой был оставлен, но крейсер ушел вперед без кораблей эскорта. Туман и плохая погода обеспечили достаточное прикрытие на оставшуюся часть пути. Попытка немцев атаковать караван тремя эсминцами сорвалась из-за плохой погоды и неграмотного руководства. В конвое жертвой подводной лодки U-403 стал "Эмпайер Ховард". Три торпеды потопили его в течение минуты. Среди погибших оказался коммодор конвоя. Из-за погодных условий этот конвой считался одним из наиболее неудачных.

Когда мы подошли к Кольскому заливу, нас встретили четыре британских тральщика типа "Халикон"– часть 6-й британской флотилии тральщиков. Это была элита миннотральных сил Великобритании с новейшим оборудованием, базировавшаяся на Полярный и Ваенгу. У русских тогда не было кораблей подобного типа. Затем к нам присоединились два русских эсминца. Нам обещали воздушное прикрытие, но, как мне показалось, оно никак не материализовалось, вероятно, из-за других неотложных задач. Прибыв в залив, конвой пошел к Мурманску, и корабли встали на якорь в широкой Ваенгской бухте (ныне военно-морская база Североморск) примерно в 16 милях по воде от Мурманска и в 8 милях от моря, а грузовые суда двинулись в Мурманск, чтобы встать на якорь в заливе, ожидая разгрузки. Пока причалы не были повреждены бомбами, они могли принимать 5 судов одновременно. Стальные листы были доставлены на крейсер "Тринидад" в Росту, и, так как на разгрузке стояло сравнительно мало судов, мы надеялись отправиться назад в течение недели. Нас бомбили, но немцы сосредоточили усилия в основном на кораблях и причалах Мурманска. Мы сошли на берег и поняли, какими тяжелыми были дела у русских независимо от погодных условий. Мы меняли шоколад и сигареты на значки и резные костяные брошки. Русские относились к нам дружелюбно, и моряки дали нам концерт в одном из ангаров. Очень поздно ночью поднялась большая суета. К нашему

борту подошли две плоскодонные баржи, полные охранников с автоматами. Наши морские пехотинцы, тоже вооруженные, усиливали безопасность. Было много предположений, когда наш самолетный кран начал поднимать на борт маленькие деревянные ящики, но все стало ясным после того, как один из ящиков соскользнул с поддона, упал на палубу и разбился. Мы увидели золотые слитки. 93 маленьких ящика содержали 465 слитков золота, каждый весом 28 фунтов. Всего пять тонн стоимостью 2 млн ф. ст. (после их подъема в 1981 г. цена выросла до 45 млн ф.ст.). Это золото проделало путешествие в 1 тыс. миль из Москвы как плата США за военные поставки. Мы были также вовлечены в погрузку, хотя была уже почти полночь. Дело в том, что мы прятали золото в бомбовый погреб под третьей палубой, шахта в который проходила через нашу жилую палубу. Но вскоре мысли о золоте отступили, когда на корабль прибыли 45 тяжелораненых моряков торгового флота для отправки в Великобританию. Эти люди провели очень тяжелое время в госпитале в Мурманске. Многие были на носилках, у многих были ампутированы конечности. Для размещения раненых был переоборудован один из самолетных ангаров.

Через семь дней после нашего прибытия суда были готовы к возвращению, и QP-11 отправился в 13.00 28 апреля в составе 13 транспортов, 4 легких эсминцев, 4 корветов и траулера "Лорд Миддлтон", который, кроме сопровождения, имел назначение подбирать спасшихся из воды. Первые 300 опасных миль поддержку оказывали также тральщик и русский эсминец. "Эдинбург" с легкими эсминцами "Форесайт" и "Форестер" вышел позже и догнал конвой ранним утром 29 апреля.

Пожалуй, это было эгоистично, но каждый надеялся, что немцы сосредоточатся на полностью загруженном PQ-15, который покинул Рейкьявик 26 апреля. Хотя поступали сообщения о не менее чем семи подводных лодках на нашем пути, мы были рады покинуть негостеприимный Кольский залив с его суровым климатом и бомбежками. Так как мы отправились прямо на север, чтобы удалиться от Норвегии и достигнуть кромки льда, дававшей защиту с одной стороны, температура быстро упала ниже минус 20 и 30° по Фаренгейту. Толстый лед покрыл леера, а орудия и холодный металл обжигали как раскаленные докрасна. Моя работа была внутри корабля, и это означало, что я не имел специальной защитной робы, когда выходил на верхнюю палубу. Шерстяные свитера, посланные из дома, не успели к выходу из Скапа-

флоу. На море плавали острова из тонкого льда, многие длиной около мили, с полыньями воды между ними.

Среда 29 апреля была в общем небогата событиями, но это было затишье перед бурей, так как самолет и подводная лодка сообщили о нашем местонахождении в тот день. Рано утром в четверг 30 апреля две подводные лодки выпустили торпеды в "Эдинбург", напомнив об его уязвимости при движении со скоростью конвоя. Его длинный силуэт представлял собой заманчивую мишень. Снова возник вопрос, оставаться ли в конвое или идти независимо от него. Свидетельства, полученные мною позже от тех, кто находился в то время на мостике, указывают, что между командиром и адмиралом были разногласия по поводу ухода без сопровождения. И это, пожалуй, подтверждается тем, что после катастрофы командир, обращаясь к кому-то из экипажа корабля, сказал: "Адмирал принимает на себя всю ответственность за происшедшее". "Эдинбург" покинул конвой рано утром 30 апреля и обогнал его на 20 миль, идя широким зигзагом со скоростью 18–19 узлов и без эскорта.

Капитан-лейтенант Макс Тихарт на U-456, лежащей в ожидании на курсе конвоя, был изумлен, увидев в 11. 20 "Эдинбург" без эскорта. Он оценил расстояние до крейсера в 1 тыс. м. и начал преследование. Некоторые из спасшихся с корабля говорили, что впередсмотрящий доложил о присутствии подводной лодки, но доказательств у меня нет. Все это может быть слухом. Одно несомненно – никаких специальных действий не было предпринято. Несколько часов U-456 выжидала наилучший момент для атаки, который наступил около 16.10. В "Эдинбург"был выпущен залп из трех торпед с точкой прицеливания в носовую трубу. Их заметили, но скорость корабля была недостаточна для уклонения от торпед, идущих со скоростью 30 миль в час.

В тот день я был до 16. 00 на вахте на центральном посту связи, а затем пошел на свою жилую палубу, которая находилась непосредственно под ходовым мостиком, пить чай. Жилая палуба выглядела типично для вахтенной жизни в условиях плавания: одетые в случайную одежду, большинство людей спали везде, где могли найти свободное место: на палубе, на ящиках, так как подвесные койки можно было устанавливать только на ночь. Один мой друг пошел в душ, а те, кто не спал, сидели за столом и пили чай. Надежды были радужными, так как не было ни воздушных налетов, ни кораблей, погибших от торпед, а мы все дальше уходили от берегов Норвегии. Французский матрос-доброволец, служивший с нами, говорил, как он был спокоен. Это было в 16.13.

В этот момент появилась ужасающая вспышка, два страшных удара почти слились в один, погас свет. Казалось, время остановилось – как во внезапно остановившемся фильме,– и в тусклом свете, идущем от палубного люка, я увидел сквозь густой дым громадную широкую трещину в переборке посредине корабля, которая шла от подволока до палубы. Казалось, прошел целый век, а мы еще все сидели за столом. Затем волна шока прошла, и мы, как наэлектризованные, начали бегать по большой жилой палубе и будить людей. Это невероятно, но многие спали несмотря на грохот взрыва, вероятно от изнурения. Одна из торпед попала в середину корабля на расстоянии примерно одного стального листа от нашей жилой палубы. Доля секунды отделяла нас от катастрофы. Пробоина была такой величины, что в нее мог пройти автомобильный фургон. Соседняя с нами жилая палуба, которая испытала на себе всю силу взрыва, представляла собой сцену кровавой бойни. Многие были убиты сразу же, и им, пожалуй, повезло, потому что остальные погибли медленной смертью, упав в расположенные ниже топливные цистерны. На нашей палубе все проснулись и, к счастью, не пострадали. Вода еще не начала поступать, и, так как мой рундук находился в другой части корабля и мне нечего было здесь спасать, я вскоре занял очередь к трапу, чтобы подняться наверх. Все сохраняли спокойствие, и никакой паники не было.

Оказавшись на палубе, я обнаружил, что вторая торпеда разрушила 63-футовую корму, оторвав рули. Квартердек загнулся вверх, обернувшись вокруг строенных орудий в сдвоенных башнях. Орудия прошли сквозь него как нож сквозь масло. Таким образом, половина нашего вооружения была выведена из строя. Третья торпеда прошла мимо. Из четырех винтов два были потеряны, но два действовали, что позволяло нам двигаться, хотя и без управления. Аварийные партии действовали очень эффективно, так как тренировались на случай такой аварии несколько недель тому назад. Капитан 3-го ранга Джеффериес отдал несколько необходимых, но душераздирающих приказов о задраивании помещений около зон взрывов для спасения корабля. Но этим практически сводились на нет надежды на спасение людей, оставщихся в этих помещениях. Так, 17-летний моряк оказался заблокированным на посту телефонной связи, окруженный со всех сторон водой. Некоторое время он поддерживал связь с мостиком по переговорной трубе. Командир и другие сколько могли старались поддерживать его моральный дух, но вскоре все кончилось из-за нехватки кисло-

рода, а может, из-за поступления дыма из соседней поврежденной холодильной камеры.

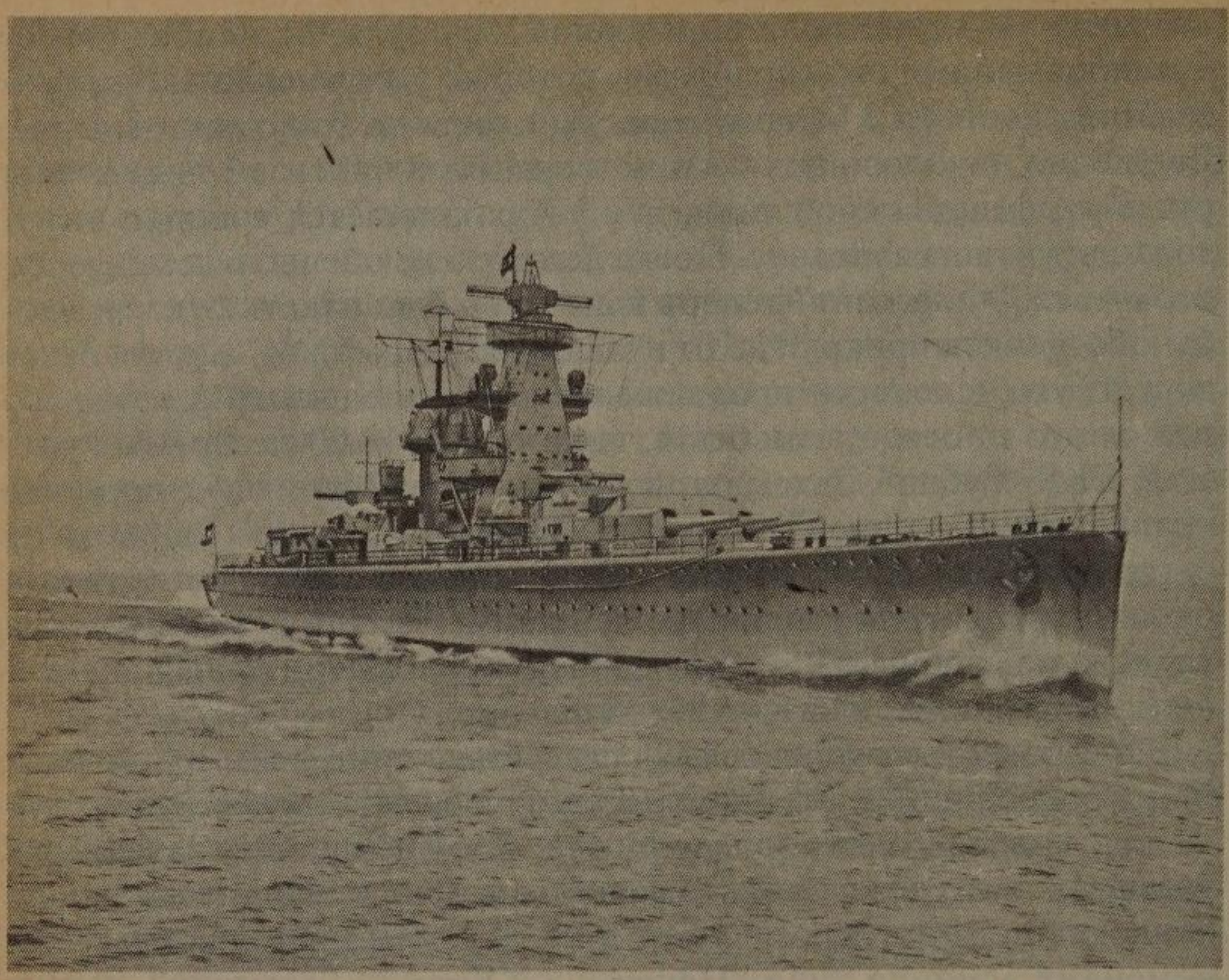
Было ясно, что наше положение тяжелое. Корабль был неуправляем, и, хотя поступление воды было ограниченно, оно все же продолжалось. Мы должны были ждать помощи еще не менее часа. Срок выживания в ледяной воде был минимальным, и мы в любую минуту ожидали повторной торпедной атаки. Согласно немецким источникам, после атаки на U-456 вышли из строя торпедные аппараты. В это время я быстро произнес молитву и принялся в меру сил помогать в перетаскивании тяжелых предметов на левый борт, чтобы сбалансировать крен на правый борт. Конвой видел взрыв и принял наши сигналы о помощи. "Форесайт","Форестер"и два русских эсминца покинули конвой и подошли к нам между 17. 30 и 18. 30. U-456 в это время находилась в 3 милях от нас и докладывала об обстановке. Она была почти захвачена врасплох, когда "Форестер" атаковал и попытался таранить. Срочное погружение спасло лодку, хотя при погружении у нее был поврежден перископ. До конца операции она оставалась на глубине 40 футов. Глубинные бомбы не причинили ей вреда.

Вечером в тот четверг мы все находились в состоянии напряжения и усталости. Было холодно, так как электрическое отопление не работало и внутри корабля было 18^{o} по Фаренгейту. Но вскоре было выработано что-то вроде распорядка дня. Мичманские ванны были вычищены и заполнены горячим супом и какао, которые вместе с горячими булочками с сосисками и сандвичами были все время в наличии. Со склада выдавались сигареты и продукты, обеспечивалось приготовление импровизированных блюд. Я был поражен всеобщим спокойствием, особенно среди раненых в ангаре, число которых увеличилось за счет раненых с "Эдинбурга". Мне повезло, что мой рундук находился на незатопленной жилой палубе, поэтому у меня было много сухой одежды. Я раздал ее своим нуждающимся друзьям. Вера в спасение была так велика, что я составил список, что у меня было и что я потерял. Одному моему другу удалось пробраться на затопленную жилую палубу. Он хотел забрать 60 фунтов, большую по тем временам сумму, из своего рундука, находившегося под водой. Но он опоздал – кто-то уже их забрал, видимо, вскоре после взрыва. Я еще много времени провел в центральном посту связи, так как поступило множество сигналов.

После прибытия кораблей поддержки были испробованы различные способы для обеспечения перехода. До Мурманска было

250 миль. В конце концов движение без руля было обеспечено буксировавшими нас кораблями, которые удерживали нас на курсе. При скорости 3 узла путешествие должно было занять 4 дня. Движение началось ночью в четверг, но в 6.00 в пятницу 1 мая русские эсминцы сообщили, что у них кончается топливо и они должны уйти на заправку. После нее русские обещали немедленно вернуться. "Форесайт" теперь вынужден был отдать буксир, чтобы обеспечить прикрытие от атак подводных лодок, и, хотя было достигнуто некоторое продвижение в течение пятницы, никакого реального прогресса не было, пока около 18.00 не прибыл русский СКР "Рубин". Затем около полуночи из Мурманска прибыли тральщики "Госсамер","Харриер","Хуссар","Нигер". За 36 часов было пройдено около 60 миль. С германской стороны с четверга были предприняты различные действия. В пятницу мы получили тревожное сообщение о том, что "Адмирал Шеер" вышел из гавани (к счастью, оно оказалось ложным).

Люфтваффе сгруппировала для действий против нас 108 дальних бомбардировщиков, 30 пикировщиков и нововведение для арктических конвоев – 57 торпедоносцев. Сообщение адмиралтейства указывало, что для перехвата нашего корабля к Мурманску вышли подводные лодки. Кроме того, в 01.00 1 мая три первоклассных немецких эсминца типа "Нарвик" – "Херман Шоеманн", Z-24 и Z-25 – покинули Киркенес с первоочередной задачей уничтожить конвой QP-11 до его выхода за пределы досягаемости, а затем найти и уничтожить "Эдинбург"вместе с легкими кораблями охранения. Эти большие немецкие эсминцы водоизмещение 1625 т были вооружены орудиями калибром не менее 5 дюймов. Впрочем, некоторые заслуживающие доверия источники утверждают, что их калибр был 5,5 дюймов. Вместе с другим тяжелым вооружением и высокой скоростью в 36 узлов они делали их способными – при решительном и тактически умелом руководстве – подавить легковооруженные корабли эскорта конвоя и уничтожить транспорты, а затем разделаться с "Эдинбургом" и его охранением. Помощи от русских союзников в радиусе их досягаемости не было. Два советских эсминца нарушили свои обязательства и не вернулись. Их отсутствие сыграло решающую роль в последующих трагических событиях и вызвало много критики на всех уровнях. Думали, что команды поддались искушению отпраздновать 1 мая в Мурманске. Некоторые считают, что этот инцидент способствовал ухудшению отношений между адмиралом Головко и союзниками, что отразилось в недостаточной уравновешенности в его мемуарах.



Германский "карманный линкор" "Адмирал Шеер"

Немцы вошли в боевое соприкосновение с QP-11 в 12.45 1 мая. Конвой держался среди тяжелых дрейфующих льдов у кромки ледяного поля для защиты одного борта. Это позволило защитникам сосредоточиться на отражении атаки. Корабли эскорта имели в лучшем случае 4 дюймовые орудия, и они были спроектированы для отражения атак подводных лодок, а не надводных кораблей. Однако четыре британских корабля проявили инициативу и дерзко атаковали превосходящего противника. "Амазон" был подбит, а "Бульдог" слегка поврежден, но ярость и смелость атаки отогнали врага. 5 или 6 раз немцы атаковали, но каждый раз были отбиты и не смогли прорваться к конвою. В 20.00, израсходовав 2/3 боезапаса, они прекратили атаки и отступили, чтобы заняться "Эдинбургом". Конвой же подвергся первой торпедной атаке самолетов "хейнкель-111", проносившихся от горизонта как мотыльки и сбрасывавших по две торпеды каждый. Но единственной потерей стал советский пароход "Циолковский", потопленный торпедой с эсминца Z-24

или Z-25. QP-11 продолжил движение и больше не подвергался нападению.

На "Эдинбурге" весть о том, что "Шеер" в гавани, подняла моральный дух. Постепенно, имея "Рубин" на буксире с правого борта, а "Госсамер" с левого, мы продвигались вперед. Я был на центральном посту связи, когда поступил сигнал о приближении немцев. Им оставалось пройти 150 миль, и мы ждали их между 5.00 и 6.00. Все были настолько заняты приготовлениями к бою, что мне кажется, мысль об его исходе не приходила людям в голову. Это было хорошо для морального состояния команды. Не исключалась вероятность того, что крейсер, полный золота, будет захвачен и отбуксирован в Петсамо. Поэтому я провел ночь готовя кодовые и шифровальные книги к уничтожению, складывая их в отягощенные грузами сумки и коробки. В течение ночи напряжение усиливалось, и в 6. 00 орудийный выстрел с "Харриера" возвестил о приближении трех вражеских эсминцев. Буксирные концы были отданы, "Рубину" и тральщикам было приказано отойти из непосредственной зоны боя. "Эдинбург," не способный управляться, широкими кругами двигался на своей максимальной скорости 8 узлов. Дым и порывы снежного шторма накрыли поле боя. На "Эдинбурге" пригодными к действиям были только носовые 6-дюймовки и только с местным управлением, так как сложное вспомогательное оборудование вышло из строя. Кроме того, крейсер не мог маневрировать для обеспечения огня своих оставшихся орудий. "Форесайт" и "Форестер" были очень слабо вооружены по сравнению с противником. Теоретически у нас не было никаких шансов.

Немецкий план был основан на уклонении от огня "Эдинбурга" и приближении к нему развернутым фронтом на дистанции 3 тыс. м друг от друга. Затем предполагалось повернуть и выпустить одновременно по 4 торпеды, от которых крейсер едва ли мог уклониться. Эсминцы после торпедной атаки должны были укрыться за дымовой завесой, снегом и туманом и заняться тральщиками. В 6.24 немцы вышли в точку торпедного залпа, но в этот момент снежный заряд скрыл от них "Эдинбург".

А на "Эдинбурге" в это утро заметили, что по какому-то капризу природы на снежном облаке появлялся призрачный силуэт за одну-две секунды до появления из него корабля, давая таким образом нам своевременное предупреждение. Первым появился "Шоеманн", и "Эдинбург" открыл огонь. Первые три 152-мм снаряда легли в 100 м по корме эсминца, но два снаряда из второго залпа

(третий упал с недолетом 40 м) попали в оба турбинных отделения. Обе турбины остановились, электропитание исчезло, и корабль был парализован. Z-24 поспешил на помощь и начал снимать команду. "Форесайт" и "Форестер" с самого начала атаковали, чтобы отвлечь огонь от крейсера. В результате нескольких стычек "Форестер" получил попадание снаряда, убившего командира и еще 10 человек, а "Форесайт" потерял 9 человек убитыми в результате 4 попаданий. В 6. 48 Z-25 выпустил в "Эдинбург" 4 торпеды. Две прошли под килем "Форестера", но дальше одна из них прошла до крейсера и попала на этот раз в левый борт. В свою очередь, Z-25 получил попадание в радиорубку. Оба тральщика потеряли ход, а "Эдинбург" был еще сильнее поврежден. Решительная атака немцев еще могла принести им победу. В этом контексте снова необходимо упомянуть об отсутствии двух русских эсминцев. Бой и спасение экипажа немецкого эсминца продолжались примерно до 8. 15, когда 4 британских тральщика, развернувшихся строем фронта, приблизились к месту боя. Видимо, немцы приняли их за эсминцы. Подняв на борт 224 человека, немцы поспешно отступили, а море поглотило "Шоеманна". Они оставили на катере и плотах еще 56 человек, потеряв 13 человек убитыми. Позже в тот же день этих 56 человек подобрала U-88.

Находясь на посту связи, я слышал взрыв торпеды, но он был слабее предыдущих, так как сливался с орудийными залпами, а корабль имел ощутимый крен. Торпеда попала в середину крейсера точно напротив первой, буквально разрезав его пополам. Теоретически корабль должен был разломится пополам, но сила взрыва пришлась по затопленным отсекам и подняла палубу, не разрушив бортов. Снова были личные трагедии. Старшего кока, кормившего раненых и нас при ограниченных возможностях, видели последний раз выброшенным за борт. Я и еще один шифровальшик закрыли пост, закончили выбрасывать за борт секретные книги и покинули помещение. Так как на мне была только легкая одежда, я забрал с того места, где спал, одеяло и вышел на палубу.

Третья торпеда оказалась роковой. Крен увеличивался и к 7.49 достиг 17 градусов. Котельное отделение А постепенно было затоплено, и пара не хватало. Бой еще продолжался, но вода продолжала поступать, и был отдан приказ покинуть корабль. Я был еще внизу, когда это произошло. Немцы были слишком заняты спасением своих, когда "Хуссар" поставил дымовую завесу. "Госсамер" подошел к нашему правому борту, а "Харриер" – к левому.

Сейчас, чтобы оценить ситуацию, вы должны осознать, что эти тральщики были водоизмещением всего 815 т и очень малых размеров – 230 x 33,5 футов. Они должны были принять 45 раненых, в основных носилочных, и более 800 человек экипажа "Эдинбурга" сверх своего экипажа в 80 человек.

Когда я вышел на палубу, эвакуация уже шла полным ходом. Крейсер погрузился настолько, что его палуба находилась почти на одном уровне с палубами тральщиков. Первыми грузили раненых; и бывали драматические моменты, когда в момент передачи носилочных раненых корабли начинали расходиться. К счастью, все обошлось благополучно. Паники не было. Все организованно выстроились вдоль лееров и, как только освобождалось место, по очереди прыгали на палубу тральщика. Их команды помогали переправке. Невероятное количество – 440 человек, включая меня, перепрыгнули на "Госсамер", на котором разместилась своя доля раненых, а 350 человек плюс раненые, адмирал и командир оказались на "Харриере". Бомбовый погреб с золотом был затоплен в четверг, и я не думаю, чтобы кто-нибудь о нем вспомнил.

Большинство переправившихся на тральщики спускались вниз, где им было приказано не двигаться во избежание потери устойчивости. Я остался на палубе. Не было заметно, чтобы "Эдинбург" погружался, и возникла мысль о возвращении на него. По правде говоря, я был рад, когда было решено, что это бесполезно. Орудийный огонь и 24 глубинные бомбы, установленные для подрыва, не дали видимого эффекта, а у "Форесайта" оставалась только одна торпеда. Она была выпущена, но, к нашему ужасу, через положенный промежуток времени взрыва не последовало. Все наконец вздохнули с облегчением, когда он произошел (холодная вода замедлила процесс). "Эдинбург", демонстрируя чистокровную породу до конца, грациозно погрузился кормой в течение трех минут. Потом мы все спустились вниз, приняли по рюмке крепкого рома и, к счастью не атакуемые ни подводными лодками, ни самолетами, со скоростью 9–0 узлов направились в Кольский залив. В это время причина нашего несчастья, U-456, находился прямо под крейсером, и, когда он погружался, сильный шум от тонущего корабля дал понять экипажу, что они сами едва не были погребены в ледяной могиле. Однако лодка уцелела, и командир ее получил железный крест, но годом позже U-456 потопили самолеты и эскортные корабли у Азорских островов.

Корабли прибыли в Кольский залив после часа ночи 3 мая. Усталые, замерзшие, с начинающейся нервной реакцией, мы высади-

лись в Полярном. Нас выстроили на длинной набережной и провели перекличку. Здесь мы впервые узнали, кто был убит или ранен. Командир поблагодарил всех за сделанное и высказался оптимистически по поводу скорого возвращения домой. Здесь мы в последний раз были вместе. Сколько-то человек должно было разместиться в Полярном, раненые – госпитализироваться в Мурманске, а основная часть – около 500 человек, – отправлялась в Ваенгу. Была снежная метель, когда около 2.00 мы прибыли к пристани Ваенга и длинной колонной по двухмильной дороге пошли в гору к лагерю и деревне. Замерзшие снег и лед по сторонам дороги были высотой до плеча, и одеяло, которое я захватил на "Эдинбурге", показалось мне Божьим даром. Мы пришли в деревню, которая до войны была базой рыбаков и лесозаготовителей. Теперь здесь проводили краткосрочные отпуска военные с фронта, который находился всего в каких-то 17 км. Здесь стояли живописные деревянные дома, а вся территория была густо покрыта лесом. В общественной жизни главное место занимал Дом культуры. Он служил кинотеатром, и наши фильмы высоко ценились у русских. Страшные выставки о зверствах нацистов занимали часть помещений, но танцы, на которые мы ходили, проводились почти каждый день. Звучали танго или вальс. Уличные громкоговорители ежедневно передавали бесprерывную бодрящую пропаганду или военную музыку.

Нам были предназначены громадные деревянные бараки, освобожденные в тот день русскими солдатами. Мы были размещены на длинных рядах деревянных нар в два яруса в двух огромных комнатах без отопления и в меньших комнатах по сторонам. Нам выдали по набитому соломой матрацу, грубому одеялу и подушке. Затем мы пошли в общественную столовую. Впервые за три дня нам удалось поесть горячей пищи – огромную деревянную миску супа из оленины, черный хлеб, кашу и чай на изюме или сосновых иголках. Это было наше меню на первую неделю, но вскоре все образовалось. У нас появились солонина, джем и огромные банки корабельных сухих галет, которые можно было грызть где угодно, если проголодаешься. Глядя в прошлое, я не могу вспомнить, когда я был более здоровым, чем тогда, благодаря этой базовой диете. Туалетов не было, русские пользовались в это время открытым заснеженным грунтом. Когда наступала оттепель, это было ужасно. В первую ночь нам сказали, что до 6.00 продолжается комендантский час и есть риск быть застреленым, так как раньше в этот район проникали диверсанты. К счастью, я спал крепко и не знаю, рисковал ли кто-нибудь со своими туа-

летными проблемами. Когда мы проснулись около 8.00, шел сильный снег. Мы обнаружили, что находимся на вершине сопки. Такие же сопки окружали нас со всех сторон. В 2 милях позади нас было море, а перед нами внизу в долине большой аэродром. В тот день мне выдали русское матросское шерстяное белье и униформу, а вскоре еще и пальто с подкладкой из овчины с одного из наших кораблей. Теперь я мог спокойно выходить на улицу.

Сотни людей располагали массой свободного времени, поэтому были приняты немедленные меры для поддержания дисциплины и морального духа. У подножия сопки была выкопана большая траншея, и корабельные плотники построили деревянные туалеты – неказистые с виду, но пригодные для пользования. Корабельный брезент обеспечивал уединение и укрытие от стихии. У некоторых было расстройство желудка типа дизентерии, и много критических моментов возникло рано утром, когда обнаружилось, что за ночь исчезли все рулоны туалетной бумаги. Из нее русские делали самокрутки с махоркой. Я обнаружил, что русские очень дружелюбны, они сами терпели огромные лишения, но делились тем немногим, что имели сами. Здесь не ощущалось той напряженности в общении, которую я обнаружил позже в Архангельске и во время послевоенных визитов в СССР. Девушки, многие из которых получили хорошее образование в Москве, были хорошими лингвистами и были настроены дружелюбно, очень интересовались Западом. Отношения с ними, хотя и теплые, имели тенденцию оставаться чисто платоническими. Наши же люди предупредили нас об ужасных последствиях, если власти узнают о сексуальной активности. Раз в неделю мы ходили в общественную баню с парилкой. Вскоре мы утратили свою стеснительность, когда случайно нам пришлось разделить баню с русскими девушками-солдатами. Была расчищена площадка для футбола, в который обычно выигрывали русские. Были сделаны биты для крикета. Позднее в бухте проводились гонки ялов с эскортных кораблей. Мне казалось глупым в то время, но мы были организованы в формирования для строевой подготовки и физических упражнений, а для караульной подготовки были сделаны даже деревянные макеты винтовок. Хотя все больше людей отправляли домой, мы были предоставлены самим себе. Мы очень боялись быть ранеными. Наши врачи с "Эдинбурга" работали в госпитале Мурманска и рассказывали страшные истории о палатах, где кровати стояли одна к одной, в операционной было шесть столов, а снабжение медикаментами – минимальное. Нам были выданы деньги с эскортных кораблей, был проведен аукцион личных

вещей, спасенных нами с корабля. Удалось собрать большую сумму денег для семей погибших. Когда нас заносило снегом, время заполняли игры в лото "хаузи-хаузи" (сейчас называется бинго) и неизбежные школы азартных карточных игр.

Нам сообщили, что приходит лайнер "Лханстефан Касл", с которым мы должны были отправиться домой. Это встревожило нас, так как существовала уверенность в том, что его потопят. Облегчением стала весть, что лайнер вернули назад. Некоторые из нас начали с помощью русских кататься на лыжах.

Возбуждение возросло, когда мы услышали, что отремонтированный крейсер "Тринидад" вскоре отправится с эскортом на высокой скорости в Великобританию. На нем должны были уйти пассажиры, спасшиеся с потопленных кораблей. Были проведены первые из многих жеребьевок, чтобы решить, кто отправится домой. Конечно, приоритет был отдан раненым, но, к моему тогдашнему сожалению, мое имя ни разу не было вытянуто.

Мы попрощались с друзьями на "Тринидаде" и видели, как они отправились 13 мая с эсминцами "Форесайт", "Форестер", "Матчлесс","Сомали" в скоростное плавание домой. На следующий день их атаковали, сосредоточившись на крейсере, 25 Ю-88 и 10 торпедоносцев. Было проведено несколько атак, от которых уклонялись частой сменой курса и скорости. Кроме двух часов непрерывных бомбежек и торпедных атак, по кораблю были выпущены торпеды с четырех подводных лодок, находившихся в этом районе. В момент уклонения от очередной торпеды в 22. 45 из тумана вынырнул одиночный Ю-88 и сбросил 4 бомбы. Уклониться от них значило попасть под торпеды. Одна бомба попала в корабль, разорвавшись в зоне отдыха, выделенной для размещения спасшихся с "Эдинбурга" и других кораблей. Еще одна бомба разорвалась рядом с крейсером, сорвав недавно приваренные стальные листы, уже ослабленные близкими взрывами. Начался пожар, пламя раздувалось за счет скорости движения и ветра. К полуночи пожар вышел из-под контроля. На рассвете экипаж был снят с крейсера, и эсимнец "Матчлесс" потопил его торпедой. В числе погибших были 10 человек с "Эдинбурга", несколько с "Тринидада", а остальные – раненые с торговых судов. Раненые были из всех трех категорий. Некоторые из торговых моряков пережили гибель своих судов, потопление "Эдинбурга", госпитализацию в Мурманске и теперь еще одну катастрофу. Зона отдыха, как мне потом рассказывали, представляла собой ужасное зрелище. Четыре эсминца продолжили путь в Британию.

Метели продолжались до начала июня, а затем дождь и оттепель освободили землю от снега. Подобно трансформации театральной сцены, распустились зелень и цветы, и нормой стали сухие, солнечные, а затем и жаркие дни с чистым голубым небом. Сумерки сошли на нет. С улучшением погоды активизировалась немецкая авиация. Интенсивность бомбардировок увеличивалась к вечеру. Русский сигнальщик включал сирену воздушной тревоги – неотступного музыкального мотива,– и мы укрывались в лесу или ближайших траншеях. Но обычно налеты совершались на корабли в Ваенгской бухте или на соседний аэродром. Я часто ходил на сопки смотреть воздушные бои, и однажды утром около меня и моего приятеля упал русский истребитель. Мы побежали на помощь, но внезапно услышали выстрелы и поняли, что русский солдат стрелял около нас, предупреждая, чтобы мы не подходили. Мы быстро отступили.

Налеты на Мурманск теперь проводились регулярно и часто были почти непрерывными. Немецкие аэродромы находились настолько близко, что отдельные пилоты могли совершать по нескольку вылетов в день. Но выявился некоторый распорядок, когда можно было безопаснее всего побывать в Мурманске. Предположительно это было время еды у немцев. Моя англоговорящая подруга написала по-русски данные обо мне, чтобы показывать при встречах русским солдатам во время путешествий по округе. К тому времени я уже познакомился с некоторыми жителями Ваенги, например с парикмахером, услугами которого пользовался, и начал путешествовать на попутных машинах по округе. Используя в качестве валюты сигареты, я проходил военный пропускной пункт в Ваенге, доезжал на попутке до Мурманска и затем сторговывался с часовыми на судоверфи, чтобы попасть на борт судов союзников и попросить еду и сигарет. Суда были американскими, и экипажи были очень щедрыми. Я ездил несколько раз и всегда планировал приезд и отъезд на время затишья в налетах. Однажды на борту "Мичигана" (США) я сильно задержался, встретив служившего на нем английского моряка. В это время начался сильный налет, главной целью которого был "Мичиган". Я быстро покинул судно и, так как бомбы падали совсем рядом, спрятался под стоящим поблизости поездом. Позже я обнаружил, что он был загружен боеприпасами, только что выгруженными с "Мичигана". Это был день интенсивных налетов, пострадал госпиталь. Когда я впервые побывал в Мурманске, он был еще практически цел, так как бомбардировки были сосредоточены на районе доков.

Большинство домов были деревянными. Во время приезда 18 июня по мере приближения к городу я мог видеть широкую пелену дыма, которую ветер сдувал вправо. Постоянно сбрасывались зажигательные бомбы, поджигающие город. Около трети города горело, это было ужасно, а следующий массированый налет примерно через неделю привел к дальнейшему опустошению и вызвал пожар в доках. Когда я побывал там позже – и в последний раз, – то увидел, что исчезла гостиница "Арктика", а северная часть города стала лесом кирпичных труб, возвышавшихся над остатками сгоревших зданий. Довольно странно, но наш лагерь в Ваенге никогда непосредственно не бомбили. Мы отбросили идею, что это было благородство по отношению к нам как к спасшимся в море. Мы выглядели весьма неприглядно, и, скорее всего, немцы считали нас немецкими военнопленными. Моя жизнь стала легче, когда я встретил школьного друга и друга со времен военной подготовки, которые служили на одном из эскортных кораблей. Они давали мне еду, другие припасы и газеты.

