

БИБЛИОТЕКА
«ВОПРОСОВ ИСТОРИИ КАМЧАТКИ»

А. Х. ПАПЕРНО

**ТИХООКЕАНСКАЯ
ТРАНСПОРТНАЯ
ЭПОПЕЯ
и другое**



Издательство «Новая книга»
Петропавловск-Камчатский
2021

УДК 908(571.66)
ББК 63.2(Камч)
П17

Паперно А. Х.

П17 Тихоокеанская транспортная эпопея и другое / Библиотека «Вопросов истории Камчатки». — Петропавловск-Камчатский: «Новая книга», 2021. — 320 с., ил.

ISBN 978-5-906904-82-9

В книге рассказывается о малоизвестных страницах истории Второй мировой войны, касающихся организации поставок союзнической помощи в СССР через Тихий океан. Эта огромная, но малоизвестная работа по праву именуется автором «Тихоокеанской транспортной эпопеей». Особо отражён вклад в неё Петропавловска-Камчатского и его порта. Прослежены судьбы отдельных персоналий, внёсших значительный вклад в деятельность морского транспортного флота, дальневосточных портов, железнодорожных и воздушных путей сообщения, занимавшихся перевалкой поступавших грузов и оборудования.

Книга составлена из материалов личного фонда автора, ныне хранящегося в Камчатском краевом объединённом музее (г. Петропавловск-Камчатский).

Издание предназначено для всех интересующихся историей Северо-Востока России и Камчатки, в первую очередь — молодёжи.

УДК 908(571.66)
ББК 63.2(Камч)

Редактор-составитель С. В. Гаврилов

ISBN 978-5-906904-82-9

© Паперно А. Х., 2021
© Гаврилов С. В., составление, 2021
© ИП «Кожан С. П.», 2021
© Министерство культуры Камчатского края, 2021

От редактора

Определение «Тихоокеанская транспортная эпопея», использованное в названии этой книги, принадлежит Алле Хаимовне Паперно (1937—2020), одному из старейших камчатских краеведов. Оно хорошо отражает суть той работы, которой она занималась на протяжении нескольких десятилетий — исследованием вклада Петропавловска, Камчатки и всего Дальнего Востока в годы Второй мировой войны в организацию доставки, приёма, переработки и отправки вглубь страны и на фронт грузов союзнической помощи. А. Х. Паперно удалось раскрыть малоизвестные страницы истории Второй мировой и советско-японской войн в Тихоокеанском бассейне (1941—1945 гг.) и прилегающих к нему территориях, установить ряд причастных к ним, увы, незаслуженно забытых лиц, распространить знания о них и их деятельности среди населения.

А. Х. Паперно родилась 11 августа 1937 г. в Ленинграде. В детстве пережила блокаду, голод, бомбёжки, весной 1942 г. была эвакуирована в Алма-Ату. В родной город вернулась с родителями в 1946 г.

Вот что она рассказывала о себе: «Семья — техническая интеллигенция. Дед со стороны матери имел звание личного почётного гражданина, умер в блокаду... В 1961 г. окончила Ленинградский политехнический институт, работала в конструкторском бюро завода “Ленполиграфмаш”. В 1963 г. уехала на Камчатку в сейсмологическую экспедицию Института физики Земли. После передачи экспедиции в Институт вулканологии оказалась среди первых в списке негодных директору сотрудников и была уволена в 1975 г. Работала в школе, в АСУ Камчатрыбпрома, в других организациях».

В 1978 г. пришла в журналистику, была штатным сотрудником в разных изданиях и информационных каналах, в том числе центральных. Писала и готовила передачи о спорте, бардах, об истории города и Камчатки. Стала членом Союза журналистов России, в 2007 г. — лауреатом журналистского конкурса в номинации «За профессиональное мастерство».

Какое-то время являлась штатным инструктором по туризму, разработала экскурсионный маршрут «Вечерний Петропавловск». Так, изучая историю нашего города, в середине 1980-х гг. вышла на тему, которая на долгие годы определила её главное увлечение и одновременно смысл жизни. Она получила обобщённое название «ленд-лиз». Так английским словосочетанием называли один из видов помощи нашей воюющей стране со стороны союзников по антигитлеровской коалиции. По этому поводу в биографии указывала: «темой ленд-лизовских перевозок занимаюсь с переменной интенсивностью с 1985 г.».

За годы работы стала автором книги-исследования «Ленд-лиз. Тихий океан» (М., 1998), брошюры «Третий период славы Петропавловска-Камчатского» (Петропавловск-Камчатский, 2007), ряда статей в центральных и камчатских периодических изданиях и газетах, участник исторических конференций, в том числе международных, прошедших за пределами нашей страны, и традиционных Крашенинниковских чтений.

Награждена знаком «Жителю блокадного Ленинграда», юбилейными медалями, почётной грамотой Союза журналистов России. Отмечена благодарственными письмами и почётными грамотами правительства Камчатского края, благодарственными письмами и грамотами главы Петропавловск-Камчатского городского округа.

А. Х. Паперно скончалась 18 января 2020 г., завещала развеять свой прах над одним из символов Камчатки — Авачинским вулканом.

В этой работе представлены основные темы её исследований по вышедшим в разное время книгам, статьям и очер-

кам, неопубликованным рукописям, рабочим материалам. После кончины Аллы Хаимовны родные передали домашний архив на постоянное хранение в Камчатский краевой объединённый музей, где ныне создаётся её личный фонд.

Книга включает пять основных частей: «Тихоокеанская транспортная эпопея», «Третий период славы Петропавловска», «Ленд-лиз был большой и хороший», «Лётчики-пилоты, бомбы-пулемёты», «Статьи и материалы разных лет». Отдельная часть — «Викторины и конкурсы» — составлена из материалов, в разное время подготовленных автором для продвижения в игровой форме знаний о событиях военных времён, в первую очередь среди молодёжи. Нам представляется, что их можно использовать во внешкольной краеведческой работе и в наше время.

В особую часть сведены некоторые материалы (отзывы, рецензии, статьи), характеризующие авторские работы, показывающие их новизну и ценность. В приложения включены сведения, опубликованные ещё в 1944 г., расширяющие и дополняющие сообщённое автором о ходе поставок грузов военной помощи. Там же приведены новые данные из американских источников о действиях союзной авиации и подводных сил, завершившихся нанесением советским судам так называемого «дружественного ущерба».

Использованные сокращения

АКО	—	Акционерное Камчатское общество
АлСиб	—	трасса перегона самолётов через Аляску и Сибирь
БАОЛ	—	база активного опытного лова
ВВС	—	Военно-Воздушные Силы
ВЛП	—	военно-лоцманский пункт
ВМФ	—	Военно-Морской Флот
ВРД	—	вагонорефрижераторное депо
ГАКО	—	Государственный архив Камчатской области
ГАМО	—	Государственный архив Магаданской области
ГАПК	—	Государственный архив Приморского края
ГКО	—	Государственный Комитет Обороны СССР
ГТРК	—	государственная телерадиокомпания
ГУ ГВФ	—	Главное управление Гражданского воздушного флота
ГУЛаг	—	Главное управление лагерей
ДВГМП	—	Дальневосточное государственное морское пароходство
ДВЖД	—	Дальневосточная железная дорога
МГБ	—	Министерство государственной безопасности
МИД	—	Министерство иностранных дел
ММФ	—	Министерство Морского флота
НКВД	—	Народный комиссариат внутренних дел
НКМФ	—	Народный комиссариат Морского флота
НКПС	—	Народный комиссариат путей сообщения
НКРП	—	Народный комиссариат рыбной промышленности
ПАД	—	перегоночная авиадивизия
ПАП	—	перегоночный авиаполк
ПЗК	—	правительственная закупочная комиссия
ПСКР	—	пограничный сторожевой корабль
РГАЭ	—	Российский государственный архив экономики
ТИНРО	—	Тихоокеанский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии
ТОФ	—	Тихоокеанский флот
млн	—	миллион
млрд	—	миллиард

ТИХООКЕАНСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ЭПОПЕЯ

С 22 июня 1941 г. по 20 сентября 1945 г. по всем маршрутам в СССР из Западного полушария было отправлено морем более семнадцати с половиной миллионов тонн грузов военной помощи. Из них около половины (47,1 %) прошло через советские дальневосточные порты. Но транспортная эпопея на Тихом океане оказалась, по сути, вычеркнута из истории, или, по-другому, это — репрессированная история военной работы Дальнего Востока. Работы огромной до невероятности, но до сих пор не реабилитированной.

