

Море в огне

Джон Хэйнс



ХОЛОДНАЯ ЯРОСТЬ

Издательство
Гангут
Санкт-Петербург 2011

Море в огне

Джон Хэйнс

**Холодная ярость. Воспоминания
участника конвоя PQ-13**

«Гангут»

2010

УДК 355/359
ББК 63.3(0) 62

Хэйнс Д.

Холодная ярость. Воспоминания участника конвоя PQ-13 /
Д. Хэйнс — «Гангут», 2010 — (Море в огне)

ISBN 978-5-904180-37-9

Впервые в России читатели смогут ознакомиться со свидетельствами американского ветерана Второй мировой войны, участника конвоя PQ-13 – первого союзного конвоя, подвергшегося яростным атакам германской авиации, надводных кораблей и подводных лодок, перед которыми была поставлена задача – сорвать поставки в Россию грузов ленд-лиза, доставлявшихся Северными конвоями. На обложке: картина Гордона Фрикера «Арктический конвой PQ-13, идущий в Мурманск»

УДК 355/359
ББК 63.3(0) 62

ISBN 978-5-904180-37-9

© Хэйнс Д., 2010
© Гангут, 2010

Содержание

Благодарности	6
Предисловие	7
Обращение российских ветеранов Северных конвоев 1941–1945 годов	9
Введение. Военные команды ВМС США во Второй мировой войне[1]	11
Конец ознакомительного фрагмента.	13

Джон Хэйнс
Холодная ярость. Воспоминания
участника конвоя PQ-13

© Джон Хэйнс, 2011
© И.В. Козырь, 2011
© Гордон Фрикерс
© ИПК «Гангут», 2011

Благодарности

Я глубоко признателен моей жене Хуаните за терпение, понимание и поддержку во время работы над этой книгой. Стоит упомянуть, что в этом году мы отметили 64-ю годовщину нашей совместной жизни. Наша дочь, Мэри Миллер, уделила много времени редактированию и стилистической правке моего сочинения и высказала ряд ценных мыслей о том, как улучшить ее содержание. Что касается наших детей – Мэри, Джона-младшего, Рениты и Роберта, то их внимание служило мне неиссякаемым источником вдохновения.

Мне хочется также выразить благодарность своему британскому другу и соплавателю Моррису Миллсу, совершившего вместе с нами переход в Россию на транспорте «Нью-Вестминстер Сити» и написавшего замечательную книгу «Конвой PQ-13: несчастный не для всех». Нам довелось испытать много общего во время этого плавания, хотя мы находились на разных судах. Содержание его книги помогло восстановить в памяти множество событий, которым в противном случае суждено было бы оказаться забытыми. Во время разгрузки в Мурманском порту «Нью-Вестминстер Сити» был потоплен германской авиацией, при этом погибло много моряков. Сам Миллс потерял во время бомбежки ногу и провел большую часть апреля 1942 года в импровизированном советском госпитале. С обратным конвоем PQ-11, вместе с которым следовало наше судно, он отправился в путь в качестве пассажира на борту крейсера «Эдинбург». Как известно, этот корабль трагически погиб, после чего Моррис провел еще несколько месяцев в русских госпиталях, прежде чем смог вернуться в Англию. Спасибо тебе, Моррис Миллс, за службу и книгу.

Кроме того, хочется особо поблагодарить Чарльза Ллойда, издателя журнала «Пойнтер» и председателя Ассоциации ветеранов военных команд судов торгового флота США – участников Второй мировой войны, Рона Карлсона, вебмастера сайта этой организации www.armed-guard.com; кэптана резерва ВМС США Стива Майерса за его поэму «Мурманский конвой»; моего друга Роя Брауна и всех тех, кто стал моими друзьями в процессе общения на сайте Ассоциации ветеранов военных команд.

Вместе с издательством «Гангут» не могу не выразить глубокую признательность всем тем, кто помог в издании моей книги в России: Генеральному консульству США в Санкт-Петербурге и общественной организации «Полярный конвой», заместителю декана Архангельского государственного технического университета Валентине Гольшиевой – организатору студенческого конкурса на лучший перевод поэмы «Мурманский конвой», а также замечательному британскому художнику-маринисту Гордону Фрикерсу, предоставившему копию своей картины для обложки книги.

Предисловие

Эти воспоминания посвящаются моей матери, дни и ночи молившейся о моем спасении.

Верю, что Господь услышал ее, и поэтому я остался жив во время войны и перенес все последующие испытания, выпавшие на мою долю. Каждый день я обращаюсь к Господу, благодаря его за заботу и милосердие.