Наш лагерь был только для спасшихся с британских военных кораблей. Торговые моряки размещались на противоположном от Мурманска берегу залива. В течение июня наша численность постепенно уменьшалась, так как отдельные корабли забирали людей домой. Росли надежды, что мы все отправимся со следующим конвоем QP-13. Это должен был быть большой конвой из 36 торговых судов и до 14 эскортных кораблей. Было проведено несколько жеребьевок, когда с кораблей сообщили, сколько людей они могут взять. Мое имя не было названо, и в конце концов было объявлено, что 60 из нас придется остаться. Тральщик "Нигер" провел в Кольском заливе 8 месяцев вместо предполагавшихся шести, и было решено, что он может вернуться с этим конвоем и забрать последних 60 человек. Пришел день для нас явиться на пристань Ваенги в 8.00, чтобы погрузиться на борт тральщика в 9.00. На пристани надежды рухнули: мест оказалось только для 40 человек, а двадцать должны были остаться. Снова тянули жребий, и я оказался одним из 20 оставшихся. Впервые я действительно чувствовал себя подавленным, когда мои друзья прощались, давали мне свой шоколад и книги и садились на "Нигер".

QP-13 вышел из Кольского залива 28 июня в 17.00, в туман, соединился с архангельской группой и не был обнаружен и атакован авиацией. 2 июля на короткий период туман рассеялся, и они увидели на горизонте в 15 милях от себя злосчастный конвой PQ-17. Но затем путь снова продолжился под защитой спасительного ту-

мана до Исландии. Затем половина направилась в Лох-Ю, а другие суда, возглавляемые "Нигером", – в Рейкьявик. Видимость не позволяла определиться с местом. Корабли потеряли ориентировку. Погода была бурной с силой ветра 8 баллов. На "Нигере" увидели вершину айсберга и приняли его за северную оконечность Исландии. Ошибка привела колонну судов на британское минное поле. В 22.40, натолкнувшись на мину, взорвался "Нигер" и затонул почти мгновенно. Шесть грузовых судов последовали за ним. Началась всеобщая неразбериха. Одна часть конвоя, не зная о происшедшем, продолжала движение. На многих кораблях думали, что их атакуют подводные лодки или надводные корабли. Некоторым казалось, что они видят следы торпед. Велась беспорядочная стрельба и сбрасывались глубинные бомбы. Другие поняли, что это минное поле и застопорили ход. Это замедлило усилия по спасению людей. Позже я разговаривал с одним из немногих уцелевших моряков с "Эдинбурга". Он говорил, что моральный дух на кораблях был высок и люди, оказавшись в воде, пели песни для поддержания бодрости. Но ледяная вода быстро сделала свое дело. Пришедшие на помощь корабли увидели жуткую сцену: море, усеянное трупами, выглядевшими как живые, так как они плавали вертикально благодаря спасательным жилетам. Героями этой ночи были корвет "Роселис" и траулеры "Леди Мэйделайн" и "Св.Элстен", которые, несмотря на опасность, спасли соответственно 179, 40 и 27 человек. Все мои друзья погибли. Это случилось 5 июля – в день моего 20-летия.

После ухода QP-13 меня отвлек от хандры перевод меня и моего друга, бегло говорившего по-русски, в квартиры, занимаемые нашими британскими офицерами. Это избавило его от того, чтобы переводить, и нас обоих от того, чтобы готовить для них и заниматься уборкой помещения. До этого там жили русские офицеры, и место это было роскошное – удобные кровати, туалеты и т.д. "Госсамер", на который я перебрался, покидая "Эдинбург", был потоплен во время бомбежки в Кольском заливе 24 июня. Вскоре его командир капитан-лейтенант Том Криз и другие офицеры присоединились к нашему хозяйству. Я получал лучшие продукты у русского кока, обслуживавшего русских офицеров рядом с нами. У этого кока была слабость к джину, который имелся у нас в изобилии. Никто из нас не умел готовить, но получалось, видимо, не слишком плохо, так как контр-адмирал Беван всегда просил добавки, когда обедал с нашими офицерами. Но эти светлые моменты омрачались для нас всех, когда мы близко наблюдали неистовые усилия по спасению

уцелевших с PQ-17. Потом мы услышали о гибели "Нигера". Двадцать четыре человека с "Госсамера" погибли, а уцелевшие присоединились к нашему лагерю. Свой день рождения, когда я должен был погибнуть на "Нигере", я провел купаясь и рыбача на озере поблизости. Однако бомбежки становились все интенсивнее. Адмирал и другие были убеждены, что лагерь британских моряков вскоре будет отделен от других. Готовились планы по перевозке по железной дороге в Архангельск. Поезда подвергались постоянным воздушным налетам, так как это был главный путь в Москву. Мы были рады, когда от этой идеи отказались.

Вместо этого мы покинули Ваенгу на британском грузовом судне "Харматрис" водоизмещением 5395 т, которое было дважды торпедировано в январе, когда оно было судном командора конвоя PQ-8. С огромными пробоинами в борту, оно было покинуто командой, но затем снова занято экипажем и отбуксировано в Мурманск. Буквально все залатанное деревом оно сейчас отправлялось в Архангельск на дополнительный ремонт. Вооруженное одной 4-дюймовой пушкой и 8 зенитными орудиями малого калибра, судно должно было совершить путешествие со скоростью 5 узлов за четыре дня. Таким образом, 21 июля последние 20 уцелевших с "Эдинбурга" и других кораблей поднялись на него в Ваенге и ночью вышли в море. Мы надеялись, что, несмотря на полуночное солнце, нас не засекут самолеты врага, патрулирующие вход в Кольский залив. Но уже на второй день нас обнаружили, и, так как погода была ясная, мы стали опасаться самого худшего. В самый критический момент мы вошли в туман, который и укрыл нас выше мачт. Мы слышали самолеты над собой, но небо очистилось только тогда, когда мы были далеко в Белом море.

В Архангельск прибыли в солнечную погоду 24 июля и сначала были поселены в мореходной школе в Соломбале (которую я вновь посетил в 1991 г.), а затем в школе на другом берегу реки. После Ваенги и Мурманска Архангельск был идиллическим местом – воздушные налеты совершались редко, и война казалась очень далекой. В городе было несколько обсаженных деревьями улиц, остатки величественных дворцов и церквей с куполами-луковицами, а также оперный театр. Для меня город казался смесью из нескольких современных зданий в основном с деревянными домами и дощатыми тротуарами. В городе ходил трамвай. Это было тяжелое для России время. Все казались измученными заботами, истощенными от недоедания, плохо одетыми и в основном старыми, так как большинство молодых людей ушли на войну. Обраща-

ло на себя внимание количество беременных женщин, готовых родить в любое время, и я задавался вопросом: был ли у этих детей благоприятный шанс на выживание ввиду таких лишений и суровой зимы. Простые люди были дружелюбны в личном общении, но напряженными в других обстоятельствах. В отличие от Мурманска солдаты, часовые и официальные лица держались непреклонно. Из уцелевших с PQ-17 1300 человек, прибывших в Кольский залив, многие были здесь. Ими был полон Интерклуб, размерами напоминавший дворец, – центр для танцев, концертов, общественных мероприятий. Там же был ресторан. Жизнь била ключом. В персонале были партнерши для танцев, но часто казалось, что они только исполняли свои обязанности, а не получали удовольствие от этого. Чтобы перебраться через широкую реку в Архангельск, мне приходилось прыгать и идти по сотням плотно сбитых бревнен, плывущих вниз по реке. Иногда я ходил на русские православные службы и вообще наслаждался следующими четырьмя неделями в Архангельске.

В течение августа вопрос размещения и питания большого числа спасшихся, многие из которых были американцами, достиг в Архангельске и Мурманске критической точки. В Архангельске для их размещения были заняты все общественные здания. Ввиду надвигавшейся зимы и вероятности прибытия новых партий моряков со следующего конвоя были предприняты особые усилия по отправке спасенных домой. Большая часть должна была немедленно отправиться на эскортных кораблях, а остальные – на кораблях следующего обратного, конвоя. 13 августа из Британии в Мурманск вышел американский крейсер "Тускалуза" с кораблями сопровождения. На его борту находился медицинский отряд с соответствующим имуществом для раненых в Мурманске, а также наземный персонал и имущество для обеспечения операций британских бомбардировщиков против немецких надводных кораблей с баз Кольского полуострова. Британские корабли должны были доставить спасенных из Архангельска, встретиться у входа в Кольский залив, затем идти в Ваенгу для разгрузки "Тускалузы". Моряков из Мурманска и Архангельска должны были разместить на отправляемых домой кораблях. Чтобы избежать риска для "Тускалузы", вся операция должна была завершиться за ночь, с тем чтобы утром выйти в море.

Я и большинство из остальных 19 спасшихся с "Эдинбурга", кому не удалось попасть на злополучный "Нигер", покинули Архангельск на борту британского флотского эсминца "Марне" вместе с другими эсминцами и тральщиками, наполненными спасен-

ными моряками. Я как шифровальщик был направлен в радиорубку на время пути до Британии. Мы встретились с американцами и вместе вошли в Ваенгскую бухту. Персонал и оборудование британских ВВС, медицинская аппаратура были выгружены с "Тускалузы" и приняты русскими, однако британский медицинский персонал не был выпущен на берег. Более шестисот спасенных были размещены на различных отправляющихся домой кораблях. Как и планировалось, 24 августа в 6.00 наше британо-американское специальное соединение вышло на высокой скорости и вскоре попало в штормовую погоду. Мы ничего не имели против того, чтобы поскорее оказаться вне опасной зоны. У меня было еще одеяло, которое я сохранил с "Эдинбурга", но кто-то на "Марне", видимо, нашел ему лучшее применение, и оно пропало.

19 августа британская разведка узнала из перехваченного и расшифрованного секретной службой декодирования "Ультра Энигма" сообщения, что немецкий минный заградитель "Ульм" вышел на задание с целью плотно заминировать подступы к Белому морю. Этот корабль принадлежал к минно-заградительной группе "Норд", включавшей заградители "Ульм", "Бруммер", "Кобра", достигшей больших успехов при минировании подходов к Кольскому заливу и Белому морю. 25 августа была получена более точная информация из другого расшифрованного донесения, и на "Тускалузе" получили совершенно секретный приказ об отправке трех британских эсминцев ("Марне", "Мартин", "Онслаут") к норвежскому берегу для патрулирования 10-мильной зоны (позиция была указана), где не было кораблей союзников, но предполагалось наличие легких надводных кораблей противника. Это был один из очень редких случаев за историю войны, когда "Энигма" использовалась в интересах военно-морских сил. Отсюда понятна важность операции, причем для сокрытия источника информации был отдан весьма туманный приказ. Мы направились на высокой скорости к норвежскому берегу в опасную зону. Нас, спасшихся с "Эдинбурга", распределили по боевым постам. Случайно несколько человек распределили на корму помогать сбрасывать за борт снарядные гильзы. Меня никуда не распределили и вместе с другими отправили вниз под палубу. Мы ничего не опасались, так как три наших флотских эсминца имели тяжелое вооружение.

Через два часа после начала патрулирования британские корабли, идущие на расстоянии 4 миль друг от друга, обнаружили прямо по курсу ничего не подозревавшего "Ульма", следовавшего без всякой охраны. Был открыт огонь. В трюме "Марне" орудий-

ный огонь прямо над нашими головами был оглушителен, и впервые за все время моего русского опыта я почувствовал настоящий страх, продолжавшийся около пяти минут. Из-за этого грохота я не заметил, как снаряд попал в корму нашего эсминца.”Ульм”, осыпаемый градом снарядов, отстреливался из своих двух орудий, добившись попадания в “Марну” и сбив на корме орудие. Второй снаряд попал в трос кормового леера. От силы взрыва дали трещины глубинные бомбы, которые, к счастью, не взорвались. Вскоре я поднялся на палубу и обнаружил, что всех находившихся на корме разорвало на куски. Нам пришлось изготовить символические тела для погребения в море. Орудийный огонь прекратился, и “Онслаут” выпустил три торпеды, чтобы покончить с “Ульмом”. Две прошли мимо, но третья попала в корпус, начиненный минами. Взметнулся ужасающий взрыв с дымом и огнем. “Онслаут” начал противолодочное патрулирование, а “Марне” и “Мартин” занялись подъемом на борт уцелевших. Были спасены два офицера и 57 матросов. Затем, к несчастью оставшихся, было перехвачено сообщение вражеского самолета, и, так как мы были очень уязвимы у норвежского берега, спасательные работы были прекращены. Я стоял на корме, беспомощно глядя на 30 или более немцев, бьющихся в воде с выражением полного отчаяния на лицах, пока мы набирали скорость и горячо молились за них.

За время перехода домой я вошел во вкус приятной жизни на эсминце. Море было бурным, но остаток пути прошел без происшествий. По прибытии в Скапа-флоу я был польщен специальными приветствиями нам, спасшимся, от контр-адмирала Бэрнетта. Затем – домой в двухнедельный отпуск.

После краткого пребывания в военно-морских казармах мне посчастливилось попасть на один из главных британских кораблей штаба совместных операций, “Булоло” в состав штаба. На нем я побывал в Касабланке, где видел Черчилля, Рузвельта и других лидеров, – приятная перемена после Мурманска. Позже нас обстреливали и бомбили, когда мы были штабным кораблем при высадках в Сицилии, Анцио и Нормандии, но это не шло ни в какое сравнение с жестокостью русского похода.

* * *

Этот расссказ составлен на основе полного дневника, который я вел в течение всего лета 1942 г., а также многих писем, избежавших цензуры. Эти письма я посылал своей семье из России либо на эскортных кораблях, либо отправлял по почте в Англию.

В.М. Нечаев

НЕЛЬЗЯ ЗАБЫТЬ*

Все последние дни февраля 1942 г. нашему катеру, морскому охотнику № 121, пришлось болтаться в зимнем штормовом море. Мы выполняли задачу обеспечить подводную безопасность движения наших кораблей и транспортов на ближних подходах к Кольскому заливу. В праздничный день 23 февраля встречаем очередной союзный конвой PQ-11. Он движется тремя внушительными колоннами. На его пути, в стлавшихся над самой поверхностью вод испарениях остывающего моря, наш сигнальщик заметил бочкообразную мину, сброшенную с немецкого самолета. Передали семафор об опасности на корабли охраны и транспорта конвоя. Когда весь караван благополучно втянулся в Кольский залив, наш МО-121 вновь возвращается на гидроакустическое прослушивание фарватеров.

Временами нам помогает тихоходный гидросамолет МБР-2. Летчик рукой показывает нам направление на подозрительный район, где вроде бы появлялась вражеская подлодка. Но многочасовой поиск ее в компании еще трех катеров МО безрезультатен. Вероятно, летчик ошибся. Бывает... И мы снова возвращаемся к прослушиванию фарватеров. Так проходят все выматывающие сутки за сутками. Попутно выводим в море подводную лодку. Пролетает немецкий разведчик – ведем по нему огонь. Наконец, когда у нас уже кончились продукты и питьевая вода, получаем приказ о возвращении на базу. Пришли, заправились и оказалось, что нам и еще двум катерам надо идти высаживать разведчиков в тыл немцам, на занятую ими часть южного берега Мотовского залива.

Этой же ночью, эскортируемый друзьями-катерниками, я попал в госпиталь Полярного: ранило при съеме десанта. В приемном покое меня освободили от надоевшей тяжести иссеченного осколками и ватного бушлата и одели в показавшуюся невесомой стандартную больничную робу. По затемненному просторному

---

* © В.М. Нечаев

вестибюлю медсестра Зина ведет меня в палату. За массивной квадратной колонной вижу ярко освещенный, прикрытый марлевым пологом большой стеклянный ящик. Лампы светят внутри его. Любопытствую у сестры:

– Что там такое?

– Обожженные. Кочегары с английского корабля.

Только приглядевшись, различил за марлей двоих спящих. Верхние части их тел открыты до пояса. Розовые, как у младенцев, участки новой кожи чередуются с неотпавшими черно-коричневыми струпьями на еще не успевшей восстановиться.

Утром знакомлюсь с соседом по палате, бывшим минером с тральщика.

Красивый парень – Георгий Стрюк с июля 1941 г. воевал в морской пехоте. В одной из зимних атак был ранен разрывной пулей в живот навылет. Хорошо, что позвоночник не задело. Отправляясь на перевязку, несмотря на протесты дежурной медсестры Елены, Георгий отогнул пластырь на животе и спине, позвал меня:

– А ну глянь! Луну видишь? А как там в моем "камбузе" пища переваривается?..

Рана страшная. Особенно рваное выходное отверстие на спине. Но сестра утешила меня, сказав, что дела у никогда неунывающего минера идут на поправку: "Помог сульфидин". Ее диагноз подтвердил во время обхода главный хирург Северного флота Дмитрий Арапов:

– Скоро зарастет, как на кошке!

Дежурная медсестра все же пожаловалась главному хирургу:

– Этот отчаянный делает на голове стойку вверх ногами.

Арапов не удивился. Только по-отечески пожурил минера:

– Только не очень напрягайся, чтобы рана не кровоточила.

Узнав от лечащего врача, что я с "морского охотника" и что первую помощь мне оказал тоже катерник – "боевой санитар", Арапов заметил:

– Катерники – мастера на все руки. Умело и без потерь воюют и потому редко попадают к нам "на ремонт".

Вечером вместе с Георгием спускаемся вниз, в вестибюль, к обожженным. Еще на лестнице минер рассказал, что ночью 17 января севернее мыса Териберского союзный конвой PQ-8 атаковала вражеская подлодка. Она торпедировала британский эсминец "Матабелла". Из всей команды в живых остались только эти двое. Их успели поднять из ледяной воды...

И я припомнил. 18 января четыре катера-противолодочника, в том числе и наш МО-121, были срочно направлены в Териберский залив для охраны поврежденного английского транспорта "Хармтрес" из того же конвоя PQ-8. Торпеда попала в носовую часть судна, но оно осталось на плаву. В густом тумане следующего утра под нашей охраной спасательные буксиры повели в Мурманск, кормой вперед, светло-серую громаду "англичанина".

Оказалось, не мы одни, а многие раненые русские парни считали нужным заглянуть к англичанам. И те были рады каждому, кто пытался, даже не зная английского языка, заговорить с ними, приободрить хотя бы жестом. Медсестры делали вид, что сердятся, когда парни ради озорства учили улыбающихся кочегаров, когда им требовалось что-либо, звать медсестер по-русски: "Я вас очень люблю!"

Прошли две недели, и многих раненых из госпиталя Полярного решили перевести в Мурманск. Уходили ночью и попрощаться с жизнерадостными английскими моряками не удалось: они спали крепким, счастливым сном розовых младенцев. Утром под вой сирен воздушной тревоги и грохот рвущихся бомб, падающих на город и порт, санитарные машины домчали нас на гору, к зданию школы №1, в которой разместился морской госпиталь. Размещают на третьем этаже, в просторном актовом зале. Но просторным он оставался недолго. Редкий день проходил без пополнения ранеными моряками, в большинстве с иностранных транспортов, разгружавшихся в Мурманском порту.

В последний день марта в Кольский залив вошел конвой PQ-13, и в актовом зале госпиталя сразу стало тесно. Среди раненых – моряки с крейсера "Тринидад" и эсминца "Эклипс". А с началом апреля немцы словно озверели. Десятки самолетов, несмотря на большие потери, рвутся к городу и порту, и опять рвутся бомбы, стреляют зенитки. И снова раненые. Только с транспорта "Нью-Министр Сити" доставили сразу около тридцати пострадавших от прямого попадания бомбы в судно. Теперь в зале ставят уже в два ряда и поплотнее друг к другу. И потому раненых русских постепенно переводят в коридоры и на лестничные площадки. Но мы не обижаемся. Понимаем, что так будет лучше для друзей-союзников. Я ходячий больной и уже успел познакомиться с некоторыми из них, хожу к ним в гости.

Справа от входа в зал первой стоит койка Боба – американского военного матроса. Я никогда не видел его хмурым, недовольным чем-либо. За ним лежит механик Вильям Шорт. У него повреждены руки и ампутированы обе обмороженные ноги. От

такого же, как говорили врачи, "влажного отморожения", матрос Пайк также потерял обе ноги, а Бакстер и Джон Карней лишились по одной ноге. После гибели судна они четверо суток в снежную непогоду провели в заливаемой волнами шлюпке, пока их не подобрал русский военный корабль.

Когда мне без наркоза делали операцию, то я обратил внимание, что на соседнем операционном столе лежал один из пострадавших от полярной стужи моряков. Два хирурга постепенно, от ступни к колену, очищали кость ноги от коричневой, как у замерзшего яблока, массы уже мертвых мускулов. Переговаривались: "И у этого придется отнимать ногу выше колена..."

– Не смотри туда, – говорит мне старшая операционная сестра Мария.

Особенно больно было видеть, что среди них – взрослых мужчин оказались двое почти мальчишек. Они тяжело переживали свою искалеченность. Пятнадцатилетний помощник стюарда Джимм Кэмпбелл отморозил руку и ногу. А четырнадцатилетний юнга Моррис Мильс потерял ногу от бомбы, попавшей в его судно. Этих подростков, отважившихся пойти в союзных конвоях на Русский Север, жалели мы все и относились к ним с особым вниманием и предупредительностью.

Немецкие самолеты, как правило, на бомбежку порта и транспортов на рейде заходили с востока, беря за ориентир одиноко стоявшее на горе здание школы. Нередко бомбы рвались совсем рядом с госпиталем. Стекол в окнах его почти не было, и проемы закрывали плотными щитами из досок. Над крышей прерывисто ревут моторы "юнкерсов". Где-то падают, рвутся бомбы, и испугавшиеся иностранные моряки, несмотря на свои увечья, от страха перед гибелью стараются свалиться с коек и спрятаться под ними. В других условиях это было бы смешно, но только не в той обстановке беззащитности всех нас. Мы, ходячие русские моряки, понимаем их состояние и чувства, помогаем медсестрам снова поднимать на койки испугавшихся, ободряем их, успокаиваем. А когда кончался очередной налет и на какое-то время устанавливалась тишина, разноязыкие моряки эмоционально выражали появлявшейся в зале рыжеволосой англичанке, доктору Доре, свое восхищение выдержкой медиков госпиталя и храбростью русских парней, даже не поднимавшихся с коек. Я-то понимал, что наши ребята могли бы на эту восторженную похвалу сказать: "А куда деваться и зачем, если бомба в 250 килограммов попадет в здание?.. Все равно уж..." Оттого-то, глядя друг на друга, мы вынуждены были подавлять в себе чувство

естественного страха, стремились посильно проявлять трогательную заботу о своих соседях-союзниках.

А как их всех, даже страдавших от боли и беспомощности мальчишек, интересовали фронтовые сводки Советского информбюро и другие сообщения наших газет о боях на различных фронтах и особенно на морях. Но кому-то надо же было стать переводчиком на английский для жаждущих знать новости. И я рискнул, надеясь на тот небольшой багаж знания языка, который дала мне в довоенные дни Мурманская рыбопромышленная мореходка.

– Базиль! Читай! – звали меня английские моряки.

И я охотно шел к ним. Садился обычно на койку американца Боба. Мы отлично понимали друг друга, и Боб здорово помогал мне в переводе с русского. Общими усилиями, уточняя правильность произношения, читали вслух небольшую флотскую газету "Краснофлотец" и большие центральные газеты. Зато надо было слышать восклицания восторга, видеть радость на лицах после сообщений о сбитых нацистских самолетах или потопленных субмаринах и вражеских транспортах! Как это здорово поднимало дух солидарности моряков разных стран.

Симпатичная рыжеволосая Дора (ею откровенно любовались наши парни), посещая своих пациентов, приносила им красочные английские журналы. Боб предлагал их посмотреть и мне. В свободное время, а его у меня было хоть отбавляй я решил скопировать некоторые понравившиеся в них снимки. Мои рисунки увидели молодые медички, и я не мог отказать им в подарке. Один рисунок сделал специально для Боба. В свою очередь, он нарисовал мне матроса военного флота под флагом США, а ниже написал буквы "A.B.C.R.D." Пояснил, что они означали, но я так и не запомнил сказанного. Рисунок Боба чудом сохранился до сегодняшнего дня. Если Боб жив и увидит его на фотографии, то он обязательно вспомнит и госпиталь в Мурманске, и наше совместное чтение вслух, и то, что он зашифровал в этих пяти буквах.

Лишь 22 апреля мне разрешили выписаться из госпиталя с условием еженедельно являться на перевязку. Прощаюсь с друзьями-союзниками, выхожу из здания и прямо пьянею от свежего воздуха, снега и солнечного утра. В полуэкипаже, что разместился в здании Арктического морского училища, получаю направление на свой МО-121. Оказывается, он пришел в Мурманск на ремонт и перевооружение. Ставят новые пушки, второй пулемет ДШК и стеллажи для английских глубинных бомб. Катер поднят на слип судоремонтного завода, а экипаж поселили по соседству с коман-

дой ремонтирующейся подводной лодки М-172. Заняли две комнаты на втором этаже деревянного дома в самом центре города.

А немцы продолжают усиленно бомбить порт, железную дорогу и сам город. День 1 мая чуть не стал последним в жизни парней нашего катера. Еще звучал по радио запоздавший сигнал воздушной тревоги, а над крышей проревели моторы фашистского самолета, раздался треск дерева и тут же – взрывы бомб. Дом тряхнуло так, что мы посыпались со второго яруса нар. Из комнаты напротив выскочили мотористы. У электрика Николая Скатова руки в крови. Порезало стеклами, выбитыми из окон. Я вижу дыру, пробитую в крыше, потолке комнаты мотористов и наружной стене, а рядом с домом большую воронку. Вся сила взрыва пришлась на сарай для дров, от которого осталось одно воспоминание.

– Сегодня повезло, – согласились катерники, еще не веря полностью, что никого не убило. – Нажми немец кнопку сброса на какое-то мгновение раньше и...

Зато горе пришло к жителям соседнего дома. Они спрятались в вырытом во дворе окопчике, и одна из четырех бомб упала точно в него. Получилась братская могила для десяти человек. С того дня мы не прятались ни в каких убежищах, а просто выходили на открытое пространство. Не пытались и вахтенные, стоявшие на палубе катера во время вражеских налетов. Стреляли по пикировщикам из крупнокалиберного пулемета.

Несмотря на бомбежку, в городе продолжали работать кинотеатр "Северное сияние" и клубы моряков, железнодорожников, строителей. Они устраивали для молодежи танцевальные вечера. Мы тоже стремились попасть в веселые, гремящие музыкой залы и в танце со знакомыми девушками отвлекались от отупляющего чувства опасности, как-то забывались на короткое время. И хотя мы слышали и противный гул моторов, и близкие взрывы бомб, видели, как рушатся кирпичные здания и исчезают деревянные, но в это время воспринимали их как что-то очень далекое, нас не касающееся. Вот что значили молодость и ничем не укротимое желание жизни!

На танцевальные вечера в клуб моряков мы несколько раз ходили вместе с норвежскими партизанами. Они жили в соседнем с нами доме. Отдыхали после трудного рейда в глубокий немецкий тыл. Среди молчаливых парней были две девушки. Более крупная и рослая была ранена в последнем походе. "Костыль", как мы называли "хеншель-126", обнаружил отряд, стал преследовать и обстреливать лыжников. Приходилось зарыться в снег, но немец все равно стрелял, и одна из пуль попала в руку норвежке. Ее рюкзак

и оружие вместе со своим весь обратный путь несла худощавая, улыбчивая подруга. Обе норвежки приходили в сопровождении своих товарищей, всегда держались вместе с нами и только с нашими парнями шли танцевать. Почему – мы не задумывались и у них не спрашивали, хотя и обменивались редкими общими фразами. Видно, их командир посоветовал быть ближе к катерникам.

Только некоторым катерам дивизиона поручались выходы в норвежские фьорды. Наш катер не раз появлялся у берегов Норвегии с партизанами и разведчиками, ставил мины на путях движения транспортов. Читая в сводках Совинформбюро о боевых действиях норвежских партизан под командованием Л., я знал, что это говорят о Ларсене, человеке с очками в простой железной оправе, которого видел в нашем затемненном кубрике. Положив небольшую карту на складной столик и подсвечивая себе фонариком, Ларсен что-то еще раз объяснял и показывал окружающим его товарищам.

Чаще всего наши "пассажиры", уходя из Полярного в очередной рейд, на палубе нашего катера появлялись в ночное время. Под прикрытием темноты или снежных зарядов молча и быстро пробегали к люку в большой кубрик и не показывались из него до момента высадки. Об этих выходах наши парни никому и ничего не говорили, словно и не ходили никуда.

Вскоре наших друзей-норвежцев мы не увидели. Оказалось, что они уже в Полярном. Вероятно, предстояла очередная трудная операция. Теперь о их делах можно снова узнать только из сообщений в наших газетах. Ну что же, доброго им пути и успехов!

Меж тем на катере завершался ремонт. Нам установили второй крупнокалиберный пулемет ДШК. Привычной формы стеллажи для наших глубинных бомб заменили на более громоздкие – под английские. Они тяжелее – больше взрывчатки. Экипаж наш получил пополнение: из местной школы связи прибыли два акустика. Оба длинные и худющие, как с детства заморенные. Старший – Анатолий Шабаршин и более молодой – Геннадий Никитин сразу же включились в работу. Вместе с ними я наблюдаю, как нам, первым на всем флоте, английские специалисты ставят гидролокатор "Асдик". С его помощью можно определить пеленг и дистанцию до подводной цели. Рекордер, на котором можно зафиксировать место нахождения подлодки, и остальную аппаратуру разместили в штурманской рубке. Там и будет боевой пост акустиков. На всех чертежах, по которым велся монтаж сложной аппаратуры, я увидел надпись: HMS "Osprey". Видно, англичане были именно с этого корабля.

При очередном посещении госпиталя я, к своему изумлению, ви-

жу в вестибюле большую группу иностранных моряков, среди них моих знакомых по актовому залу. Все они одеты не в свои одежды, а в форму нашего военного флота. Боб и другие с гордостью показывают нарукавные красные звездочки: "Теперь мы русские моряки!"

Оказывается, их отправляли в Англию на отремонтированном крейсере "Тринидад". Но в бою с немцами 15 мая он был торпедирован и затонул. Моряков спасли и доставили обратно в Мурманск. Теперь их отправляют в Архангельск. А уж оттуда с очередным караваном в Англию. С нескрываемым сожалением прощаюсь с ними, желаю безопасного пути и слышу их добрые слова в адрес русских моряков.

Экипаж нашего катера, завершив ремонт, тоже прощается с Мурманском. Посередине Кольского залива встречным курсом шел норвежец, бывший китобой. Ныне это электроминный тральщик. Нам видны только высокие бак и надстройки, а главная палуба – вровень с водой, и потому кажется, что каждая часть норвежского тральщика движется самостоятельно. За ним волочится толстая кишка электромагнитного трала. Мешать контрольному тралению нельзя, и катер отворачивает вправо, туда, где серые и закамуфлированные громады транспортов из PQ-16 в ожидании комплектования обратного конвоя жались к высокому берегу – месту, более безопасному при неожиданном налете немецких самолетов.

Наши акустики включили "Асдик" и с особым удовольствием докладывали командиру о работе прибора, о расстоянии до каждого движущегося объекта, об изменении пеленга до него. Забегая вперед, следует сказать, что благодаря "Асдику" наши акустики успешно вели поиск подводных лодок и даже одиночных мин. И ни в одном из более 120 эскортов групп и одиночных транспортов, конвоев караванов при нашем присутствии потерь не было*.

---

* В 1991 г. на Севере широко отмечалась 50-я годовщина прибытия в Архангельск первого союзного конвоя PQ-0 – "Дервиш". 28 августа в Мурманск пришли корабли совместной акции "Дервиш-91", в их числе противолодочный фрегат "Лондон". На приеме в их честь я был представлен лидеру клуба "Северная Россия" г-ну Ричарду Сквайрзу. От него узнал, что Вильям Шорт жив. Ричард Сквайрз был так любезен, что пообещал передать Вильяму Шорту, что о нем вспоминает русский моряк.
В один из дней октября я получил письмо из Шотландии. Вильям Шорт вспоминал Мурманск 1942 г., госпиталь в школе №1, врачей и медсестер, выражал им свою благодарность за подаренную ему вторую жизнь. Касаясь судьбы других моряков, сообщил, что Джимм Кэмпбелл сейчас живет в Австралии, а Джон Карней – где-то в Англии. Где другие спутники его по погибшей "Индуне" и спасательной шлюпке – не знает.

* * *

Командир дивизиона катеров – морских охотников очень спешил в Полярное. Дело в том, что капитана 1-го ранга Александра Спиридонова срочно вызвали в штаб Северного флота, и потому наш катер № 113 идет на вест кратчайшим курсом. С момента выхода из бухты Гремихи и надолго сверкающие до зеркального блеска надраенной латунью ручки машинного телеграфа застыли на делениях "Вперед. Полный". Моторы ревут ровно, мощно.

Я рулевой. Как обычно, прочно закрепился на трех надежных во всех случаях точках опоры: расставил циркулем ноги, а спиной прижался к высокому нактоузу главного компаса. К тому же так лучше виден каждый, только мне понятный жест командира, старшего лейтенанта Михаила Миронова. Он мой земляк, из Архангельска, и не слишком разговорчив, как и все коренные северяне. За спиной Миронова, облокотясь на ограждение ходового мостика, стоит капитан первого ранга. Комдив Спиридонов впервые идет на нашем катере. Мне интересно видеть его вблизи и потому нет-нет поглядываю на него. Но в то же время не забываю, что в моих руках штурвал и катер должен идти "как по ниточке". Так предупредил командир.

Замечаю, что не меньше старается и старший сигнальщик Андрей Михайленко, в прошлом черноморец с линкора "Парижская коммуна". Андрей, вообще не обиженный ростом, то и дело поднимался повыше и пристально разглядывал нечто, только ему одному видимое. Все Михайленко успевал заметить первым. Какой надо было иметь зоркий глаз, чтобы заметить змеиную голову перископа вражеской подлодки, мелькнувшую в пене кильватерной струи промчавшегося эсминца! Наш МО-113 тут же атаковал ее глубинными бомбами и тем сорвал атаку врага на охраняемый нами караван. Андрей же в праздничный день 23 февраля увидел в курившемся над поверхностью моря зимнем тумане мину, сброшенную с "хейнкеля" на пути PQ-11 – одиннадцатого союзного конвоя. Тяжело груженные транспорты его подходили к Кольскому заливу. Вовремя предупрежденные нами, они миновали опасность.

Я обратил внимание, что капитан 1-го ранга, поглощенный раздумьем о чем-то своем, неотрывно смотрел в пустынную даль моря и время от времени что-то шептал. Меж тем миля за милей оставались позади в взбитом винтами кружеве пены. И только стрелки часов ползут по циферблату медленней улитки. Вскоре куда-то исчез ветер. Но барометр, как доложил командиру появившейся на мостике штурман – мичман Николай Бойцов, не намеревался под-

ниматься. Делаю вывод для себя: "Это не к добру. Наверняка, успеем хватить полундры". Штурман быстро взял пеленги на приметные места и, взглянув на комдива, негромко говорит:

– Прошли остров Харлов.

Капитан первого ранга оторвался от своих дум, переспросил:

– Что? Уже Харлов?

– Точно так.

– Командир! Сыграйте захождение!

Свободные от вахты катерники выскакивают из люков на верхнюю палубу, строятся на юте фронтом к еле видимой зубчатой полоске берега. На их лицах недоумение: "Играют захождение, а никакого встречного корабля..."

Непрерывно торжественно звучит голос командира дивизии:

– Здесь, в этих водах, в неравном бою с эсминцами врага год назад погиб наш сторожевик "Пассат". Погиб спасая другие корабли, людей их. Честь и вечная слава героям русского флота!

Капитан первого ранга, командир, штурман берут под козырек. Замер строй моряков. Медленно приспускается сигнальщиком боевой флаг.

Вскоре, как я и предполагал, погода на глазах начала портиться. Задул встречный ветер, постепенно набирая силу, погнал крутую волну. Она щедро поливала палубу и людей на ней. И незаметно все свободные от вахты скрылись в кубрики. Я же, следуя примеру командира катера и комдива, плотнее застегиваю теплую, на искусственном меху куртку-накидку. На голову накидываю такой же капюшон. Дольше буду сухим. А это важно для меня. Монотонно гудят моторы. Размеренно раскачивается катер. А до Полярного еще идти да идти!..

– Справа сто двадцать – неизвестный предмет! – доложил сигнальщик.

Старший лейтенант Миронов вопросительно взглянул на комдива. Тот молча кивнул ему. Все это длилось какое-то мгновение, и было понятно взаимно без слов.

– Право руля! Держать на предмет! – следует команда мне.

Чтобы лучше рассмотреть неизвестный предмет, Андрей поднимается на верх рубки и становится у мачты. Держится за нее и руками и ногами, всем телом. Теперь катер мотает почти бортовая качка. Порой казалось, еще немного и сигнальщика, как сухой лист от ветки, оторвет от мачты и швырнет далеко-далеко. Но Андрей цепок, как циркач, переполнен энергией и от этого готов на самую отчаянную выходку. Он пристально вглядыва-

ется в горизонт, показывая жестом, куда мне следует держать направление, и наконец, разряжая общее напряжение, кричит:

– Шлюпка под парусом! Уходит от нас!

– Слезайте! От нас не уйдет.