В подтверждение последней мысли приведу следующий пример. Ветераны тихоокеанских перевозок носили памятные знаки «Участник северных конвоев», но конвоев на Тихом океане не было. Иностранные суда в перевозках через Тихий океан не участвовали, работали исключительно советские пароходы только в одиночном плавании. Эта наша собственная работа долгое время была строго, жёстко засекречена. Стремясь всячески преуменьшить и приуменьшить военную помощь союзников, оставили в неизвестности свыше 99 % работы в большом заграничном плавании транспортного флота СССР. Большого «белого пятна» нет в истории Второй мировой войны, российского флота, отношений на Тихом океане двух крупнейших в мире государств: СССР и США. И, пожалуй, в истории всего двадцатого века.

Что такое ленд-лиз?

Американское словосочетание ленд-лиз в переводе означает *займ* и *аренда*. Различные словари и справочные издания, в том числе Большая советская энциклопедия и вышедший в 2000 г. «Новый энциклопедический словарь» дают с незначительными вариантами следующее определение: «Ленд-лиз (от англ. *lend-lease*), система передачи взаймы или в аренду вооружения, боеприпасов, стратегического сырья, продовольствия и других материалов. Поставки по

ленд-лизу осуществлялись США в страны — союзницы по антигитлеровской коалиции в период Второй мировой войны».

Окончание статьи в «Новом энциклопедическом словаре»: «В СССР поставки по ленд-лизу проводились с ноября 1941 г. До 1945 г. в СССР отправлено около 14,8 тыс. самолётов, свыше 7 тыс. танков, 8,2 тыс. зенитных орудий, 131,6 тыс. пулемётов, а также тракторы, локомотивы, автомобили, мотоциклы, продовольствие, обмундирование и другое».

Указанные в этой статье временные рамки не соответствуют действительности. На самом деле условия ленд-лиза для поставок в СССР действовали с 1 октября 1941 г. по 20 сентября 1945 г.

Летом 1991 г. через Петропавловск-Камчатский в порты западного побережья США прошла большая океанская экспедиция в честь 250-летия плавания Беринга — Чирикова. По возвращении в Москву некоторые её участники образовали инициативную группу с целью в 1992 г. устроить подобную экспедицию и в честь 50-й годовщины подписания соглашения о ленд-лизе между СССР и США. Мне предложили подготовить справку о ленд-лизе для представления в наше правительство. Но в конце 1991 г. начались, вернее, обрушились на страну события, которые поставили крест на все подобные инициативы.

Справка, тем не менее, была подготовлена. В ней мне удалось дать определение ленд-лиза с экономической точки зрения: «Это была форма военной помощи США союзникам по создающейся и действующей антигитлеровской коалиции — безвалютный взаимный обмен товарами и услугами с окончательными расчётами после войны с рассрочкой на много лет. Всё, что погибло в боях или при доставке, из расчётов исключалось».

Приведу и другие фрагменты этой справки 1991 г.: «Соглашение о ленд-лизе с СССР, полное название которого: “Соглашение между правительствами СССР и США о принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны

против агрессии”, подписано в Вашингтоне 11 июня 1942 г. Оно закрепило условия ленд-лиза за всеми поставками в СССР, начиная с 1 октября 1941 г. Поставки с 22 июня по 30 сентября 1941 г. были сделаны “не под ленд-лиз, но под 10 млн долларов ссуды казначейства, 50 млн долларов ссуды корпорации оборонного снабжения и другие” (Р. Джонс). Всего, по Р. Джонсу, собравшему данные из отчётов о военной помощи президентов США Конгрессу, для СССР было поставлено товаров на 10,2 млрд и оказано услуг на 700 млн долларов.

(В других изданиях эта цифра колеблется от 9,8 млрд в Большой советской энциклопедии до 11,26 млрд долларов у Б. Шофилда (Лондон, 1964). В вышедшем в 2006 г. в Архангельске сборнике “Ленд-лиз и Россия” в статье М. Н. Супруна приведена цифра 13,3 млрд долларов.)

В услуги входили: океанские перевозки на американских судах, ремонт в американских портах советских судов и их снабжение, бункеровка, обучение советских экипажей для ленд-лизированных самолётов и кораблей и прочее.

Стоимость поставок Великобритании в СССР составила 428 млн фунтов стерлингов. Расчёты с правительством Великобритании давно завершены. Долг правительству США в сумме 674 млн долларов оставался за правительством России, объявившим, что оно берёт на себя долги всех предшествующих государственных образований на своей территории, начиная с царских».

С 22 июня 1941 г. по 20 сентября 1945 г. по всем маршрутам в СССР из западного полушария было отправлено морем 17,5 млн длинных тонн (длинная тонна равна 1 016 кг) грузов военной помощи. Из них 94 % произведены в США, а 98 % из числа последних предоставлены на условиях ленд-лиза. По основным маршрутам доставки грузопотоки распределялись так (в длинных тоннах):

- Северная Россия — 3 964 000;
- Персидский залив — 4 160 000;
- Чёрное море — 681 000;
- Советский Дальний Восток — 8 244 000;
- Советская Арктика — 452 000.

По данным Российского государственного архива экономики (РГАЭ), Владивосток и Дальневосточная железная дорога (ДВЖД) за годы войны переправили почти восемь миллионов тонн импортных грузов. Это в четыре раза больше объёма импорта, переправленного Мурманском и Кировской железной дорогой, и в пять раз больше того, что переработала Архангельская группа портов (Архангельск, Бакарица, Экономия, Молотовск, теперь Северодвинск) и Северная железная дорога.

Петропавловск перевалил грузов военной помощи больше Мурманска и почти в полтора раза больше четырёх портов Архангельской группы.

Ленд-лиз как форма военной помощи первоначально создавался для Великобритании, когда Гитлер захватил Европу, и она, не имея валютных средств, осталась один на один с фашистской Германией. В США в начале правления президента Франклина Рузвельта был очень силён изоляционизм, его можно упрощённо представить пословицей: «Моя хата с краю, ничего не знаю». Но «ничего не знать» не получалось, и США стали оказывать военную помощь Великобритании и другим европейским странам по принципу: плати наличными, вези сам. Европа потерпела поражение, английские наличные иссякли, премьер-министр Великобритании Уинстон Черчилль слал отчаянные послания Рузвельту с просьбой о помощи.

Мозговая атака, организованная Рузвельтом с участием его ближайшего помощника Гарри Гопкинса и ограниченного числа специалистов, решила, как помогать странам, ведущим войну с фашизмом и не имеющим валюты. На пресс-конференции, созванной 16 декабря 1940 г., президент сказал: «Предположим, что в доме у соседа произошёл пожар, а у меня имеется садовый шланг...» Дать соседу этот шланг во временное пользование, чтобы он мог потушить пожар в своём доме, пока огонь не перекинулся на твой, а шланг потом вернуть — это был очень точный и доходчивый образ ленд-лиза. Никаким изоляционистам оказалось не под силу его опровергнуть, и закон о ленд-лизе был при-

нят Конгрессом США и подписан президентом Рузвельтом 11 марта 1941 г.

Уинстон Черчилль назвал ленд-лиз «самым бескорыстным актом в истории всех стран». Эта формулировка мне представляется не очень точной. Ленд-лиз не был благотворительностью, и бескорыстие само по себе не могло быть его характеристикой уже потому, что пропуском к этой помощи для каждой страны становилось то, что её оборона являлась жизненно важной для обороны США.

Известный специалист в области человеческих отношений Дейл Карнеги в своих рекомендациях по поводу того, как делать бизнес, пишет, что надо стремиться делать работу чужими руками. Это не является его открытием, он лишь обобщил опыт и дал чёткие формулировки. Задолго до него было известно, что работать, а в особенности воевать, лучше чужими руками. Но за всё надо платить, и ленд-лиз, очевидно, был платой за безопасность США, относительную, кстати, безопасность. Эта мысль нашла отражение в тексте соглашения: «Оборона СССР против агрессии жизненно важна для обороны США».