Содержание этой книги является правдивым описанием событий, свидетелем которых я стал во время своей службы в военно-морских силах США в годы Второй мировой войны. Я постарался быть как можно более достоверным в своей работе, особенно обращаясь к событиям первых шести месяцев службы на флоте, начиная с декабря 1941 года по июнь 1942. Это был тот самый период, когда в соответствии с законом о ленд-лизе начались поставки в Советский Союз необходимых военных грузов. Эти поставки продолжались до конца войны, осуществлялись в основном американскими и британскими моряками и исчислялись миллионами тонн.

Что касается торговых судов, на которых они плавали, то некоторые из них были построены еще в начале 1900-х годов и получили у моряков прозвище «ржавое корыто». Другие представляли собой недавно спущенные на воду суда типа «Либерти». Все они собирались в большие конвои, отправлявшиеся в рейс под защитой британских и американских военных кораблей – крейсеров, корветов, траулеров и буксиров, которым предстояло отражать атаки германских субмарин, океанских рейдеров и авиации. Для обеспечения дополнительной защиты торговых судов и их грузов военно-морские силы стали оснащать их артиллерией, при этом обслуживание орудий возлагалось на моряков из состава военных команд ВМС США.

Конвой PQ-13 относится к числу первых конвоев, отправленных в Россию в 1942 году. Американское судно «Элдена», «ржавое корыто», на котором мне довелось служить, представляло собой гладкопалубный транспорт, водоизмещением 6900 тонн, построенный в 1919 году. Наш рейс начался 11 февраля 1942 года в Бостоне, откуда мы направились в Галифакс, а затем в Шотландию, где формировался конвой PQ-13. Из 20 судов конвоя 10 шли под американским флагом. Из них только на «Данбойне», «Эффингаме», «Мормакмаре» имелись орудийные расчеты из состава военных команд ВМС США. Конвой вышел из Шотландии 10 марта и, минуя Исландию, прибыл 30 марта в Мурманск.

На последнем участке перехода конвою пришлось столкнуться с тяжелейшими зимними штормами и ледовыми полями, непрерывно терзавшими наши суда и нанесящими им многочисленные повреждения. Под ударами германских надводных кораблей, подводных лодок и авиации конвой потерял несколько судов. Во время стоянки в Мурманске обычно объявлялось от 8 до 10 воздушных тревог за день. Город повергался непрерывным бомбежкам, в результате чего погибло еще несколько судов. С теми же самыми трудностями конвой столкнулся во время возвращения домой. Из 20 судов, отправившихся в этот рейс, погибли 12: пять американских, пять британских, одно польское и одно советское.

Я тщательно изучил американские и британские исторические источники. Для уточнения некоторых фактов мне неоднократно приходилось обращаться к Интернет-ресурсам, а также к многочисленным книгам, архивным документам и воспоминаниям ветеранов. Для проверки ряда дат и сведений я воспользовался рассекреченными отчетами старших офицеров – участников конвоев. Все участники описанных событий – реальные люди, фигурирующие под своими собственными именами. Многие из них, вероятно, уже ушли из жизни.

Одна из причин, побудивших меня написать эти воспоминания, – желание рассказать своим близким, а также всем людям, интересующимся данным вопросом, о той роли, какую сыграли во Второй мировой войне моряки торгового флота и личный состав военных команд ВМС США. Нельзя было одержать победы над врагом без тех жизненно важных военных грузов, которые мы доставили. Однако Америка, по существу, так и не оценила по заслугам жертвы и заслуги этих отважных моряков, которых по праву можно было бы назвать «невоспетыми героями».

Обращение российских ветеранов Северных конвоев 1941–1945 годов

История конвоя PQ-13, как и многие другие яркие и драматические события истории Северных конвоев 1941–1945 годов, осталась как бы в тени трагедии конвоя PQ-17, но это нисколько не умаляет заслуг и мужества тех, кто впервые испытал на себе ярость атак противника, осознавшего к весне 1942 года значение трансатлантической «линии жизни», по которой осуществлялись поставки жизненно важных грузов ленд-лиза для Красной Армии, понесшей колоссальные потери в первые месяцы войны.

Это был тот период, когда противник обладал существенным превосходством сил на море, в воздухе и под водой, а в организации проводки союзных конвоев в порты Северной России имелись серьезные недостатки. Другими словами, это означает, что размеры потерь и риск погибнуть вместе со своим судном в ледяных водах Арктики весной и летом 1942 года были вполне сопоставимы с тем, что могло ожидать наших солдат на сухопутном фронте. При этом стоит заметить, что потеря груза судна с экипажем в несколько десятков человек зачастую была сопоставима с проигранным сражением: ведь, например, одно только судно типа «Либерти» могло вместить в своих трюмах более 250 средних танков или около полумиллиона снарядов.