Командир прибавляет ход. Вот и мне стало видно, как желтый парус изо всех старается уйти от преследования. Только бесполезно. Скорости шлюпки и катера далеко не равны. Вся гонка продолжается не более двадцати минут. "Сто тринадцатый" отрезает беглецам путь в открытое море. И те, поняв, что от катера им все равно не уйти, спустили парус. А у мачты поднялись двое. Они замахали руками, непонятно что крича.

На самом малом ходе катер, послушный точным движениям моих рук, осторожно сближается со спасательным ботом. Он переполнен. На банках и меж ними, внизу, на сланях вплотную сидят люди. Оружия не видно. На некоторых плоские английские каски-тарелки и на всех ярко-желтые прорезиненные спасательные куртки с красными сигнальными фонариками в нагрудных карманах. Ими снабжали экипажи торговых судов в конвоях.

– Боцман! Принять бот под левый борт! – призывает командир.

А моряки и без команды уже приготовились к швартовке.

– Становись на привальный! Руками! Руками придерживай! Поглядывай, чтоб не ударило! – распоряжается боцман Анатолий Сафронов.

Придерживая друг друга, парни стараются приноровиться к темпу качания бота и катера, уловить удобный для снятия людей момент. Вот бот, как пушинка, взлетел вровень с палубой корабля, а моряки, стоявшие на привальном брусе, за бортом, оказались почти по пояс в воде. На какую-то секунду замерев наверху, бот вдруг стремительно проваливается глубоко вниз. Корма катера, обнажив острые винты и рули, грозно нависает над ним и, кажется, вот-вот в щепки раздробит, расплющит и бот и людей в нем. А они, испуганно пригнувшись, прикрывают руками головы, словно этим спасут их, если и впрямь корма ударит именно по ним.

Бот опять подбрасывает вверх, а корма корабля с шумом и брызгами плюхается рядом с ним. Рискуя быть искалеченными, парни по точной команде боцмана успевают выхватить из бота двух сидящих у самого борта и передать их с рук на руки на палубу катера. А затем вновь ловят момент, когда бот поравняется с ними. Андрей по натуре своей не мог оставаться безучастным, когда товарищам приходится так рисковать. Он получает разрешение

командира и в один момент оказывается в боте. Вот где пригодились его ловкость и недюжинная силенка!

У сидевших на мокрых сланях в легкой одежде ноги и руки оказались сильно обмороженными. Люди не могли даже встать. Да и остальные от долгого, почти неподвижного сидения в битком набитом боте со стоном от боли еле шевелили затекшими ногами. Катерники поднимают на руки исхудавших моряков и, изловчившись, как маленьких детей, передают стоящим на палубе "сто тринадцатого". Так продолжалось долго, до тех пор, пока все тридцать два потерпевших бедствие не были переправлены с бота на борт катера. Вижу, как измученные люди не могут сдержать слез радости: они спасены, они у своих!

Те двое, что кричали нам, оказались русскими из экипажа парохода "Киев", потопленного фашистской подводной лодкой. Людей с "Киева" подобрал английский крейсер. А сейчас матросы громко, чуть задыхаясь от взбудоражившей их радости второго спасения, торопятся рассказать о том, что произошло с ними уже в эти дни, о трагедии конвоя PQ-17.

– Ого! Да тут, видно, остатки Ноева ковчега! – удивился комдив, оглядывая спасенных, живописным цыганским табором расположившихся прямо на кормовой палубе.

– Есть малайцы, арабы, англичане... Матросы, кочегары, артиллеристы, офицеры, – поясняют, дополняя друг друга, русские моряки. – С разных пароходов. Штурман – голландец с "Паулуса Поттера". На нем мы возвращались. А эти двое длинных – матросы с американца "Питер Керр". Его германские самолеты сожгли пятого, уже под вечер. Страшный вечер... Погибли восемь, а может, и девять транспортов. А защищать от подводных лодок и пикировщиков некому было. Военные корабли куда-то исчезли. А утром шестого вновь налетели пикировщики. Бомбили жутко. Видели, как загорелся американец "Вашингтон". Несколько бомб попали в "Боултон Касль". В клубах пара он ушел под воду. Не успели мы опомниться, как смотрим – бомбят уже нас, т. е. "Паулус Поттер"! Его команда сразу же покинула еще целое судно: ни одна бомба не задела его! Но раз приказал капитан, то и нам поневоле пришлось следовать за всеми. А пароход и не думал тонуть. Жалко и обидно терять судно и ценный груз. Да если бы он один так был брошен!.. Эх!..

Мне, как и рассказчикам, тоже жаль зря потерянные транспорта. И до горечи обидно за поведение их капитанов и команд. Впрочем, оно неудивительно и объяснялось довольно просто. Не мне одному было известно, что почему-то среди иностранных мо-

ряков переходы в Мурманск и Архангельск пользовались дурной репутацией. Ее пытались объяснить отвратительной погодой Арктики, необычно бурным и коварным Баренцевым морем, холодом и прочими бедами. Особенно неизбежностью нападения нацистов, а значит непременной гибелью участников конвоев. Причем их немало не заботило, дойдут ли транспорт и груз в его трюме до места назначения. Главное – лишь бы самим уцелеть.

...Грузный моряк с сединой на висках, с трудом разогнувшись, последним покидает свое временное убежище – корму спасательного бота. Не совсем удачно прыгает, но, вовремя подхваченный руками катерников, попадает на палубу нашего корабля. Глубоко и облегченно вздохнув, делает шаг навстречу спустившимся с мостика комдиву и командиру катера и, приложив два пальца к козырьку форменной фуражки, представляется:

– Джон Паскоу – капитан английского судна "Боултон Касль", принадлежащего "Лайбопор компани". – И покачав горестно головой, добавил. – О, эти страшные десять дней!.. Надеюсь, вы меня понимает?.. Пять суток назад у нас кончилось горючее. В густом тумане потеряли другие шлюпки. Мы уже теряли надежду выжить. Кончилась пресная вода. И все же счастье не изменило нам. Благодарю вас!

Джон Паскоу поклонился и пожал дружески поданные ему руки. Как только капитана пригласили пройти для отдыха в носовой кубрик, русские с "Киева" продолжили свой эмоциональный рассказ, как спасались транспорты, брошенные конвоем на произвол судьбы.

– Бросить на истребление!.. Какая подлость! – не выдерживает комдив и, резко повернувшись, уходит в штурманскую рубку.

Пока старший лейтенант, глядя на спасенных, размышляет, как поступить с такой массой людей, катерники слушают русских моряков.

– Хорошо, что не штормило. Но холод и сырость мучили здорово. Часть спасавшихся нацисты забрали из шлюпок на всплывшую подводную лодку. А нам чудом удалось уйти. Помог густой туман.

Парни говорят вперебивку. Торопятся, боясь, что не успеют высказать своим все наболевшее за минувшие дни:

– А мы вас сперва приняли за немцев. Думали: бот снесло к берегам Норвегии. Вот капитан и пытался уйти подальше в море. А мы флаг разглядели: наш, советский!.. Потому и закричали...

– Дежурный! – наконец решает командир катера. – Всех в большой кубрик! Накормить. Дать чаю. Пострадавшим окажите помощь. Боцман! Шлюпку на буксир!

– Товарищ командир! Их в сухое бельишко бы. Мы им свое нижнее дадим... – слышится чей-то голос.

– Добро! – командир двигает ручки машинного телеграфа, и за кормой катера вновь вскипает белый бурун. Бот на коротком буксире сильно мотает. Приходится сбавить ход, а нам следовало поторапливаться. И так изрядно потеряли время на непредвиденную спасательную операцию.

Капитан первого ранга Спиридонов опять занял облюбованное им место на мостике. Пристальным, изучающим взглядом провожает медленно проходящих в носовой кубрик. Он весь как-то нахохлился, и лицо его стало необычно сердитым. А мне подумалось: "Неужели на него так сильно подействовало услышанное о разгроме конвоя PQ-17? А может, от портящейся погоды? Вот уже предвестники шторма – косматые серые облака появились над морем. Впрочем, что ему шторм? Значит, все же судьба конвоя. Наверняка Спиридонову как настоящему русскому моряку до корней волос стыдно за поведение своих коллег-союзников. За тех, кто оставил конвой без защиты".

Тут катер резко качнуло. Чтобы не упасть, сигнальщик ухватился за тумбу прожектора, а на кистях рук – бинты с кровавыми пятнами – результат схватки Андрея со спасательным ботом. Но он не обращает на свои "царапины" никакого внимания: "Подумаешь, пустяки!" Зато нет-нет, да и глянет пытливо на хмуро молчащего капитана первого ранга. Видать, сигнальщика одолевали те же мысли, что и меня.

Комдив слегка ударяет рукой по ограждению мостика, как бы соглашаясь во всем в моих думах о нем. Затем решительно расправляет плечи, и лицо его вновь становится ясным, спокойным. – Прибавить ход, командир! – трогает он за рукав куртки старшего лейтенанта Миронова. – А я пойду вниз. Отдохну.

Командир берет предложенную ему папиросу, но не прикуривает, ждет ухода комдива. И, пока тот еще не спустился с мостика, советуется:

–А не оставить ли бот в ближней бухте? Мешает...

– Что ж, действуй!

Еще одна незапланированная остановка стоила более часа драгоценного времени и добрых двадцати метров манильского троса из неприкосновенных запасов боцмана. Избавившись от бота, дали полный ход, и на мостике вновь установилась тишина. Непогода загнала свободных от вахты в тепло внутренних помещений. Но вот вслед за пролетевшим над палубой всплеском крутой волны из

люка большого кубрика выскакивает боцман Сафронов. Он с необычной резвостью удирает за рубку от догоняющих его брызг и не успевает. Ворча отряхивается и уже не спеша поднимается на мостик. Просит у командира разрешения подменить сигнальщика на несколько минут: "Пусть немного побалуется чайком!"

Получив командирское "добро", довольный Михайленко подмигивает мне и бежит в кубрик. А боцман, оглядывая горизонт, начинает то ли докладывать, то ли просто рассказывать, что сделано для спасенных моряков:

– Капитана и еще трех, постарше, – штурмана и механиков – поместили в малом кубрике. Они в порядке. Разделись. Лежат на койках. Довольны. А с остальными пришлось повозиться. С обмороженными руками и ногами больше половины. В основном арабы, ну и там другие, азиатские... Кочегары, вероятно. Одежонки на них почти никакой. Видно, спешили спастись. Наши ребята дали им свое нижнее белье. Потеплее будет. Да, на из обмороженные руки и ноги израсходовали все бинты из санитарных сумок и целую банку технического вазелина. Юнга притащил. Ох! Будет же мне от мотористов!.. – покрутил головой боцмана. – И все равно не хватило. Хорошо комендоры подсказали: в финскую кампанию обмороженные лица и руки ребятам пушечным салом натирали. Противно конечно, но зато хорошо помогало. Его-то и пустили в ход...

Затем боцман Сафронов поясняет, как решили проблему спальных мест. В тесном кубрике обычно размещалось девять человек. Сегодня его "население" выросло втрое.

– На рундуки положили по двое, "валетом". Остальным положили полушубки и регланы прямо на палубу. Лежать, конечно, не особенно удобно, а сидеть, ничего, можно. Сидели же они в шлюпке! У нас-то в кубрике лучше. Тепло. Сухо. Все вроде бы довольны... Напоили чаем с сахаром. Накормили пеммиканом из их же несъеденного "энзэ". Нашли в боте. Но мало. Всем не хватило. Отдали свой обед. Для наших остался только чай.

Старший лейтенант Миронов одобрительно качнул головой.

– А для тебя, – это боцман адресует уже мне, – оставлены и хлеб и масло.

Даю знак, что понял, и Сафронов продолжил свой доклад командиру:

– Потом мы нанесли визит вежливости английскому капитану. Он уже лег, но, увидев нас, приподнялся и еще раз, как мы поняли, высказал свое удовлетворение всем сделанным для него и остальных, поблагодарил. Мы пожелали ему и его спутникам спокойной

ночи. Надо же, пережить такое!.. А в большом кубрике я оставил акустика Шебаршина. Ему все равно за аппаратурой смотреть.

– Добро! – заключил командир.

Боцман умолк. Зато стало слышно, как с каждой минутой набирал силу шторм. Вскоре катер, подобно дельфину, едва вылетев из одной волны, тут же врезался в другую. По палубе понеслись потоки пенящейся воды. Вот из кубрика поднялся Андрей. "Ага! – радостно отмечаю его появление. – Теперь и я имею шанс выпить кружку-другую горяченького!.." Но что это? Сигнальщик, не глядя на меня, так ждавшего его появления, направляется прямо к командиру катера. Встревоженно докладывает:

– В кубрике "чэпе"!

– Что такое?.. – выпрямляется от изумления старший лейтенант.

– Иностранцы скандалят. Могут подраться. Мы с Шебаршиным пить чай закрылись в раздевалке. А они, видно, подумали, что мы совсем ушли, и в кубрике началась заваруха. Кому-то из лежавших на рундуке не понравился сосед, то ли индус, то ли араб – бес их разберет! Все они забинтованные и похожи друг на друга как гильзы от снарядов. Так он столкнул своего забинтованного соседа с рундука. Глядя на него, и другой тоже столкнул соседа прямо на головы тех, кто лежал на палубе. А те, конечно, зааврали-ли. Такой гвалт начался! Мы с акустиком быстрей в кубрик. Думали, драка началась. Потому что там некоторые уже руками размахивать стали. Шебаршин говорит: "Их успокоить надо". А как – не знаем. Не бить же их!.. Но когда они увидели нас, то стихли. Тогда я к штурману, голландцу или бельгийцу, шут его знает. Мне его Шебаршин показал. Тот штурман и по-английски, и по-немецки смыслит, а по-русски не в зуб ногой! Все же кое-как объяснил нам, что произошло. Оказалось, что зачинщики скандала – белые, и потому не хотят быть в одном кубрике вместе с азиатами и тем более на одной койке. Пусть, мол, убираются вон. Надо же до такого додуматься! Как же можно так? А?.. То вместе спасались от немцев и чуть не погибли. Их же эти арабы сняли с плотика. А тут – сканда-лят! Так, кто его знает, до чего могут дойти: арабов и этих, как их... малайцев! Их больше...

Командир, оценив всю серьезность происходящего, приказал сигнальщику вызвать из моторного отсека главного старшину Ивана Ильина. Бывший механик торгового флота имел внушительную фигуру. Не знавшие, увидев Ильина в походной одежде, такого представительного, именно его принимали за командира катера. Невысокий и худощавый старший лейтенант находил в та-

кой путанице своеобразный юмор и не обижался. Надо также заметить, что Ильин, хладнокровный в любой обстановке, ходил в сражавшуюся с франкистами республиканскую Испанию. Там научился испанскому языку. Командир объяснил главному старшине обстановку в кубрике и, показав глазами на меня, заключил:

– Пойдете вместе. Наведете там наш, флотский порядок. Только постарайтесь убедительным словом, приказом. Все же, как говори, они не нашего Бога. Ну а если что...

Главный старшина улыбнулся. Передав штурвал боцману, я следую за Ильиным: Лязгнув металлом входного люка, вместе с солидной порцией накрывшей нас волны я вслед за главстаршиной рухнул в кубрик. В нос ударил резкий, спрессованный запах прелой резины спасательных курток и душных испарений попавших в тепло мокрых человеческих тел. Я так и остался у трапа, в центре кубрика. Прав был сигнальщик: ну и теснотища! И как мы никого не придавили? Я всматриваюсь в обращенные к нам лица сидящих и лежащих. А Ильин по-хозяйски, безошибочно, через тела и пригнувшиеся головы потеснившихся шагнул к верхней койке, где лежал штурман с забинтованными ступнями. Тот понял, что будет нужен русскому моряку, и потому приподнялся на локтях, насколько позволяло свободное до подволока пространство.

С момента нашего появления в кубрике – настороженная тишина. Лишь встревоженно переглядываются индусы, малайцы, арабы. Лежащие на койках зачинщики скандала делают вид, что им безразлично происходящее, и все же искоса поглядывают на представительного Ильина. Внимательно следит за их поведение Анатолий Шебаршин. Он стоит напротив меня в распахнутых дверях раздевалки. А главный старшина, чуть помедлив, обращается к штурману на испанском: просит объяснить, что происходит.

Сделав предупреждающий жест, штурман вполголоса, мешая испанский с английским, кое-как поясняет Ильину, кто зачинщик скандала. И это не в первый раз. Еще в боте они пытались начать драку из-за мест на банках. В шлюпку все время набиралась вода, и они не хотели ни вычерпывать ее, ни видеть снизу, на сланях. Откровенно подговаривали других выбросить всех желтых за борт. Потом схватились за ножи. Капитан отобрал их, пригрозив пистолетом.

Ильин нахмурился. Молча обвел строгим взглядом кубрик. Я же заметил, как только главный старшина обратился к штурману, все напряженно прислушались к разговору, но интонации пытаясь понять, о чем говорит штурман этому неизвестному им по чину плечистому моряку в кожаном шлеме с волевым лицом и команд-

ными нотками в голосе. А главный старшина потребовал от штурмана перевести то, что скажет, на английский.

– Запомните! Вы на советском военном корабле. Здесь наши законы. Этот мой приказ для вас закон! Сейчас все вы – матросы, кочегары – пассажиры. Черный, белый, желтый – нам безразлично. Никому никаких привилегий. Кричать, скандалить, драться, курить, плевать на палубу запрещаю! Виноватого – в канатный ящик! Это приказ! Все!

Штурман таким же не терпящим возражения тоном переводит все сказанное суровым русским на английский, вернее, на кокни, широко известный среди моряков торгового флота всех стран диалект лондонского портового предместья. Как чувствовалось, он был понял всеми. Правда, видно для усиления сказанного русским, штурман добавляет кое-что от себя. Мне это тоже в основном понятно. Помогла разговорная практика в Мурманском военно-морском госпитале, где я лежал менее трех месяцев назад.

Смотрю на выражение лиц лежащих и сидящих моряков, жду их реакции на запрет. Кажется, краткая, энергичная речь Ильина произвела впечатление. Лица индусов, арабов и малайцев стали спокойнее. Тихо переговорив между собой, они, прикладывая по-восточному ладонь к сердцу или держа сложенные вместе ладони перед собой, произносят длинные, на непонятном мне языке слова. По промелькнувшей английской фразе понял: благодарят.

Штурман просит нас подождать. Расстегнув широкий, из плотной парусины пояс, достает из его карманчиков пакетики из целлулоида. Бережно вытряхивает из них маленькие квадратики из целлулоида. Снимков много, и все они из тех далеких мирных дней. У старинной ветряной мельницы стоит старик, вероятно отец штурмана. Рядом молодая женщина с прижавшимися к ней малышами. Штурман поясняет: жена и его дети. Та же группа чинно гуляет по дамбе большого канала. Они же на фоне громады белоснежного пассажирского теплохода. Еще снимок: дети без взрослых смеясь бегут по огромному полю цветов. Другой семейный снимок: на пороге своего дома. У всех улыбающиеся, счастливые лица. И еще снимок. Наверняка праздничного обеда: на столе пирог и открытая бутылка вина. Дальше отдельные портретики каждого из членов семьи штурмана. “Давно не видел их. Не знаю, живы ли, – с грустью произносит он. – Там теперь нацисты. Я ушел в море давно, еще до начала войны в Европе...”

Лучше бы он не показывал эти сентиментальные снимки! Так и хотелось упрекнуть штурмана: “Если б только ты один был в

разлуке!.. Да и почему ты не помешал нацистам ворваться на твою родину?" Сдерживаюсь с большим трудом. А потом его же еще и успокаиваю, обнадеживаю:

– Скоро союзники, Великобритания и Соединенные Штаты, откроют в Европе второй фронт. Уничтожим нацистов и тогда – домой, к своим...

– Да-да, – невесело и откровенно без веры в скорое избавление его родины от захватчиков соглашается штурман и прячет снимки в пояс.

Меж тем в кубрике установилась сонная тишина. Шепнув акустику: "В случае чего сигнал на мостик!", Ильин кивком дает мне знак на выход. Ловим момент, когда волна пролетает над выходным люком, и проворно выскакиваем наверх. И все равно попадаем под холодный душ. После духоты кубрика он даже освежает, бодрит.

– Порядок наведен! Дипломатично! – улыбаясь, кратко докладывает Ильин командиру катера и уходит вниз, к своим моторам.

Сменив боцмана, я вновь кладу руки на штурвал и только тут спохватываюсь, что чаю так и не попил. "Ну да ладно, – успокаиваю себя. – На базе заправлюсь. А всему виной фотографии штурмана. Не тревожил бы..."

Ранним солнечным утром (таковы уж капризы Заполярья!) точно в назначенное нашим комдивом время МО-113 вошел в спокойные воды Екатерининской гавани. В Полярном капитана первого ранга Александра Спиридонова уже ждали. На Каботажной пристани стояли офицеры штаба флота и адмирал – командир соединения. Рядом группа представителей союзных военно-морских миссий. А за ними, чуть в стороне коробочки санитарных машин и в белых халатах врачи. Мне особенно разглядывать некогда. Надо показать комдиву красивую швартовку. По лицу вижу, что доволен и он и командир катера. Оборвался монотонный гул моторов. В ушах зазвенела тишина, а в ней особо звучно, четко, как в огромном пустом зале, разносятся голоса людей.

Наши парни выводят и выносят на высокий причал спасенных. Часть их ковыляет к машинам в белье, в которое их одели на катере. Последним палубу МО-113 покидает капитан Джон Паскоу. Он благодарит комдива и старшего лейтенанта Миронова за оказание помощи пострадавшим.

– Советские моряки строго соблюдают морские законы, – вежливо замечает Спиридонов. – А за спасение благодарите его.

И капитан первого ранга указал на сигнальщика

– Это он заметил ваш бот.

– О-о! – только и произнес Джон Паскоу, внимательно вглядываясь в лицо Андрея, словно стараясь на всю жизнь запомнить этого статного русского моряка. Увидев бинты на руках сигнальщика, молча шагнул к нему и крепко, как при встрече со старым другом, сжал плечи смутившемуся Михайленко. Английский капитан сделал общий поклон, отдал честь боевому флагу корабля и ловко поднялся на причал к ожидавшим его представителям союзных военно-морских миссий.

Мне с мостика видно и слышно, как старший офицер британской миссии, высокий и грузный, улыбаясь встречает сошедшего на берег капитана первого ранга Спиридонова и говорит слова благодарности за спасение моряков из конвоя PQ-17. А в это же время младший офицер миссии, довольно прилично изъясняясь по-русски, с неприятной подозрительностью, настойчиво и даже зло, допытывался у поднявшегося на стенку старшего лейтенанта Миронова:

– Где вы бросили бот? Почему не сохранили имущество компании? А что сняли с бота? Где личные вещи спасенных?..

Дальнейшие вопросы английского офицера приняли прямотаки оскорбительный, провокационный характер. Разгневанный старшина лейтенант, не желая их более выслушивать, вернулся на катер. Подоспевший на помощь командиру штурман Николай Бойцов поинтересовался: “К чему этот допрос? Чего вы добиваетесь?”

Британский офицер не удостоил его ответом. Презрительно сжав тонкие губы, дважды пересчитал каски-тарелки и прорезиненные куртки, брошенные за ненадобностью моряками на причале. Потом потребовал, уже от штурмана, найти недостающие, по его мнению, какие-то неизвестные личные вещи моряков. Мичман Бойцов с удивлением и недоверием смотрит на офицера: серьезно ли тот говорит? В свою очередь, спрашивает его:

– А какие могут быть вещи у почти раздетых?

Боцману Сафронову надоело со стороны наблюдать явное издевательство над командиром. Он поднимается на причал, вплотную встает перед наглым британцем, требует:

– А ну ответь! Кто и когда возместит отданное им наше имущество?

Вместо ответа офицер поворачивается к боцману спиной и наклоняется. Побледневший от нанесенного ему оскорбления, боцман скрылся в люке камбуза. И вдруг оттуда вместе с руганью

полетели на причал, прямо под ноги отпрянувшему в испуге офицеру, пустые банки из-под пеммикана.

– Забирай, крохобор!

Офицеры союзных миссий, штабисты, командир соединения – все обернулись на грохот. А командир дивизиона Спиридонов, моментально поняв, что назревает чуть ли не дипломатический скандал, извинился перед адмиралом и поспешил на выручку к катерникам. Британец тут же ретировался.

– Нельзя же так с друзьями-союзниками! – упрекнул катерников капитан первого ранга. А у самого в уголках губ и глазах улыбка. – Чего доброго еще обидятся. Сами понимаете... К тому же кораблям нашего флота придется искать уцелевшие транспорты из семнадцатого конвоя. Они где-то ждут нашей помощи. А мне приказано...

– Идти с нами?! – радостно выпаливает Михайленко.

– Нет, орел. К сожалению, нет. На поиск пойдут большие корабли. Вам же предстоит другое и не менее важное. Миронов! – обратился комдив к поднявшемуся на мостик катера старшему лейтенанту. – Следуйте на свою базу. Там получите задание.

И командир дивизиона МО энергичным, так хорошо знакомым катерникам движением сжатых кулаков, одновременно вперед и вниз, показал командиру катера: “Вперед! Полный!” Вновь фыркнули подводным выхлопом моторы, и, осев на корму, с места набирая скорость, катер рванулся вперед, на выход их тихой бухты. Позвучала команда: “Захождение!” Старший сигнальщик Андрей Михайленко отсалютовал комдиву боевым флагом.

* * *

Полярной ночью 3 января 1943 г. мы встречали очередной союзный караван JW-51B. Обжигавший ледяным холодом шторм навсегда оборвал такую короткую жизнь Андрея Михайленко.

Г.А. Руднев

ГИБЕЛЬ “КИЕВА” И “ЭМПАЙР БАЙРОНА”*

10 апреля 1942 г. из Мурманска в Исландию вышел английский конвой под кодовым названием QP-10. Этот конвой состоял из 16 судов, среди которых были четыре советских: “Севзаплес”, “Беломорканал”, “Днепрострой” и “Киев”, которым командовал капитан Л.К. Силин. Пароход “Киев” был одним из крупных судов Дальневосточного морского пароходства. Дедвейт его составлял 9,5 тыс. т, скорость по тем временам была довольно большой – 13 узлов. Судно было построено в Германии в 1917 г.

Менее чем через сутки конвой был обнаружен немецким самолетом-разведчиком. Не прошло и часа, как прилетели четырехмоторные бомбардировщики и, как коршуны, накинулись на судна. Первой жертвой стал английский пароход. Бомба попала в район угольного бункера. Высоко выброшенная силой взрыва угольная пыль воспламенилась. Большой столб огня и черного дыма несколько секунд стоял над судном. Пароход развернулся лагом к курсу и начал быстро отставать. У кормовой пушки было видно несколько человек. И когда, надеясь на легкую победу, самолет подлетел к судну на небольшой высоте, они открыли огонь. Примерно в 100 м от “Киева” вражеский бомбардировщик врезался в воду.

На следующий день погода была штормовая, временами шел снег, и вражеская авиация атаковала транспорты только один раз. К сожалению, для английского корвета “Блэк Флай” этого оказалось достаточно – он получил серьезные повреждения и отстал от конвоя.

«В облачном небе тогда оставался только один “юнкерс”, – вспоминал позже капитан Л.К. Силин. – Суда прекратили огонь, так как практически попасть в самолет было трудно, он нырял из облака в облако, показываясь лишь на короткое время. И вдруг наблюдатели докладывают: “Бомбардировщик пикирует на английский корвет”. Несколько секунд из-за высоко поднятого вверх

---

* © Г.А. Руднев

столба воды корвета не было видно. Но когда вода осела, корабль по-прежнему был на плаву. Самолет же, выйдя из пике, на бреющем полете пронесся над конвоем. Стрелять в него было рискованно, можно угодить по своим, но я все же приказал открыть огонь, и не зря. Самолет ушел за горизонт над самой водой».

Третья ночь перехода стала роковой для "Киева". 13 апреля 1942 г. в 1.45 пароход был торпедирован. Две торпеды попали в район седьмого трюма. Раздался взрыв. Над судном после секундной вспышки огня вместе с водой вверх полетели обломки корпуса, грузовые стрелы, лючины. Старший помощник капитана Ф.А. Погребняк побежал к месту взрыва и уже через минуту-две доложил капитану о больших разрушениях корпуса. По распоряжению капитана Силина тут же приступили к спуску спасательных средств. От механиков поступило донесение, что от взрыва полопались перегородки. Машинно-котельное отделение начало заливать водой. Дальнейшее пребывание там стало опасным.

Оценив обстановку и поняв, что спасти судно не удастся, капитан приказал экипажу покинуть пароход. Старпом Погребняк бросился на ботдек, где моряки уже спускали шлюпки. Первая шлюпка пошла неудачно, кормовые тали матрос ослабил быстрее, и она повисла на носовых. Один человек вывалился в воду, но его сразу подняли на борт. Побежав на спардек ко второй шлюпке правого борта. Начал рассаживать в первую очередь пассажиров с детьми. Их было восемь человек – семьи работников полпредства в Англии. Как только шлюпку спустили на воду и посадили людей, она отошла от тонущего парохода. Сам же старпом побежал на носовую палубу, где находились спасательные плоты. Правый отдал без задержки. А на левом борту вышла заминка. Строп крепления плота захлестнуло. Недолго думая, он взобрался на него, перерезал конец и... вместе с плотом полетел за борт.

Четвертый механик Л.Б. Некипелов после вахты пошел отдыхать в каюту. Лег одетый со спасательным поясом. Не успел еще задремать, как вдруг раздался взрыв. Он выскочил на палубу и побежал на свой боевой пост, но в этот момент услышал команду капитана: "Спасательные шлюпки спустить на воду". Все они были вывалены за борт заранее и прижаты концами к борту. В случае необходимости следовало только отдать крепление и осторожно спустить шлюпки на воду. Однако при движении судна по инерции, да еще в темноте спустить шлюпки на воду было не так-то просто, хотя моряки были достаточно натренированы. Усложняло спуск шлюпок и посадку людей еще и обледенение. Вот уже

все люди в шлюпке, можно отходить от парохода, но обтянутый фалинь, словно струна, не отпускает бот. Уже надстройка судна уходит под воду, а сверху совсем близко нависают шлюпбалки, которые могут прижать к воде и вместе с судном потянуть на дно. В последний момент матрос Дмитрий Шумаков выхватил нож, и перерезал фалинь, и шлюпку с силой отбросило от тонувшего парохода. Но у многих моряков не выдержали нервы, они не стали ждать "последнего момента". Первым прыгнул в воду боцман Ф.Д. Литвиненко. За ним последовали и другие. Как только отошли от борта, их подобрали в шлюпку.

Шлюпку, где находился матрос К.А. Моисеев, зацепило шлюпбалкой и перевернуло. Все, кто находился в ней, оказались в ледяной воде. Моисеева начало затягивать водоворотом в глубину. Нечем дышать, глотает воду. Но тут его выбросило, как пробку из бутылки, на поверхность. Немного отдышался. Ночь, темнота. Кругом, куда ни поверни голову, волны, рядом ни одной души... Начал кричать, свистеть, но никто не отзывается. На счастье подвернулась лючина, подплыл к ней и с трудом забрался. Выбиваясь из последних сил, стал держаться на воде. Выглянула луна, стало светлее. Увидел вдалеке что-то темное, вроде бы движется. Опять стал кричать. Его услышали. Кричат ему: "Держись, Костя, сейчас подойдем". Это матрос Василий Русаков узнал его по голосу. Помогли забраться в шлюпку, дали теплую одежду.

Последний судно покинул капитан Л.К. Силин. Он находился на ботдеке. И когда "Киев" начал стремительно погружаться кормой в воду, боцман Литвиненко, управляя одной из шлюпок, подошел к уходившему под воду ботдеку и принял на борт капитана. Успел отойти всего на несколько десятков метров, как огромный пароход развернулся и, встав почти вертикально, скрылся в черной пучине моря. Вся трагедия продолжалась не более семи минут. Пароход "Киев" погиб в Баренцевом море, на подходе к острову Медвежьему, 73°22' северной широты, 28°48' восточной долготы.

А конвой, не обращая внимания на потери, продолжал двигаться по назначению. Моряки с "Киева" видели, как все дальше уходили за горизонт корабли.

Апрельская погода Баренцева моря давала о себе знать. Сильный ветер обжигал тела, а мороз и холодные волны, которые обкатывали с ног до головы, постепенно покрывали одежду слоем льда. Однако экипажу "Киева" явно повезло. Где-то через полчаса после катастрофы подошел английский корвет "Блэк Флай" и подобрал команду. Это был корабль, поврежденный фашистским

стервятником, которому советские моряки накануне помогли в отражении атаки бомбардировщика. Англичане не остались в долгу. Подняв на борт экипаж парохода, они разместили его по каютам, выдали сухую одежду, оказали медицинскую помощь.

Корвет "Блэк Флай" был рыболовным паровым тральщиком, работавшим на угле. С начала войны судно, как и многие советские, было переоборудовано в патрульное для сопровождения конвоев и получило номер 117. Для моряков же, которые на нем плавали раньше, оно так и осталось "Блэк Флай". Тральщик имел несильное вооружение. На корме стояла скорострельная зенитная пешка (англичане ее называли "пом-пом"), а на баке – "эрликон".

На корвете спасенные советские моряки проверили численный состав своего экипажа, Выяснилось, что погибли второй помощник капитана А.П. Онищенко, второй механик В.И. Мацуев, кочегары А.В. Мартынов, С.Ш. Газудинов, Е.А. Белинский.

Капитан Л.К. Силин был контужен, и командир корвета (к сожалению, фамилия неизвестна) предоставил ему свою каюту, а сам направился на мостик, так как снова налетели воздушные пираты.

– Вы, капитан, – сказал он уходя, – уже сделали свое. Поэтому оставляю вас на попечение своего и вашего врача.

Немецкие летчики, видя отставшее суденышко, решили с ним расправиться. Бомбы падали со всех сторон, корвет сотрясался от взрывов. К счастью, на борт не попало ни одной, но из-за взрыва близко от носовой части появилась дополнительная течь корпуса.

По окончании налета командир корвета попросил Л.К. Силина, если он может, подняться на мостик. В боевой рубке он сообщил, что в результате сброшенных вчера и сегодня бомб поврежден корпус, один из погребов с боеприпасами уже затоплен, и корвет тонет.

– Только что, – уточнил он, – коммодор приказал взорвать корвет, а экипажи – русский и английский – пересадить на эсминец, который вот-вот должен подойти. Положение корабля, конечно, серьезное, но не критическое. И если экипаж "Киева" поможет в борьбе за живучесть корабля, то есть шансы спасти его, – заключил командир "Блэк Флая".

Естественно, вся команда русского парохода ответила согласием. Передали общее решение коммодору конвоя, и тот отменил свое решение. А налеты авиации не прекращались. Молодой английский артиллерист, стоявший на высоком металлическом помосте у "эрликона", мастерски вел огонь по самолетам. Моряки с

"Киева" удивлялись, как он умело встречал и провожал огнем налеты противника. Он ловил самолеты не прицелом, а следил за пунктиром трассирующих пуль, направляя их в цель. Ему не удалось сбить ни одного, но многие немецкие самолеты получили повреждения и вряд ли им удалось дотянуть до берега. В самый разгар боя у него кончились боеприпасы, а подносчик не успел их вовремя подать. Тут подоспели моряки "Киева", помогли второму номеру, и стрельба возобновилась. Тем временем на корабле беспрерывно велись аварийные работы. На боевые посты и у механизмов рядом с английскими моряками встали русские, вся служба наблюдения перешла в руки моряков "Киева". Корвет медленно приближался к конвою и вскоре занял одно из мест в строю. Стало значительно легче и безопаснее.

В дни пребывания на корвете от ран умерла уборщица "Киева" Е.М. Глотова. По морской традиции она была предана морю. На церемонию погребения вышли и английские моряки. Они вместе с русскими склонили головы перед простой женщиной, отдавшей жизнь за свободу Родины. В наступившей тишине раздался голос командира корвета, приказавшего в знак траура приспустить военно-морской флаг его величества короля Англии Это беспрецедентный факт – свидетельство уважения английских моряков к советским людям, к русским морякам, дважды спасшим "Блэк Флай".

21 апреля 1942 г. конвой QP-10 дошел до Рейкьявика, потеряв в 11-дневном переходе 4 транспорта. В этом порту экипаж "Киева" в тот же день пересел на крейсер "Ливерпуль", направляющийся к берегам Англии.

Всего сутки понадобились крейсеру "Ливерпуль", чтобы достичь английской военно-морской базы Скапа-Флоу. С этой базы моряков "Киева" доставили в небольшой городок Торсо, затем в Лондон. Вид у моряков был неприглядный: много дней небритые, грязные, в порванной одежде. Естественно, они обращали на себя внимание. Но когда англичане узнавали, что это русские моряки с потопленного парохода, то окружали их всяческой заботой и вниманием. Слух о потоплении советского парохода распространился быстро. Чуть ли не на каждой железнодорожной станции моряков встречали жители поселков. Они угощали их напитками, всякой снедью. На глазах женщин блестели слезы: их дети, мужья тоже были на войне, а многие и погибли...

В Лондоне экипаж встретили представители советского посольства. Моряков разместили в двух гостиницах недалеко от

центра. Через Красный Крест им выдали вполне приличную одежду, начиная от шляпы до носков, оказали медицинскую помощь. В частности, капитана Л.К. Силина на некоторое время поместили в госпиталь. Выздоровев, он временно остался работать в советском посольстве в Лондоне.