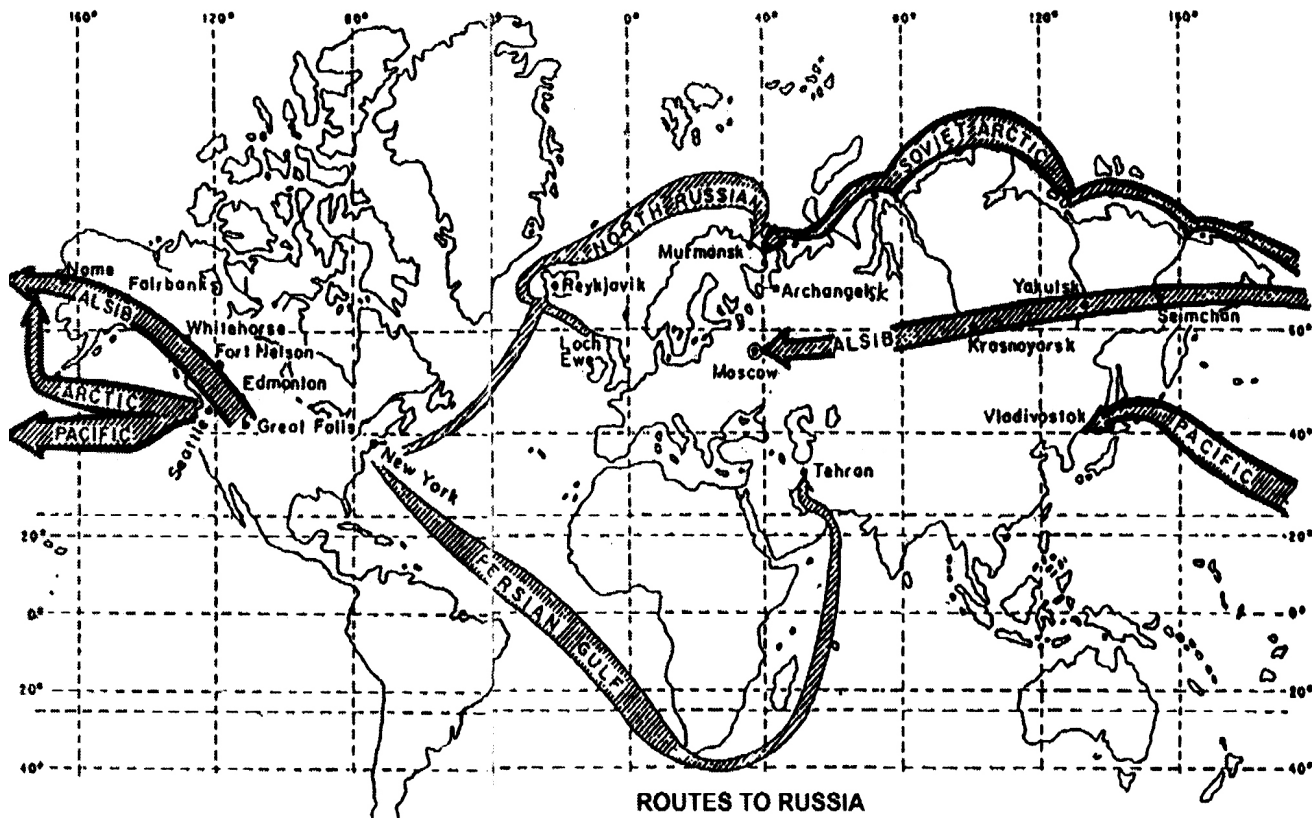
Американский исследователь Роберт Коакли в статье «Рузвельт и ленд-лиз», опубликованной в 1971 г., приводит слова Черчилля о самом бескорыстном акте и дальше пишет: «На Ялтинской конференции маршал Сталин сказал, что, по его мнению... ленд-лиз — это замечательное изобретение, без которого победа была бы иной. Он добавил, что в предшествовавших войнах некоторые государства оказывали денежную помощь своим союзникам, но она только оскорбляла тех, кто получал субсидии, и создавала финансовые трудности. Ленд-лиз не породил подобного зла. И он ещё раз подчеркнул, что, по его мнению, ленд-лиз внёс чрезвычайный вклад в победу». В советском издании материалов международных конференций в Тегеране, Ялте и Потсдаме я этих слов не нашла. Возможно потому, что в них опубликованы материалы официальных встреч, а эти слова прозвучали, как пишут американцы, на встрече неофициальной.

«Чрезвычайный вклад в победу», «победа была бы иной» — это оценки, но в приведённых словах Сталина есть характеристика, на которой заостряют внимание многие исследователи, — «неоскорбительная форма помощи». По-моему, в этом заключается самая суть дела.

У начала потока грузов военной помощи из США работала советская правительственная закупочная комиссия (ПЗК). Самые первые поставки военной помощи из США стали результатом деятельности Амторга — акционерного общества, представлявшего интересы Народного комиссариата внешней торговли (Наркомвнешторга) СССР в Нью-Йорке. С 1939 г. его председателем был Константин Игнатьевич Лукашев (1906—1987), бывший ректор Ленинградского государственного университета.

ПЗК была создана в феврале 1942 г. из военных специалистов, работавших в США, её возглавил генерал-майор А. И. Беляев. Одним из заместителей председателя комиссии стал вице-адмирал М. И. Акулин, К. И. Лукашев был его гражданским заместителем. В ПЗК перешли и ведущие специалисты Амторга. Это общество, пополненное другими специалистами, продолжало действовать в течение всей войны и занималось поставками на коммерческой основе, объёмы которых были существенно меньше ленд-лизовских. Смена руководящего состава ПЗК произошла в конце 1943 — начале 1944 г.

Книга К. И. Лукашева «Основные вопросы военной и послевоенной внешнеторговой политики США» вышла в Москве в 1947 г. с грифом «Для внутреннего пользования», стала общедоступной после 1990 г. В ней сказано, что в США было разработано пять типов ленд-лизовских соглашений разного уровня. Автор пишет: «Сорок четыре страны фигурируют в списке стран, которые могут получать ленд-лизовскую помощь... Основные ленд-лизовские соглашения о принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессии... были подписаны с одиннадцатью государствами... с Советским Союзом — 11 июня 1942 г.».



ROUTES TO RUSSIA

Маршруты доставки ленд-лиза в СССР

период	ж/д трансп. средства	авто- машины	Поставки		из США		другие поставки	Канад- ские и брит. по- ставки	Дру- гие источ- ники	Всего	
			металлы	химич. и взрывч. вещества	нефте- продукты	машины и оборудова- ние					продукты питания
АТЛАНТИЧЕСКИЙ ОКЕАН											
22.06.41-30.09.41	0	1 561	1 251	1 033	9 500	280	19	1 258	0	0	14 902
1.10.41-30.06.42	0	214 148	411 619	55 542	132 459	29 116	129 999	74 281	137 841	0	1 185 005
1.07.42-30.06.43	0	308 919	460 874	70 697	54 331	28 604	294 236	167 657	45 898	0	1 431 216
1.07.43-30.06.44	39 455	641 618	699 971	288 848	45 272	182 335	936 541	350 517	31 741	0	3 156 298
1.07.44-12.05.45	146 901	531 235	654 164	206 670	250 455	232 585	553 674	188 986	51 863	0	2 816 533
13.05.45-2.09.45	9 067	28 353	37 988	7 279	34 496	30 465	22 594	13 972	7 613	0	191 827
3.09.45-20.09.45	0	0	2 801	39	0	819	1 989	1 325	2 331	0	9 304
Итого	195 423	1 725 834	2 268 668	630 108	526 513	504 204	1 939 052	797 996	277 287	0	8 805 085
ТИХИЙ ОКЕАН											
22.06.41-30.09.41	0	14	3 404	3 693	120 854	15 575	3 899	1 365	0	2 494	151 298
1.10.41-30.06.42	0	16	12 906	465	35 536	576	175 038	1 943	8 770	0	235 250
1.07.42-30.06.43	0	139 569	289 016	110 669	159 157	139 864	703 547	70 119	11 142	0	1 623 083
1.07.43-30.06.44	31 011	100 719	312 430	219 301	401 434	305 166	798 260	122 451	298 652	0	2 589 424
1.07.44-12.05.45	208 838	114 035	468 432	192 676	498 285	243 060	603 699	121 515	265 707	0	2 716 247
13.05.45-2.09.45	32 313	209 746	211 214	50 509	371 670	38 073	235 607	103 235	97 487	0	1 349 872
3.09.45-20.09.45	947	879	9 014	343	0	1 330	5 875	2 683	9 603	0	30 674
Итого	273 109	564 996	1 306 416	577 656	1 586 936	743 644	2 525 925	423 311	691 361	2 494	8 695 848
Всего, дл.т	468 532	2 290 830	3 575 084	1 207 764	2 113 449	1 247 848	4 464 977	1 221 307	968 648	2 494	17 500 933
Всего, т	476 029	2 327 483	3 632 285	1 227 088	2 147 264	1 267 814	4 536 417	1 240 848	984 146	2 534	17 780 947

* Отчеты о военной помощи 1-8, тоннаж в длинных тоннах.