Среди людей, с которыми нас свела судьба во время различных акций, проводившихся с участием ветеранов Северных конвоев, оказались и те, кто принимал непосредственное участие в событиях, описанных в настоящей книге: исландец Пиетур Олаффсон, британцы Уильям Шорт и Раймонд Болл, бывший штурман эсминца «Гремящий» Анатолий Львович Лифшиц. Примечательно и то, что одним из тех, кто отправился в мемориальную экспедицию по местам гибели судов Северных конвоев на борту гидрографического судна «Сенеж» в 2003 году, стал бывший ас Люфтваффе Хайо Херман: это его самолеты потопили тогда в марте 1942 года панамский транспорт «Рэйслэнд» и британский «Эмпайер Рэйнджер». Время примирило и сделало мудрее бывших непримиримых врагов, на разных языках молились они о погибших товарищах, искренне надеясь, что Вторая мировая война станет последним глобальным военным катаклизмом в истории человечества.

Этот пример наглядно подтверждает притягательную силу и актуальность движения братства Северных конвоев, преемниками которого становятся теперь дети и внуки ветеранов. Героизм и мужество отцов и дедов не только служат для них наглядным примером, но и вдохновляют на сотрудничество в различных сферах. До сих в памяти ветеранов остаются свежими воспоминания о музыкальном спектакле «Конвой PQ-17», созданном сыновьями канадских участников Северных конвоев – хореографом Биллом Колменом и композитором Кристофером Баттерфилдом. Его мировая премьера в сопровождении хора Михайловского театра и симфонического «Конгресс-оркестра» под управлением Петра Грибанова состоялась на сцене Александринского театра десять лет назад. Даже издание настоящей книги совершенно неожиданно обрело характер международной акции доброй воли, участниками которой стали балтийское издательство «Publish America», российское издательство «Гангут», Генеральное консульство США в Санкт-Петербурге, студенты Архангельского государственного технического университета, члены Ассоциации ветеранов военных команд ВМС США, британского клуба «Русский конвой» и санкт-петербургской региональной общественной организации «Полярный конвой». Копия картины известного британского художника Гордона Фрикера, на которой с документальной точностью воспроизведен один из эпизодов истории конвоя PQ-13, украсила обложку книги, написанной американцем Джоном Хэйнсом и переведенной ветераном холодной войны капитаном 1 ранга Игорем Козырем.

Хочется верить, что заветы ветеранов Северных конвоев услышаны и востребованы новыми поколениями. Давно уже стали традиционными встречи наших ветеранов с американскими, британскими и канадскими моряками во время дружеских визитов военных кораблей в наш город. А первое после окончания Второй мировой войны посещение Мурманска с дружеским визитом американского фрегата «Роберт Тэйлор», приуроченное к 65-летию окончания Второй мировой войны, вылилось в настоящую демонстрацию преемственности дружбы и сотрудничества военных и гражданских моряков стран антигитлеровской коалиции. Одним из знаменательных событий программы дружеского визита стала совместная церемония возложения венков на Интернациональном морском кладбище, где наряду с другими покоится прах моряков торгового флота, погибших во время перехода конвоя PQ-13...

С каждым годом становится все меньше ветеранов Второй мировой войны, и тем дороже каждая крупица их воспоминаний, напоминающая о том, какой высокой ценой оплачен наступивший мир. Замечательная по своей искренности и честности книга Джона Хэйнса открывает для наших читателей, особенно юного возраста, еще одну малоизвестную страницу истории Северных конвоев и, надеюсь, что она не только возбудит их интерес к событиям минувшей войны, но и станет для них вдохновляющим примером патриотизма и верности воинскому долгу.

Президент Санкт-Петербургской общественной организации «Полярный конвой», ветеран Великой Отечественной войны, капитан 1 ранга запаса Ю.Е. Александров

Введение. Военные команды ВМС США во Второй мировой войне¹

Военные команды ВМС США как род сил впервые были сформированы во время Первой мировой войны, когда морские коммуникации США и их союзников оказались под ударами надводных кораблей противника и только что появившегося нового оружия – подводных лодок. Возникла необходимость защитить торговые суда, вооружив их артиллерией, а для обслуживания орудий, в свою очередь, потребовались подготовленные расчеты. Данная обязанность была возложена на ВМС США, а выделенный для этого личный состав получил название «военные команды». Сразу после окончания Первой мировой войны торговые суда были разоружены, а военные команды распущены. За время военных действий военные команды обеспечили безопасность 384 судов.