Моряки с "Киева" стали терпеливо ждать возвращения на Родину. Вскоре часть экипажа была отправлена в Архангельск на советском пароходе "Чернышевский". Остальных же, разделив на несколько небольших групп, направили на торговых судах союзников в Исландию, где формировался конвой PQ-17.

Старший помощник капитана Ф.А. Погребняк, старший механик Д.Г. Иванцев и судовой врач А.И. Лескин попали на английское грузовое судно "Эмпайр Байрон". (Водоизмещение около 7 тыс. т, построен в Англии в 1941 г.)

Для советских моряков выделили трехместную каюту, расположенную в твиндеке, без каких-либо удобств, по соседству с 18 английскими военными моряками. Питались в кают-компании вместе с комсоставом, а чтобы не быть лишними на борту, нашли себе дело по своей специальности. Иванцев быстро влился в рабочий ритм команды, стал участвовать наравне с машинистами в устранении неисправностей механизмов. Погребняк на капитанском мостике вместе с английскими штурманами стоял вахту. А врач Лескин уже на второй день принимал пациентов.

– На "Эмпайр Байроне", – рассказывал Ф.А. Погребняк, – подобрался интернациональный экипаж: бельгийцы, арабы, норвежцы, датчане, китаец и англичане. Среди пассажиров находился капитан английской армии, специалист по тяжелым танкам Райминг-тон – веселый, жизнерадостный, уже поседевший мужчина. По его словам, он собирался встретиться с маршалом Тимошенко и обговорить вопрос о технической эксплуатации танков типа "Черчилль". Но, к сожалению, этому не суждено было осуществиться.

В середине дня 27 июня 1942 г. 35 судов конвоя PQ-17 (одно судно вернулось в порт из-за аварии) вышли из Хваль-фьорда и, сформировавшись в широкий походный ордер – в девять кильватерных колонн по четыре судна в каждой, и взяли курс на северо-восток, к острову Ян-Майен.

Пока конвой был вдали от Норвегии, враг не трогал его, но ждать воздушных атак пришлось недолго. Торпедоносцы неожиданно на низкой высоте устремились на судна, но атака не удалась. Все транспорты и эскорт были вооружены противовоздушным оружием, и самолетам противника было трудно пробиться

через заградительный огонь. Шквал огня был настолько интенсивным, что преодолеть его практически было нельзя.

На следующий день все же был торпедирован американский пароход. Торпеда попала в машинное отделение. Над судном высоко взметнулось пламя, повалил густой дым. Пароход быстро затонул. Уцелевших моряков подобрал спасатель. Фактически с того дня начались систематические групповые атаки немецких бомбардировщиков и торпедоносцев.

Торпедоносцы шли строй за строем. Приблизившись на бреющем полете к транспортам, они сбрасывали по две торпеды. Затем шел следующий эшелон, и все повторялось. Грохот пушек, треск пулеметов, вихри огня от трассирующих пуль и снарядов, рев самолетов, полет торпед в воздухе, их бурлящий след в воде, маневры судов – такой выглядела картина боя.

Но самое неожиданное произошло 4 июля 1942 г. в 22.30 в примерной точке 76°00' северной широты и 28°00' восточной долготы, когда до советских портов оставалось несколько сот миль. Британское командование отдало приказ своим боевым кораблям непосредственного охранения развернуться на 180 градусов и следовать к тяжелым кораблям дальнего прикрытия, а пароходы, оставшиеся без сопровождения, получили приказ рассредоточиться и следовать самостоятельно в Мурманск и Архангельск.

Как только корабли охранения повернули на запад и начали форсированным ходом удаляться от торговых судов, моряки осознали свою беззащитность. Все транспорты протяжно загудели. Сердца моряков охватили тревога и тяжелое предчувствие.

Вскоре уцелевшие транспорты рассредоточились и начали самостоятельно, в одиночку добираться до ближайшего советского порта. Капитан парохода "Эмпайр Байрон" Джон Уэртон, узнав о том, что охранение конвоя снято, вскрыл секретный пакет. В нем содержались сведения о рекомендованных курсах следования в порт назначения в экстремальных условиях. В остальном капитану надлежало действовать в соответствии с обстановкой на свой страх и риск.

До Архангельска, по расчетам капитана, оставалось не менее 800 миль, значит, идти еще около четырех суток. Некоторые суда последовали на восток, к Новой Земле, другая, большая их часть – на север. Капитан "Эмпайр Байрона" взял курс на Шпицберген, надеясь там остаться, пока закончится охота на суда каравана.

Измученные постоянным напряжением, усталые три советских

моряка, Ф.А. Погребняк, А.И. Лескин и Д.Г. Иванцев, в тяжелом предчувствии не спустились в свою каюту, расположенную в твиндеке, а приютились в небольшом коридорчике около кают-компании. И не зря. Утром 6 июля в 8.27 по Гринвичу "Эмпайр Байрон" потряс взрыв большой силы. Торпеда угодила в твиндек пятого трюма, где проживали артиллеристы из английской команды. 12 их них погибли. Пароход тонул так быстро, что радисты не успели дать в эфир сигнал бедствия. Только душераздирающе завыла сирена и прозвучала команда с мостика: "Шлюпки на воду".

– Выскочив на палубу, – вспоминал Ф. А. Погребняк, – все мы трое оказались рядом со шлюпкой, где уже были несколько человек. Забравшись в шлюпку вместе с радистом, мы стали у талей, он у носовых, я у кормовых. Старпом и лейтенант военной команды травили тали палубы. Пароход, погружаясь кормой, еще имел по инерции ход, и, когда шлюпка коснулась воды, ее сперва отбросило, а потом с силой ударило о борт, и я с радистом очутился в ледяной воде. Нам удалось ухватиться за обломок шлюпочной мачты. Стужа пронизывала до самых костей. Но нас не забыли...

– Когда шлюпку ударило о борт, – дополнил А.И. Лескин, – то она перевернулась, и все находившиеся в ней оказались в воде. Причем некоторых, в том числе и меня, накрыло шлюпкой. Я попытался вынырнуть, но не угадал, прошел не поперек, а вдоль шлюпки и оказался снова под нею, изрядно хлебнув воды. Ледяная вода начала сковывать тело, нырнул глубже, на этот раз удачно. Схватил воздуха, оглянулся. Один из моряков английской команды в момент опрокидывания попал между шлюпкой и бортом судна, получил травму грудной клетки и обеих кистей рук. В это время "Эмпайр Байрон" находился от нас в нескольких десятках метров, но над водой просматривалась лишь его носовая часть. Слышались шум и шипение, затем один за другим последовали два взрыва, после чего судно быстро исчезло под водой... В отдалении от нас взывал о помощи второй помощник капитана. Намокшая одежда топила его, виден был только черный бушлат. Одна из шлюпок направилась к нему, но помощь опоздала. Мы были подавлены. Не понимали, как он оказался за бортом в таком отдалении от судна. Жалко было этого рослого, спортивного вида красивого парня, по натуре оптимиста. Еще в Исландии мы часто собирались в его каюте. Он рассказывал о родителях и близких, о своей возлюбленной Лили, показывал ее фотографии... А тем временем мы еще барахтались в воде, помогая друг другу. Наконец по-

доспела помощь – шлюпка под командованием старпома В. Пранса. Сильные руки подняли нас из воды...

Вытащили из воды и травмированного моряка. Он был очень слаб, еле шевелил губами, пытался что-то сказать, но не мог. Его уложили на дно шлюпки, положили под голову анкерок. Моряк тяжело дышал, травма груди сочеталась с переломом ребер. Через двое суток он умер. Забегая вперед, скажем, что даже в этих экстремальных условиях английские моряки отдали последний долг усопшему. По морскому обычаю, тело завернули в брезент, к ногам привязали шлюпочный якорек. Перед тем как опустить его в море, все встали, сняли головные уборы, старший помощник В. Пранс вполголоса прочитал молитву, повторив в конце три раза "Аминь".

На воде покачивались только две шлюпки с людьми. Это все, что осталось от английского парохода. Вскоре они сошлись и по команде капитана 42 человека с "Эмпайр Байрона" разделились поровну. Поделили также воду (по два анкерка), запас продовольствия. Кстати, в каждой шлюпке в НЗ было по 12 бутылок рома, который в дальнейшем спас от верной гибели многих моряков.

На горизонте местами поднимался туман, было тихо и светло, даже временами появлялось северное солнце. Вдруг несколько человек вскочили на ноги и с радостью закричали: "Дистроер! Дистроер!" (т. е. "Эсминец! Эсминец!"). Но когда из тумана показался корабль, все примолкли, сели. Это был не эсминец, а немецкая подводная лодка, только что утопившая "Эмпайр Байрон".

На палубе лодки появились два автоматчика и командир – высокий блондин. На английском языке он скомандовал: "Шлюпкам встать вдоль борта подводной лодки". Затем, как рассказывал Ф.А. Погребняк, между немцем и капитаном Дж. Уэртоном произошел следующий диалог:

– Чей пароход?

– Английский.

– Какой груз?

– Генеральный.

– Кто капитан?

– Он погиб вместе с судном.

Гитлеровский офицер посмотрел на стоявшего во весь рост седого человека в шерстяной куртке. Это был танкист Раймингтон. Немец ухватил его за воротник и потащил на борт подводной лодки, втолкнул внутрь и что-то крикнул своему матросу. Тот бросился в люк и тотчас принес бутылку тминной водки, кусок колбасы,

два маленьких кулечка галет и половину буханки черного и сырого хлеба. Все это передал на шлюпки.

Это произошло очень быстро. Немец извинился, что спасти всех не может, указал курс следования до Новой Земли, до которой, по его словам, было около 250 миль, и лодка пошла на погружение.

Опомнившись после случившегося, моряки почувствовали облегчение. Но теперь они оказались один на один со стихией. И задача была выжить. Одна шлюпка была с мотором. Вскоре его завели, взяли вторую шлюпку на буксир и пошли на Новую Землю.

Трое советских моряков оказались в шлюпке, которой командовал старший помощник капитана "Эмпайр Байрона" – среднего роста крепыш в возрасте далеко за пятьдесят. Наши моряки звали его просто мистер Пранс.

Вильям Пранс в 1942 г. был награжден орденом Отечественной войны I степени за доблесть и мужество, проявленные при доставке вооружения через Северную Атлантику в Советский Союз. С командой был он и строг и вежлив, но главное его достоинство – справедливость. Когда настало время выдавать порции воды, оказалось, что в одном анкерке вода протухла. Пить ее нельзя. И тогда начались самые трудные дни испытаний. Моряки, побывавшие в воде, начали терять сознание. Лечил их старпом В. Пранс совместно с нашим доктором А.И. Лескиным. Основным лекарством был ром. Рядом с рулем у Пранса лежали бутылки – одна с ромом, вторая с водой. Если кому-либо становилось совсем плохо – а такое случалось часто: изо рта шла пена, человек терял сознание, – старпом наливал половину мерки рома, добавлял воды и вливал больному в рот. Моряк приходил в себя. Воду экономили с первого дня. В. Пранс сразу же предупредил: если кто попытается украсть воду, будет выброшен за борт. Выдавали ее только два раза в сутки – утром и вечером. На всякий случай наготове держали румпель. Нелишняя предосторожность, ибо измученные люди, увидев воду, теряли самообладание. Есть совершенно не хотелось, хотя старпом регулярно выдавал каждому по две галеты и две таблетки пеммикана.

Ф.А. Погребняк совершенно сник от холода, у него появилась боль в груди. Лишь на третьи сутки, когда одежда на нем просохла, почувствовал себя легче. Простуда прошла. Пранс доверил ему управлять шлюпкой, которая теперь шла под парусом (кончилось горючее). Вахту у руля попеременно несли трое: сам Пранс, Погребняк и матрос-китаец.

Хотя стояло лето и температура в Баренцевом море в ночное время была плюс три–пять градусов, у всех мерзли руки и ноги, давала о себе знать боль в спине. И тогда проявил себя врач А.И. Лескин. Он поочередно снимал со всех обувь и шерстяной тряпкой растирал ноги, затем смазывал их маслом, которое предназначалось для успокоения качки шлюпок при большом волнении. Кровообращение восстанавливалось. Этой простой процедурой Лескин спас многих.

Шлюпка медленно продвигалась на восток. Порой ветер был не попутным, идти приходилось галсами. Все до боли в глазах всматривались в горизонт. Где-то уже должен показаться берег. Шли девятые сутки плавания. Не было конца мукам. И когда каждый был погружен в свои мрачные мысли, старший помощник Пранс, стоявший у руля, вдруг привстал и показал рукой на появившуюся на горизонте точку, которая постепенно увеличивалась. Вскоре стали различимы контуры небольшого суденышка. К шлюпке приблизился английский корвет-спасатель “Дианелла” (командир-лейтенант Рэнкин.) Корвет был увешан по бортам сетками, спускавшимися до воды. Моряки спустили парус и подошли к борту спасателя. С помощью команды корвета они поднялись на палубу. Произошло это 16 июля 1942 г. в 12 часов, когда до Новой Земли оставалось 80 миль.

Сперва все бросились к воде, пили понемногу, но долго не могли утолить жажду. Спасенных экипаж корвета принял хорошо. Их накормили, одели в теплое белье, выдали каждому по чарке рома.

Несколько дней ходил спасатель по Баренцеву морю в поисках людей с погибших судов 17-го конвоя, а затем повернул на юг, в Архангельск.

С прибытием на родину советские моряки после кратковременного отдыха снова вышли в плавание на различных судах – перевозить грузы для фронта, для Победы.

*Н.П. Филипенко**

КАТЕРА ПРОТИВ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Тихое, с редкими, словно обрывки ваты, облачками, солнечное утро 12 мая 1943 г. настроило катерников Краснознаменного дивизиона на неторопливую работу по уходу за вооружением и механизмами. За последние двое суток на это совершенно не было времени. Конвои транспортов и подводных лодок-малюток вокруг Рыбачьего в Пумманки и обратно отняли много сил у экипажей катеров. Приходилось ежеминутно быть готовыми к отражению налетов прямо-таки свирепствовавших ныне немецких истребителей. Людям хотелось отдохнуть у борта гостеприимной плавбазы.

Спокойствие на катерах и в бухте нарушила тревога, прозвучавшая на дивизионе в 10.20. Катерам – № 122 и нашему – "сто тридцать шестому" было приказано выйти к Цып-Наволоку на спасение команды сторожевика № 31. Он находился в дозоре первой линии и был поражен бомбами с вражеских самолетов. Я, как всегда по боевой тревоге, стоял в расчете носовой пушки. Мы еще не дошли до сторожевика, как сигнальщик Николай Дейнего доложил командиру, старшему лейтенанту Ивану Штанько, что нас догоняет торпедный катер типа "хиггинс".

Надо сказать, что первые два американской постройки катера типа "Хиггинс" – № 21 и №22 ("Patrol torpedo boats" серии 86 А), к нам на дивизион поступили 6 апреля. Они были доставлены на судах очередного каравана, прибывшего в Кольский залив. Вооружение каждого катера состояло из четырех 18-дюймовых (457-миллиметровых) трубчатых торпедных аппаратов, нескольких глубинных бомб, четырех спаренных пулеметов на двух турельных установках и двух автоматических пушек "эрликон". Пушки были удобны при стрельбе по быстро перемещающейся цели. Комендоры моментально могли развернуть их в нужном направлении, дать любой угол возвышения. Визирный прицел облегчал поиск цели, не боялся соленой воды. И самое важное – комендоры

---

* © Н.П. Филипенко

были защищены бронещитками.. Все это много значило в бою с авиацией.

На катерах стояли двигатели фирмы Паккард, имевшие максимальную мощность около 1350 лошадиных сил каждый. Мотористы долго осваивали их, изучали недостатки. На разных режимах двигатели работали строго определенное время из-за ненадежных серебряных подшипников, выходивших из строя при большой нагрузке и резких переменах ходов. Всестороннюю и тщательную проверку катерам проводили на ходу, в море. И вот сегодня, создавая выхлопом моторов слишком много шума, широкие, утюгообразные, высоко задрав нос, на котором еще оставался старый номер и буквы РТ, оба катера вышли на очередные испытания. Торпед в аппараты не заряжали – шли налегке.

Имея скорость в 40 узлов, "хиггинс-21" почти нагнал нас и тут же развернулся на обратный курс. Стал догонять уходивший в Кольский залив торпедный катер № 22. Когда они удалились от нашего "сто тридцать шестого" мили на три-четыре, мы увидели, что над ними в 11.45 пролетели два истребителя. Комендоры торпедных катеров почему-то не стреляли по неопознанным самолетам. Видимо, посчитали их за свои.

А пилоты истребителей "фокке-вульф-190" (мы-то их сразу определили) воспользовались таким благодушием неопытных экипажей, развернулись и атаковали концевой ТКА-21. Проскочив над катерами на небольшой высоте, снова вернулись и обстреляли их еще раз. Комендоры ТКА-22 старшего лейтенанта Никитина наконец-то дружным огнем из "эрликонов" и пулеметов сбили один "фокке-вульф". Между тем поврежденный ТКА-21 потерял ход, и его комендоры опять молчали.

Увидев такое, командир нашего "сто тридцать шестого" старший лейтенант Штанько доложил на головной катер командиру отряда капитан-лейтенанту Демидову о несчастье с ТКА-21. Получив приказание идти на помощь, он поспешил к уже горевшему "хиггинсу". Катер № 22 продолжал движение к месту гибели СКР-31. Как после рассказывали парни, им удалось поднять из воды 13 живых и 24 мертвых моряка...

Минут через 8–10 наш "сто тридцать шестой" и ТКА-22 почти одновременно подошли к терпящему бедствие. Высадили на него людей с минимаксами и в противогазах. Они спустились в машинное отделение и повели борьбу с пожаром. По приказу командира носового расчета Александр Лазарев, Иван Гнасевич, Сергей Крупин и я в течение нескольких минут перенесли раненых и убитых

к себе на палубу. Кому требовалось – оказали первую помощь. Невредимыми на "хиггенсе" оказались только командир его и матрос-пулеметчик и тот в шоковом состоянии. Его мы с трудом вытащили из пулеметной башни. Как оказалось, он впервые вышел в море и сразу попал в такую переделку. Кстати, команды этих торпедных катеров в основном укомплектовали молодежью, присланной из учебного отряда.

Совместными усилиями командам катеров удалось ликвидировать очаги пожара на "двадцать первом". Наш сигнальщик Николай Дейнего доложил, что вблизи проходит спасательный буксир. Старший лейтенант Штанько приказал капитану буксира Георгию Гальма буксировать ТКА в Порт-Владимир. Мы пошли рядом, охраняя их от возможного нападения врага, а ТКА-22 ушел на базу.

Прошло более часа нашего совместного спокойного движения, и вдруг из бензоотсека "хиггинса" вырвался столб пламени и черного дыма. Мы снова подошли к борту ТКА и высадили ту же группу моряков для тушения пожара. Они быстро справились с пламенем. Мы отошли от "хиггинса", и буксир продолжил движение. Но минут через 15 неожиданно прогремел взрыв, и весь охваченный пламенем ТКА-21 начал погружаться в воду. Вероятно, где-то внутри помещений огонь все же был ликвидирован не полностью, поскольку пожар тушили надев противогазы и в чаду могли не заметить, где притаился коварный огонек.

С погибающего катера в море бросились командир и матрос. Несмотря на то что мы их быстро подняли из воды, матрос был уже мертв. Команду погибшего ТКА-21 – живых и мертвых – мы доставили на базу.

Такая нелепая гибель "хиггинса-21" положила начало счету чувствительных для дивизиона потерь от стычек с немецкими истребителями Ме-109 и особенно ФВ-190, имевшими сильное вооружение. В течение года дивизион потерял еще три катера и семь были повреждены. Только после основательного ремонта они вошли в строй.

* * *

На календаре 10 июня 1943 г. Сегодня на удивление вновь хорошо пригревает солнце. Пролетают легкие рваные облака. Только позавтракали, как поступило распоряжение на выход. В кубрик и кают-компанию нашего "сто тридцать шестого" погрузились три десятка солдата и офицеров. Наш сосед – катер № 131 принял столько же пассажиров. Как сказал командир отряда капитан-лейтенант Николай Федулаев, возглавивший группу кораблей, все это воинство следовало доставить на Рыбачий, прямо в бухту Озерко.

У входа в Кольский залив к нам присоединился тихоходный мотобот: ему по дороге с нами. Хорошо, что море было сравнительно тихим, но скорость движения сразу стала черепашьей. Все-таки доползли до Мотовского залива и повернули в него. Вокруг было тихо и спокойно. Но мы по опыту знали, нельзя доверять тишине. И наши опасения вскоре подтвердились. Уже на подходах к Ура-губе наш маленький конвой атаковала пятерка Ме-109. Стреляли по ним мы, как говорится, на выбор – по наиболее близким и нахальным. Отбились. "Мессеры" скрылись в облаках. Надолго ли?..

Федулаев, верно оценив обстановку и вероятность нового налета, принял решение зайти в Порт-Владимир.

Он как в воду глядел. Только мы успели зайти в ковш бухты, как над ней появилась, видно, та же пятерка истребителей. Но здесь нас уже крепко поддержала береговая зенитная батарея. Обошлось без потерь. А за четыре часа стоянки мы не торопясь почистили пушки и пулеметы, проверили моторы. Где-то часов в 16–17 с моря пошел все более усиливающийся туман и плотнее становилась облачность. Такой благоприятной для нас погодой и решил воспользоваться Федулаев. В 22.30 прозвенел сигнал боевой тревоги – и вперед, в море!

Теперь нас уже четверо: два катера-охотника и два мотобота СКА-211 и -212. Но у них скорость всего каких-то 7–8 узлов от силы, поэтому мы еле-еле движемся к далекой еще цели. Не успели дойти до Эйна-губы, как над нами пролетел немецкий разведчик. Огонь по нему не открывали – высоко и разбрасываться снарядами попросту не было смысла. Только старший лейтенант Штанько предупредил нас, чтобы лучше наблюдали за воздухом, и не зря.

В 01.25 сигнальщики обнаружили низко над водами залива появившуюся с запада большую группу самолетов. Через две-три минуты десять "мессеров" и "фокке-вульфов" в лоб атаковали конвой. Катера дали полную скорость и открыли по истребителям заградительный огонь, чтобы не дать им прицельно ударить по мотоботам. Рвутся в воде авиабомбы. Свистят осколки. Через пару минут атакующих стало больше: подлетели еще семь "фокке-вульфов". Стреляем по ним, крутимся возле мотоботов и упорно продвигаемся дальше.

Теперь подключилась зловредная батарея с мыса Пикшуев: открыла стрельбу по мотоботам. На "сто тридцать первом" поняли всю опасность для наших подопечных. Сделали крутой разворот, и его минеры укрыли мотоботы дымовой завесой. Минеры нашего

"сто тридцать шестого" Иван Глушенко и Анатолий Хабаров по приказу командира добавили дыма, и стена его стала мешать самолетам врага. В бой с истребителями вступили и зенитчики Рыбачьего, отвлекая немцев от нас.

И все же в одной из атак "фокке-вульфу" удалось проскочить над "сто тридцать первым" и обстрелять его. Был убит радист Бойченко и ранен в ногу моторист Голубенко – подносчик снарядов в артрасчете. На нашем катере потерь нет. Зато пулеметная очередь резанула по кормовому моторному отсеку и вывела из строя средний двигатель. Катер заметно потерял скорость. Замедлилось маневрирование. "А быстрота в маневре – первая необходимость в бою", – не раз говорил старшина рулевых Алексей Мусиенко. Но мы продолжали стрелять и усиленно дымить, прикрывая мотоботы. Командир нашего орудийного расчета Александр Лазарев работал как автомат, выжимая из пушки полную скорострельность. Еле успевали подавать ему снаряды из ящика. Налет был сравнительно недолгим, и истребители скрываются в сторону сухопутного фронта у реки Западная Лица.

Усилиями старшины Василия Беляева и мотористa Ромы Коваля средний двигатель был введен в строй менее чем за 20 минут. Скорость у катера сразу возросла, и мы, стоявшие на верхней палубе, без слов поняли, что со средним мотором все в порядке. Это оказалось очень своевременно. Наш маленький конвой уже подходил к повороту в губу Мотка, когда со стороны Варангер-фьорда на нас устремилась целая армада "фокке-вульфов-190". И снова ожесточенный бой.

Комендоры "сто тридцать первого" сразу же сбили один истребитель. Почти одновременно мы усилием двух артиллерийских расчетов совместно с пулеметчиком боцманом Калугиным отправили на дно другой "фокке-вульф". А затем отличились и зенитчики Рыбачьего – "сняли" еще один. Такой отпор, видимо, отрезвил немцев. Атаки прекратились и далее, до самого причала в бухте Озерко, нас сопровождала необычная тишина. Правда, в ушах еще долго стоял звон от грохота завершившегося боя.

Как только вошли в бухту Озерко, постарались как можно сильнее надымить: укрыть все вокруг высоким и плотным слоем дымовых завес. Лишь после этого пришвартовались к западному причалу и высадили своих пассажиров. Покидая палубы катеров, они благодарили нас и как-то по-особому серьезно и пристально смотрели на нас, сумевших выйти победителями из такой невероятной схватки.

Стоянка была недолгой. Над бухтой появились шесть наших краснозвездных истребителей, а нам приказали под их прикрытием возвращаться без мотоботов на базу.

Обратный путь прошел без осложнений, хотя все стояли по тревоге. К тому же на траверзе Эйна-губы нас встретили друзья – катера № 111 и 126. Сопровождавшие нас истребители посчитали свою миссию выполненной и, покачав крыльями, улетели на аэродром. Мы же всей четверкой пришли вскоре в Екатерининскую гавань. Парни со "сто тридцать первого" отнесли Ивана Голубенко в базовый госпиталь, пожелали ему быстрейшего выздоровления. А на следующий день, 13 июня, с воинским троекратным салютом проводили в последний путь погибшего радиста А. Бойченко. Такой дорогой ценой заплатили мы за рейс в Озерко.

* * *

Гораздо дороже обходилось катерникам спасение команд мотоботов. За этими маленькими и беззащитными суденышками, зачастую ходившими в одиночку, без надежного прикрытия, немцы этим летом стали буквально охотиться. Жгли и топили их почти безнаказанно.

Через две недели после нашего выхода в Озерко, а именно 26 июня, ровно в 15.00 наш "сто тридцать шестой" помчался к мысу Городецкому, что на полуострове Рыбачий, у входа в Мотовский залив. В том районе немецкие истребители потопили мотобот "Пищестрой". Он направлялся в Озерко. Как мы ни спешили, как ни искали, но никого из его команды спасти не удалось.

Минут через пять после нас и также на спасение команды мотобота "Лебедь", подожженного "мессерами", в Мотовский залив вышел катер № 121 старшего лейтенанта Кульчицкого. Над морем почти чистое небо, а над заливом сплошная облачность. Того и жди, что из нее внезапно вывалится осиный рой "мессеров" или "фокке-вульфов". Так оно и случилось.

"Сто двадцать первый" еще не дошел до горевшего вдалеке мотобота и находился в пяти милях от мыса Выев-Новолок, когда из туч на него выскочила шестерка Ме-109. Снизившись до высоты 20–30 м, они с кормовых углов атаковали катер. Прицельно бить по ним комендорам Чугунову, Антюшину, Мартынову и думать не приходилось: ветер с норд-оста гнал по заливу четырехбальную волну и катер валяло с борта на борт. Но комендоры все же успели сделать выстрелов по шесть из обеих пушек, когда их заклинило. Кульчицкий прибавил было скорость, но забыл о необходимости маневра, и катер продолжал прямолинейное движе-

ние. Пулеметно-пушечные очереди с быстрых черных машин ударили по мостику, рубке и бензоотсеку. Сразу же упали тяжело раненные сигнальщик Николай Руденко, командир Михаил Кульчицкий и его помощник старший лейтенант Борис Сербский. В рубке убило радиста Стефана Нечаева. Погиб весь расчет носовой пушки. Вспыхнул пожар в бензоотсеке, и подхваченное ветром пламя охватило бак катера.

А истребители делают новый заход, бьют по корме. После первой же очереди заело пулемет у боцмана Иванова. Не успел он исправить задержку, как упал убитый. Замолчал и второй пулемет: тяжело ранило стреляющего из него старшину минеров Кулакова. Один за другим заглохли все три мотора, и катер по существу превратился в неподвижную, пылающую мишень для неунимающихся налетчиков. И – новые людские потери. А ветер гонит вперед катера полосу огня от горящего в воде бензина. Высоко поднимается столб черного дыма.

На нашем "сто тридцать шестом" сразу заметили, что экипажу "сто двадцать первого" приходится туго, и мы поспешили к нему на выручку. Когда же приближались к горящему катеру, радист Сергей Лоскутов принял запоздалый приказ: "Идти на помощь Кульчицкому". Немцы, обстреляв "сто двадцать первый", попытались было атаковать и нас, но, встретив отпор, скрылись в облаках.

Наши ребята заранее приготовились к борьбе с огнем: подали на верхнюю палубу все огнетушители и запустили центробежный насос для подачи забортной воды в пожарную магистраль. Осторожно швартуемся носом к корме "сто двадцать первого", куда еще не добрался пожар. Старший лейтенант приказал нашему носовому артрасчету приступить к спасению людей, остальные же – оставаться на своих боевых постах на случай возможного повторения нападения немцев.

Мы четверо – старшина Александр Лазарев, Иван Гнасевич, я и рулевой Сергей Крупин – стали торопливо переправлять к нам на палубу тех раненых, которые собрались на корме – пока еще в безопасном месте – среди стеллажей глубинных бомб. Ближе к мостику лежал с перебитыми ногами потерявший сознание старшина второй статьи Александр Несчета, и нам его пришлось переносить всей четверкой. Умер он, как и помощник командира Борис Сербский, уже в госпитале Полярного. Только Александр Хворостухин, раненный осколком в спину, перешел к нам на катер сам. У носовой пушки горели тела убитых комендоров – командира расчета Чугунова и молодых краснофлотцев Часникова и Гор-

бачева. Их никак нельзя было достать из пламени, хотя старшина мотористов Василий Беляев и пытался пробиться к ним, действуя двумя огнетушителями.

Раненых и убитых мы перенесли к себе на палубу в считанные минуты. Все сделали вовремя. И тут из клубов дыма вдруг выскочил незамеченный нами немецкий истребитель. Он не успел сориентироваться и открыть огонь, как по нему ударили обе наши пушки и пулеметы. Немец тут же свечой ушел в облака.

В тот день у нас на борту находился проходивший морскую практику курсант военно-морского медицинского училища А. Лолабеков. Он-то и оказал всем раненым первую помощь. Пришлось ему, кроме бинтов, израсходовать на перевязки простыни и полотенца. Сделал все на совесть. Так после оценили врачи госпиталя в Полярном. Вот только своему товарищу по училищу – курсанту Басову он уже ничем не мог помочь...

Старший лейтенант Штатько, видя тщетность наших усилий в борьбе со все более разгоравшимся пожаром и опасаясь взрыва, отвел "сто тридцать шестой" подальше от погибавшего. И тут к месту трагедии подошел катер № 111 с командиром отряда капитан-лейтенантом Соломоном Раскиным на борту. Он приказал старшему лейтенанту Штанько взять горящий "сто двадцать первый" на буксир и доставить его к южному берегу залива, до которого было мили три. Боцман Калугин закрепил буксирный конец на начинавшей гореть корме "сто двадцать первого", но, как только дали ход, буксир оборвался на большой волне. Дважды Калугин заводил трос, и оба раза его рвало как нитку. А пламя меж тем охватило весь катер, горело все внутри него.

Видя такое, капитан-лейтенант Раскин после недолгого раздумья приказал старшему лейтенанту Штанько артогнем потопить "сто двадцать первый". Отошли от него на полкабельтова и с тяжелым сердцем стреляем. Но катер не тонет. Дело в том, что после недавнего ремонта корпус его основательно просох. Пришлось нам израсходовать 35 снарядов и изрешетить борт "сто двадцать первого" так, чтобы вода заполнила все помещение.

А немцам неймется. Снова из густого дыма, стлавшегося над заливом, выскочили два "фокке-вульфа-190". И тут комендоры обоих катеров, что называется, отвели душу: таким огнем встретили их, что немцы тут же скрылись за сопками. А мы, сняв каски, издалека смотрели на агонию корабля. Только почти через полтора часа, в 18.57, катер № 121 тихо погрузился в воды Мотовского залива...

*Ф.В. Константинов**

PQ-16 И PQ-17 В МОЕЙ ПАМЯТИ

17 октября 1941 г. подводную лодку Д-3 (“Красногвардеец”), которой я командовал, поставили в плавучий док. Неожиданно через двое суток меня вызвал командующий флотом А. Головко. Разговор был коротким. Комфлот задал мне только один вопрос: ходил ли я в Англию? После утвердительного ответа он объявил о своем решении направить меня туда в составе союзного конвоя. “О своей роли в плавании более подробно узнаете в оперативном отделе штаба флота”, – сказал в заключение Головко.

Заместитель начальника оперотдела капитан 2-го ранга Г. Иванов объяснил мне, что готовится союзный конвой. Впервые в его состав войдут 5 или 7 советских транспортов. Мне предстояло убыть в Архангельск, где располагался штаб Беломорской военной флотилии.

С горем пополам добрался до нового места службы. Начальник штаба флотилии капитан 1-го ранга М. Попов, с которым мы вместе служили в Полярном в бригаде подводных лодок, встретил меня по-дружески, приветливо. Михаил Николаевич ввел меня в курс дела по подготовке наших транспортов. От него я узнал о том, что, находясь на борту одного из наших транспортов вместе с переводчиком и тремя военными моряками-сигнальщиками, буду выполнять обязанности офицера связи с командором союзного конвоя в вопросах удержания своих мест в походном ордере и по маневрированию при перестроении.

Вначале я обосновался на борту транспорта “Мироныч”. Выход конвоя, к сожалению, задерживался из-за отсутствия в Архангельске угля. В середине декабря меня вызвал М. Попов и сообщил неприятную новость: фашисты разбомбили эшелон с углем и принято решения включить в конвой только один транспорт.

– Согласен идти на борту “Сухоны”? – спросил он меня.

Я дал согласие.После этого я перешел на борт транспорта “Су-

---

* © Ф.В. Константинов

хона", которым командовал опытный капитан дальнего плавания Андрей Александрович Малыгин.

В начале последней недели декабря караван транспортных судов под проводкой ледокола начал движение по Белому морю. В ночь под новый, 1942 год было сильное сжатие льдов. Суда находились в дрейфе. 3 января в районе горла Белого моря вышли на чистую воду. Ночью подошли корабли эскорта и заняли свои места в походном ордере.

В районе острова Медвежьего командир эскорта сообщил, что все военные корабли ложатся на обратный курс, а транспортам предстоит следовать в Исландию самостоятельно. Это было вечернее время. А когда рассвело, мы не обнаружили на горизонте ни одного транспорта из нашего конвоя. "Сухона" в этом караване держала первенство по тихоходности. Она шла в балласте, и половина гребного винта торчала в воздухе. Запас угля был рассчитан на хорошую погоду. Но вскоре море заштормило.

Ночью, когда до Исландии оставалось 10–15 миль, кочегары сообщили, что весь уголь кончился, надо гасить котлы. Настала "радостное" время. Поскольку никакими кодами и шифрами мы не располагали, пришлось дать радиограмму открытым текстом: «Советское судно"Сухона" на якоре без угля. Просим помощи. Широта ... долгота ...»

Бесспорно, мы рисковали. Но, к счастью, нас услышали союзники и прислали рыболовный траулер с углем в небольших мешках. Так как из-за сильного волнения пришвартоваться не было возможности, то траулер подходил на такое расстояние, чтобы два моряка могли забросить на наш борт мешок с углем. Работа была адская, но рыбаки снабдили "Сухону" таким количеством угля, чтобы можно было дойти до Сайдис-фьорда, находившегося от нас примерно в 25 милях.

Капитан Малыгин не рискнул в ночное время следовать в Сайдис-фьорд, а встал на якорь в Вапна-фьорде. С рассветом "Сухона" продолжила движение.

Поскольку в Исландии с углем не густо, "Сухоне" опять выдали "паек", рассчитанный на хорошую погоду. В Сайдис-фьорде укомплектовали небольшой конвой из пяти транспортов и трех кораблей охранения. Сразу же после выхода разыгрался сильный шторм. "Сухона" вновь отстала от конвоя.

Вскоре выяснилось, что до порта назначения не дотянуть, пришлось в северной части Оркнейских островов встать на якорь и опять просить угольной милостыни. Когда очередной "рыбак" поделился с

нами углем, двинулись дальше. Примерно в 10 милях от Скапа-флоу нас должен был встретить миноносец, но ввиду штормовой погоды его на месте не оказалось. Пришлось следовать самостоятельно.

В Скапа-флоу формировали огромный конвой, примерно из 50 транспортов и двух-трех десятков аэростатами. Затем постепенно конвой стал делиться на небольшие группы. "Сухона" вошла в группу судов, следовавших в столицу Шотландии – порт Эдинбург.

На 48-е сутки (вместо 15–16) тяжелый рейс "Сухоны" в Англию завершился.