Таблица из книги R.H.Jones "The roads to Russia", Appendix A, Table I. Представлена в трансформированном виде: вертикальные и горизонтальные графы поменялись местами, подсчитаны итоги нодых вертикальных граф в длинных, или английских, тоннах (1 дл.т = 1016 кг), в нижней строке они пересчитаны в тоннах. Цифры, данные у Р.Джонса в скобках и связанные с арифметической ошибкой, опущены.

Грузы ленд-лиза, отправленные в СССР морем (по времени, типам и тоннажу)

Как подписывали соглашение о ленд-лизе между СССР и США, и как шла военная помощь

История подписания соглашения в официальной публикации Министерства иностранных дел (МИД) СССР освещена вскользь, внимание обращено на его внешнеполитическую роль: «Наряду с союзным договором между СССР и Великобританией оно завершало юридическое оформление антигитлеровской коалиции» [Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. — М., 1984. — Т. 1. — С. 17].

Договор между СССР и Соединённым Королевством Великобритании о союзе в войне против гитлеровской Германии и её сообщников в Европе и о сотрудничестве и взаимной помощи после войны подписали 26 мая 1942 г. в Лондоне от имени СССР нарком иностранных дел В. М. Молотов, от имени Соединённого Королевства — министр иностранных дел Антони Иден. Текст договора был опубликован в газетах «Правда» и «Известия» 12 июня 1942 г.

На следующий день, 13 июня, обе газеты напечатали «Соглашение между правительствами СССР и США о принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессии», то есть соглашение о ленд-лизе. Его подписали 11 июня 1942 г. в Вашингтоне посол Советского Союза в США М. М. Литвинов и государственный секретарь США Корделл Хэлл.

Помочь СССР и Великобритания, и США обещали сразу же после нападения на нашу страну гитлеровской Германии. Но вопрос о том, имеет ли смысл помогать и в какой мере, решил, как в своё время и для Великобритании, визит Гарри Гопкинса. Он прилетел в Москву через линию фронта в конце июля 1941 г. в качестве личного представителя президента США. 30 и 31 июля Гопкинс встречался со Сталиным, на этих встречах договорились о проведении совещания представителей трёх держав.

Первая конференция с участием СССР, США и Великобритании проходила в Москве с 29 сентября по 1 октября 1941 г. На ней, кроме общих договоренностей, 1 октября

был подписан *первый протокол* о военных поставках по 30 июня 1942 г. Это был документ не внешнеполитического, а внешнеэкономического ведомства, в котором конкретно, в штуках и тоннах в единицу времени были определены объёмы поставок нашей стране. Эти обязательства полностью не выполнялись по многим причинам ни в период действия первого протокола, ни *второго*, который длился с 1 июля 1942 г. по 30 июня 1943 г. Только в *третий* протокольный период (1 июля 1943 г. — 30 июня 1944 г.) график поставок стал выполняться, а в *четвёртый* превысил намеченные объёмы в основном за счёт того, что было недопоставлено прежде.

Но сразу после капитуляции Германии, когда европейского фронта не стало, Трумэн, теперь, после смерти 12 апреля 1945 г. Рузвельта, бывший президентом США, «8 мая 1945 г. (время западного полушария) лично распорядился приостановить поставки по ленд-лизу для СССР» [Советско-американские отношения...» — Т. 1. — С. 36]. Погрузка советских судов в американских портах остановилась на несколько дней.

Следующий, *пятый*, протокольный период длился с 13 мая 1945 г. по 2 сентября 1945 г. «Трумэн ограничил ленд-лиз потребностями войны с Японией, и ленд-лиз потенциально закончился с поражением Японии в сентябре 1945 г.», — пишет Роберт Коакли.

Заключительным был *шестой* период с 3 по 20 сентября 1945 г.

В уже упомянутом сборнике «Ленд-лиз и Россия» (Архангельск, 2006) во всех статьях российских авторов *первым морским* называется маршрут через Атлантический океан в наши северные порты Мурманск и Архангельск. На карте из книги Р. Джонса он назван «Северная Россия». *Вторым морским* наши исследователи считают маршрут в порты Персидского залива. И это при том что в источниках сведений многие из них указывают книгу «Персидский коридор и помощь России» (Вашингтон, 1952). А в ней опубликована таблица помесечных отправок «морем из западно-

го полушария в СССР по маршрутам с 22 июня 1941 г. по 20 сентября 1945 г.», составленная на основе отчётов американских президентов Конгрессу США.

По данным таблицы, приведённой в книге В. Моттера, первые 2 988 длинных тонн грузов военной помощи в нашу страну ушли уже в июне (!) 1941 г. через Тихий океан, очевидно, из США. Конвой PQ-00 «Дервиш» вышел из Англии в августе, он вёз 4 370 длинных тонн. Через Тихий океан к этому времени было отправлено: в июле — 27 567, в августе — 93 113 длинных тонн.

До конца 1941 г. проследовало: через Тихий океан в дальневосточные порты — 193 299, в Северную Россию — 153 977, в Персидский залив — 13 502 длинных тонн (этот маршрут начал действовать с ноября 1941 г.).

Самый короткий и приводящий ближе всего к местам сражений Великой Отечественной войны маршрут в наши северные порты следует считать самым важным, но называть его первым по этой причине не стоит. Не очень справедливо называть его и самым опасным, поскольку опасность — понятие условное. Наиболее точным будет название самый жертвенный, или маршрут наибольших потерь. Они составили 7 % от всего отправленного, на маршруте в Персидский залив — 4 %, это цифры из президентских отчётов. *Первым и по началу работы, и по объёму отправленного был тихоокеанский маршрут на Дальний Восток.*

Р. Джонс даёт общие цифры проследовавшего через Атлантический и Тихий океаны. У В. Моттера указаны три маршрута через Атлантику: Персидский залив (по нему отправлено 4 159 117 длинных тонн), Северная Россия (3 964 231) и Чёрное море (680 723) — этот маршрут через Средиземное море в советские черноморские порты действовал с января 1945 г., когда на юге Европы закончились боевые действия, по 20 сентября 1945 г. Два маршрута через Тихий океан названы: Дальний Восток (8 243 397) и Советская Арктика (452 393 длинных тонн). Поскольку оба исследователя использовали один источник сведений — отчёты о военной помощи американских президентов Конгрессу,

итоговые цифры практически совпадают: 8 805 085 тонн отправлено через Атлантику и 8 695 848 — через Тихий океан, всего 17 500 933 у Джонса и 17 499 861 у Моттера, в пересчёте на привычные нам тонны — 17,8 млн.

Транспортная эпопея на Тихом океане

Чуть меньше половины всех грузов было отправлено через Тихий океан. Доставлено больше половины за счёт на порядок меньших, чем в Атлантике, потерь. В отчётах о военной помощи президентам Конгрессу США на тихоокеанских маршрутах и на сибирском участке трассы перегона самолётов через Аляску и Сибирь (АлСиб) потери и вовсе равны нулю. Наиболее вероятно это можно объяснить тем, что советская официальная статистика не сообщала союзникам сведения о потерях на этих маршрутах.

Конвоев здесь не было — ведь до августа 1945 г. в этом регионе СССР ни с кем не воевал. В одиночном бесконвойном плавании на великом океане работали суда только под советским флагом и с советскими экипажами на борту — «исключительно советские пароходы», как сформулировано в отчёте Внешторга, рассекреченном в 1990 г. в Архиве внешней политики России [АВПР. Ф. «Секретариат тов. В. М. Молотова». Оп. 4. Д. 104. Л. 96].

По данным президентских отчётов, через Тихий океан на судах под советским флагом было отправлено в 124 раза больше грузов, чем на советских судах через Атлантику, где «русский ленд-лиз» возили преимущественно сами американцы.

Поскольку с 7 декабря 1941 г. на Тихом океане шла война между Японией и США, все советские суда, курсирующие на линии Америка — Владивосток, были вооружены крупнокалиберными пулемётами и пушками, в составы экипажей входили военные команды, специальную подготовку имели многие гражданские моряки. Обращению с американским вооружением большинство из них обучалось в военно-морской школе США в Сан-Франциско.