В состав военных команд входили обычно офицеры, артиллеристы, радисты и сигнальщики. Позднее в них стали включать также операторов РЛС и медперсонал. Зачастую в угрожающей ситуации к ним добровольно приходили на помощь моряки торгового флота и солдаты армии США. Радисты и сигнальщики имели доступ к шифровальным кодам и таблицам условных сигналов и обеспечивали прием и передачу сообщений на борту судна. Деятельность штатных судовых радистов по обслуживанию радиостанций была не менее важной, чем служба артиллеристов, поскольку без этого экипаж остался бы без связи с берегом, а заодно и без одежды и хороших продуктов питания.

В апреле 1941 года, когда война охватила большинство европейских стран и возможность участия США в мировом конфликте стала реальностью, вновь были приняты меры по обеспечению безопасности судоходства, поскольку, начиная с 1939 года, союзники США потеряли большое количество судов. Несмотря на то, что эти потери еще больше возросли в 1941–1942 году, Конгресс США не дал согласия на вооружение торговых судов, ссылаясь на положения 6-го раздела «Закона о нейтралитете», принятого в 1939 году. Согласно этому закону запрещалось вооружение торговых судов вплоть до официального объявления войны другим иностранным государствам. Ситуация оставалась неизменной вплоть до принятия Закона от 17 ноября 1941 года (раздел 2), отменившего действие 6-го раздела «Закона о нейтралитете» и запрет на вооружение торговых судов. Тем не менее к этому времени подготовка военных команд уже шла полным ходом.

К 15 апреля 1941 года личный состав нескольких подразделений резерва ВМС США прошел артиллерийскую подготовку, после чего был отправлен домой. Дополнительно к этому сто офицеров-резервистов тем же летом прошли специальное обучение в Академии ВМС США для подготовки к выполнению обязанностей командиров военных команд на борту торговых судов. Наконец, 17 сентября 1941 года на военной базе Литтл-Крик, штат Виргиния, началась подготовка личного состава орудийных расчетов. Учебная база находилась в болотистой местности недалеко от федеральной шоссе-ной дороги № 60. На ее территории размещались: помещение для столовой, административное здание и казарма, позади которой стояли орудия. К концу войны численность военных команд составила 144 970 человек, т. е. достигла численности ВМС США по состоянию на 1935 год. А началось все с тех немногих моряков, которые должны были обслуживать имевшиеся на то время несколько орудий. Ситуация оставалась неизменной вплоть до 15 октября, когда состоялось официальное открытие базы в Литтл-Крик.

Новая война не имела ничего общего с Первой мировой. Новые субмарины заметно превосходили своих предшественниц по вооружению и дальности плавания. Они могли дольше

¹ В основу этого раздела легли материалы, присланные автору Артуром Лэнгом (сообщение от 25 августа 2000 г.).

находиться в подводном положении, дожидаясь удобного случая напасть. Соответственно, значительно выросли потери среди личного состава военных команд и моряков торгового флота, поскольку подводные лодки противника удерживали господство под водой, его надводные корабли – над морем, а бомбардировщики, истребители и торпедоносцы – в воздухе. Самолеты противника угрожали судоходству на протяжении большей части маршрута конвоев, идущих в Россию, начиная от Ламанша, до Мурманска и Архангельска, поскольку находились в зоне их действия. Вражеская авиация оставалась основным противником торговых моряков на Средиземном море вплоть до перехода стратегической инициативы на этом театре военных действий в руки США и их союзников.

По словам руководителя торгового флота США: «Если бы не моряки торгового флота, то союзники могли бы потерпеть поражение в этой войне». К этому можно было также добавить: «Если бы не военные команды ВМС США и их усилия по защите судоходства, то это обернулось бы потерей судов, грузов и жизней многих моряков, а значит – привело к нашему поражению в этой войне. Можете поверить, что это было достигнуто благодаря сотрудничеству народов всех миролюбивых стран, самоотверженным усилиям армии и флота, а также гражданского населения, исполнившим свой долг перед человечеством и вернувшим ему мир и стабильность».

В начале Второй мировой войны многие торговые суда были потоплены недалеко от берега, поскольку в городах не вводилось затемнение и со стороны моря на фоне зажженных огней германским подводникам были хорошо видны силуэты идущих вдоль побережья транспортов. Прибрежные воды штата Каролина скоро получили у моряков название «торпедный тир», поскольку торговые суда выглядели как утки-мишени. Владельцы коммерческих заведений на Восточном побережье опасались, что они растеряют свою клиентуру, если выключат рекламные огни. Для того чтобы они стали соблюдать правила затемнения, потребовалось специальное распоряжение властей.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.