20 февраля 1942 г. я получил телеграмму от военно-морского атташе СССР в Англии контр-адмирала Харламова с приглашением в Лондон для участия в празднике, посвященном 24-й годовщине Красной Армии.

На прием в советское посольство прибыло много интересных людей, среди которых члены европейских правительств, находившихся в изгнании, руководитель британских трейд-юнионов Ллойд Джорж, дочь премьер-министра Англии Черчилля (сам премьер из-за болезни в приеме не участвовал). Приемом руководил посол Советского Союза И. Майский.

После недельного пребывания в Лондоне я возвратился в Эдинбург. Впереди было много хлопот, в том числе и установка на борту "Сухоны" артиллерийского вооружения.

Закончив ремонтные и погрузочные работы, в 20-х числах апреля 1942 г., "Сухона" в составе небольшого конвоя перешла в Исландию, где формировался арктический конвой для следования в Советский Союз. Все испытания судьбы были впереди...

Накануне выхода в море капитанов транспортов и командиров эскортных кораблей пригласили на борт флагманского корабля, где был проведен тщательный инструктаж по порядку съемки с якорей и правилам плавания в составе конвоев.

Вытягивались из Рейкьявика медленно и долго. Выйдя на просторы Датского пролива, отделяющего Исландию от Гренландии, легли на курс норд, примерно по 23-му меридиану. На траверзе северо-западной оконечности Исландского острова изменили курс на северо-восточный. Не успели еще исландские берега исчезнуть из видимости, как конвой вполз в пелену густого тумана.

Второй помощник капитана Савин, заглянув к штурману, с тревогой спросил Малыгина – капитана "Сухоны":

– Андрей Александрович, какого черта лезем на север? Так и недолго на льды напороться.

Капитан, проведя рукой по усталому лицу, недовольно пробурчал:

– Мысль командира конвоя мне понятна: он хочет укрыть суда в зоне дрейфующих льдов, где меньше шныряет фашистских лодок, но этот чертов туман...

Опасения Савина оказались пророческими. Когда неуправляемый по условиям погоды конвой находился примерно в 500 милях от Исландии, на "Сухоне" совершилось самое страшное, чего можно было ожидать. При очередном повороте, ударившись кормовой частью о громадную льдину, пароход обломал все лопасти единственного гребного винта.

Примерно через сутки "Андре Марти", второе советское судно из всех тридцати транспортов, блуждая между льдами, наткнулся на обреченную "Сухону". Радости не было конца. Но вскоре, когда моряки "Андре Марти" узнали, что "Сухона" не имеет хода, а у них хватает своих повреждений, радость сменилась огорчением.

Начались "дипломатические" переговоры. Моряки "Андре Марти" предложили "сухоновцам" перейти на борт их судна, а пароход затопить, открыв кингстоны. Команда отвергла такое предложение, да и моряки "Андре Марти" поняли, что это не выход из положения. Поэтому пришли обоюдному согласию: "Андре Марти" берет "Сухону" на буксир и следует в ближайший пункт Исландии.

Начался новый изнурительный аврал. Примерно за четыре часа были изорваны все стальные тросы как буксировщика, так и "Сухоны". К счастью, на ней в числе различного груза оказался и стальной трос.

В конце концов надежный буксир соединил два советских судна, и они легли курсом на небольшой исландский порт Аккурейри. На пятые сутки под вечер "Андре Марти" с "Сухоной" вышли из тумана. Видимость самая полная, что ухудшило настроение экипажей. Их тревога была ненапрасной. Перед заходом солнца на горизонте замелькали вспышки морзянки с неизвестного корабля, который потребовал сообщить свою государственную принадлежность. Ничего не оставалось, как дать ответ. На всякий случай объявили артиллерийскую тревогу. "Пушкари" заняли места у орудий.

Вскоре наши сигнальщики доложили, что на встреченном корабле поднят норвежский флаг. По-видимому, "норвежец" чувствовал беспокойство советских моряков, поэтому сообщил, что имеет приказание английских военно-морских сил эскортировать обнару-

Спасенные моряки с транспортов каравана PQ-17. Июль 1942 г.

женные суда в порт Аккурейри. Мини-конвой в составе "Сухоны", "Андре Марти" и вооруженного норвежского буксирного парохода благополучно прибыл в Аккурейри, и суда стали на якорь.

Через несколько суток "Сухону" взял на буксир спасатель и под охраной фрегата перевел ее в Рейкьявик. В Исландии не было возможности устранить повреждения на "Сухоне", ей предстоял переход в Англию на буксире.

В это время в Рейкьявик из Лондона прибыл представитель советской военно-морской миссии и сообщил мне, что я должен доставить в Советский Союз груз литературы с описанием военной техники, поставляемой нам союзниками.

Ставшая несамоходной "Сухона" ожидала очередного буксировщика для следования в Англию с целью замены гребного винта. Поэтому мне пришлось пока базироваться на ее борту вместе со своим попутчиком Александром Медвецким, который, отслужив положенный срок в наших представительствах за рубежом, возвращался на Родину. Вместе с ним мы переживали все тяготы и невзгоды плавания в составе ледового конвоя.

Примерно за два-три дня до выхода конвоя мне сообщили, что

старший морской начальник решил разместить меня как кадрового офицера на борту одного из эскадренных миноносцев, входящих в состав эскорта конвоя.

Мне не хотелось расставаться со своим попутчиком, с которым успел сдружиться, поэтому обратился к английскому адмиралу с просьбой, чтобы и Медвецкому разрешили следовать вместе со мной на борту миноносца, но получил категорический отказ. Адмирал предложил компромиссное решение – разместить нас на борту командорского транспортного судна типа "либерти", которое называлось "Оушен Войс" ("Голос океана").

Перебравшись на транспортное судно, стали обживать каюту и осваивать распорядок жизни экипажа, состоявшего в основном из английских моряков.

19 мая 1942 г. конвой PQ-16 покинул порт Рейкьявик, взяв курс на северные порты Советского Союза.

В составе конвоя находилось 35 транспортных судов, около 20 кораблей эскорта, в том числе и вспомогательный крейсер ПВО. Кроме того, в непосредственной близости от конвоя следовал отряд прикрытия в составе двух крейсеров и 20 эскадренных миноносцев.

Несколько суток конвой продвигался без помех со стороны противника, но примерно на полпути от острова Ян-Майен к острову Медвежьему появился фашистский воздушный разведчик Ю-88. А через пять часов начались первые комбинированные удары по конвою.

В течение суток фашисты совершили четыре комбинированные атаки, но под огневым воздействием кораблей экспорта и в результате мощного огня крейсеров и эскадренных миноносцев отряда прикрытия существенного успеха они не добились. Однако враг не думал прекращать свои атаки.

Неожиданно английское морское командование приказало отряду прикрытия отойти от конвоя за пределы видимости, что дало возможность фашистам 27 мая 1942 г. потопить пять транспортных судов, а некоторые повредить. Среди них был и советский теплоход "Старый большевик". Авиационная бомба угодила в полубак, уничтожив орудие вместе с прислугой. На судне возник пожар. От сильного сотрясения корпуса двигатель вышел из строя. "Старый большевик" потерял ход, а конвой продвигался своим курсом.

В тот день сброшенная фашистским самолетом 250-килограммовая бомба попала в командорский транспорт "Оушен Войс", который, как уверял английский адмирал в Рейкьявике, будет следовать в самом безопасном месте походного ордера. Бомба, проло-

мив люковицы второго грузового трюма, взорвалась, образовав пробоину в правом борту размером более 40 кв. м.

На "Оушен Войс" была сыграна шлюпочная тревога. Но ни одну шлюпку спустить не успели: поступило распоряжение продолжить борьбу за живучесть корабля. Она оказалась успешной.

Вскоре "Оушен Войс", дав большую скорость, чем имел конвой, постепенно стал приближаться к своему месту в походном ордере.

Следуя под прикрытием низкой облачности, мы неоднократно слышали мощный гул моторов авиационной армады, лишенной возможности визуально наблюдать корабли и транспорты конвоя. Под надежным щитом облаков конвой уверенно продвигался на восток.

А "Старый большевик" к тому времени полностью скрылся за горизонтом. Но вот наступил момент, когда на западной части горизонта показались мачты, затем труба и корпус судна. А вскоре командор конвоя получил семафор: «Прошу занять свое место в походном ордере. Капитан "Старого большевика"». На командорском судне подняли флажный сигнал: "Восхищен мужеством вашего экипажа". Вскоре такой сигнал взвился на всех кораблях и торговых судах конвоя.

Наступил момент, когда мы стали выходить из зоны сплошной низкой и плотной облачности. Все с тревогой ожидали новых атак фашистов. Многие с облегчением вздохнули, когда узнали, что подошли эскадренные миноносцы Северного флота. Их активные действия вызывали восхищение. Так, например, когда на горизонте появился вражеский самолет-разведчик, один из наших эсминцев из главного калибра обстрелял его разрывными снарядами. Фашистскому разведчику пришлось уйти от греха подальше.

Когда же в воздухе появились краснозвездные самолеты-истребители, родилась твердая уверенность, что мы дойдем до пункта назначения. И мы дошли, доставив для нашей Родины необходимый груз.

* * *

Прошло уже почти полвека, но трагическая судьба союзного конвоя PQ-17 до сих пор волнует умы историков, военных и торговых моряков многих стран.

В самом конвое я не участвовал, а вот в поиске уцелевших транспортов в июле 1942 г. пришлось.

Подсчет судов, погибших в водах Баренца, показал, что при-

мерно десять транспортов уцелели, и они находятся в море. Но где именно, никто не мог сказать.

Командующий флотом А.Г. Головко срочно собрал на совет ведущих офицеров штаба, где решили: суда необходимо искать в районе Новой Земли. Командующему ВВС флота было приказано немедленно подготовить к полету два гидросамолета типа ГСТ с максимальной заправкой горючим. Были определены и маршруты полета. Один самолет летит к Югорскому Шару и затем вдоль побережья острова Вайгач и Новая Земля до Маточкина Шара, другой – к Маточкину Шару, а потом вдоль побережья Новой Земли до мыса Желания.

По первому маршу довелось лететь автору этих строк, а по второму – начальнику конвойной службы флота, бывшему подводнику капитану 3-го ранга А. Георги. Сборы были недолги. Штабной катер доставил нас в губу Грязную, где на якорях стояли два ГСТ с прогретыми моторами. ГСТ – гидросамолет транспортный. Это были двухмоторные металлические лодки с моторами воздушного охлаждения. Горючего хватало на 12 часов при скорости 180 км/час. Вооружены были двумя спаренными установками крупнокалиберных пулеметов и способны были подвешивать под плоскостями 10 противолодочных бомб ПЛАБ-100.

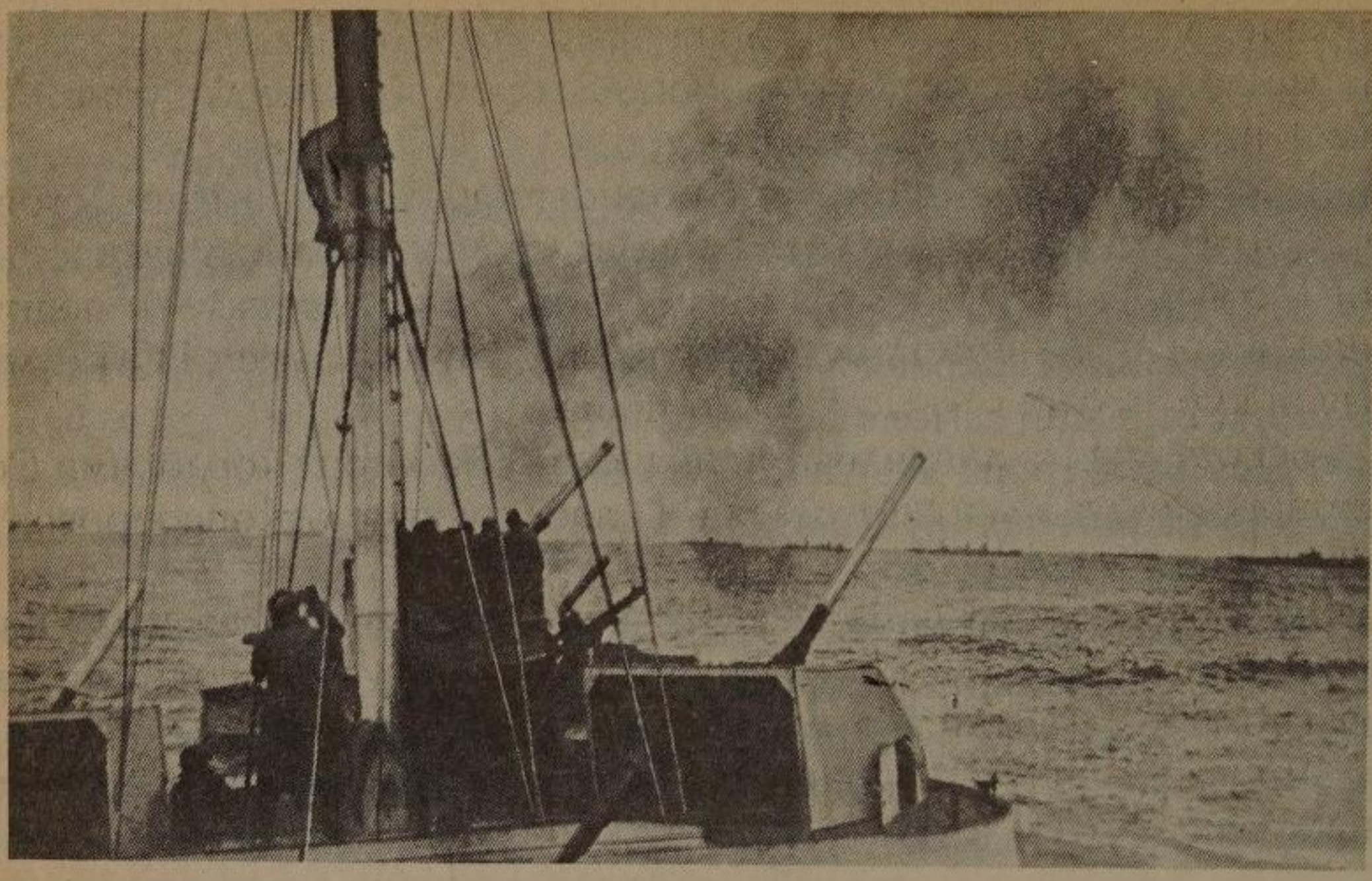
Экипаж самолета, на котором я летел, возглавлял командир 118-го отдельного разведывательного полка майор Н. Павлов, другим командовал старший лейтенант С. Макаревич (погиб в 1943 г.). Штурман – старший лейтенант А. Живикин. Фамилий борттехника и стрелка-радиста, к сожалению, не помню.

Оторвавшись от водной глади Кольского залива и набрав высоту, наш самолет лег на курс к Югорскому Шару. Море не штормило, наблюдалось легкое волнение. Летели на высоте 2–2,5 тыс. м почти в сплошной облачности.

Примерно на полпути в разрывах облаков обнаружили летящий самолет неустановленного типа. Приняв его за фашистский "юнкерс", стали прятаться в более плотных облаках.

Подлетев к проливу Югорский Шар, отделяющему остров Вайгач от материка, развернулись влево и легли на курс вдоль западного побережья Вайгача. Высота полета 500 м. Четко были видны даже мельчайшие изрезы берега. Преодолев Карские Ворота, стали обследовать все бухточки западного берега Новой Земли.

Стрелок-наблюдатель зорко просматривал прибрежную зону, но транспортов не было видно. И вдруг мы услышали его радостный возглас: "Справа, десять градусов, вижу стоящее на якоре судно!"



Отражение налета немецкой авиации на караван. 1942 г.

Подбежав к нему, попросил бинокль. Внимательно осмотрев стоящее у берега судно, сразу узнал союзный транспорт типа “либерти”.

Чтобы избежать возможного применения против нас оружия, решили приводниться на довольно гладкую поверхность моря и вдоль берега стали подруливать к “незнакомцу”. Когда мы обогнули один из мысков, то обнаружили, что вблизи судна на плаву находится самолет типа ГСТ. Вскоре выяснилось, что это самолет Героя Советского Союза Ильи Павловича Мазурука, который в свое время участвовал в высадке первой научной экспедиции на Северный полюс во главе с И.Д. Папаниным.

Узнав от Мазурука, что они только что приводнились и подрулили к транспорту, мы выяснили, что это его самолет мы приняли за “юнкерс”, когда летéли над морем. Обращаясь к нам, Мазурук сказал: “Странное дело. Мы кричим, кричим, а на судне никакого реагирования”. Решили спýстить на воду надувные шлюпки и подойти к берегу. Пологий песчаный берег у уреза воды постепенно поднимался до 5–7 м над уровнем моря. Каково было наше удивление, когда перед нашим взором возник “цыганский” палаточный табор, а его обитатели безмятежно играли в футбол. Установив контакт с моряками транспорта, завязали с ними “дипломатические” разговоры, из которых выяснили: перед нами моряки аме-

риканского судна. Его капитан преднамеренно посадил транспорт на мели и вывел из строя вооружение, несмотря на то что он не имел никаких повреждений.

Поскольку для полного выполнения задания нам предстоял еще полет вдоль Новой Земли до Маточкина Шара, мы распрощались с экипажем Мазурука и американскими моряками и поднялись в воздух. Не обнаружив на трассе судов конвоя PQ-17, мы взяли курс к берегам Кольского залива.

Вскоре мы узнали, что американский транспорт кораблями Северного флота был снят с мели и благополучно отконвоирован в Архангельск.

Второму нашему самолету ГСТ повезло больше, чем нам. Экипаж обнаружил в районе мыса Желания три судна, уцелевших от разгромленного фашистами конвоя PQ-17.

Так закончилась наша воздушная экспедиция по поиску союзных транспортов.

С.Н. Завизионов

ТАК БЫЛО*

На шестой день с начала немецкого наступления в Заполярье двум дивизиям горных егерей удалось продвинуться до реки Западная Лица. Это километров 30 на восток от государственной границы. На рубеже их остановили части нашей 14-й армии. Надежная связь с обороняющимися отсутствовала. Командование армии и флота, чтобы оперативно получать сведения о складывающейся обстановке на этом участке фронта, приняло решение установить в непосредственной близи от него, в губе Западной Лицы, дежурство катеров дивизиона морских охотников.

Наш МО-123 под командованием энергичного лейтенанта Василия Лозовского впервые вошел в губу Западной Лицы 6 июля 1941 г. Вместе с катером МО-141 лейтенанта Владимира Гущина мы должны были установить связь с частями 14-й армии и заодно обстрелять противника, пытавшегося форсировать водную преграду. После удачно выполненного задания наш катер еще не раз побывал там с той же задачей. А потом принял участие в высадке десанта моряков на западный берег губы, в тыл наступавшему противнику.

Может, потому, что нашему МО-123 чаще других приходилось дежурить в этом горячем районе, друзья Лозовского – командиры других катеров в шутку прозвали его “старожилом Западной Лицы”. Каждые сутки он по радио передал в штаб флота сведения об изменениях в положении войск. Для того чтобы получить такие сведения от армейских командиров, двое из нашего экипажа поочередно ходили на передовую.

По запросам армейского командования МО-123 несколько раз подходил к самому устью реки и обстреливал позиции немцев. Однажды такой рейд чуть не закончился для нас печально. Разворачиваясь при отходе, катер попал на песчаную отмель, моторы заглохли. Пока мы, мотористы – старшина Иван Котляр, Яков За-

---

* © С.Н. Завизионов

харин, Иван Федотов и я, – старались вновь запустить их, комендорам пришлось прямой наводкой вести беглый огонь по позициям горных егерей. Сноровисто действовали у носовой пушки старшина комендоров Александр Лазарев и Валентин Гладышев, в кормовом расчете – Иван Фомин и Владимир Белый. Короткими очередями били пулеметчики – боцман, ленинградец Борис Цыбин и архангельский парень Александр Пуляев (после войны был капитаном плавбазы "Рыбный Мурман"). "Приключение" закончилось для нас благополучно.

19 июля в Западную Лицу пришла землеотвозная шаланда "Териберка" с пушками и снарядами для армейских частей. С разгрузкой ее почему-то не торопились, и немецкие бомбардировщики потопили у скалы Нерпичьей шаланду вместе с ценным грузом. Чтобы достать пушки и боезапас к ним из-под воды, пришлось здорово потрудиться водолазам. А нам поручили охранять их. Лозовский даже распорядился, чтобы был выставлен дозор, передовая от нас была всего в каких-нибудь 2 км. Числа 22 или 23 июля (точно уже не помню) в дозор отправились старшина рулевых Федор Рагушин (он из Архангельска и после войны плавал механиком грузового судна) и я. Вооружены мы были винтовкой и ручным пулеметом Дегтярева.

Замаскировались в камнях. Ближе к вечеру смотрим: через кусты низеньких березок идет кто-то в черном. Сперва мы приняли его за своего – мы обычно ходили в черных кожанках. Но когда неизвестный подошел к нам ближе, то смотрим – это же горный егерь! Мы сперва даже опешили, но, оправившись от изумления, скомандовали ему: "Хенде хох! Бросай оружие!" Вздрогнув от неожиданности, почти двухметрового роста детина бросил автомат и поднял руки. Федор Рагушин сказал мне: "Забери оружие!", а сам – у пулемета.

Я кое-как набрался смелости, вышел из засады и поднял автомат. А потом мы гуськом стали спускаться вниз, к катеру. Рагушин шел вперед, немец – посредине, а я замыкающим, с автоматом на плече и винтовкой, направленной в спину пленному. Я все опасался, что этот громила опомнится и рискнет напасть на нас, сбросит обоих со скалы. Но он покорно шел по узкой крутой тропе, куда ему указывал старшина.

В этот час, отужинав, вся команда катера собралась на перекур на корме. Мы подошли не замеченными вахтенным, с большим усилием втроем подтянули катер за носовой конец и поднялись на палубу. Увидев здоровенного живого немца, все оторопели. А по-

том посыпались вопросы: где его взяли и как удалось справиться с таким? Командир катера тоже изумлен. Старшина Рагушин доложил ему: "Вот пришел к нам закусывать. Напоили перед наступлением..."

Лозовский распорядился, чтобы его накормили, и мы ужинали втроем. Немцу понравилась наша еда. А наши парни все разглядывали горного егеря, его нашивки на черной форме. Тем временем командир доложил по радио в штаб флота. Вскоре пришел катер и забрал от нас "трофейного" немца. А наш МО-123 остался в Западной Лице до памятных для всех нас дней 2 и 3 августа.

Тогда враг в который раз предпринял попытку наступления. В небе висели бомбардировщики и истребители немцев. Второго августа комендоры нашего МО-123 отбили три ожесточенные атаки "мессершмиттов". Один истребитель мы сбили. Но из-за сильной и близкой бомбежки в один из моментов боя заборная вода через выхлопные трубы попала в цилиндры моторов, и мы никак не могли их завести. Мой правый мотор завелся было на предельных оборотах, но тут же захлебнулся. Старшина Иван Котляр доложил об этом трагичном положении командиру катера. Лейтенант Лозовский уже намеревался заминировать корабль и при необходимости взорвать. А экипаж должен был сойти на берег, предварительно сняв кое-что из вооружения.

Но тут подошел "спаситель наших душ" – катер МО-121 под командованием лейтенанта Михаила Миронова (он уроженец Архангельска) и взял нас на буксир. Дал полный ход, и вода от скорости, через подводный выхлоп, сама вытянулась из моторов. Так наш "сто двадцать третий" снова обрел ход и жизнь. Лозовский сердечно поблагодарил Миронова за братскую выручку.

Вместе с другими катерами дивизиона наш МО-123 занялся снятием выполнившего свою задачу десанта с западного берега губы и переброской его на восточный. Потом мы приняли в кубрики и на палубу более 80 раненных и ушли в Полярное. Там нам дали "добро" на поочередной технический осмотр моторов. Когда же сняли крышку блока правого мотора как самого надежного, то было страшно смотреть на его выхлопные клапаны. Все они было точно изгрызены крысами. На других моторах вид клапанов был еще хуже. Но дошли же мы своим ходом до базы, и это было удивительно для нас и дивизионного механика.

Так удачно закончились наши дежурства в губе Западная Лица.

* * *

Десятого августа 1941 г. командиры четырех катеров – охотников за подводными лодками получили приказание: экипажам в полном составе отбыть в Мурманск. Сборы были недолгими, и вот мы уже в поезде. Выгрузились в Беломорске. У входа в Беломорско-Балтийский канал нас уже ожидали четыре новеньких катера типа МО-IV. Поле проводки в шлюзах канала их оборудованием занимались рабочие Ленинградского судостроительного завода и разношерстные экипажи чуть ли не из участников Цусимы и краснофлотцев-первогодков во главе с мичманом Хачатурянцем (до этого он был старшиной роты в Военно-морском училище имени М.В. Фрунзе).

Приняв от них катера, мы своим ходом направились в Архангельск. Там довооружились: установили крупнокалиберные пулеметы ДШК взамен ШКАСов, погрузили запасные части для моторов, гребные винты и валы, взяли еще пулеметы ДШК для других катеров, поскольку на большей части их имелось только по одному крупнокалиберному пулемету. Особенно в Архангельске не задерживались – пошли в Полярное.

С нашим прибытием на Северном флоте стало 18 катеров МО. Командование решило разделить их на два дивизиона. Командиром 3-го дивизиона судов охраны водного района Главной базы стал капитан-лейтенант Морозов. Три новых катера – наш 161, 162 и 163-й – лейтенантов Лозовского, Кравченко, Федулаева вошли в этот дивизион. Базировались мы в Тюва-губе, где раньше была база “тюлькина флота”. Так называли северяне дрифтер-боты прибрежного лова объединения “Морлов”.

Утром 2 октября трем катерам – 161, 162, 163-му – было приказано выйти в губу Порчниху, что близ Дальних Зеленцов. По данным разведки, там могла оставаться немецкая подводная лодка в ожидании проходивших мимо судов с военными грузами. Да и от постов наблюдения (СНиС) на побережье несколько раз поступали донесения о появлении в этих водах перископов и даже подлодок в надводном положении. Ранее в том районе в течение нескольких суток вел поиск подлодок врага МО-121. Только накануне нашего выхода он вернулся на базу для пополнения боезапаса и продуктов. Как докладывал его командир лейтенант Михаил Миронов, там ничего подозрительного за то время не было обнаружено. Зато экипажу МО-121 хватало стычек с немецкими самолетами, возвращавшимися после бомбежки Мурманска и аэродро-

мов. Катерники "сто двадцать первого" сбили один Ю-88 и совместно с МО-112 повредили истребитель Ме-109.

И все же перед нами была поставлена задача найти и уничтожить подлодку врага. Еще перед выходом минеры предварительно подготовили серию глубинных бомб к сбрасыванию. И хотя катера проходили Кильдинской салмой при готовности "три", но все были готовы к встрече с любым врагом.

Нам уже после всего передали, что береговые сигнальные посты Рынды и Териберки видели идущую на вест в надводном положении немецкую лодку. При подходе к Кильдину она погрузилась, и сигнальные посты потеряли ее след. Не зная этого, тройка наших катеров на средних оборотах спокойно шла проливом и уже приблизилась к восточному выходу из него. Одновременно к этому же месту подошла вражеская подлодка и, видимо для ориентирования в узкости, подняла перископ. Его-то и увидели с палубы нашего МО-161 старшина мотористов Иван Котляр и вышедший из рубки радист Александр Иванов.

Пораженные такой неожиданной встречей с обнаглевшим подводным врагом, они все же не растерялись и буквально в один голос крикнули о перископе командиру лейтенанту Лозовскому. Реакция последовала моментально – прозвучали сигнал боевой тревоги и голос командира: "Атака подводной лодки!" Сигнал атаки отрепетовали на следовавших в кильватер катерах. Наш акустик Вячеслав Потемкин и его дублер – молодой краснофлотец (фамилию его я запамятовал) – быстро включили акустическую установку "Тамир" и сразу взяли пеленг на подлодку, уходившую на глубину.

Лозовский торопливо, энергичным жестом показал и прокричал команду "сто шестьдесят третьего" лейтенанту Федулаеву, чтобы тот перекрыл курс лодке, а командиру "сто шестьдесят второго" лейтенанту Кравченко – начать атаку вместе. Наш старший минер Гоша Гольнев почему-то понял размашистые жесты и возгласы Лозовского как приказ начать бомбежку и поторопился выкатить за корму две большие глубинные бомбы. Командиру ничего не оставалось, как дать полный ход катеру и тут же сбавить его, чтобы не выскочить на берег. Опасно близкие взрывы глубинок даже подбросили катера, а внутри них все незакрепленное полетело вниз.

Минеры МО-162 Алексей Корнеев и Василий Цебро, МО-163 Петр Зелинский и Федор Перепелица, а также нашего катера поочередно и теперь уже строго по сигналам командиров сбрасыва-

ли черные цилиндры бомб в бурлящую от взрывов воду. Израсходовав в этой стремительной атаке 14 больших и 24 малые глубинные бомбы, катера расположились полукругом возле места, где была обнаружена подлодка врага и застопорили моторы. Комендоры нашего катера во главе с Ликарионом Воронцовым были готовы открыть огонь, если бы лодка попыталась всплыть. Но акустики доложили, что она остановила моторы и залегла у берега Кильдина на песчаном грунте на глубине около 60 м.

На успокоившейся поверхности моря стало видно, как из-под воды поднимаются пузыри воздуха и фонтанчиком бьет соляр. Потом стали всплывать и различные предметы. Минеры по-прежнему стояли у бомбовых стеллажей, готовые снова обрушить смертельные черные бочонки на лодку, если бы она попыталась уйти. Акустики сперва докладывали о стуке внутри нее. Видимо, немецкие подводники отчаянно вели борьбу за живучесть, пытались заделать пробоины, но потом все постепенно замерло. Лодка лежала без движения. Так проходил час за часом. С карауливших катеров смотрели на продолжавший вытекать из цистерн лодки соляр, широкую ленту которого уносило течением в море. Моторист Иван Федоров ради любопытства спустился на привальный брус и зачерпнул каской солярку. Подал ее товарищам: “Сохраните для подтверждения!” Акустики продолжали нести свою безмолвную вахту. Несмотря на холод октябрьской ночи и утра, команды катеров соблюдали полнейшую тишину. Даже подмерзшие не позволяли себе согреваться стуча ногой о ногу.

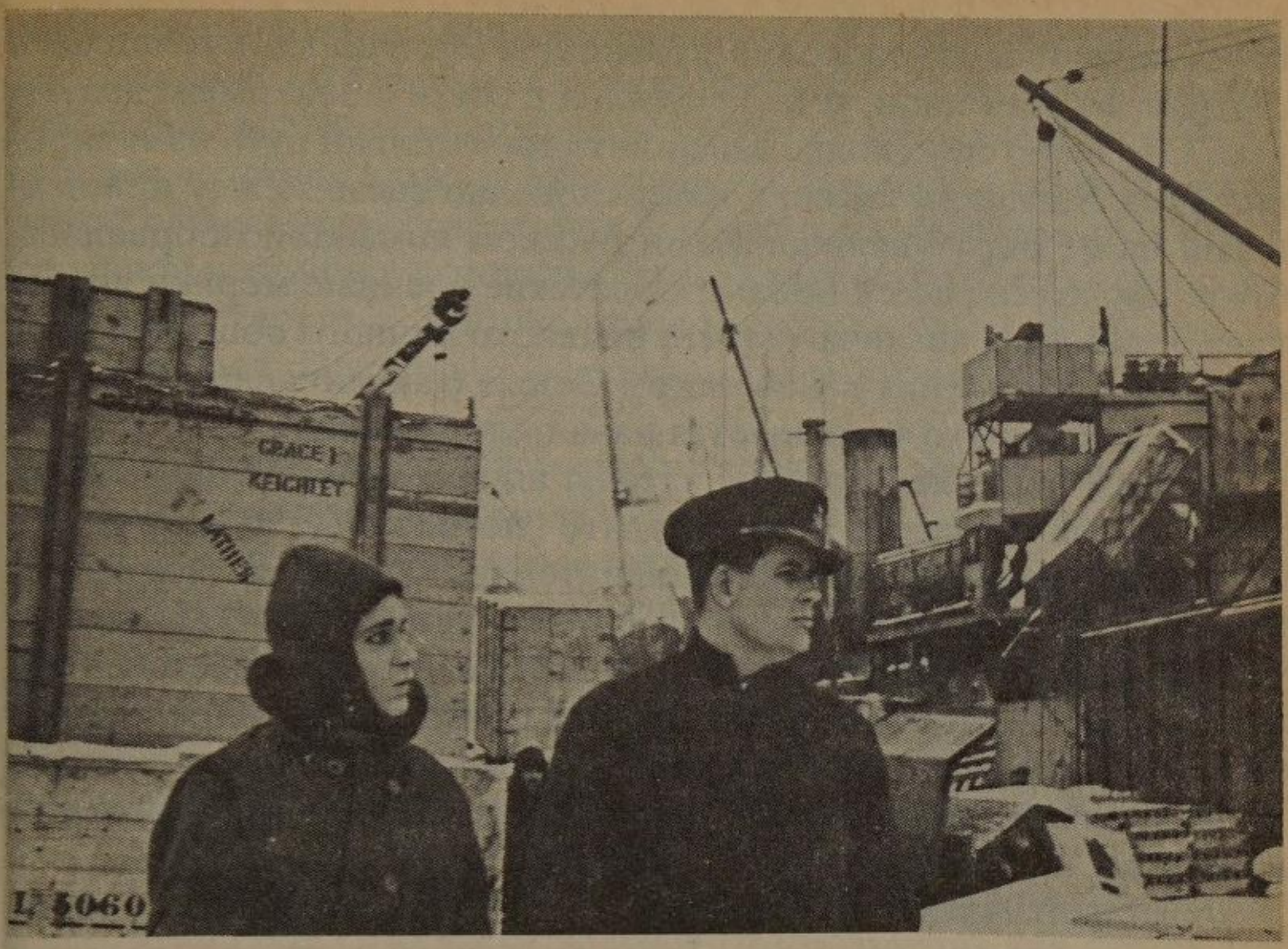
Утром же 3 октября прошли Кильдинской салмой катера МО-121 и МО-112 лейтенантов Миронова и Макковеева. Они снова направлялись в район к норду от острова Мало-оленьего для несения противолодочной и противовоздушной обороны. По просьбе лейтенанта Лозовского, придержавшего на всякий случай свои глубинные бомбы, эти катера сбросили по паре бомб на обвехованное место, где лежала вражеская лодка. Соляр забил сильнее, и опять стали всплывать какие-то предметы. “Сто двадцать первый” и “сто двадцатый” ушли в сторону Мало-оленьего. Не доходя до него, с катера Макковеева на берег высадили группу краснофлотцев. Они пошли к видневшемуся на краю долины подбитому бомбардировщику Ю-88. Экипажа “юнкерса” катерники не обнаружили, а на память выломали из приборной доски часы. Вероятно, по вызову этого экипажа и спешила к Кильдину немецкая подлодка, чтобы снять летчиков с этого участка неохраняемого берега. Операция не удалась: помешали катера.

ДОКУМЕНТЫ

РУССКИЙ СЕВЕР. СОЦИАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ С СОЮЗНИКАМИ

Первый английский конвой в составе шести транспортов прибыл в Мурманск 31 августа 1941 г. С того дня сотрудничество государств Антигитлеровской коалиции с СССР стало осуществляться в практической сфере деятельности, и ее главными действующими лицами являлись уже не члены правительственных кабинетов и высокопоставленные чиновники, а моряки-союзники и население портовых городов. Надо признать, что взаимоотношения между ними на советской территории складывалось далеко не просто и подчас даже драматично. К сожалению, советская историография весьма однобоко и скудно освещала социальные контакты союзников. Почти 50 лет документальные материалы этой тематики хранились в архивах под грифом "секретно". Запрет партийно-идеологического аппарата на публикацию документов имел глубоко политическое значение, ибо в них как в зеркале отображалась вся гамма социально-политических противоречий двух государственных систем и жизненная трагедия людей в тоталитарной державе. Есть среди них материалы как официального, так и неофициального происхождения. Многие документы, пройдя в свое время руководящие инстанции на уровне констатации фактов, так и осели бесследно в архивных хранилищах. Иные же, более редкие, доходили до Кремля и удостаивались "заслуженного" внимания в правительственных кругах, а с ним получали соответствующий резонанс и имели определенные социально-политические последствия.

Именно словами "заслуженного внимания" заканчивалось препроводительное письмо заместителя наркома иностранных дел С.А. Лозовского заместителю председателя ГКО и наркому иностранных дел В.М. Молотову к докладной записке корреспондента Совинформбюро, члена Союза советских писателей В.П. Беляева[1], написанной в начале марта 1944 г. Что же вызвало озабоченность замнаркома в записке писателя? Слово автору:



Разгрузка союзных пароходов в Мурманске

«Сообщаемое ниже ни в коей мере не может претендовать на полное освещение вопроса о союзниках, прибывающих в порты советского Севера. Единственными материалами, которыми я располагаю, были мои личные наблюдения, беседы с капитанами американских и английских пароходов, а также с работниками интерклубов – Мурманского, Архангельского и Молотовского[2].