Наибольшее число судов, занятых в тихоокеанских перевозках, приближалось к трёмстам. Главным перевозчиком было ДВГМП Народного комиссариата Морского флота (Наркомморфлот, НКМФ) СССР. В его состав к началу войны входило 85 судов, за годы войны к ним прибавилось ещё 39, переведённых из западных пароходств, и 128 поступивших по ленд-лизу, в числе которых были отремонтированные старые, а также новые, специально построенные крупнотоннажные сварные сухогрузы типа «Либерти» и танкеры. Из новостроя поступило около пятидесяти судов.

В тихоокеанских перевозках был задействован и флот Дальстроя НКВД. В его состав входили четыре быстроходных крупнотоннажных парохода, которые за годы войны перевезли без малого полмиллиона тонн импортных грузов (так следует из материалов Государственного архива и Центра хранения современной документации Магаданской области).

Большинство судов рыбной промышленности Дальнего Востока и Камчатки, способных пересечь океан, как транспортного, так и добывающего флота ходили в годы войны в США и Канаду на ремонт и переоборудование и возвращались обратно с грузами ленд-лиза. Многие транспортные рыбацкие суда возили импортные грузы в межсезонье. Часто на линии Америка — Владивосток выходили танкер Акционерного Камчатского общества (АКО) «Максим Горький» и рефрижераторы Востокрыбхолода «Рион» и «Пищевая индустрия».

Из 252 военных и вспомогательных кораблей, поступивших по ленд-лизу в Тихоокеанский флот (ТОФ), 64 торпедных и 29 сторожевых катеров были доставлены на транспортных судах [*Бережной С. С.* Флот СССР. Корабли и суда ленд-лиза. — М., 1982].

Из 14 203 самолётов, принятых советской стороной на всех морских и воздушных путях доставки, 7 925 поступили по трассе АлСиб — перегона через Аляску и Сибирь (Р. Джонс). Грузы, обеспечивавшие строительство и оборудование аэродромов, снабжение трассы, доставляли транспортные суда

через Тихий и Северный Ледовитый океаны к устьям больших судоходных сибирских рек, на берегах которых были построены практически все аэродромы АлСиб.

Для обеспечения морских перевозок по всему Дальнему Востоку шло строительство, реконструкция и переоборудование портов.

Эту огромную работу справедливо назвать *«Тихоокеанская транспортная эпопея»*.

Все большие и малые порты западного побережья США и Канады и многие порты восточного побережья Америки через Панамский канал отправляли грузы ленд-лиза в советские дальневосточные порты, главным из которых был Владивосток, откуда уходила на запад ДВЖД.

Суда шли вдоль побережья Северной Америки, у острова Уналашка выходили в Берингово море. Небольшая их часть в период летней навигации направлялась к бухте Провиденция, где собирались караваны судов для ледовой проводки по Северному морскому пути. Через Берингов пролив поступали в основном грузы для АлСиб. Вследствие этого трасса перегона самолётов тоже была частью тихоокеанской транспортной эпопеи.

Большинство судов огибало Командорские острова и направлялось вдоль берега Камчатки к югу с заходом в Петропавловск или без него, но почти все заходили в бухту Ахомтен в сорока милях южнее Авачинской губы (после войны Ахомтен переименовали в Русскую). Там находился военно-лоцманский пункт (ВЛП). В самом начале войны подходы к Петропавловску и другим дальневосточным портам были заминированы, через оставленные в минных полях проходы военные лоцманы проводили караваны по три-пять судов. Кроме ВЛП, в Ахомтене находился пост офицера конвоя, от которого капитаны судов получали инструкции по дальнейшему пути следования.

Обогнув мыс Лопатка, суда двигались к северу вдоль западного берега Камчатки. Те, которые имели грузы в Магадан или направлялись в Татарский пролив, но в Петропавловске не отгрузились, шли в порт Нагаево у Магадана.

Остальные меняли курс в указанной точке северной части Охотского моря и с военными и стратегическими грузами шли в Амурский лиман и Татарский пролив, без них, имея на борту только генеральные грузы, — в пролив Лаперуза. Из Лаперуза, Татарского и Корейского проливов суда следовали в бухту Валентин, откуда военные лоцманы проводили их через минные поля во Владивосток.

Грузы, оставленные в Петропавловске и Магадане, вывозили во Владивосток в навигацию в основном суда Николаевского-на-Амуре пароходства, которое имело только малокаботажный флот (после войны пароходство было переведено в Холмск и стало называться Сахалинским).

Небольшое число судов, шедших из Америки, выгружалось в Николаевске-на-Амуре на речные суда и баржи, которые доставляли грузы вверх по Амуру в Комсомольск, откуда велось строительство железной дороги к Советской Гавани, и в Хабаровск.

Главным организатором Тихоокеанской транспортной эпопеи был Александр Александрович Афанасьев (1903—1991). Он родился в семье кузнеца в городе Рыбинске. В 1918 г. поступил в Петроградское училище дальнего плавания, затем служил в Красной Армии, участвовал в гражданской войне. В 1921 г. вернулся на учёбу и в 1926 г. окончил теперь уже Ленинградский морской техникум. Затем трудился штурманом в Балтийском государственном морском пароходстве, в 1929—1931 гг. учился на высших курсах комсостава, получил специальность гидрографа. С 1932 г. — капитан дальнего плавания. С 1936 по 1939 гг. окончил четыре курса Ленинградского института иностранных языков. Был уполномоченным по закупке за границей судов для СССР.

В декабре 1939 г. стал начальником ДВГМП, до этого на Дальнем Востоке не бывал. В годы, предшествующие его назначению, по кадрам пароходства, по всему Дальнему Востоку, как и по всей стране, прокатились жестокие репрессии. В основном по этой причине выполнение плана перевозок в конце 1930-х гг. было делом нереальным, но

с приходом нового начальника уже в 1940 г. пароходство задания выполнило. Приказом № 23 по НКМФ от 28 января 1941 г., в котором подводятся итоги работы ДВГМП за 1940 г., он награждён знаком «Почётному работнику Морского флота СССР».

«Пароходство многим обязано Афанасьеву, — написал в книге «Далёкое — близкое» (М., 1982, с. 96) Н. М. Пегов, бывший перед войной и в годы войны первым секретарём Приморского крайкома партии. — Многое из сделанного им в предвоенный период позволило быстро перестроить работу вверенного ему флота в соответствии с требованиями, которые предъявила морякам-дальневосточникам Великая Отечественная война».

Он пришёл в пароходство, когда флот ДВГМП стал расти за счёт того, что на Дальний Восток переводились суда западных пароходств. В 1939 г. после заключения договора с Германией начались перевозки для неё из стран Латинской Америки через Тихий океан — в Атлантическом уже шла война. Эта работа была морякам не в радость. После начала советско-финской войны СССР и вовсе объявили международную обструкцию, исключили из Лиги наций. Некоторые наши перевозки у берегов Юго-Восточной Азии рассматривались как контрабанда, советские суда подвергались аресту и задержанию в иностранных портах на много месяцев.

Когда обструкция к концу 1940 г. смягчилась, Афанасьев организовывал отправку судов пароходства на ремонт в города западного побережья США. Интенсивно развивались перевозки и на местных направлениях: в Магадан, на Камчатку, Чукотку с выходом в Северный Ледовитый океан. Наконец, ему достался, думаю, самый тяжёлый период в истории ДВГМП — начало войны. Всё портовое хозяйство и строительство, а также проектные организации тогда были в ведении НКМФ.

В начале 1942 г. А. А. Афанасьев стал уполномоченным ГКО по перевозкам на Дальнем Востоке, в декабре 1942 г. назначен первым заместителем наркома Морского

флота СССР и уполномоченным ГКО по всем морским перевозкам. Переехав в связи с новым назначением с семьёй в Москву, в дом на Набережной, он продолжал часто бывать на Дальнем Востоке. Даже Камчатку за время строительства капитального порта в Петропавловске посетил, по свидетельству А. Н. Виноградова, не раз.

Наркомом Морфлота тогда был Пётр Петрович Ширшов, человек, известный всей стране, гидробиолог из папанинской четвёрки зимовщиков на льдине, первой экспедиции «Северный полюс». Судя по всему, он на Дальнем Востоке за годы войны не был ни разу. И это, по моему мнению, следует отнести к его заслугам: там, где вершилась самая большая работа транспортного флота, он предоставил действовать моряку-профессионалу высокого класса, которым был его первый заместитель.

30 марта 1948 г. А. А. Афанасьев назначен на должность министра Морского флота СССР, был им меньше трёх недель. Арестован 17 апреля 1948 г., шесть лет провёл в тюрьмах, лагерях и ссылке.

История его ареста такова. В начале 1948 г. на совещании у Сталина обсуждался вопрос о строительстве порта в устье Оби, рассматривался проект мелководного порта. Афанасьев высказал возражения и предложил другое место для строительства порта — глубоководного. Сталин распорядился представить в трёхдневный срок докладную записку с обоснованием его предложений. Та была подготовлена. Её должны были завизировать члены правительства, в их числе заместитель председателя Совета Министров СССР Л. П. Берия, курировавший деятельность министерств госбезопасности, внутренних дел, Морского флота, Главсевморпути. Он задержал эту записку у себя. На вопрос Сталина к Афанасьеву о причине нарушения сроков тот сказал, что документы у Берии. По мнению Афанасьева, этого Лаврентий Павлович ему не простил. Инсценировку его встречи с якобы американским шпионом организовали Берия и министр государственной безопасности Абакумов.



Государства антигитлеровской коалиции: СССР, США, Канада и другие страны, находившиеся в состоянии войны с агрессорами



Государство-агрессор Япония и его владения



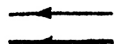
Территория Китая, захваченная Японией к концу 1942 г.



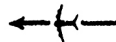
Границы государств на 1942 г.



Столицы государств



Морские пути доставки грузов ленд-лиза



Трасса перегона самолетов АЛСИБ



Дальневосточная железная дорога

Основные военно-морские базы

Владивосток СССР

Датч-Харбор США

Якосука Японии

 Битва у Командорских островов

 Погибшие советские суда и корабли

- | | | |
|-------------------|------------------|------------------------|
| 1 «Ильмень» | 8 «Белоруссия» | 15 «Узбекистан» |
| 2 «Кола» (ПУ) | 9 «Мста» (ПУ) | 16 «Турксиб» |
| 3 «Ангарстрой» | 10 «Обь» | 17 «Павлин Виноградов» |
| 4 «Тунгус» | 11 «Сейнер № 20» | 18 «Ламут» |
| 5 «Казак Поярков» | 12 «Мариуполь» | 19 «Ильич» |
| 6 «Трансбалт» | 13 «Херсон» | 20 «Л-16» |
| 7 «Снабженец 2» | 14 «Тымлат» | |

Маршруты Тихоокеанской транспортной эпопеи. Карта составлена и отредактирована А. Х. Паперно, 2003 г.

После тюрьмы и допросов «с пристрастием» был лагерь строгого режима в Кемеровской области, из которого по указанию Сталина его извлекли и назначили «начальником управления Дудинского порта, приказ МВД СССР № 193 от 26.IV-52 г.» — такая запись сделана в его трудовой книжке.

Освобождение было очень условным. Хотя его и произвели в полковники НКВД (так, видимо, по инерции называют эту службу Афанасьев в своих мемуарах), он оставался под надзором того же ведомства без права выезда — это была ссылка. Но с открытием навигации на Енисее в Дудинку приехала жена с двумя дочерьми, которые родились ещё до войны, а чуть позже прилетела из Ленинграда его мать и осталась, чтобы жена могла работать.

После смерти Сталина и ареста Берии Афанасьева, как он пишет в своих мемуарах, вызвали в Москву вдвоём с супругой. Молотов, который пригласил его, рассказал, как был организован его арест, предложил написать подробные показания и заявление в ЦК КПСС о восстановлении в партии, а затем распорядился отправить на лечение в Кисловодск вместе с женой. Из санатория пришлось вернуться обратно в Дудинку.

Справка № 1254 об отмене постановления Особого совещания при МГБ СССР и прекращении заведённого на него дела «за отсутствием состава преступления», подписанная начальником отдела УМВД по Красноярскому краю, датирована 12 февраля 1954 г. В Москву семья Афанасьевых возвратилась в сентябре того же года.

В декабре 1954 г. Афанасьев был вызван на открытое судебное заседание выездной сессии Военной коллегии Верховного суда СССР, рассматривавшее уголовное дело по обвинению В. С. Абакумова и других. Здесь он 16 декабря 1954 г. давал показания в качестве свидетеля. Заседание проходило с 14 по 19 декабря 1954 г. в г. Ленинграде», — это ответ из Центрального архива ФСК РФ, № 10/А-П-655 от 4 апреля 1995 г. на мой запрос об участии Афанасьева в процессе над Берией.

А вот ответ Государственной архивной службы России от 4 июля 1995 г. за № 9/1519-К: «Как сообщил Архив Президента Российской Федерации, где в настоящее время находится архивно-следственное дело Л. П. Берии, свидетельских показаний и каких-либо упоминаний о бывшем министре морского флота СССР А. А. Афанасьеве в нём не содержится».

В архиве Ленинградской студии документальных фильмов хранится киножурнал «Советская Россия» № 6 за 1989 г., один из его сюжетов называется «А. А. Афанасьев — главный свидетель в процессе над Берией».

После освобождения Александр Александрович, по данным его трудовой книжки, работал членом коллегии ММФ СССР, заместителем министра, а с марта 1957 г. до выхода на пенсию в марте 1970-го — снова начальником Главного управления Севморпути, правда, оно уже входило в состав ММФ СССР. На это время его руководства приходится строительство атомного ледокольного флота СССР.

Но самая жизненно важная для страны, большая и неизвестная работа морского флота СССР делалась в годы войны, и во главе этой работы стоял он. Среди его многочисленных наград — три ордена Ленина.

Символ ленд-лиза — пароходы типа «Либерти»

Суда, поступившие в ДВГМП в годы Второй мировой войны по ленд-лизу, составили большую часть тоннажа его флота. Самыми известными из них стали суда типа «Либерти», которые возили ленд-лиз, сами были ленд-лизом и превратились в его символ.

Об их прекрасных мореходных качествах говорят все капитаны, командовавшие ими во время или после войны. «Равных этому судну по сочетанию качеств нет и в современном транспортном флоте», — считал М. А. Зильберман, человек большой эрудиции и аналитического ума.

В первые годы Второй мировой войны огромные потери транспортного флота заставили искать решение сложностей,

связанных с доставкой грузов. Великобритания раньше других и острее ощутила их, потому работы по проектированию судов, время и затраты на строительство которых были бы минимальными, начались, вероятнее всего, именно там. Решение нашлось в использовании сварных конструкций, и в Англии стали строить суда типа «Эмпайр». Существовал и канадский вариант сварного сухогруза типа «Форт». Они, начиная с декабря 1942 г., приходили в союзных конвоях в Мурманск и Архангельск.

Ещё до нападения Японии на Перл-Харбор работы по созданию сварного сухогруза развернулись и в США. На проект такого судна был объявлен конкурс, победили в котором, однако, не кораблестроители, а группа инженеров под руководством строителя мостов и плотин Генри Кайзера.

Секции пароходов типа «Либерти» (название первого судна этого типа стало нарицательным) изготавливали на заводах в разных городах США, по железной дороге доставляли в порты и здесь собирали, соединяя секции сваркой. В Сан-Франциско, как рассказывал М. А. Зильберман, имелось десять стапелей, на сборку судна требовалось десять дней, затем примерно столько же его достраивали на плаву. Рекорд сборки — трое с половиной суток!

«Судно на один рейс», — расхожее высказывание о либерти многих журналистов, не склонных к осмыслению сказанного ими же самими. Суть же в том, что построенное на конвейере судно обходилось недорого и потому окупалось быстро, на доставке важного военного груза, возможно, даже за один рейс. В этом и было дело. Потом либерти служили десятки лет.

Судно военного времени не обеспечивало экипажу всех удобств, зато жилую надстройку защищала броня. Были и другие особенности, неприменимые для плавания в мирное время. Они не вызывали возражений или быстро исправлялись. Например, на судах, которым предстояли рейсы в северной части Тихого океана и даже полярные, делали ледовые подкрепления и утепляли жилые помещения. Ведь либерти строились в тропическом варианте, поскольку

основными районами боевых действий в войне на море, которую вели США, а значит, и местами доставки грузов были субтропики и тропики.

Эти суда имели единственный, но чрезвычайно серьёзный недостаток — они могли сломаться по сварному шву в средней части. Шов не выдерживал нагрузок, возникавших во время штормов. Хотя известны случаи, когда он начинал трещать всего лишь от перепада температур. Как рассказал Н. Г. Быков, у причала Владивостока треснул «Брянск», когда его с одного борта нагрело солнышко, а с другого — дело было зимой — температура стояла, вероятно, десятка два градусов мороза.