Сплошь и рядом каждый советский человек, общающийся с иностранцами на Севере, слышит от них упреки в том, что они не встречают к себе должного дружеского отношения, что их чуждаются, что их боятся приглашать к себе домой подобно тому, как, скажем, англичане у себя на острове охотно зазывают домой русских моряков и армейцев.

Английский капитан Питер Сквайр, проживший больше года в Архангельске, сказал мне: “С англичанами из русских может встречаться либо самоубийца, либо человек, тайно работающий в органах НКВД”.

Английский лейтенант (в прошлом журналист и фабрикант) Алекс Пэн неоднократно и систематически рассказывает о том, как дружески обращались русские моряки и англичане на борту

советской подводной лодки командира Братишко, стоявшей в Англии. Вместе пили, ходили сообща в гости к знакомым девушкам. Однако стоило лодке завершить свой долгий путь из Америки через Англию в Россию, как мгновенно связь между пришедшими на ее борт англичанами и русской командой оборвалась, будто кто-то ее рассек ножом. Советские военные моряки якобы прямо заявляют англичанам, что никакого личного общения, кроме служебного, у них в Советском Союзе с англичанами быть не может, так как это запрещается начальством свыше.

Равным образом многие капитаны американских и английских транспортов все время жалуются, что "порядочные люди и в особенности представители советской интеллигенции общаться с ними боятся" и их удел – общение лишь с женщинами легкого поведения.

В результате всего этого якобы имело место антисоветское обращение в зарубежную печать группы английских моряков, побывавших осенью 1943 г. в СССР. Они жаловались на советские порядки, запрещающие вовсе взаимоотношению с союзниками широкому населению.

Лейтенант Алекс Пэн заявил мне: "90% моряков, побывавших в северных портах, вследствие местных порядков уезжает врагами советской власти и русского народа".

Справедливы ли их упреки?

Да, действительно особенно представители советской интеллигенции на Севере чуждаются связей с союзниками, не будучи уверены, каковы будут последствия отношений между союзными странами.

Основным контингентом лиц, общающихся с союзниками в личной жизни, не по служебным заданиям, являются женщины и девушки, которые видят прежде всего личную выгоду. Американцы и англичане приносят в русские дома шоколад, продукты, сигареты – взамен этого довольно обнаженно они получают то, чего добиваются, и, ясно, уносят не очень лестное представление о таких женщинах, которых можно купить за две плитки шоколада. Довольно большое количество подобных экземпляров женского пола является частыми посетительницами интерклубов, не случайно поэтому в обиходе называют архангельский интерклуб "бардаком имени Черчилля".

Вполне понятно, что время от времени органы НКВД и НКГБ делают изъятия наиболее разложившихся девушек, на мой взгляд совершенно правильные. Разве девушка, за две плитки шоколада поступающая на одну ночь в личное пользование иностранца, не

является разложившимся, аморальным и подчас социально опасным элементом? Привыкая к легкой жизни и заграничным продуктам, подобные лица могут служить и прекрасной питательной средой для действий агентов иностранных разведок. Однако каждый такой случай репрессирования вызывает необычный шум в иностранной колонии и используется ею как доказательство "большевистского террора" и вмешательства диктатуры даже в личную жизнь людей. Подобные сведения проникают и в зарубежную печать.

Существует вместе с тем еще и такое положение: девушки, общающиеся с иностранцами короткое время, в случае их репрессирования заявляют, что они делали это потому, что были голодны, и тогда часто их оставляют в покое. Однако стоит девушке заявить, что она любит американского моряка, как это осуждается гораздо строже, благодаря чему среди англичан и американцев утвердилась точка зрения, что за проституцию советские власти карают менее строго, чем за нормальные отношению между людьми.

Что бесспорно в жизни иностранцев на Севере?

1. Несомненно, на всякий ли случай или заведомо точно они рассматривают Север как возможный плацдарм для вторжения англо-американских войск в Россию, как территорию, на которой прежде всего может быть повторена интервенция.

2. В связи с этим и повышенная деятельность английской и американской разведки и тщательное изучение "впрок" каждого русского человека, каждого явления общественной жизни и вообще всей обстановки.

3. Отсюда стремление как можно глубже проникнуть в глубь советского народа, разузнать его действительные настроения, окутать себя мифом "благодетелей", абсолютно безупречных людей и т.д.

4. Естественно поэтому, что никому из союзников, а в первую очередь представителям миссий, не нравятся те препятствия, которые чинят представители советской власти на пути общения с ними. Эти препятствия мешают разведчикам работать так же правильно, как, скажем, в Аргентине, и легко строить козни против советской власти.

Однако это все вышесказанное и бесспорное не дает нам права оставлять широкие массы тружеников – американских и английских моряков, в симпатиях которых мы всегда были заинтересованы, людей, которые, рискуя своей жизнью, возят все-таки оружие в СССР, – за пределами нашего внимания, за своеобразной "китайской стеной".

Нельзя, чтобы, уходя из СССР, они уносили представление о девушках СССР как о проститутках, которые только и требуют "дай, дай", или о мальчишках, которые, дергая их на улицах за куртки, кричат: "Инглиш, продай сигарет!" А так как благодаря существующему положению моряки предоставлены только такому контингенту людей, то такое превратное представление о русских людях как о попрошайках может у них сложиться.

Мне кажется, что, имея в виду совершенно особую специфику Архангельска, Мурманска, Молотовска (пребывание подолгу команд иностранных пароходов на берегу, возможность их постоянно общения с советскими людьми украдкой в домах), следует время от времени разрешать вечера встреч советских, американских и английских моряков, вечера встреч моряков союзников с советской интеллигенцией, врачами, актерами, педагогами, инженерами и т.д.

Надо коренным образом улучшить работу всех северных интерклубов, выделив их из системы ВЦСПС в самостоятельные единицы с весьма квалифицированным особым руководством. Инструкторский штат интерклубов следует отнести в снабжении к группам научных работников, чтобы эти наши люди с высшим образованием, беседующие с союзными моряками и по существу являющиеся главными и основными нашими пропагандистами, не голодали бы и не ходили в рваной одежде и стоптанных ботинках. Надо в системе интерклубов выделили комнаты для офицеров, подобно тому как это существует у нас.

Следует раз и навсегда посчитаться с тем обстоятельством, что по Архангельску и Мурманску десятки тысяч прибывающих туда союзных моряков делают представление о всем Советском Союзе. Это представление делают не отдельные утонченные, брюзжащие дипломаты, а представители двух народов – кочегары, механики, рулевые и т.д., т.е. люди, которым у них на родине простой народ поверит без всяких. И вот, если такой кочегар у себя в Америке расскажет, как убивают русские люди в Архангельске друг друга, чтобы влезть в трамвай, или как толпы ребятишек атакуют на улицах Архангельска каждого иностранного моряка, чуть ли не силой требуя от него сигарет, то это мнение принесет плохую славу СССР и эти рассказы очевидцев в какой-то степени парализуют нашу пропаганду в союзных странах.

Вот почему мне кажется, что города Севера давно пора сделать образцовыми городами СССР.

Следует добиться того, чтобы зимой Архангельск не сидел половину вечеров без света, чтобы туда приезжали лучшие, хорошие

артисты, чтобы было в нем много бань и не ломали бы себе ноги прохожие на архангельских тротуарах и чтобы культурно работала архангельская милиция и т.д., и т.д.

Мне кажется, что давно назрела необходимость доукомплектовать кадры ответственных работников такого города, как Архангельск, культурными, всесторонне развитыми работниками широкого кругозора, сделав это́ в порядке особой, единовременной партийной мобилизации.

Но прежде всего следовало бы послать в города Севера полномочную комиссию с дипломатическими функциями, которая на месте бы выяснила, почему многие моряки прибывающих судов уносят враждебное мнение о Советском Союзе, которая не в общем централизованном порядке, относящемся ко всем городам, а именно в применении к городам Севера, учитывая их особую специфику, решила бы ряд вопросов о коренном улучшении жизни этих городов. Выводы такой комиссии были бы гораздо более конкретны и полны, чем это письмо, которое ни в какой степени не претендует на исчерпывающее освещение вопроса»[3].

Конечно же, докладная записка или письмо писателя было результатом его глубоких внутренних и гражданских переживаний. Вместе с тем вполне очевидно, свои мысли он преднамеренно излагал в двух плоскостях: непосредственно социальной и политико-идеологической. Отсюда все социально-политические суждения автора можно расценивать двояко: как плод его собственного сознания или как формальное прикрытие от возможных обвинений в “политической близорукости” и “притуплении пролетарской бдительности”. Что ближе к истине, сказать трудно. Во всяком случае ярко выраженный идеологический аспект записки довольно ощутимо передает искусственно нагнетаемую “сверху” атмосферу политического недоверия к союзникам. По-видимому, именно политическая подоплека сообщения В.П. Беляева вызвала к нему повышенное внимание высокопоставленных должностных лиц. Для самого же писателя наиболее важным в смысловом отношении являлось, пожалуй, заключение письма, в котором он с дипломатической осторожностью давал понять адресатам, что социально-экономический кризис в портовых городах Севера гораздо глубже, чем это было описано, что для его разрешения необходимо серьезное вмешательство партийно-правительственных органов.

Решение В.М. Молотова по докладной записке В.П. Беляева было немногословным: “Т.т. Вышинского и Косыгина прошу рас-

смотреть этот вопрос, посоветовавшись с т. Щербаковым. Надо исправить положение"[4]. В соответствии с резолюцией, как следовало ожидать, "исправление положения" в портовых городах осуществлялось также по двум направлениям и, естественно, с большим политическим креном.

12 мая 1944 г. Сталин подписал представленное председателем СНК РСФСР А.Н. Косыгиным постановление ГКО "О мероприятиях по улучшению городского хозяйства городов Архангельска и Молотовска Архангельской области". Однако даже полное выполнение правительственных требований не могло существенно изменить социально-экономическое положение населения двух наиболее бедствующих портовых городов. Тем более что постановление совершенно не касалось вопросов улучшения снабжения хлебом, продовольствием, одеждой и другими предметами широкого потребления. В числе главных оказались мероприятия по обеспечению городских электросетей необходимым оборудованием, светильниками и лампочками. Похоже, по мнению правительственных кругов, отсутствие электричества являлось одной из первопричин процветания распутного промысла. Впрочем, для надежности по просьбе заместителя наркома иностранных дел А.Я. Вышинского органы НКВД в течение мая и июня провели очередные "изъятия" наиболее активных проституток и социально опасных элементов в портовых городах.

Спустя два месяца после выхода постановлено ГКО, 13 июля 1944 г., вступало в силу постановление ЦК ВКП(б) "О мероприятиях по улучшению массово-политической работы среди населения городов Архангельска и Молотовска", подготовленное аппаратом секретаря ЦК А.С. Щербакова. Выполнение программных установок этого документа заняло без малого пять месяцев. В итоговом отчете, представленном А.С. Щербакову в середине декабря 1944 г., заместитель начальника Управления пропаганды и агитации ЦК ВКП(б) М. Иовчук сообщил следующее:

"В своем письме на имя товарища Молотова писатель В. Беляев указывал на ряд серьезных недостатков в работе с иностранными моряками в городах Мурманске, Молотовске и Архангельске, а также на недостатки в постановке политико-просветительной работы среди населения этих городов.

Для ознакомления с положением в гор. Архангельске и помощи в улучшении политической работы среди населения туда выезжал зам. нач. Управления пропаганды и агитации тов. Федоров.

После решения ГОКО от 12 мая... и решения ЦК ВКП(б) от 13 июля... Управлением пропаганды и агитации были проведены следующие мероприятия:

1. Клубы иностранных моряков, являющиеся основным местом работы с моряками, в указанных городах были переданы из ведения ВЦСПС в ведение ВОКС. В настоящее время можно отметить значительное улучшение в работе этих клубов – укреплены штаты инструкторов, улучшено оборудование и внешниееоформление, улучшена постановка культурно-просветительной работы. В клубы направлено с августа по декабрь пять концертных бригад из артистов московских театров.

2. В города Архангельск и Молотовск была направлена пропгруппа в составе т.т. Паешиной, Лебедевой, Пуховского, Ермашева, Сорокина. Пропгруппа пробыла в указанных городах два месяца – с 29 июля по 29 сентября..."[5]

Далее в отчете обстоятельно описывались "трудодни" пропагандистов ЦК ВКП(б): совещания и семинары с партийным, советским и комсомольским активом, доклады и лекции по разъяснению военно-политической обстановки и о международном положении СССР. Последних на предприятиях, в госучреждениях и воинских частях было прочитано свыше ста с общим "охватом" 27 887 человек. Аналогичные мероприятия были проведены другой пропгруппой в Мурманске.

В довершение выполнения постановления ЦК ВКП(б) в портовых городах Севера, "в порядке партийной мобилизации", прошла вербовка наиболее достойных партийных и комсомольских активисток в "шефские бригады" интерклубов.

Примечательно, что в отчете Упропа ЦК ВКП(б) так и не были даже упомянуты подлинные причины социальных и политических изъянов в контактах населения портовых городов с моряками-союзниками. Впрочем, это ни в коей мере не отразилось на оценке признания "профилактической" работы Упропа на Севере. 18 декабря 1944 г. все распорядительные и исполнительные документы государственно-партийных органов вместе с письмом В.П. Беляева были сданы в архив. А вот как некоторые результаты выполнения постановлений ГКО и ЦК ВКП(б) выглядели со слов участника союзных транспортных конвоев в города Севера Ж. Блона[6]:

«Из газетных статей военной поры известно, что девушки, представленные в клубе, были красивы, элегантны, хорошо танцевали и бегло говорили по-английски; моряки проводили поисти-

не "доброе время на славу", танцуя и обмениваясь взглядами со своих партнершами... На деле все было несколько иначе. Герлс "Международного клуба" не умели разговаривать по-английски и вообще не понимали этот язык, за исключением нескольких слов. Находясь под бдительным наблюдением компетентных органов, они даже улыбаться остерегались. Герлс вращались в танцах как "деревяшки", что обескураживало моряков. Зачем тогда советские власти открыли клуб? Союзные моряки этого не понимали, как и многое другое в поведении русских»[7].

Города-казармы – так называли моряки-союзники Архангельск и Мурманск, где неестественно показное благополучие с обилием изысканной снеди и русской водки в помпезных ресторанах интерклубов не имело ничего общего с действительным социально-бытовым положением населения. Сюда из-за границы прибывали десятки, сотни тысяч благотворительных посылок и крупные партии продовольствия, и отсюда руками изголодавшихся портовых рабочих, в основном женщин, они отгружались и отправлялись не только на военные склады – для фронта, – но и целевым назначением в запасники Наркомторга – для организации "литерного питания" в спецстоловых и для удовлетворения "нужд" номенклатурных работников. Именно здесь, в портовых городах Севера, социальное неравенство в сталинской иерархии потребления было особенно разительным, а гнет политического надзора авторитетного режима более чувствителен.

Публикацию подготовил П.Н. Кнышевский

[1] Владимир Павлович Беляев – советский писатель, автор многих очерков, рассказов, повестей, киносценариев, а также книг "Украинские ночи", "Голос Тараса", "Залив в тумане", трилогии "Старая крепость" и др. Лауреат Сталинской премии (1952 г.). С лета 1941 г. корреспондент Совинформбюро в портовых городах Севера.

[2] Молотовск – город и порт, ныне Северодвинск.

[3] РЦХИДНИ. Ф. 17. Оп. 125. Д. 235. Л. 44–48.

[4] Там же. Л. 43.

[5] Там же. Л. 49.

[6] Жорж Блон – французский историк, писатель, моряк. Автор серии книг об изучении Мирового океана: "Великий час океанов", а также книги "Конвой в СССР" (1950).

[7] Новое время. 1992. № 29. С. 37.

АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА

к отчету о работе Инженерного управления НКВТ СССР в г. Мурманске за период Великой Отечественной Войны 1941–1945 гг.*

РАЗДЕЛ 1

1941–1945 гг.

Мурманский торговый порт представляет собой пять самостоятельных районов, которые расположены по берегу Кольского залива на протяжении 10 километров и находятся на значительном расстоянии друг от друга. (Схему порта см. отчет за навигацию 1944–1945 гг.).

Первый пароход "Декабрист" с грузами Инженерного Управления НКВТ в Мурманский торговый порт прибыл 20 декабря 1941 г.

Начиная с января 1942 г. в Мурманск стали регулярно приходить караваны в составе от 8 до 13 судов.

В январе 42 г. караванами № 7 и 8 прибыло 14 пароходов.

Первые прибывшие караваны обрабатывались в очень тяжелых условиях, на разгрузку одного парохода уходило от 10 до 18 дней, порт был совершенно не подготовлен, опытные работники и часть подъемных механизмов были переброшены для обработки первых шести караванов в Архангельский порт.

Рабочей силы и подъемных механизмов было недостаточно, большинство кранов требовало ремонта, вследствие плохого состояния их подъемная мощность была ниже нормальной – от 30 до 60%.

В среднем в сутки на разгрузке пароходов было занято до 2500 человек.

Значительное количество рабочей силы отнимали восстановительные работы.

После каждого налета вражеской авиации сотни метров путей

---

* РГАЭ. Ф. 413. Оп. 93. Д. 570. Л. 1–33. Подлинник.

оказывались разрушенными, причалы тоже получали повреждения.

С тем чтобы не нарушать разгрузку кораблей, разрушения путей и причалов необходимо было немедленно восстанавливать.

Указанные работы почти ежедневно отрывали от разгрузочных работ от 100 до 300 человек.

Из имевшихся 16 причалов три были разрушены совершенно, а один не был приспособлен для разгрузки больших транспортов, таким образом порт располагал всего 12 причалами. Причал № 14, находящийся на расстоянии 8 км от города, использовался только для разгрузки взрывоопасного груза.

Ввиду частых и больших налетов, в целях сохранения прибывающих грузов, разгрузка пароходов производилась главным образом борт – вагон. На причалах всегда оставалось небольшое количество грузов. В моменты налетов разгрузка кораблей не производилась, в ночное время (наиболее опасное) часть кораблей от причалов уходила на рейд.

Указанные меры предосторожности дали возможность сохранить много ценного груза.

Март–июль месяцы 1942 г. были самыми трудным периодом в работе, налетами вражеской авиации основная часть города и порта оказались разрушенными, все служебные помещения порта были уничтожены, из крытых складов остался только один № 47, который тоже был сильно поврежден.

Город подвергался ежедневным массированным налетам, число которых в отдельные сутки доходило до 20.

Линия фронта проходила от города и железной дороги на отдельных участках в 15–20 километрах.

Помещение Уполнаркомвнешторга сгорело, несколько сотрудников НКВТ было убито и ранено, в том числе и один офицер Инженерного Управления (подполковник Ющенко).

Весь аппарат Уполнаркомвнешторга перешел работать в сопки в скальные убежища.

По нескольку дней сотрудники были лишены горячей пищи, т.к. столовая “Интурист” несколько раз оказывалась поврежденной от бом-бардировок.

Без сна и пищи по нескольку суток, под угрозой смерти коллектив Инженерного Управления выполнял свой долг перед

Родиной, принимая импортное вооружение и отправляя его фронту. За период 1941-42 г.г. с грузами Инженерного Управления НКВТ СССР в Мурманском Торговом порту обработаны следующие пароходы:

За период 1941-42 гг. с грузами Инженерного Управления НКВТ СССР в Мурманском Торговом порту обработаны следующие пароходы:

№№ п.п.	№№ п/х	Наименование пароходов	Дата прибытия	Прибыло груза в тн.	№ дела, страница	Примечание
		Караван № 6				
1	б/№	"Декабрист"	20.12. 41 г.	111,0	Отчет о постановке по 1 протоколу. Дело за 1942 г., опись 5385, поз. 71.	
		Караван № 7				
1	S-25	Бот-Эйвен	11.1.42 г.	1320,2	То же	
2	S-28	Ютланд.	-"-	1434,0		
3	S-30	Эмпайер Активити	-"-	141,3		
4	S-31	Эмпайер Халлей	-"-	356,2		
5	S-32	Чернышевский	-"-	84,2		
6	S-34	Эмпайер Говард	-"-	998,7		
7	б/№	Анероид	-"-	54,0		
8	-"-	Колд Харбор	-"-	335,4		
		Караван № 8				
1	S-23	Саус Гейт	20.1. 42 г.	400,7	То же	
2	"-27	Харматрис	-"-	723,1		
3	"-36	Дартфорд	-"-	567,3		
4	б/№	Эль-Альмиранте	-"-	494,0		
5	-"-	Старый Большевик	-"-	478,2		
6	-"-	Ларранга	-"-	643,9		
		Караван № 9				
1	S-33	Ижора	10.2-42	151,8	Отчет о постановке по 1 протоколу. Дело за 1942 г. Опись 5385, поз. 71. Ведом. недостач по каравану № 9,	
2	"-35	Атлантик	-"-	372,2		
3	"-39	Треварианн	-"-	608,1		
4	"-40	Революционер	-"-	945,7		
5	"-50	Эмпайер Сельвуд	-"-	1056,4		

Продолжение

№№ п.п.	№№ п/х	Наименование пароходов	Дата прибытия	Прибыло груза в тн.	№ дела, страница	Примечание
6	б/№	Ф. Энгельс	10.2-42	2172,7	дело за 1942 г. № 68, стр. 14, опись	
7	-"-	Тбилиси	-"-	401,2	5367, поз. 101	
8	-"-	Эль-Лаго	-"-	143,5		
		Караван № 11				
	S-29	Лаутер Кастл	23.2-42г.	1506,5	Отчет о поступивших грузах с караваном № 11. См. дело 65, т.II	
2	"-39	Марлин	-"-	1378,7		
3	"-41	Эмп. Мегпай	-"-	1123,1		
4	"-42	Кингсвуд	-"-	476,6		
5	"-49	Долдорг	-"-	977,4		
6	"-53	Хартлибери	-"-	874,6		
7	"-55	Эмп. Бафин	-"-	1025,6		
8	"-56	Барвин	-"-	552,3		
9	б/№	Сити Оф Флинт	-"-	369,0		
10	-"-	Норд Кинг	-"-	49,0		
11	-"-	Степан Халтурин	-"-	24,0		
		Караван № 12				
1	S-43	Севзаплес	12.3-42	571,3	Предварительный отчет по каравану № 12, дело №8, том 2 за 1942 г. , стр.187	
2	"-44	Элт. Байрон	-"-	1193,4		
3	"-46	Темпл Арч	-"-	1387,8		
4	"-51	Эрльстон	-"-	424,5		
5	S-54	Ландаф	-"-	412,3		
6	"-57	Наварино	-"-	459,8		
7	"-59	Ланкастер-Кастл	-"-	1144,4	Окончательный отчет по каравану № 65, том 2 за 1942 г.,стр.16. Опись 5367,поз.92	
8	б/№	Беломорканал	-"-	8,5		
9	-"-	Капулен	-"-	260,0		
10	-"-	Артигас	-"-	860,0		
11	-"-	Эль-Акциденте	-"-	0,2		
12	-"-	Киев	-"-	956,0		
13	-"-	Стоун-Стрит	-"-	490,4		
		Караван № 13				
1	S-45	Эмп. Куппер	31.3-42	864,0	Окончательный отчет Дело за 1942 № 65/II, стр. 27. Опись 5367, поз. 92	
2	"-48	Харпалион	-"-	855,3		
3	"-52	Эмп. Старлайт	-"-	367,9		
4	"-58	Нью Вестмистер Сити	-"-	468,6		

Продолжение

№№ п.п.	№№ п/х	Наименование пароходов	Дата прибытия	Прибыло груза в тн.	№ дела, страница	Приме-чание
5	”-62	Ривер Автор	31.3-42	1300,7		
6	”-67	Тобрук	-”-	1244,7	-”-	
7	б/№	Мурмакмар	-”-	864,0	-”-	
8	-”-	Мана	-”-	22,5	-”-	
9	-”-	Эльдена	-”-	826,0	-”-	
10	-”-	Данбайн	-”-	383,6		
11	-”-	Галант Фокс	-”-	89,0	-”-	
		Караван № 14				
1	S-65	Ден и Брин	19.4-42	549,3	Оконч. отчет № 65/и за 42 г.,	
2	”-68	Трихата	-”-	641,4	стр. 37, опись 5367,	
3	”-70	Брайервуд	-”-	232,0	поз. 92 Ведомость	
4	б/№	Вест Чествальд	-”-	1128,2	расхождений, дело	
5	-”-	Яка	-”-	873,5	№ 63/1, опись 5367 за 1942 г., стр. 14	
		Караван № 15				
1	S-72	Эмп. Бард	6.5-42	138,3	Отчет по карав.№ 15,	
2	”-73	Эмп. Морн.	-”-	446,3	дело за 1942 г. № 65,	
3	”-74	Кейн-Рейс	-”-	1460,3	том II, стр. 74. Опись	
4	S-76	Саус-Гейт	-”-	795,9	5367, поз. 92	
5	б/н	Франсис Скот Ки	-”-	553,0		
6	-”-	Забулон В.Ванс	-”-	898,8		
7	-”-	Пауль Лукенбах	-”-	1205,0		
8	-”-	Ситтл Спирит	-”-	1229,0		
9	-”-	Хегира	-”-	443,0	Ведомость недостач по	
10	-”-	Ланкастер	-”-	553,0	каравану № 15, дело	
11	-”-	Тексас	-”-	795,0	за 1942 г. № 68, ст. 42,	
12	-”-	Байочико	-”-	761,0	опись 5367, поз.101	
13	-”-	Дирлодж	-”-	945,0		
14	-”-	Мурмакрио	-”-	613,0		
15	-”-	Капира	-”-	1075,0		
16	-”-	Алькоа-Рамблер	-”-	745,0		
17	-”-	Алькоа-Кадст	-”-	650,0		
18	-”-	Экспозитор	-”-	536,0		
19	-”-	Мурмакрей	-”-	967,0		
20	-”-	Топа-Топа	-”-	897,0		

Продолжение

№№ п.п.	№№ п/х	Наименование пароходов	Дата прибытия	Прибыло груза в тн.	№ дела, страница	Примечание
		Караван № 16				
1	S-67	Питер Дежуг	30.5.42	1336,6	1.Окончательный отчет по №2 за	
2	”-78	Революционер	-”-	665,2	42 г. Опись 5218,	
3	”-80	Атлантик	-”-	488,9	стр.84	
4	”-81	Эмпайер Сельвин	-”-	1431,7		
5	”-82	Оушен Войс	-”-	1281,0		
6	”-71	Аркоо	-”-	26,7		
7	”-85	Эмп. Баффин	-”-	2136,7	2.Предварит. от-	
8	б/№	Экстарминатор	-”-	213,8	чет,дело № 2 за 1942 г.,опись 5218,	
9	-”-	Мичиган	-”-	629,0	стр. 36	
10	-”-	Хефрон	-”-	281,4		
11	-”-	Старый Большевик	-”-	616,5	3. Излишки и недостача по 16 караван, дело № 2 за 1942 г,, опись 5218, стр. 78	
12	-”-	Ричард Генри Ли	-”-	913,3		
13	-”-	Немаха	-”-	440,1		
14	-”-	Масмар	-”-	163,0		
15	-”-	Джон Рандольф	-”-	1056,3		
16	-”-	Хиберт	-”-	506,6		
17	-”-	Американ Прес	-”-	687,5		
18	-”-	Американ Робин	30.5.42	673,7		
19	-”-	Сити Оф Омаха	-”-	533,0		
20	-”-	Стил Уоркер*	-”-	749,0	Отчет о снятых грузах, дело № 283/5, т. 1, за 1943 г., стр. 206	
		Вне каравана				
		Эмп. Скот	18.11.42	1766,7		
		Караван № 51				
1	1	Гетвей Сити	25.12.42	928,1	Отчет по каравану № 51. Дело 283/5	
2	6	Династик	-”-	131,2	за 43 г.	
3	7	Грейлок	-”-	2668,1	283/5 за 43 г., том II	
4	8	Эль-Оксано	-”-	854,0		
5	9	Бюргард	-”-	555,2		
6	10	Эль-Альмиранте	-”-	1125,3		
7	11	Джем Э.М. Кари	-”-	2367,1		
8	18	Экзекютив	-”-	852,0		

* Пароход аварийный, затонул в Кольском заливе.

Окончание

№№ п.п.	№№ п/х	Наименование пароходов	Дата прибытия	Прибыло груза в тн.	№ дела, страница	Примечание
9	21	Вермонт	25.12.42	601,2		
10	23	Виндраш	-"-	364,0		
11	25	Колобре	-"-	72,3		
12	33	Джон Латроб	-"-	2670,7		
13	29	Баллот (аварийный)	-"-	2805,7	Отчет п/х "Баллот", дело 283/5, том 1, стр. 130	
14	S-117	Эмп. Метеор	-"-	1380,7		
15	"-120	Брейевуд	-"-	840,7		
16	"-127	Долдорн	-"-	827,7		

В состав каждого каравана входило следующее количество пароходов:

Количество пароходов, прибывших в Мурманский порт за 1941 г.

№№ п.п.	Дата прибытия	№ караван	Колич. парох.	В том числе	
				из США	из Англии
1	20 декабря	6	1	1	–
	Всего:		1	1	

Количество пароходов, прибывших в Мурманский порт за 1942 г.

№№ п.п.	Дата прибытия	№ караван	Колич, парох.	В том числе	
				Из США	Из Англии
1	11 января	7	8	2	6
2	20 января	8	6	3	3
3	10 февраля	9	8	3	5
4	23 февраля	11	11	2	9
5	12 марта	12	13	6	7
6	31 марта	13	11	5	6
7	19 апреля	14	5	2	3
8	6 мая	15	20	16	4
9	30 мая	16	20	13	7
10	18 ноября	б/к	1	–	1
11	25 декабря	51	16	13	3
	Всего:	–	119	65	54

ВЕДОМОСТЬ

О грузах инженерного управления НКВТ СССР, прибывших в порт Мурманск в 1942 году.

№ п.п.	Наименование груза	Един. изм.	Всего за год		В том числе по-караванно:	
					№ 7	
			Кол.	Вес	Кол.	Вес
	ВСЕГО ГРУЗА	тн.	–	93077,1	–	4835,0
1	Самолеты "Бостон"					
	А–20	шт.	40	380,0	–	–
2	Тоже Р–39	шт.	124	868,0	5	35,0
3	Тоже Р–40	шт.	272	2159,8	4	31,6
4	–"– "Харрикейн"	шт.	875	5250,0	73	438,0
5	–"– прочие	шт.	20	132,2	16	108,2
6	Авиамоторы разные	шт.	719	753,8	–	–
7	Авиазапчасти и пр. оборудован.	тн.	–	964,1	–	–
8	Танки М–3 средние	шт.	426	10830,0	2	50,0
9	–"– М–3 легкие	шт.	412	5365,5	15	205,0
10	–"– М4А2	шт.	20	730,0	–	–
11	–"– Матильда	шт.	466	11948,0	69	1725,0
12	–"– Валентин	шт.	531	8521,0	39	624,0
13	Моторы танковые	шт.	80	75,4	–	–
14	Бронемашины вездеход. (транспортеры)	шт.	907	4670,3	60	258,0
15	Реммастерские танков.	шт.	8	59,0	–	–
16	Запчасти танковые	тн.	–	4216,1	–	–
17	Батареи кал. 90 мм	кмп.	2	220,0	–	–
18	Пушки кал. 40 и 37 мм	шт.	47	97,8	–	–
19	Вооружение разное	тн.	–	2730,5	–	119,3
20	Боеприпасы	тн.	–	20199,1	–	1203,8
21	Порох разный	тн.	–	2299,5	–	–
22	Дымовые шашки	шт.	54660	164,7	–	–
23	Локаторы GL–2	шт.	61	997,1	–	–
24	Рации прочие	шт.	172	15,9	–	–
25	Полевой кабель	клм.	280557,9	6750,7	1450	36,2
26	–"– телефоны	шт.	23311	169,1	–	–
27	Проч. груз связи	тн.	–	773,8	–	–
28	Проч. морск. груз	тн.	–	577,7	–	0,6
29	Проч. груз Инж. Управл.	тн.	–	1158,0	–	0,3

ПРИМЕЧАНИЕ: В караван № 7 включены грузы прибывшие в 141 г. на п/х "Декабрист" /111 тн.

В том числе покараванно:							
№ 8		№ 9		№ 11		№ 12	
Кол.	Вес	Кол.	Вес	Кол.	Вес	Кол.	Вес
–	3307,2	–	5851,6	–	8356,8	–	8168,6
–	–	–	–	–	–	–	–
19	133,0	21	147,0	8	56,0	20	140,0
15	116,5	2	15,8	–	–	44	348,0
32	192,0	78	468,0	137	822,0	136	816,0
–	–	4	24,0	–	–	–	–
–	–	480	480,0	–	–	6	6,6
–	4,2	–	2,5	–	16,6	–	58,3
20	589,0	–	–	–	–	44	1100,0
–	–	11	143,5	–	–	–	–
–	–	–	–	–	–	–	–
18	450,0	47	1175,0	97	2423,0	75	1875,0
15	268,0	32	512,0	105	1680,0	43	688,0
–	–	–	–	–	–	–	–
50	215,0	94	404,2	242	1040,0	53	197,5
–	–	–	–	–	–	–	–
–	4,0	–	–	–	633,0	–	716,0
1	110,0	–	–	–	–	–	–
–	–	–	–	32	48,0	–	–
–	55,5	–	1768,7	–	71,9	–	47,8
–	845,0	–	597,6	–	1238,4	–	1117,9
–	–	–	–	–	–	–	–
–	–	–	–	8690	27,7	6750	21,6
–	–	–	–	–	–	–	–
–	–	–	–	7	0,6	–	–
11725	293,0	4397	110,0	513	1,3	30121,2	753,0
3576	27,5	–	–	–	–	–	–
–	–	–	–	–	–	–	8,0
–	2,0	–	3,2	–	123,8	–	46,6
–	2,5	–	0,1	–	175,5	–	228,3

Таблица окончание

№ п.п.	Наименование груза	Един. изм.	Всего за год		В том числе по-караванно:	
					№ 13	
			Кол.	Вес	Кол.	Вес
	ВСЕГО ГРУЗА	тн.	–	93077,1	–	7286,2
1	Самолеты "Бостон"					
	A–20	шт.	40	380,0	–	–
2	Тоже P–39	шт.	124	868,0	16	112,0
3	Тоже P–40	шт.	272	2159,8	30	237,0
4	–"– "Харрикейн"	шт.	875	5250,0	115	690,0
5	–"– прочие	шт.	20	132,2	–	–
6	Авиамоторы разные	шт.	719	753,8	39	42,6
7	Авиазапчасти и пр. оборудован.	тн.	–	964,1	–	55,7
8	Танки M–3 средние	шт.	426	10830,0	12	300,0
9	–"– M–3 легкие	шт.	412	5365,5	38	493,0
10	–"– M4A2	шт.	20	730,0	–	–
11	–"– Матильда	шт.	466	11948,0	40	1000,0
12	–"– Валентин	шт.	531	8521,0	83	1328,0
13	Моторы танковые	шт.	80	75,4	–	–
14	Бронемашины вездеход. (транспортеры)	шт.	907	4670,3	134	576
15	Реммастерские танков.	шт.	8	59,0	–	–
16	Запчасти танковые	тн.	–	4216,1	–	465,6
17	Батареи кал. 90 мм	кмп.	2	220,0	–	–
18	Пушки кал. 40 и 37 мм	шт.	47	97,8	–	–
19	Вооружение разное	тн.	–	2730,5	–	179,1
20	Боеприпасы	тн.	–	20199,1	–	1261,0
21	Порох разный	тн.	–	2299,5	–	–
22	Дымовые шашки	шт.	54660	164,7	3510	1,1
23	Локаторы GL–2	шт.	61	997,1	6	98
24	Рации прочие	шт.	172	15,9	–	–
25	Полевой кабель	клм.	280557,9	6750,7	11777,3	293,6
26	–"– телефоны	щт.	23311	169,1	840	4,7
27	Проч. груз связи	тн.	–	773,8	–	1,0
28	Проч. морск. груз	тн.	–	577,7	–	31,6
29	Проч. груз Инж. Управл.	тн.	–	1158,0	–	116,2

В том числе покараванно:

№ 14		№ 15		№ 16		№ 51	
Кол.	Вес	Кол.	Вес	Кол.	Вес	Кол.	Вес
–	3424,4	–	15706,6	–	14380,0	–	21310,7
–	–	–	–	3	28,5	37	351,5
–	–	–	–	3	21,0	32	224,0
25	197,5	64	506,0	47	383,0	41	384,4
91	546,0	76	456,0	123	738,0	14	84,0
–	–	–	–	–	–	–	–
11	11,0	75	80,0	29	29,0	79	104,6
–	47,4	–	164,9	–	93,4	–	522,1
50	1200,0	112	2800,0	95	2427,0	91	2364,0
–	–	178	2314,0	132	1716,0	38	494,0
–	–	–	–	–	–	20	730,0
–	–	21	525,0	61	1525,0	50	1250,0
–	–	81	1295,0	88	1408,0	45	718,0
–	–	–	–	–	–	80	75,4
4	17,2	75	322,5	8	34,4	187	1605,5
–	–	–	–	–	–	8	59,0
–	90,0	–	456,0	–	634,2	–	1217,3
–	–	–	–	–	–	1	110,0
–	–	8	12,0	–	–	7	37,8
–	58,4	–	76,6	–	52,5	–	300,7
–	429,0	–	3687,5	–	3284,3	–	6534,6
–	351,0	–	799,0	–	561,3	–	588,2
–	–	1890	6,0	30490	97,2	3330	11,1
–	–	13	211,9	32	521,6	10	165,6
–	–	–	–	–	–	165	15,3
13594	339,0	79169	1842,0	50802	1181,0	770094	1901,6
3624	25,7	4224	30,0	600	4,6	10447	76,6
–	12,1	–	3,1	–	21,3	–	728,3
–	64,3	–	93,9	–	24,0	–	187,7
–	35,8	–	25,2	–	44,7	–	529,4

Всего за 1941-1942 годы прибыло 120 пароходов. Поступление грузов Инженерного Управления за указанный период может быть представлено следующими таблицами:

Количество груза Инженерного Управления НКВТ СССР, поступившего в порт Мурманск за 1941 г.