Половинки разломившихся либерти, если оставались целыми переборки, не тонули. Их буксировали в ближайший порт, снова сваривали, и суда продолжали работать. Иногда приходилось соединять части разных либерти, тогда уже наступало раздолье моряцкому юмору в комбинациях их названий.

Известны случаи, когда один или несколько моряков оказывались в носовой части разломившегося либерти и много дней дрейфовали на обломке — жилая надстройка оставалась в кормовой половине судна. О случаях гибели людей в результате поломки либерти, по крайней мере в советском транспортном флоте, слышать не приходилось.

В военные годы сварными строили и танкеры. В одной из первых своих газетных публикаций я со слов Н. Г. Быкова использовала сочетание «танкер на базе либерти». Прочитав мою статью, один из ленинградских кораблестроителей, далёкий от событий периода войны, поднял меня на смех: не может быть танкера на базе сухогруза! Н. В. Барабанов так разъяснил эту с точки зрения кораблестроителя нелепость.

Оказывается, в годы войны специально строили танкеры, очертаниями схожие с сухогрузами. Такой камуфляж служил им защитой, потому что танкеры были намного более желанной добычей для противника по сравнению с сухогрузами.

Приведу слова первого капитана первого принятого от американцев либерти «Красногвардеец» А. П. Яскевича: «По своим эксплуатационным данным это уникальное судно: машина две с половиной тысячи лошадиных сил при расходе мазута двадцать пять тонн в сутки толкает десять тысяч тонн груза со скоростью десять — двенадцать узлов. Таких показателей ни у одного типа судов до сих пор не было. Для сравнения: сухогруз «Ташкент» — машина четыре тысячи сил, расход мазута пятьдесят — шестьдесят тонн в сутки — те же десять тысяч тонн и десять узлов».

Капитан и художник П. П. Куянецв трудился после войны на пяти разных либерти. Приводя те же цифры основных технических характеристик, он говорил: «Прекрасные корабли. Это такой идеальный проект, что уж лучше и не сделаешь. Корпус похож на тело рыбы, нос полный, корма узкая и один винт. Особенных удобств не было, всё упрощено, в каюте капитана не ванна, а душ. Но не это главное, главное — скорости и мореходные качества. Прекрасные корабли!»

Первый капитан первого «Либерти»,
капитан № 1 военных лет

Большую часть сведений об этом человеке я почерпнула из его собственных рассказов при наших встречах, его же статей, опубликованных в журнале «Морской флот», газете «Водный транспорт», других изданиях и из неоконченного автобиографического очерка «Это было». Кое-что нашлось в архивах. Рассказывали мне о нём разные люди, все без исключения давали высочайшие оценки его профессиональным и человеческим качествам.

Мальчишка-белорус, будущий прославленный капитан Алексей Павлович Яскевич родился в украинском селе Пьяне на Волыни 17 декабря 1912 г. Мать умерла вскоре после его рождения. Отец был военным священником, его в 1914 г. направили на Дальний Восток. До прихода советской власти он служил на острове Русском под Владивос-

током. В 1922 г. отец умер в больнице, не от репрессий. Алёша — младший сын, остался с сестрой матери, жили во Владивостоке. Алёша после окончания школы стал работать в торговом порту матросом на судах портофлота, поступил на вечернее отделение морского техникума. Перед окончанием учёбы был уже капитаном буксира.

В 1934 г. перешёл в ДВГМП, в 1939 г. назначен капитаном грузопассажирского парохода «Франц Меринг». В октябре 1939 г. капитан Яскевич принял пароход «Селенга», первый же рейс на нём был за границу. «Так как в мире уже шла война, суда невоюющих стран должны были нарисовать на бортах и грузовых люках свой национальный флаг и освещать его в тёмное время суток», — писал он в своих записках «Это было».

В августе 1940 г. А. П. Яскевича назначили на пароход «Ашхабад», пришедший во Владивосток из Перу с грузом сахара. «Ашхабад» принадлежал Черноморскому государственному морскому пароходству, но война уже не позволяла ему вернуться в порт приписки, и после выгрузки его передали в ДВГМП.

Известие о нападении Германии на Советский Союз пришло на «Ашхабад», когда он стоял в порту Петропавловска-Камчатского, выгружал круглый лес, привезённый с Сахалина. «По радиосигналу, — пишет Алексей Павлович, — из сейфа достали секретный пакет с инструкциями о режиме плавания в военное время».

В начале июля 1941 г. начальник ДВГМП А. А. Афанасьев направил «Ашхабад» в Австралию с заходом в порты Сидней и Брисбен. Плавание готовилось в строжайшей тайне, даже командный состав судна до выхода в море не знал о том, куда оно направляется. Но вскоре по городу пошли разговоры о рейсе в Австралию. Утечка случилась... из швейной мастерской. Поскольку после революции дипломатических отношений с Австралией не было, в хозяйстве пароходства не оказалось австралийского флага, и мастерской заказали сшить его из английского. Другим местом утечки стал отдел гидрографии ТОФ, куда пришлось обратиться

за картами: раз не было дипломатических отношений, значит, не было и заходов в австралийские воды, и карты держать пароходству не полагалось. В отделе, как рассказывал Алексей Павлович, их тоже не оказалось.

На пути в Австралию в Коралловом море австралийский самолёт пытался пулемётными очередями «завернуть» судно в порт Рабаул, но, полностью затемнившись, «Ашхабад» продолжил плавание, не предусматривавшее заходы в какие-либо порты.

Первый за много лет приход советского судна в Австралию был обставлен торжественно. В Сиднее советским морякам устроили приём в мэрии, в ответ был дан приём на судне. Докеры преподнесли часы, которые моряки передали в музей ДВГМП. Было организовано общество «Австралия — СССР», выпущены значки. О советских моряках писали газеты, их показывали в киножурнале. Взяв полный груз свинца и шерсти, «Ашхабад» благополучно вернулся во Владивосток 2 октября 1941 г. За этот рейс экипаж получил благодарность и денежную премию. На стоянке в порту, который уже задыхался от прибывающего импорта, «экипажи двух судов, которыми командовали капитаны Яскевич и Карпенко, предложили отказаться от отдыха в выходной день и посвятить его труду».

После небольшого ремонта «Ашхабад» через Тихий океан и Панамский канал был направлен в порт Нью-Орлеан на восточном побережье США, куда прибыл 19 ноября 1941 г. В Нью-Орлеане на пароходе установили вооружение, загрузили его бочками с авиационным бензином и направили в канадский порт Галифакс. Здесь собирался конвой на Англию, вышедший 3 января 1942 г. В этом огромном конвое, как рассказывал Алексей Павлович, шло сто одно судно, выстроенное в восемь кильватерных колонн. Его охраняли линкоры, четыре крейсера, по четыре морских охотника по сторонам. Командовал этой эскадрой английский адмирал.

Шли без огней и отличительных знаков. Случались столкновения, суда отставали и терялись, но охрана была орга-

низована хорошо, конвой благополучно дошёл до Клайда (Шотландия). Оттуда «Ашхабад» перешёл в другой шотландский порт Лох-Ю.

Конвой PQ-11, состоявший из тринадцати транспортов, отправился из Лох-Ю на Мурманск 6 февраля 1942 г. Вторым советским судном, шедшим в нём, был «Степан Халтурин», остальные — иностранные. Конвой прибыл 23 февраля без потерь. Разгружались в Мурманске под бомбёжками, но тоже обошлось. Обрато «Ашхабад» уходил в балласте. Конвоем, вероятнее всего, QR-9 он пришёл в Рейкьявик и оттуда тоже в конвое — в Нью-Йорк. Из Нью-Йорка пароход отправился, как пишет Алексей Павлович, 27 апреля в одиночном порядке на Кубу. Шёл в балласте, чтобы принять там груз сахара.

29 апреля 1942 г. в 21.50 по судовому времени на траверзе мыса Лукаут (полуостров Флорида) «Ашхабад» торпедировала немецкая подводная лодка U-402. Артиллерийский расчёт открыл по ней огонь и загнал под воду. Это дало возможность экипажу из тридцати шести человек покинуть гибнущее судно. Людей со шлюпок и плотов подобрало судно береговой охраны США и доставило на берег. При торпедировании никто из экипажа не пострадал, за исключением лёгких ранений.

Писатель-маринист Л. Н. Скрягин, у которого А. П. Яскевич был консультантом, рассказал мне уже после его смерти, что «Ашхабад» вроде бы должен был везти золото, и потому немецкие лодки охотились за ним особо, но капитан Яскевич оставил драгоценный металл в Нью-Йорке.