Дата	Поступило ВСЕГО	В том числе из:	
		США	Англии
Декабрь	111,0	111,0	–

Количество груза Инженерного Управления НКВТ СССР, поступившего в порт Мурманска за 1942 г. (вес в метро-тоннах)

Дата	Поступило ВСЕГО	В том числе из:	
		США	Англии
Январь месяц	8031,2	2005,5	6025,7
Февраль -"-	14 208,4	3159,4	11 049,0
Март	8168,6	2574,7	5593,9
Апрель	10 710,6	4186,7	6523,9
Май	15 706,6	12 865,8	2840,8
Июнь	14 830,0	7463,2	7366,8
Ноябрь	1766,7	–	1766,7
Декабрь	19 544,0	16 494,9	3049,1
ИТОГО:	92 966,0	48 750,2	44 215,9

Основными видами грузов были:

№ № п. п.	Наименование груза	Един. изм.	Количество
1	Самолеты (америк.)	шт.	456
2	-"- (англ.)	шт.	875
3	Танки (америк.)	шт.	838
4	-"- (англ.)	шт.	997
5	Радио и механические реммастерские	шт.	8
6	Боеприпасы	тн.	20 199,1
7	Порох разный	тн.	2299,5
8	Локаторы разные	кмп.	61
9	Рации -"-	шт.	172
10	Полев. телеф. кабель	кмп.	280 557,9
11	-"- телефоны	шт.	23311

РАЗДЕЛ II

1943 год

В период 1943 г. в Мурманском порту с грузами Инженерного Управления было обработано 56 кораблей.

В навигацию 1942-43 г. большая часть кораболей была разгружена в Архангельском порту.

До последних дней навигации 1942-43 г.г. Мурманский порт подвергался систематическим налетам вражеской авиации.

С наступлением полярного дня в конце марта 1943 года, провод кораблей на Север стал очень затруднителен вследствие увеличения количества и активности вражеского подводного флота.

В марте месяце 1943 г. караван в составе 18 судов вынужден был вернуться и разгрузиться в Англии.

В конце 1943 г. Мурманский порт налетам с воздуха почти не подвергался. Зенитная оборона была значительно усилена. Для защи-ты города были установлены локаторы GL-2 и GL-3, а также 90 мм американские зенитные орудия.

Несколько попыток вражеской авиации окончились неудачей, к городу прорывались только единичные самолеты, которые никакого ущерба причинить не могли.

Конец 1943 г. порт работал почти в нормальных условиях.

Для обеспечения нормальной разгрузки кораблей рабочей силы в порту было достаточно.

Ощущался недостаток только в подъемных механизмах. В конце 1943 года по распоряжения Зам. Народного Комиссара Внешней Торговли Союза ССР тов. Крутикова А.Д. порт получил большое количество импортного оборудования: подъемных механизмов и автотранспорта.

Краны были быстро собраны, автотранспорт использовался для переброски груза от борта парохода на тыловые площадки.

Указанные мероприятия значительно увеличили темпы разгрузки кораблей.

В конце 1943 года порт получил значительное количество различного импортного оборудования. За летний перерыв причалы были восстановлены, подъездные пути отремонтированы и частично были проложены вновь.

В навигации 1943–44 г.г. по сравнению с предыдущими годами порт был подготовлен значительно лучше.

Изношенные подъемные механизмы были заменены, парк автомашин пополнился 50-ю новыми машинами “Студебеккер”.

В период 1943 г. с грузами Инженерного Управления НКВТ СССР в Мурманский порт прибыли след. пароходы.

№№ п.п.	№№ п/х	Название парохода	Дата прибытия	Прибыло груза	№ дела страница	Примечание
		Караван № 52				
1	43	Делсуд	27.1-43	2062,9	Отчет дело 283/5, том 1 за 1943 г. страница с 97 по 94. Излишки и недостачи см. в том же отчете.	
2	44	Николас Гильман	-"-	1661,8		
3	45	Корнелиус Хорнет	-"-	1681,5		
4	S-119	Эмп. Клларион	-"-	1223,6		
5	"-128	Ден. и Брин	-"-	1895,9		
6	"-130	Эмп. Тристрам	-"-	1386,3		
7	"-132	Эмп. Сноу	-"-	996,8		
8	"-133	Эмп. Поршиа	-"-	1572,2		
9	"-134	Оушен Фейс	-"-	1878,7		
10	"-135	Темпл Арч	-"-	2180,8		

№№ п.п	№№ п/х	Название парохода	Числилось по документам	Фактич. поступило	Дата прибытия	Дело, стран.
		Караван № 53				
1	64	Артигас	1052,5	1052,2	27.II–43	
2	65	Томас Харлей	952,3	951,2	-"-	
3	S-122	Доверхилл	1108,0	1107,2	-"-	
4	"–131	Эмпайер Кинсман	2138,1	2166,6	-"-	
5	"–136	Атлантик	1074,5	1077,5	-"-	
6	"–137	Ландаф	2097,2	2095,5	-"-	
7	"–138	Андре Марти	560,1	559,6	-"-	Том, стр.117
8	"–140	Моссовет	624,6	624,8	-"-	Отчет по ка-
9	"–143	Мобайл Сити	1364,6	1364,7	-"-	равану, дело
10	"–145	Франсис Скот Ки	1413,0	1408,9	-"-	283/5, т.1 за
11	"–148	Тобрук	1520,0	1519,4	-"-	1943 г. стр.
12	"–149	Эмп. Скотт	1620,0	1637,1	-"-	117, 109.
13	"–150	Оушен Фридом (авар.)	1642,4	1642,6	-"-	
14	"–151	Эмп. Форчер	1722,9	1711,7	-"-	
15	"–152	Эмп. Галлиард	1493,9	1492,9	-"-	
16	–	Питер Де Хуг	1338,2	1336,2	-"-	

Продолжение

№№ п.п	№№ п/х	Название парохода	Числилось по документам	Фактич. потупило	Дата прибытия	Дело, стран.
		Караван № 54				
1	814	Даниэль Дрейк	172 587	1725,6	26.11-43	Дело 283/5,т. 1, стр. 6.
2	821	Джон Г. Беннет	382,00	382,00	26.11-43	д. 283/5 т. 1 стр. 5.
3	822	Эдмунд Фаннинг	1655,3	1598,9	26.11-43	д. 283/5 т. 1 стр. 26.
4	824	Вильям Марси	282,6	282,4	3.12-43	д. 283/5 т. 1 стр. 7
5	826	Парк Холанд	198,49	198,06	26.11-43	д. 283, т. 1. ст. 8.
6	S-184	Эмп. Карпентер	933,66	911,30	26.11-43	д. 283 т. 1 ст. 25.
7	“–186	Эмп. Силия	883,9	879,5	26.11-43	д. 283 т.4 стр. 1
8	“–194	Томас Керн	220,5	220,0	3.12-43	д. 283/5 т. 1 стр. 27.
9	“–198	Артур Перри	1241,4	1240,7	3.12-43	д. 283/5 т. 1 стр. 78.
10	“–199	Форт Мак Марей	1211,9	1215,6	3.12-43	д. 283/5 т. 1 ст. 28.
11	“–200	Оушен Стренгс	1064,1	1042,2	3.12-43	т. 1. ст. 29.
		Караван № 55				
1	846	Филипп Ливенгстон	1349,4	1346,3	21.12-43	283/5 т.1 ст. 63
2	849	Колис Хайтингтон	1366,6	1369,9	21.12-43	283/5 ст. 39
3	850	Бракхолст Лингвинст.	538,6	538,6	28.12-43	283/5-1 ст.7.
4	853	Кардинал Гибонс	429,94	531,4	29.12-43	283/5 ст.38.
5	854	Ажон Ванамейкер	685,5	684,76	29.12-43	283/5-1 ст.37.
6	862	Стейдж Дор Контин	1434,6	1436,7	21.12-43	283/5-1 ст.52
7	863	Томас Скотт	1460,4	1447,8	21.12-43	283/5-1 ст.51
8	873	Вилл Роджерс	967,3	973,7	29.12-43	283/5-1 ст.36
9	874	Джон Вайнинг	483,0	481,96	29.12-43	283/5-1 ст.61
10	875	Бернард Н. Бейер	546,7	544,1	29.12-43	283/5-1 ст.53
11	876	Люис Эмерн	1655,9	1645,5	29.12-43	283/5-2 ст.20
12	882	Даниэль Виллард	1343,8	1341,3	21.12-43	283/5-1 ст.63
13	S-190	Тистл Дейл	786,3	788,5	21.12-43	283/5-1 ст.67
14	“-205	Форт Холл	1536,7	1509,0	21.12-43	283/5-1 ст.77
15	“-207	Эмп. Пиквик	1066,5	1041,8	3.12-43	283/5-1 ст.70
16	“-212	Форт Верчерс	1108,8	1118,4	29.12-43	283/5-1 ст.68
17	“-213	Лапланд	35,6	35,6	21.12-43	283/5-1 ст.50
18	“-214	Форт Хелиспел	1233,87	1232,75	29.12-43	283/5-1 ст.62
19	“-217	Оушен Вайсгрой	699,25	701,75	29.12-43	283/5-1 ст.55

В составы караванов, прибывших в 1943 году, входило следующее количество пароходов:

№№ п.п.	Дата прибытия	№ каравана	Количество пароходов	В том числе из	
				США	Англии
1	27 января	52	10	3	7
2	27 февраля	53	16	2	14
3	24 ноября	54	11	5	6
4	20–29 декабря	55	19	12	7
	Всего:		56	22	34

Грузов Инженерного Управления НКВТ за 1943 год в Мурманский порт поступило:

Дата	Поступило Всего	В том числе из:	
		США	Англии
Январь	16 540б5	5406,2	11134,3
Февраль	21 748б1	2003,4	19744,7
Ноябрь	569563	3904,5	1790,8
Декабрь	22 770б8	12624,5	10146,3
Итого:	66 754б7	23938,6	42816,0

Характер грузов в 1943 году оставался тем же, за исключением морских грузов, которые, как видно из настоящей таблицы, начали поступать только в 1943 г.

№№ п.п.	Наименование груза	Един. изм.	Количество
1	Самолеты (америк.)	шт.	171
2	-"- (англ.)	шт.	456
3	Танки (америк.)	шт.	96
4	-"- (англ.)	шт.	674
5	Радио и механические реммастерские	шт.	44
6	Боеприпасы.	тн.	12 721,5
7	Порох разный.	тн.	8129,8
8	Локаторы -"-	кмп.	138
9	Рации -"-	шт.	924
10	Полев. телефон. кабель	клм.	49 681,7
11	-"- телефоны	шт.	10200
12	Торпедн. катеры	мест/шт.	15/15

ВЕДОМОСТЬ
грузов Инжереного управлени НКВТ СССР, прибывших в порт МУРМАНСК в 1943 году

№№ п.п.	Наименование груза.	Един. измер.	ВСЕГО за год		В том числе по караванно:							
					№ 52		№ 53		№ 54		№ 55	
			К-во	Вес	К-во	Вес	К-во	Вес	К-во	Вес	К-во	Вес
	ВСЕГО ГРУЗА	тонн	–	66754,7	–	16540,5	–	21748,1	–	9696,2	–	18769,9
1.	Самолеты "Бостон" А-20	штук	6	57,0	6	57,0	–	–	–	–	–	–
2.	– " – Р-39	"	57	391,0	29	203,0	28	188,0	–	–	–	–
3.	– "– Р-40	"	108	841,9	39	308,1	–	–	32	247,5	37	286,3
4.	– "– "Харрикейн	"	456	2812,2	117	702,0	253	1518,0	4	27,7	82	564,5
5.	Авиамоторы разные	"	225	247,2	70	79,2	126	138,2	17	18,1	12	11,7
6.	Авиазапчасти и пр. оборудов.	тонн	–	2248,3	–	518,4	–	790,4	–	270,5	–	669,0
7.	Танки М-3 средн.	штук	15	432,8	–	–	–	–	–	–	15	432,8
8.	– " – "Черчилль".	"	156	6240,0	40	1600,0	116	4640,0	–	–	–	–
9	– " – М4А2	"	81	2886,0	–	–	–	–	10	356,1	71	2530,0
10	– " – "Валентин"	"	421	6846,9	82	1337,0	142	2351,0	121	1967,2	76	1,241,7
11	– "– "Матильда"	"	97	2425,0	46	1150,0	51	1,275,0	–	–	–	–
12	Самоходные пушки	"	133	1314,2	–	–	–	–	60	587,3	73	726,9
13	Моторы танковые	"	145	221,7	37	48,7	61	89,3	23	35,2	24	48,5
14	Бронемашины вездех.	"	3	12,0	3	12,0	–	–	–	–	–	–
15	Транспортеры зарядных станций	"	61	262,5	–	–	27	108,0	24	95,7	10	58,8
16	Тракторы разные	"	54	548,5	–	–	5	55,0	12	173,6	37	319,9
17	Реммастерские танковые	"	44	262,6	15	89,5	22	136,5	3	8,5	4	28,1
18	Трайлеры М-9	"	20	333,5	–	–	–	–	–	–	20	333,5
19	Запчасти танковые	тон	–	4555,9	–	1239,3	–	2,509,5	–	306,0	–	501,1
20	Пушки кал. 90 мм	батар.	3	330,0	3	330,0	–	–	–	–	–	–
21	– " – 40,37 мм	штук	338	1902,9	50	270,0	16	85,4	32	174,1	240	1375,4

(Окончание)

№№ п.п.	Наименование груза.	Един. измер	ВСЕГО за год		В том числе по караванно:							
					№ 52		№ 53		№ 54		№ 55	
			К-во	Вес	К-во	Вес	К-во	Вес	К-во	Вес	К-во	Вес
22	Вооружение разное	тонн	–	1587,0	–	276,9	–	325,5	–	149,4	–	835,2
23	Боеприпасы	"	–	12721,5	–	5022,0	–	4442,9	–	17687,6	–	1488,0
24	Порох разный	"	–	8129,8	–	1504,4	–	697,1	–	1476,4	–	4451,9
25	Дымшашки разные	штук	48640	154,5	5280	17,6	12170	40,2	18290	57,9	12900	38,8
26	Локаторы GL-2	"	55	891,3	18	291,6	34	550,8	3	48,9	–	–
27	– " – GL-3	"	4	163,5	–	–	–	–	1	53,9	3	109,6
28	– " – проч.	"	39	316,3	3	25,5	1	7,8	12	89,1	23	193,9
29	Рации – 299,399	"	13	60,1	–	–	–	–	6	27,3	7	32,8
30	– " – проч.	"	911	74,5	214	20,4	577	47,7	–	–	120	6,4
31	Полевой кабель	клм.	49681,7	1275,7	8124,3	203,3	10046,6	251,4	13979,8	360,4	17541,0	460,6
32	Полевые телефоны	шт.	10200	70,7	5300	36,4	1600	12,3	3300	22,0	–	–
33	Проч. груз. связи	тн.	–	641,4	–	47,1	–	79,8	–	97,2	–	417,3
34	Торпедн. катеры	шт.	15	743,9	–	–	-	87,4	1	46,2	12	610,3
35	Дизели разные	шт.	64	347,3	12	210,0	–	–	2	20,0	50	117,3
36	Бензомоторы разные	шт.	243	73,0	–	–	–	–	77	9,5	166	63,5
37	Проч. морск. груз	тн.	–	2593,5	–	842,9	–	878,5	–	432,1	–	440,0
38	Проч. груз Инженерн. Управл.	тн.	–	1688,6	–	98,2	–	442,4	–	769,9	–	378,1

Раздел III

1944 год был годом, в течение которого обработано в Мурманском Торговом порту, по сравнению со всеми остальными годами Великой Отечественной войны, наибольшее количество грузов.

Если в 1941–42 г.г. обработано 93,0 тыс. тонн,
а в 1943 году -"- 66,7 -"-
то в 1944 году -"- 100,3 -"-,
из которых обработано в первое полугодие 40,7 тыс. тонн и во второе полугодие, начало навигации 44–45 г. – 59,6 тыс. тонн.

Порт в 1944 году представлял собой пять самостоятельных районов, которые располагали 14 причалами.

№ № районов	Количество причалов	Колич. подъездн. путей	№ № районов	Количество причалов	Колич. подъездн. путей
№1	5	8	№5	2	4
№2	2	6	№6	4	8
№4	1	3			

Для разгрузки пароходов использовалось 13 причалов, один из причалов № 3 первого района, не имеющий подъездных путей использовался только как складская площадка для хранения танков, локаторов и проч. подвижного (самоходного) груза.

На районе № 4, имеющем один причал и удаленном от города, происходила выгрузка взывоопасного груза, как например: боеприпасов, порохов и ТНТ.

На 1-м и 6-м районах порта по одному причалу использовалось специально для снятия с пароходов плавучими кранами тяжеловесов: паровозов, танков, торпедных катеров и пр.

Таким образом, наличие причалов позволяло одновременно производить разгрузку 13-ти пароходов, из них на 10-ти причалах полную и на 3-х – частичную.

При приходе каравана в составе более 10-ти единиц, портом практиковалась разгрузка пароходов в две очереди, на тех причалах, которые имеют большую складскую площадь, разгружалось до 2-х кораблей одного каравана.

При одновременной разгрузке 10-ти пароходов – 50 трюмов, в среднем в сутки было занято до 3000–3200 человек.

В указанные цифры входят только рабочие, занятые непосредственно на разгрузке пароходов, не считая персонала, обслуживающего подъемные механизмы, экспедиторов, весовщиков, работников учета и проч.

Работы по разгрузке производились круглосуточно в три смены, одновременно работало до 600 бригад в количестве 800–1100 человек.

Численность рабочей силы Мурторгпорта, занятой на грузовых операциях по обработке импортных и экспортных грузов в период второго полугодия 1944 года, можно представить в следующей таблице:

Наименование	Всего человек, работающ. в порту	В том числе грузчиков
Сентябрь	5516	3496
Октябрь	5230	3160
Ноябрь	5292	3245
Декабрь	5311	3313

В отличие от предыдущих лет, в целях разгрузки причалов в непосредственной близости от корабля, портом широко использовался имеющийся парк автомашин в количестве 50 единиц.

В отдельные дни число работающих автомашин доходило до 100 за счет парка Северного флота.

Мелкий груз непосредственно из трюма погружался на машины и отвозился на тыловые площадки, широкое применение автотранспорта позволяет хорошо использовать складские площадки тыловых районов, сокращает число рабочих рук, занятых на перевалках груза, а также причалы в непосредственной близости от парохода остаются не перегруженными.

Пополнение парка подъемных механизмов, начатое в конце 1943 года дало возможность порту в 1944 году сменить все старые краны и обеспечить нормальную выгрузку пароходов.

В 1944 году порт располагал следующими подъемными механизмами.

Количество подъемных механизмов в Мурманском порту в 1944 г.

Грузоподъемность кранов	Количество											
	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентяб.	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
Краны 2,5 –3 тн.	8	8	8	10	10	10	10	11	14	13	13	13
5 – 6 тн.	9	9	9	9	9	9	9	9	9	8	8	8
10 – 15 тн.	18	18	18	20	20	20	20	20	20	20	20	20
25 – 34 тн.	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1
40 – 45 тн.	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Всего	37	37	37	42	42	42	42	43	46	44	44	45
Английские плавкраны 75 тонн	2	2	2	1	–	–	–	2	2	2	2	2

Подъемные механизмы распределялись в среднем от 2-х до 5-ти единиц на один причал. Для разгрузки мелкого ящичного груза последние два года, портом практиковалась установка на палубе п/х у отдельных трюмов, дополнительно к имеющимся подъемным механизмам парохода еще одного 2,5-тонного крана “Спидер”.

Применение дополнительных кранов ускоряло разгрузку на трюме почти в два раза.

За 1944 год в порт Мурманск прибыли следующие пароходы:

№ № п/п	№ № п/х	Название пароходов.	Числилось по документам	Фактически поступило	Дата прибытия	№ дела, страница
		Караван № 56				
1	918	Генри Вайнкуп	1381,4	1380,1	1.2.44	283/5-2,стр.58
2	924	Вильям Пейдж	1333,75	1325,1	28.1.44	-”- 38
3	925	Пауль Гамильт.Хейн	584,6	584,6	2. 2.44	-”- 30
4	926	Джон Латроб	640,8	640,3	1.2.44	-”- 36
5	927	Чарльз Мак-Алистер	610,7	610,7	1.2.44	-”- 32
6	929	Роберт Лаури	1279,2	1278,4	1.2.44	-”- 28
7	930	Винифред Смитт	539,0	539,0	1.2.44	-”- 34
8	951	Торстен Веблен	1469,2	1467,4	28.1.44	-”- 24
9	971	Абнер Неш	831,1	830,5	28.1.44	т.4, стр.14
10	972	Эдуард Грей	1057,2	1027,5	1.2.44	-”- 54
11	977	Виллард Холл	1172,3	1172,0	1.2.44	-”- 26
12	978	Самуэль Макентайр	572,1	572,0	1.2.44	-”- 56
		Караван № 57.				
1	917	Джон Квитман	695,44	695,15	29.2.44	т.3, стр. 5
2	956	Натаниэль Александр	582,2	582,2	-”-	т.3, стр. 9

(Продолжение

№ № п/п	№ № п/х	Название пароходов.	Числилось по документам	Фактически поступило	Дата прибытия	№ дела, страница
3	979	Генри Ломб	157,5	565,2	29.2.44	т.3, стр. 12
4	998	Джошуа Александр	1195,8	1196,8	-"-	т.3, стр. 100
5	1000	Джон Левингстон	173,4	173,6	-"-	т.3, стр. 13
6	1002	Джон Лангтон	584,7	584,85	-"-	т.3, стр. 8
7	1003	Мария Мелона	559,75	559,9	-"-	т.3, стр. 11
8	1004	Роберт Кольер	433,2	433,35	-"-	т.3, стр. 82
9	1010	Генри Браун	581,6	581,8	-"-	т.3, стр. 4
10	1015	Вильям Веб	194,65	194,8	-"-	т.3, стр. 2
11	1029	Эдуард Сперроу	1139,3	1137,25	-"-	т.3, стр. 14
12	1041	Джон Ротладж	492,3	492,3	-"-	т.3, стр. 1
13	1044	Томас Хартли	269,1	273,6	-"-	т.3, ст. 102
14	1045	Джон Шарп Вильямс	202,2	275,3	-"-	т.3, ст. 104
15	1048	Ричард Джонсон	268,4	267,6	-"-	т.3, ст. 106
16	1049	Натан Таусон	234,7	234,9	-"-	т.3, ст. 80
17	1050	Александр Вайт	247,1	246,5	-"-	т.3, ст. 7
18	1051	Лорд Делавер	464,7	464,9	-"-	т.3, ст. 3
19	1054	Цезарь Родней	150,8	150,95	-"-	т.2, ст. 81
20	1055	Джон Вульман	269,7	296,9	-"-	т.3, ст. 6
21	1056	Роберт Иден	139,5	139,6	-"-	т.3, ст. 15
22	1057	Байрон Дорнтон	199,2	198,7	-"-	т.3, ст. 10
23	1065	Филипп Томас	168,35	168,45	-"-	т.32 ст. 79
		Караван № 58.				
1	938	Жозеф Николетт	698,5	698,5	5.4.44	т.3, ст. 44
2	1001	Френсис Скотт Ки	597,8	597,8	-"-	т.3, ст. 41
3	1021	Джульен Пойдрас	163,15	163,3	-"-	т.3, ст. 42
4	1030	Джон Ленон	925,6	933,7	-"-	т.3, ст. 32
5	1092	Джон Мак Доно	301,5	301,5	-"-	т.3, ст. 46
6	1095	Таунсенд Харрис	238,5	238,0	-"-	т.3, ст. 45
7	1098	Грейс Аббот	409,1	408,4	-"-	т.3, ст. 22
8	1104	Чарльз Кертис	412,7	412,7	-"-	т.3, ст. 33
9	1106	Вильям Мартон	356,6	356,3	-"-	т.3, ст. 34
10	1108	Джон Холт	1130,8	1130,6	-"-	т.3, ст. 36
11	1109	Томас Сим Ли	324,1	324,0	-"-	т.3, ст. 28
12	1111	Вильям Тейлор	1212,6	1215,65	-"-	т.3, ст. 25
13	1118	Беньямин Латроб	252,4	251,3	-"-	т.3, ст. 26
14	1119	Генри Виллард	444,8	445,0	-"-	т.3, ст. 23
15	1131	Моррис Хилквит	2378,4	2378,3	-"-	т.3, ст. 29
16	1132	Хаукинс Фудске	2610,0	2616,5	-"-	т.3, ст. 24
17	1133	Джордж Гейл	1298,4	1265,0	-"-	т.3, ст. 27
18	1140	Вильям Байрон	831,5	831,0	-"-	т.3, ст. 30
19	1145	Андрю Карнеги	674,1	674,0	-"-	т.3, ст. 31
20	1146	Джильберт Стюарт	990,5	989,7	-"-	т.3, ст. 43
21	1112	В.Р. Грейс	111,9	111,9	-"-	т.3, ст. 35
22	1136	Николас Бидл	120,9	120,9	-"-	т.3, ст. 35

(Окончание)

№ № п/п	№ № п/х	Название пароходов.	Числилось по документам	Фактически поступило	Дата прибытия	№ дела, страница
23	1097	Френсис Виго	105,7	105,7	5.4.44	т.3, ст. 35
24	234	Форт Нерчерс	783,1	785,2	-"-	т.3, ст. 58
25	232	Форт Юкон	1780,9	1777,9	-"-	т.3, ст. 60
26	177-F2	Вильям Маккинли	60,6	60,3	-"-	т.3, ст. 57
27	179-F6	Довен Порт	6,8	6,8	-"-	т.3, ст. 57

Пароходы с грузами "Франтик"

F-2		Вильям Мак Кинли	4914,9	4987,7	-"-	т.3, ст. 62
F-4		Александер	4237,1	4090,2	-"-	-"-
F-6		Анджел	5487,8	5572,8	-"-	-"-
F-10		ГМ Кохан	6629,9	6312,3	-"-	-"-

№ № п/п	№ № п/х	Наименование пароходов	Количество груза в тн.	
			Числилось по докум.	Фактически прибыло.
		Караван № 59 – 25.8.44.		
1	1392	Томас Дональдсон	778,2	788,6
2	1393	Силас Уайр Митчел	870,6	867,2
3	1394	Лео Дж. Дастер	708,7	709,1
4	1396	Эдвард Л. Грант	162,8	162,8
5	1397	Элиджа Келлог	218,3	218,1
6	1400	Чарльз Ллистер	822,0	820,0
7	1401	Чарльз Дорей	780,0	780,0
8	1413	Кларк Гаубел	164,5	164,5
9	1436	Джозефина Шоу Лоувел	1819,9	1823,6
10	1435	Оклей Вуд	1883,4	1883,7
11	1436	Франц Джильберт	1874,1	1851,3
12	1439	Томас Сумнер	893,6	818,9
13	1446	Эдвард Крокетт	717,4	713,1
14	250	Эмпайр Батрис	1,8	1,8
		Караван № 60 – 24.9.44.		
1	1438	Декстер Феллруз	626,6	626,6
2	1483	Фредерик Тайлор	2061,2	2059,1
3	1489	Фредерик Кампер	2342,9	2341,0
4	1490	Франсис Скотт Кий	1692,1	1691,8
5	1492	Люис Эмерли Джуниер	1965,7	1966,3
6	1495	Эдвард Савой	194,9	667,4
7	1503	Джон Эйбл	1602,2	1602,2
8	1504	Джулиан Олсон	2481,5	2481,4
9	1512	Ричард Джонсон	3841,0	3841,0

(Окончание)

№ № п/п	№ № п/х	Наименование пароходов	Количество груза в тн.	
			Числилось по докум.	Фактически прибыло.
11	1521	Эдвард Скафорд	2711,0	2711,0
12	1522	Генри Ломб	1038,5	1388,2
13	251	Эмпайр Силия	826,2	825,6

Караван № 61 – 28.10.44 г.

1	1564	Джемс Гиллис	1285,8	1285,8
2	1565	Дональд Бейн	1204,7	1204,6
3	1584	Вильям Поппер	560,2	560,2
4	1585	Элой Альфаро	784,7	783,1
5	1586	Николас Бидл	1295,8	1295,6
6	1587	Джон Шарп Вильям	722,4	722,4
7	1592	Генри Адамс	1240,1	1240,0
8	1593	Абнер Неш	621,1	621,2
9	1595	Лауренс Бренжил	643,6	641,2
10	1598	Парк Бенджамин	638,3	638,4
11	1599	Винфред Смитт	649,0	649,0
12	256	Форт Ромейн	614,3	613,7
13	258	Лапланд	236,7	236,7

Караван № 62 – 8.12.44.

1	1650	Стентон Кинг	777,4	777,4
2	1653	Нельсон Олдрич	725,6	725,4
3	1654	Ю.С.О.	728,2	728,2
4	1664	Сесиль Бин	1452,0	1450,4
5	1665	Вульбридж Феррис	1352,8	1351,2
6	1668	Рениальд Фернальд	711,4	708,7
7	1673	Вильям Пейдж	1215,2	1216,2
8	1674	Роберт Лоури	836,7	836,6
9	1680	Стивенсон Тайлор	901,7	901,7
10	1686	Стефан Ликок	861,0	859,2
11	1687	Амазо Делано	677,2	674,1
12	1690	Джон Гиббон	1342,3	1342,6
13	1694	Оуэн Вистер	1516,8	1516,3
14	263	Форт Хайфилд	221,8	221,8

В состав караванов, прибывших в Мурманский Торговый порт за 1944 год, входило следующее количество пароходов:

№№ п/п	Дата прибытия	кара-вана	Колич. пароходов	В том числе:	
				из США	Англии
1	1 февраля	56	12	12	–
2	29 февраля	57	23	23	–
3	5 апреля	58	30	28	2
4	25 августа	59	14	13	1
5	24 сентября	60	13	12	1
6	28 октября	61	13	11	2
7	8 декабря	62	14	13	1
	Итого		119	112	7

За 1944 год грузов Инженерного Управления НКВТ в Мурманский Торговый Порт по месяцам поступило:

Наименование месяцев	Поступило всего	В том числе из:	
		США	Англии
Январь	3623,0	3623,0	–
Февраль	17 719,2	17 719,2	–
Март	–	–	–
Апрель	19 199,90	16 636,85	2563,1
Май	–	–	–
Июнь	–	–	–
Июль	–	–	–
Август	11 601,8	11 600,0	1,8
Сентябрь	24 390,6	23 565,0	825,6
Октябрь	10 526,9	9676,5	850,6
Ноябрь	–	–	–
Декабрь	13 309,5	13 087,7	221,8
Итого	100 370,9	95 908,2	4462,7

Движение грузов Инженерного Управления НКВТ по Мурманскому порту за 1944 год, по месяцам представляет собой следующее:

Наименование месяцев	Поступило	Отгружено	Остаток в порту на 1-е число.	
Январь	3623,0	9135,0	8635,0	
Февраль	18 459,7	11 427,5	3123,0	
Март	–	8123,0	10 155,2	
Апрель	19 199,9	13 430,5	2032,2	
Май	–	7801,6	7801,6	
Июнь	–	–	–	
Июль	–	–	–	
Август	11 601,8	2818,0	–	
Сентябрь	24 391,0	14 458,0	8783,8	
Октябрь	10 491,9	19 894,0	18 716,8	
Ноябрь	–	5999,0	9314,7	
Декабрь	13 309,5	5570,0	3315,7	

Основными видами грузов в 1944 году были:

№ № п/п	Наименование груза	Един. изм.	Количество
1	Самолеты(американские)	штук	116
2	Самолеты (английские)	штук	86
3	Танки (американские)	штук	889
4	Танки (английские)	штук	–
5	Радио и механические реммастерские	штук	10
6	Боеприпасы	тонн	10 152,0
7	Порох разный	тонн	8.490,8
8	Локаторы разные	кмпл.	191
9	Рации разные	кмпл.	3.114
10	Полевой кабель	клм	49 821,3
11	Телефоны	штук	1995
12	Торпедные катеры	мест/шт.	1271/73
13	Дизели, бензомоторы	штук	1059

ВЕДОМОСТЬ

грузов Инженерного управления НКВТ СССР, прибывших в порт Мурманск в 1944 году

(Вес – в метротоннах)

№ № п/п	НАименование груза	Единица изм.	Итого за год		В том числе покараванно:					
					№ 56		№ 57		№ 58	
			Кол.	Сумма	Кол.	Сумма	Кол.	Сумма	Кол.	Сумма
	ВСЕГО ГРУЗА	тонн	–	100 370,9	–	11.427,6	–	19 199,9	–	19199,9
1.	Самолеты “Кертисс” Р-40	штук	111	858,2	42	324,0	55	425,8	14	108,4
2.	-”- “Харрикейн”	штук	15	108,0	–	–	–	–	15	108,0
3.	-”- “Р-47”, Р-63	штук	5	51,3	–	–	–	–	5	51,3
4.	-”- “Спитфайр”	штук	71	443,1	–	–	–	–	–	–
5.	Авиамоторы разные	штук	615	652,9	54	53,4	103	102,8	38	41,2
6.	Авиазапчасти	тонн	–	22 051,4	–	982,5	–	201,8	–	684,2
7.	Танки М-3 средние	штук	3*	50,0	3	50,0	–	–	–	–
8.	Танки М4А2	штук	889	28 248,4	143	4374,7	137	4253,3	118	3632,9
9.	Моторы к танкам	штук	71	1777,9	–	–	–	–	–	–
10.	Транспортеры	штук	119	889,5	33	327,0	5	48,7	73	436,1
11.	Тракторы разные	штук	222	2605,2	63	785,0	57	595,6	102	1224,6
12.	Реммастерские танковые	штук	10	71,9	–	–	–	–	3	21,9
13.	Трайлеры	штук	10	166,8	10	166,8	–	–	–	–
14.	Запчасти танковые	тонн	–	2344,0	–	517,5	–	62,0	–	457,2

Примечание: * самоходные пушки 75 -мм.

(Продолжение)

№ № п/п	Наименование груза	Единица изм.	Итого за год		В том числе покараванно:					
					№ 56		№ 57		№ 58	
			Кол.	Сумма	Кол.	Сумма	Кол.	Сумма	Кол.	Сумма
15.	Пушки кал. 40 и 37 мм	штук	248	1394,0	–	–	–	–	120	671,6
16.	Вооружение разное	тонн	–	1992,9	–	334,5	–	–	–	1298,4
17.	Боеприпасы	тонн	–	10 152,0	–	604,4	–	422,7	–	3027,9
18.	Порох разный	тонн	–	8490,8	–	2080,1	–	744,3	–	2402,4
19.	Дымшашки	штук	164401	1697,6	–	–	–	–	56921	658,3
20.	Локаторы GL-3	кмпл	79	2887,2	–	–	40	1463,0	6	219,0
21.	Локаторы прочие	кмпл	112	1466,3	–	–	–	–	29	258,3
22.	Рации-299 и 399	кмп	318	1618,5	36	163,8	18	82,0	78	348,5
23.	Рации прочие	кмп.	2796	545,4	25	19,7	–	–	1083	134,6
24.	Полевой кабель	клм	49821,3	1213,6	–	–	1044,3	22,1	21.170	517,9
25.	Полевые телефоны	штук	1995	22,9	–	–	–	–	–	–
26.	Разные грузы связи	тонн	–	1741,5	–	153,9	–	152,1	–	221,2
27.	Торпедные катера	м/шт	1271/73	3126,5	6/6	304,8	10/10	437,0	33/33	1636,4
28.	Дизели разные	штук	235	1604,0	2	69,7	70	292,9	18	229,3
29.	Бензомоторы разные	штук	824	393,4	22	14,1	140	158,9	59	69,2
30.	Проч. морские грузы	тонн	–	2941,8	–	101,7	–	171,2	–	698,6
31	Проч. грузы Инж. управл.	тонн	–	363,9	-	–	–	248,4	–	42,5

(Продолжение)

(Вес – в метротоннах)

№ № п/п	Наименование груза	Единица изм.	В том числе покараванно:							
			№ 59		№ 60		№ 61		№ 62	
			Кол.	Сумма	Кол.	Сумма	Кол.	Сумма	Кол.	Сумма
	ВСЕГО ГРУЗА	тонн	–	11601,8	–	24 390,6	–	10 526,9	–	13 309,5
1.	Самолеты "Кертисс" Р-40	штук	–	–	–	–	–	–	–	–
2.	-"- "Харрикейн"	штук	–	–	–	–	–	–	–	–
3.	-"- "Р-47", Р-63	штук	–	–	–	–	–	–	–	–
4.	-"- "Спитфайр"	штук	–	–	14	86,1	27	169,0	30	188,0
5.	Авиамоторы разные	штук	71	83,3	90	96,5	185	184,9	74	88,8
6.	Авиазапчасти	тонн	–	3936,9	–	15 380,6	–	540,8	–	324,6
7.	Танки М-3 средние	штук	–	–	–	–	–	–	–	–
8.	Танки М4А2	штук	79	2544,6	114	3732,4	135	4402,1	163	5308,4
9.	Моторы к танкам	штук	–	–	28	70,1	23	57,6	20	50,2
10.	Транспортеры	штук	–	–	8	77,7	–	–	–	–
11.	Тракторы разные	штук	–	–	–	–	–	–	–	–
12.	Реммастерские танковые	штук	–	–	5	35,6	2	14,4	–	–
13.	Трайлеры	штук	–	–	–	–	–	–	–	–
14.	Запчасти танковые	тонн	–	44,9	–	52,3	–	600,2	–	609,9
15.	Пушки кал. 40 и 37 мм	штук	–	–	128	722,4	–	–	–	–
16.	Вооружение разное	тонн	–	88,4	–	271,6	–	–	–	–

(Окончание)

№ № п/п	Наименование груза	Единица изм.	В том числе покараванно:							
			№59		№ 60		№ 61		№ 62	
			Кол.	Сумма	Кол.	Сумма	Кол.	Сумма	Кол.	Сумма
17.	Боеприпасы	тонн	–	718,3	–	1167,4	–	1384,0	–	2827,3
18.	Порох разный	тонн	–	2601,0	–	633,0	–	–	–	–
19.	Дымшашки	штук	33696	466,4	–	–	73784	572,9	9	–
20.	Локаторы GL-3	кмпл	5	182,5	9	328,5	10	365,7	30	328,5
21.	Локаторы прочие	кмпл	2	30,8	13	204,3	38	332,2	64	640,7
22.	Рации-299 и 399	кмп	–	–	58	315,8	64	355,6	64	352,8
23.	Рации прочие	кмп.	375	74,3	50	44,7	124	62,7	1139	209,4
24.	Полевой кабель	клм	3783	86,2	6850,5	166,5	9460,5	232,6	7513	188,3
25.	Полевые телефоны	штук	–	–	–	–	–	–	1995	22,9
26.	Разные грузы связи	тонн	–	153,2	–	447,1	–	185,2	–	428,8
27.	Торпедные катера	м/шт	–	–	–	–	264/10	321,8	958/14	426,5
28.	Дизели разные	штук	44	234,9	31	141,4	35	239,2	35	369,6
29.	Бензомоторы разные	штук	400	33,8	40	20,0	59	30,2	104	67,2
30.	Проч. морские грузы	тонн	–	315,5	–	396,6	–	475,8	–	782,4
31	Проч. грузы Инж. управл.	тонн	–	4,8	–	–	–	–	–	68,2

РАЗДЕЛ IV

1945 год

Завершающим периодом работы Мурманского порта в Великую Отечественную Войну были январь–август 1945 года, в течение которых прибыло в составе шести караванов 84 парохода с различными грузами Инженерного управления в количестве 62,8 тыс. тонн.

1945 год порт работал в условиях мирного времени, единственным затруднением было недостаточное количество подвижного состава, ежедневные планы подачи порожняка дорогой, как правило, не выполнялись, были и такие сутки, когда под грузы Инженерного управления порожняк не подавался совершенно.

1944–1945 гг. для порта были периодом окончательного восстановления. За это время выстроено 7 американских разборных складов, вся механизация порта была полностью восстановлена, на 9 и 10 причалах установлено два больших портальных крана грузоподъемностью до 45 тонн. Количество механизмов, которыми располагал порт в 1945 году, было:

Грузоподъемность кранов	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август
2,5 – 3,0 тн.	13	13	13	11	11	10	8	8
5,0 – 6,0 тн.	8	8	8	8	8	8	7	7
10,0 – 15,0 тн.	20	24	24	24	24	24	13	13
25,0 – 34,0 тн.	1	1	1	1	1	1	1	1
40 тонн	3	3	3	3	3	3	3	3
45 тонн	1	1	1	1	1	1	1	1
Английские плавкраны 75 тонн	2	2	2	2	2	1	1	–
Итого	48	52	52	50	50	48	34	33

Численность рабочей силы Мурторгпорта, занятой на грузовых операциях по обработке испорта и экспорта, в 1945 можно представить в следующей таблице.

Наименование месяцев	Всего человек, работающ. в порту	В т. числе только грузчиков
Январь	5309	3276
Февраль	5228	3181
Март	5109	2993
Апрель	5056	2987
Май	4804	2631
Июнь	4799	2787
Июль	3770	2118
Август	2370	919

После обработки последнего 68 каравана, как видно из таблицы, численность рабочей силы и количество подъемных механизмов в порту, начиная с мая и июня месяцев, уменьшается. Это изменение было вызвано сокращением работы порта (окончание навигации), а также потребностью в опытных работниках и механизмах во вновь организуемых портах Союза, куда и были переброшены часть работников и механизмов порта.

За 1945 год в Мурманский порт прибыли следующие пароходы:

№ № п/п	№ № п/х	Наименование пароходов	Количество груза в тн.	
			Числилось по докум.	Фактически прибыло
		Караван № 59 – 8.1.45		
1.	1675	Джошуа Александер	832,3	830,1
2.	1691	Филипп Томас	730,5	729,3
3.	1733	Бернард Бейкер	685,1	684,4
4.	1740	Джордж Пендлтон	617,3	615,1
5.	1743	Жозе Марти	807,8	807,5
6.	1753	Алансон Хавтон	666,8	664,1
7.	1754	Генри Бейкн	635,2	635,1
8.	1755	Уоррен Делано	703,3	703,3
9.	1757	Джон Айленд	819,1	818,8
10.	1688	Генри Вайнкуп	845,8	845,2
11.	1766	Цезарь Родней	869,5	869,2
12.	1767	Ней Мак Нили	838,6	830,6
13.	267	Томас Скотт	641,2	641,5
14.	1769	Бенджамин Хилл	892,9	891,5
15.	268	Джон Ейгер	380,4	380,4
16.	269	Генри Виллард	376,9	376,9
17.	270	Эмпайер Арчер	147,2	147,2
18.	271	Эдмунд Фанинг	169,7	196,7
19	1700	Лонгвуд	50,8	50,8
		Караван № 64 – 13.2.45		
1.	1814	Джон Абель	732,3	731,3
2.	1818	Натан Таусон	729,2	728,8
3.	1823	Даниэль Виллард	1570,9	1513,7
4.	1826	Бен Диксон	1001,8	1001,2
5.	1827	Фрейлин Хаузен	1412,1	1412,1

(Продолжение)

№№ п/п	№№ п/х	Наименование пароходов	Количество груза в тн.	
			Числилось по докум.	Фактически прибыло
6.	1833	Мария Мелони	989,1	988,8
7.	1834	Аруна Эйбл	1016,0	1009,7
8.	1838	Тайнсенд Харрис	857,6	856,4
9.	273	Форт Кревекур	443,8	437,4
10.	274	Форт Верчерс	315,3	315,5

Караван № 65 – 20.3.45.

1.	1867	Джеймс Гиллис	995,8	994,5
2.	1870	Лоренс Бренгл	1013,8	1013,7
3.	1875	Грейс Аббот	889,3	886,9
4.	1876	Лео Дастер	1030,1	1029,5
5.	1877	Финифред Смитт	1421,9	1422,4
6.	1881	Вильям Уидрайт	563,9	563,9
7.	1883	Вильям Пеппер	1006,2	1005,5
8.	1884	Чарльз Мак Алистер	897,5	900,1
9.	1888	Элизар Лорд	780,5	780,5
10.	1890	Джон Мак Донау	578,2	577,2
11.	1891	Николас Бидл	890,1	889,9
12.	1893	Элой Альфаро	493,2	492,8
13.	1894	Стедж Дор Кантин	805,8	805,4
14.	1897	Бенджамин Шлезингер	859,8	858,1
15.	1892	Хорес Бушнел	1176,4	1148,7
16.	272	Эмпайер Стольворт	295,5	295,2
17.	277	Форт Массак	225,1	225,0
18.	278	Форт Бойс	408,9	408,9
19.	279	Форт Юкон	873,8	868,2
20.	280	В.Р. Грей	1166,2	1163,0

Караван № 66 – 25.4.45

1.	1929	Альберт Ричи	662,8	660,2
2.	1936	Джошуа Томас	1890,6	1874,6
3.	1941	Вудбридж Феррис	739,3	739,6
4.	1948	Оуэн Вистер	832,2	832,1
5.	1957	Стивенсон Тейлор	1095,2	1094,3
6.	1960	Лин Бойд	1755,0	1757,4
7.	1961	Август Белмонд	782,5	782,5
8.	281	Парк Бенджамин	899,7	899,7

(Продолжение)

№№ п/п	№№ п/х	Наименование пароходов	Количество груза в тн.	
			Числилось по докум.	Фактически прибыло
9.	282	Бенджамин Рич	1384,6	1379,5
10.	283	Самаритан	1045,6	1045,6

Караван № 67 – 20.5.45

1.	1995	Джордж Вимс	707,6	707,6
2.	2004	Кардинал Гиббонс	637,1	637,1
3.	2005	Самуэль Мак Интайр	563,5	563,5
4.	2006	Роберт Каллиер	695,0	694,2
5.	2007	Чарльз Балфинч	277,8	276,8
6.	2011	Эдвард Харли	657,1	656,9
7.	2012	Джулиан Пойдрас	279,3	275,0
8.	2013	Томас Сим Ли	158,6	158,8
9.	2017	Генри Вайнкуп	200,2	197,1
10.	2023	Джон Айленд	758,4	759,0
11.	2027	Цезарь Родней	624,8	623,7
12.	286	Эмпайр Провис	935,7	935,7
13.	284	Адольф Окс	–	168,0

Караван № 68 – 6–14.6.45

1.	2032	Джон Щарп Вильямс	1102,6	1092,4
2.	2068	Ричард Колтер	581,4	579,7
3.	2073	Роберт Форбс	707,4	705,5
4.	2074	Винтроп Л. Марвин	649,9	649,8
5.	2080	Фрейлин Хаузен	545,5	545,5
6.	2086	Мария Мелони	442,1	440,8
7.	2096	Натан Таунсон	796,3	793,8
8.	2097	Стефан Ликок	707,0	702,2
9.	2104	Таунсенд Харрис	576,4	576,2
10.	2109	Даниэль Виллард	893,5	796,1
11.	2110	Аруна Эйбл	465,0	463,0
12.	287	Форт Грейм	536,1	535,5

В составы караванов, прибывших в 1945 году, входили следующие количества пароходов:

№ № п/п	Дата прибытия	№ каравана	Колич. пароходов	В том числе: Из США	Из Англии
1.	Январь	63	19	14	5
2.	Февраль	64	10	8	2
3.	Март	65	20	15	5
4.	Апрель	66	10	7	3
5.	Май	67	13	11	2
6.	Июнь	68	12	11	1

Всего прибыло 84 парохода, в том числе из США – 66, из Англии – 18. На указанном количестве пароходов грузов Инженерного управления НКВТ поступило:

№ № п/п	Название месяца	Поступило всего	В том числе Из США	Из Англии
1.	Январь	11 718,7	9.976,0	1.742,7
2.	Февраль	8.995,1	8.242,0	753,1
3.	Март	16 328,2	13 367,9	2.960,3
4.	Апрель	11 165,5	7.840,7	3.324,8
5.	Май	6.653,4	5.549,7	1.103,7
6.	Июнь	7.880,8	7.345,3	535,5
	Итого	62 741,7	52 321,6	10 420,1

Основными видами грузов были:

№ № п/п	Наименование груза	Един. изм.	Количество
1.	Самолеты Спитфайр	шт.	437
2.	Танки американские	шт.	648
3.	Танки английские	шт.	6
4.	Радио и механические реммастерские	шт.	83
5.	Боеприпасы	тн.	2642,4
6.	Порох разный	тн.	2061,3
7.	Локаторы разные	кмп.	363
8.	Рации разные	шт.	3527
9.	Полевой телефонный кабель	клм	50946,5
10.	Полевые телефоны	шт.	40260
11.	Торпедные катера	мест/шт.	2460/51
12	Дизели, бензомоторы	шт.	897

Движение грузов Инженерного управления НКВТ по Мурманскому порту за 1945 год по месяцам было:

Дата	Поступило	Отгружено	Остаток в порту на 1-е число
Январь	11 718,7	15 541,0	11 055,2
Февраль	8995,1	9783,0	7232,9
Март	16 354,2	10 238,0	6445,0
Апрель	11 165,5	9551,0	12 561,2
Май	6653,4	14 503,0	14 175,7
Июнь	7877,6	4959,0	6326,1
Июль	–	6935,0	9244,7
Август	–	1940,0	2309,7
Сентябрь	–	345,0	370,0

Более подробные данные об условиях работы, о порядке обработки грузов, о военных приемках и данных порта приведены в отдельном отчете уполномоченного Инженерного управления НКВТ в г. Мурманске инженер-капитана Дедова за навигацию 1944–1945 гг.

К отчету также прилагается ведомость излишков и недостач по всем пароходам навигации 1944–1945 гг.

ВЕДОМОСТЬ

грузов Инженерного управления НКВТ СССР, прибывших в порт Мурманск в 1945 году

№ № п/п	Наименование груза	Един. изм.	Всего за год		В том числе покараванно:					
					№ 63		№64		№ 65	
			Колич.	Вес	Колич.	Вес	Колич.	Вес	Колич.	Вес
	Всего грузов	тонн		62741,7	–	11718,7	–	8995,1	–	16328,2
1.	Самолеты Спитфайр	штук	437	2880,2	128	801,0	35	221,6	112	716,2
2.	Авиамоторы разные	“	384	434,8	55	63,5	118,	134,6	22	23,3
3.	Авиазапчасти и пр. авиагрузы	тонн	–	4782,0	–	634,9	–	616,3	–	1662,1
4.	Танки М-3 легкие	штук	2	37,6	–	–	–	–	2	37,6
5.	Танки М4А2	штук	648*	21 952,7	165	5372,1	92	3022,5	136	4470,4
6.	Танки Черчилль	штук	6**	223,3	–	–	–	–	–	–
7.	Моторы к танкам	штук	241	606,9	86	218,4	60	150,6	42	108,4
8.	Бронетранспортеры, машины	штук	9	69,5	–	–	–	–	–	–
9.	Трайлеры М-9	штук	66	1438,3	–	–	–	–	44	957,3
10.	Запчасти танковые	тонн	–	3064,0	–	360,5	–	771,8	–	652,3
11.	Пушки кал. 90 мм	бат.	2	234,5	–	–	–	–	2	234,5
12.	Вооружение разное	тонн	–	96,05	–	37,8	–	54,4	–	0,4
13.	Боеприпасы	тонн	–	2642,4	–	–	–	898,4	–	1123,9
14.	Порох разный	тонн	–	2061,3	–	–	–	–	–	150,8
15.	Дым. шашки	штук	19863	150,2	–	–	19863	150,2	–	–
16.	Локаторы GL-3	кмп	12	245,2	2	73,0	–	–	10	172,2
17.	Локаторы прочие	кмп	351	1899,8	36	301,1	41	522,5	202	651,5

Продолжение

№ № п/п	Наименование груза	Един. изм.	Всего за год		В том числе покараванно					
					№ 63		№64		№ 65	
			Колич.	Вес	Колич.	Вес	Колич.	Вес	Колич.	Вес
18.	Рации SCR-399	кмп	32	176,4	62	176,4	–	–	–	–
19.	Рации прочие	кмп	3495	596,1	1276	191,1	939	213,0	700	117,0
20.	Радиомастерские	шт.	83	760,2	37	394,3	–	–	44	350,7
21.	Полев. кабель	клм.	50946,5	1268,3	7516	186,2	7473,8	184,1	12438,3	310,4
22.	Полев. телефоны	шт.	40260	449,6	13 000	129,3	8990	105,5	14265	167,7
23.	Разные грузы	тн.	–	2776,6	–	569,1	–	317,1	–	895,4
24.	Торпедные катера	м/шт	2460/51	2622,0	738/14	712,4	795/8	468,5	906/10	560,8
25.	Самоходные баржи	мест	270	231,0	2	63,0	–	–	–	–
26.	Дизели разные	шт.	571	2537,0	76	317,9	124	346,6	93	1034,0
27.	Бензомоторы разные	шт.	326	232,0	34	23,0	–	–	66	35,4
28.	Прочие морские грузы	тн.	–	7496,5	–	1058,2	–	817,7	–	1742,4
29.	Прочие грузы Инж. управлен.	тн.	–	777,15	–	35,5	–	–	–	153,5

Продолжение

№ № п/п	Наименование груза	Един. изм.	Всего за год		В том числе покараванно					
					№ 66		№67		№ 68	
			Колич.	Вес	Колич.	Вес	Колич.	Вес	Колич.	Вес
	Всего грузов	тонн		62 741,7	–	11165,5	–	6653,4	–	7880,8
1.	Самолеты Спитфайр	штук	437	2880,2	100	702,0	36	255,1	26	184,3
2.	Авиамоторы разные	“	284	434,8	91	101,6	2	2,2	96	109,9
3.	Авиазапчасти и пр. авиагрузы	тонн	–	4782,0	–	938,9	–	354,4	–	575,4
4.	Танки М-3 легкие	штук	2	37,6	–	–	–	–	–	–
5.	Танки М4А2	штук	648*	21 952,7	87	3100,9	84	2994,7	84	2992,1
6.	Танки Черчилль	штук	6**	223,3	6	223,3	–	–	–	–
7.	Моторы к танкам	штук	241	606,9	13	28,8	–	–	40	100,7
8.	Бронетранспортеры, машины	штук	9	69,5	6	58,8	3	10,7	–	–
9.	Трайлеры М-9	штук	66	1438,3	22	481,0	–	–	–	–
10.	Запчасти танковые	тонн	–	3064,0	–	343,9	–	480,0	–	455,5
11.	Пушки кал. 90 мм	бат.	2	234,5	–	–	–	–	–	–
12.	Вооружение разное	тонн	–	96,05	–	3,45	–	–	–	–
13.	Боеприпасы	тонн	–	2642,4	–	620,1	–	–	–	–
14.	Порох разный	тонн	–	2061,3	–	1910,5	–	–	–	–
15.	Дым. шашки	штук	19 863	150,2	–	–	–	–	–	–
16.	Локаторы GL-3	кмп	12	245,2	–	–	–	–	–	–
17.	Локаторы прочие	кмп	351	1899,8	7	9,5	33	212,2	32	203,0

* В том числе один тяжелый танк Т-26.
** В том числе 3 танка “Шерман-Краб”.

Окончание

№ № п/п	Наименование груза	Един. изм.	Всего за год		В том числе покараванно					
					№ 66		№67		№ 68	
			Колич.	Вес	Колич.	Вес	Колич.	Вес	Колич.	Вес
18.	Рации SCR-399	кмп	32	176,4	–	–	–	–	–	–
19.	Рации прочие	кмп	3495	596,1	120	15,5	240	31,0	220	28,5
20.	Радиомастерские	шт.	83	760,2	2	15,2	–	–	–	–
21.	Полев. кабель	клм.	50 946,5	1268,3	7430,4	184,1	6220,5	158,2	9867,5	245,3
22.	Полев. телефоны	шт.	40260	449,6	1000	11,7	–	–	3005	35,4
23.	Разные грузы	тн.	–	2776,6	–	179,1	–	252,8	–	563,1
24.	Торпедные катера	м/шт	2460/51	2622,0	16/14	674,6	1/1	2,5	4/4	203,2
25.	Самоходные баржи	мест	270	231,0	–	–	268	168,0	–	–
26.	Дизели разные	шт.	571	2537,0	6	148,4	155	458,0	117	232,1
27.	Бензомоторы разные	шт.	326	232,0	35	69,6	126	65,5	65	38,5
28.	Прочие морские грузы	тн.	–	7496,5	–	1037,8	–	1181,9	–	1658,6
29.	Прочие грузы Инж. управлен.	тн.	–	777,15	–	306,75	–	26,2	–	255,2

СВОДНАЯ ВЕДОМОСТЬ

грузов Инженерного НКВТ СССР, прибывших в порт Мурманск за период Великой Отечественной войны 1941 – 1945 г.г.

№ № п.п.	Наименование грузов	Един. изм.	Поступило ВСЕГО грузов за период 1941–1945 гг.		1941 г.		1942 г.	
			К-во	Вес	К-во	Вес	К-во	Вес
	ИТОГО:	тн.	–	322 944,4	–	111,0	–	92 966,1
1.	Самолеты “Бостон III” А-20С	шт.	46	437,0	–	–	40	380,0
2.	-”- “Аэрокобра” Р-39	шт.	181	1259,0	–	–	124	868,0
3.	-”- “Кертис” Р-40	шт.	491	3859,9	–	–	272	2159,8
4.	-”- “Харрикейн”	шт.	1346	8170,2	–	–	875	5250,0
5.	-”- “Спитфайер”	шт.	508	3323,3	–	–	–	–
6.	-”- “Мустанг” Б-25, О-52 и др.	шт.	25	183,5	2	28,0	18	104,2
7.	Авиамоторы разные	шт.	1843	2088,7	–	–	719	753,8
8.	Авиазапчасти и проч. оборуд.	шт.	–	30 045,8	–	–	–	964,1
9.	Танки М-3 средние	шт.	441	11 262,8	2	50,0	424	10 780,0
10.	-”- М-3 легкие	шт.	442	5365,5	–	–	412	5365,5
11.	-”- М4А2	шт.	1638	53 817,1	–	–	20	730,0
12.	-”- “Матильда”	шт	563	14 373,0	–	–	466	11 948,0
13.	-”- “Валентин”	шт.	952	15 417,9	–	–	531	8521,0
14.	-”- “Черчилль”	шт.	162	6463,3	–	–	–	–
15.	Пушки самоходные	шт.	138	1401,8	—	–	–	–
16.	Моторы танковые разные	шт.	537	1081,9	–	–	80	75,4
17.	Бронемашины вездеходы, транспортеры	шт.	128	959,0	–	–	–	–
17.	Зарядные станции	шт.	971	4944,8	–	–	907	4670,3
18.	Тракторы разные	шт.	276	3153,7	–	–	–	–
19.	Танковые реммастерские	шт.	62	393,5	–	–	8	59,0

Продолжение

№ № п.п.	Наименование грузов	Един. изм.	Поступило ВСЕГО грузов за период 1941–1945 г.г.		1941г.		1942 г.	
			К-во	Вес	К-во	Вес	К-во	Вес
20.	Трайлеры	шт.	76	1938,6	–	–	–	–
21.	Запчасти танковые	тн.	–	14 180,0	–	–	–	4216,1
22.	Пушки 90 мм	батар.	7	784,5	–	–	2	220,0
23.	-"- 40 и 37 мм	шт.	633	3394,7	–	–	47	97,8
24.	Вооружение разное	тн	–	6406,4	–	–	–	2730,5
25.	Боеприпасы	тн.	–	45 715,0	–	32,7	–	20 166,4
26.	Порохи	тн.	–	20 981,4	–	–	–	2299,5
27.	Дымшашки № 8, НСМ-1, 4	шт..	287 564	2167,0	–	–	54660	164,7
28.	Локаторы GL-2	кмп.	116	1888,4	–	–	61	997,1
29.	-"- CL-3	кмп	95	3295,9	–	–	–	–
30.	-"- прочие	кмп.	602	3682,4	–	–	–	–
31.	Радиореммастерские	шт.	83	760,2	–	–	–	–
32.	Радиостанции 399	шт.	363	1855,0	–	–	–	–
33.	-"- прочие	шт.	7374	1231,9	–	–	172	15,9
34.	Полевой телеф. кабель	км.	431 007,4	10 508,3	–	–	280557,9	6750,7
35.	Полевые телефоны	шт.	75766	712,3	–	–	23311	169,1
36.	Прочий груз связи	тн.	–	5933,3	–	–	–	773,8
37.	Торпедные катера	мест. / штук	3746 / 139	6492,4	–	–	–	–
38.	Самоходные баржи	мест	270	231,0	–	–	–	–
39.	Дизели разные	штук	870	4488,3	–	–	–	–
40.	Бензомоторы разные	штук	1393	698,4	–	–	–	–
41.	Прочий морской груз	тонн	–	13 609,6	–	–	–	577,7
42.	Прочий груз Инж. управл.	тонн	–	3987,7	–	0,3	–	1157,7

Продолжение

№ № п.п.	Наименование грузов	Един. изм.	1943 г.		1944 г.		1945 г.	
			К-во	Вес	К-во	Вес	К-во	Вес
	ИТОГО:	тн.	–	66 754,7	–	100 370,9	–	62 742,7
1.	Самолеты “Бостон III” А-20С	шт.	6	57,0	–	–	–	–
2.	-”- “Аэрокобра” Р-39	шт.	57	391,0	–	–	–	–
3.	-”- “Кэртис” Р-40	шт.	108	841,9	111	858,2	–	–
4.	-”- “Харрикейн”	шт.	456	2812,2	15	108,0	–	–
5.	-”- “Спитфайер”	шт.	–	–	71	443,1	437	2880,2
6.	-”- “Мустанг” Б-25, О-52 и др.	шт.	–	–	5	51,3	–	–
7.	Авиамоторы разные	шт.	255	247,2	615	652,9	384	434,8
8.	Авиазапчасти и проч. оборуд.	шт.	–	2248,3	–	22 051,4	–	4782,0
9.	Танки М-3 средние	шт.	15*	432,8	–	–	–	–
10.	-”- М-3 легкие	шт.	–	–	–	–	–	–
11.	-”- М4А2	шт.	81	2886,0	889	28 248,4	647+1**	21 952,7
12.	-”- “Матильда”	шт	97	2425,0	–	–	–	–
13.	-”- “Валентин”	шт.	421	6896,9	–	–	–	–
14.	-”- “Черчилль”	шт.	156	6240,0	–	–	6	223,3 Из них 3 шерман Краб.
15.	Пушки самоходные	шт.	133	1314,2	3***	50,0	2***	37,6
16.	Моторы танковые разные	шт.	145	221,7	71	177,9	241	606,9
17.	Бронемашины вездеходы, транспортеры	шт.	–	–	119	889,5	9	69,5
17б.	Зарядные станции	шт.	64	274,5	–	–	–	–
18.	Тракторы разные	шт.	54	548,5	222	2605,2	–	–
19.	Танковые реммастерские	шт.	44	262,6	10	71,9	–	–

* Рем. танк ** Т-26 *** Образ.

Продолжение

№ № п.п.	Наименование грузов	Един. изм.	1943 г.		1944 г.		1945 г.	
			К-во	Вес	К-во	Вес	К-во	Вес
20.	Трайлеры	шт.	20	333,5	10	166,8	66	1438,3
21.	Запчасти танковые	тн.	–	4555,9	–	2344,0	–	3064,0
22.	Пушки 90 мм	батар.	3	330,0	–	–	2	234,5
23.	-"- 40 и 37 мм	шт.	338	1902,9	248	1394,0	–	–
24.	Вооружение разное	тн	–	1587,0	–	1992,9	–	96,05
25.	Боеприпасы	тн.	–	12 721,5	–	10 152,0	–	2646,4
26.	Порохи	тн.	–	8129,8	–	8490,8	–	2061,3
27.	Дымшашки № 8, НСМ-1, 4	шт..	48640	154,5	164 401	1697,6	19 863	150,2
28.	Локаторы GL-2	кмп.	55	891,3	–	–	–	–
29.	-"- CL-3	кмп	4	163,5	79	2887,2	12	245,2
30.	-"- прочие	кмп.	39	316,3	112	1466,3	351	1899,8
31.	Радиореммастерские	шт.	–	–	–	–	83	760,2
32.	Радиостанции 399	шт.	13	60,1	318	1618,5	32	176,4
33.	-"- прочие	шт.	911	74,5	2796	545,4	3495	596,1
34.	Полевой телеф. кабель	км.	49681,7	1275,7	49 821,3	1213,6	50 946,5	1268,3
35.	Полевые телефоны	шт.	10200	70,7	1995	22,9	40 260	449,6
36.	Прочий груз связи	тн.	–	641,4	–	1741,5	–	2777,6
37.	Торпедные катера	мест. / штук	15/15	743,9	1271 / 73	3126,5	2460/51	2622,0
38.	Самоходные баржи	мест	–	–	–	–	270	231,0
39.	Дизеля разные	штук	64	347,3	253	1604,9	571	2537,0
40.	Бензомоторы разные	штук	243	73,0	824	393,4	326	232,0
41.	Прочий морской груз	тонн	–	2593,5	–	2941,8	–	7496,6
42.	Прочий груз Инж. управл.	тонн	–	1688,6	–	363,9	–	777,15

РАЗДЕЛ V

1941–1945 г.г.

За весь период Великой Отечественной войны 1941–45 г.г. в Мурманский порт прибыло в составе 27 караванов – 379 пароходов, на которых поступило 322,9 тысяч тонн различного вооружения и боевой техники.

Помимо указанных 379 пароходов в Мурманск прибыло 5 пароходов со специальным грузом "Франтик" для оборудования "Челночных баз" союзников в количестве 43,9 тыс. тонн.

Таким образом Инженерного управления в Мурманском порту за 1941–1945 гг. обработано грузов прибывших:

на 384 пароходах в количестве 366,8 тысяч тонн.

Количество обработанных пароходов с грузами Инженерного управления за 1941-45 г. по месяцам составляло:

Наименование месяцев	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
Январь	–	14	10	–	19
Февраль	–	19	16	35	10
Март	–	13	–	–	20
Апрель	–	16	–	30	10
Май	–	20	–	–	13
Июнь	—	20	–	–	12
Июль	–	–	–	–	–
Август	–	–	–	14	–
Сентябрь	–	–	–	13	–
Октябрь	–	–	–	–	–
Ноябрь	–	1	11	–	–
Декабрь	1	16	19	14	–
ИТОГО:	1	119	56	119	84

Поступление грузов Инженерного управления по месяцам за период 1941–1945 гг. в порт Мурманск можно представить следующей таблицей: (вес в м-тоннах).

Наименова	1944 г.	1945 г.
Январь	3623,0	11 718,7
Февраль	7 719,2	8995,1
Март	–	16 328,2
Апрель	9 199,9	11 165,5
Май	–	6653,4
Июнь	–	7880,8
Июль	–	–
Август	11 601,8	–
Сентябрь	24 390,6	–
Октябрь	10 526,9	–
Ноябрь	–	–
Декабрь	13 309,5	–
	100	62 741,7
	370,9	

Послед ан № 68.
Кораб августа месяца,
настоящи

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

При составлении данного отчета основной задачей было поставлено: дать полны количественные данные по всем грузам Инженерного управления НКВТ, прибывшим Мурманский порт в годовом и месячном разрезах за период Великой Отечественной войн 1941–1945 гг. согласно имеющейся документации на переданное и отгруженное имуществ

В пароходных списках за каждый год по всем караванам и пароходам сделаны указан – какие материалы использованы при составлении настоящего отчета и где они находятс

Подробные данные о Мурманском порте, о условиях работы, о порядке обработки гр зов, функциях и составах военных приемок даны полностью – в отчете уполномоченно Инженерного управления за навигацию 1944–1945 гг., поэтому в аналитической записке отчету за период 1941–1945 гг. во избежании повторения даны только сведения хара терные для каждого года отдельно.

В случае необходимости получения отдельных данных по пароходам или каравана следует обращаться к подлинным документам: пароходным отчетам, отчетам по отд льным видам грузов или имеющимся навигационным отчетам.

Полная аннотация на все материалы приведена в пароходных списках аналитическо записки настоящего отчета.

Уполномоченный
Инженерного управления
НКВТ СССР в г. Мурманск
инженер-капитан Дедов

СОДЕРЖАНИЕ

От редактора 3

ИССЛЕДОВАНИЯ

Пузырев В.П. Боевое содружество на Севере 4

Браун Д. Северная Россия и британский военно-морской флот 17

Супрун М.Н. Британские королевские ВВС в России 30

Булатов В.Н. Немецкая база на Земле Франца-Иосифа 46

Богатырев С.В., Ларионцев Р.И. Потери флота Германии в Заполярье 50

ВОСПОМИНАНИЯ

Иванов Б.И. Рождение братства Северных конвоев 59

Голубович Р.П. Война на Севере 74

Усенко К.С. Прикрывая PQ-17 96

Крейг Д.Б. Девятнадцать героев "Довер Хилла" 112

Андреев О.А. Тайна февраля 1944 г. 119

Кенни Дж. А.П. Спасение в штормовом море 124

Нечаев В.М. Нельзя забыть 146

Руднев Г.А. Гибель "Киева" и "Эмпайр Байрона" 167

Филиппенко Н.П. Катера против истребителей 178

Константинов Ф.В. PQ-16 и PQ-17 в моей памяти 186

Завизионов С.Н. Так было 196

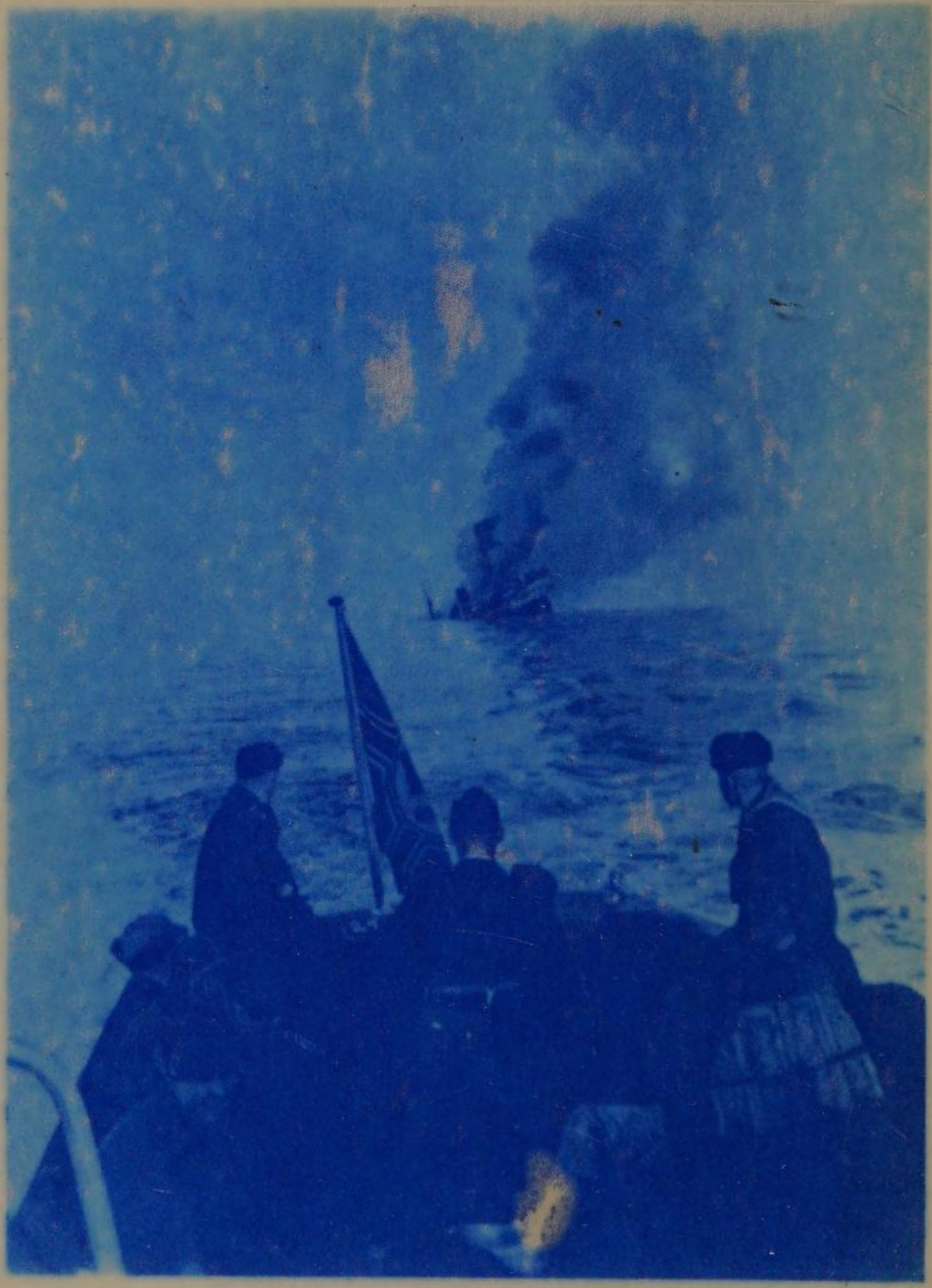
ДОКУМЕНТЫ

Русский Север. Социальные аспекты взаимоотношений с союзниками 202

Аналитическая записка к отчету о работе Инженерного управления НКВТ СССР в г. Мурманске за период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. 211

Заключение 256

THE GEORGE WASHINGTON UNIVERSITY
3 2882 015 208 005



"НАУКА"