Спасённых моряков доставили в Нью-Йорк и распределили по другим советским судам. Алексей Павлович попросил, чтобы его назначили капитаном теплохода «Мичурин», стоявшего в ремонте, и его просьбу удовлетворили. Но через неделю его направили в советскую закупочную комиссию в качестве инспектора по обслуживанию советских судов, заходивших в порты США, затем — председателем комиссии по приёму американских судов, передаваемых нам США в порту Сан-Франциско.

Передача шла с обеих сторон в высшей степени оперативно, без обычной в таких случаях бюрократии. На оформление отпускались сутки, и судно сразу же ставилось под погрузку. Очень сложно было подбирать экипажи. Из США суда шли с его неполным составом, в основном это касалось командиров. Конечно, это был риск и нарушение требований безопасности плавания, но война требовала бесперебойной доставки грузов для фронта. Аварий по вине личного состава в связи его с некомплектом не было. Суда принимались от различных компаний, они были «среднего возраста», да и техническое состояние оставляло желать лучшего. Наши экипажи приводили их в надлежащий порядок, удивляя бывших владельцев при повторных заходах в американские порты.

После неоднократных просьб о направлении его капитаном, 28 января 1943 г. А. П. Яскевич принял *первое переданное американцами из новостроя судно типа «Либерти»*. Сменить его на посту председателя приёмочной комиссии должен был П. П. Стоферт, но его приезд в Сан-Франциско задерживался, и Алексею Павловичу на приёмке пришлось выступать сразу в двух лицах: и председателя комиссии, и капитана.

Первым принятым советской стороной либерти стал «Красногвардеец», бывший американский «Charles S. Fairchild», построенный в январе 1943 г. на судовой верфи «Ричмонд Шипьярд». Его водоизмещение 14 470 тонн; полная грузоподъемность 7 300 регистровых тонн; длина 134,57, ширина 17,37, осадка 8,45 м. Мощность паровой машины 2 500 л. с., экономическая скорость хода 11,5 узлов, дальность плавания экономическим ходом 13 000 миль. Вооружение: одно 102-мм и девять 20-мм автоматических орудий. Экипаж по штату — 61 человек.

Судовой журнал «Красногвардейца» заведён 28 января 1943 г. Как свидетельствуют записи в нём, одновременно с погрузкой по настоянию капитана шли установка ледовых подкреплений и утепление кают. Все работы велись быстро, и 15 февраля в 09.00 «Красногвардеец» вышел в свой

первый рейс с экипажем из тридцати трёх человек и с одним пассажиром.

Всё плавание штормило, видимость падала до нуля, объявлялись авралы для крепления палубного груза. В судовом журнале перечисляется урон, нанесённый штормами судну и грузу. Несмотря на это, уже 20 февраля объявлена первая учебная тревога.

Ветер, снег, отсутствие видимости сделали невозможным заход в Датч-Харбор. 3 марта подошли к бухте Ахомтен на восточном берегу Камчатки, но и туда погода попасть не позволила. Легли на штормовой контр-курс в ожидании возможности взять лоцмана. В ночь на 5 марта удар волны выбил стёкла в иллюминаторах нескольких кают. К концу этого дня всё же удалось попасть в Ахомтен. На рассвете 6 марта был дан сигнал учебной тревоги и проведены стрельбы. Затем «Красногвардеец» с военным лоцманом проследовал из Ахомтена в Петропавловск. Утром 8 марта уходили из Петропавловска «под проводкой лоцмана тов. Краснопоясовского И. К.».

До Владивостока шли вокруг Японии. 10 марта в конце дня была объявлена очередная учебная тревога. 15 марта над «Красногвардейцем» появился японский самолёт-разведчик и стал описывать круги, летал минут двадцать, несмотря на дождь. Когда развиднелось, справа по носу открылся берег острова Якушима. Обогнув его, вышли в Восточно-Китайское море и повернули к Цусимскому проливу. Японцы не оставляли «Красногвардеец» без внимания. 16 марта над ним кружил гидросамолёт, а затем подходил и, спросив позывные, удалился японский сторожевик.

Утром 17-го подошёл тральщик и приказал остановиться. На борт с него поднялась команда из десяти человек под начальством двух офицеров, через десять минут поднялись ещё трое, двое остались в шлюпке. Японцы досмотрели судно, проверили команду, сделали по-японски запись в судовом журнале и убыли. Почти два часа пришлось лежать в дрейфе в Цусимском проливе в ожидании разрешения

следовать дальше. Всего задержание длилось без малого пять часов.

Вечером 19 марта пришли в бухту Валентин, 20 марта утром взяли на борт военного лоцмана. Постояв несколько часов в ожидании разрешения на выход, во главе каравана из трёх судов с ночёвкой в бухте Америка 21 марта в 14.00 пришли во Владивосток. Познакомиться с новым судном прибыли начальник Дальневосточного управления Морфлота СССР и начальник его политотдела. Во время стоянки в порту судно посещали различные комиссии и представители заинтересованных организаций.

Снова в Америку вышли 20 апреля 1943 г., везли туда пушнину. Пролив Лаперуза, не ожидая ледокола, сумели пройти разводьями. В Тихий океан капитан Яскевич вывел «Красногвардеец» ночью Пятым Курильским проливом у острова Онекотан. Захода в Петропавловск не было, капитан на всём сэкономил время. Однако когда на обратном пути в июле узнал о том, что потерпел аварию либерти «Херсон», обратился к уполномоченному НКМФ СССР с предложением идти ему на помощь, но «получили ответную радиограмму следовать своим курсом».

Как подсчитал сам Алексей Павлович, «до окончания войны с Германией “Красногвардеец” сделал семнадцать рейсов между портами западного побережья США и Владивостоком, перевёз около двухсот тысяч тонн фрахтовых грузов. Плаванья проходили без навигационных огней, сигнализации и связи, при полном затемнении и строго установленными маршрутами. Судно имело вооружение, военную команду в восемь — десять человек, проводились регулярные учения» [«Это было»].

О последнем рейсе из Америки и участии «Красногвардейца» в войне с Японией в статье «Как брали гарнизон» в газете «Дальневосточный моряк» от 2 сентября 1980 г. рассказал бывший в то время на нём первым помощником капитана С. К. Осадчук. Об объявлении войны Японии на «Красногвардейце» узнали на пути в Беринговом море. В Тихий океан знакомым маршрутом выходить, по-

видимому, было опасно, и руководство пароходства рекомендовало капитану Яскевичу следовать в бухту Провидения. Через два дня пришло распоряжение — идти в Петропавловск. Оттуда «Красногвардеец» отправился в конвое, в котором шли ещё одно транспортное судно «Ингул» и девять тральщиков.

Первый Курильский пролив, чтобы не провоцировать японцев, решили пройти ночью. Но в густом тумане это удалось сделать, кроме «Красногвардейца», только четырём участникам конвоя. Остальные к назначенному в Охотском море месту встречи подошли только в конце следующего дня. В том рейсе, как пишет С. К. Осадчук, «Красногвардеец» доставил во Владивосток свыше семисот автомашин, более двадцати из которых были амфибиями, и три тысячи тонн стали. Как только выгрузили привезённое, на судно стали грузить боевую технику и десантные войска — «Красногвардеец» мобилизовали в ТОФ, как и многие другие транспорты. Было уже начало сентября, о безоговорочной капитуляции Японии знали почти все. Знали и японцы на острове Уруп, куда «Красногвардеец» доставил десант. Высаживать их не пришлось, понадобилось только принять капитуляцию японского гарнизона.

«Сдавшийся в плен японский гарнизон в количестве пяти тысяч человек во главе с генералом доставили в порт Ванино. Несколько рейсов под руководством и по поручению военно-морских властей было сделано в порты Гензан, Дальний, Порт-Артур и другие» [«Это было»].

«Капитан судна А. П. Яскевич, — пишет С. К. Осадчук, — это командир высокой культуры, требовательный к себе и подчинённым, знавший в совершенстве своё дело. Эти качества он прививал не только штурманскому составу, но и механикам, всему экипажу».

Вскоре после войны Алексея Павловича, как он ни упирался, назначили начальником Моринспекции ДВГМП, через четыре года — заместителем начальника Главдальфлота по эксплуатации. Открывшиеся у него болезни не смогли залечить в санаториях Крыма, понадобилась операция,

после которой врачи запретили ему оставаться на Дальнем Востоке. Его знаниям и опыту нашлось применение в Москве, в Главном управлении мореплавания ММФ СССР. Поддержка медицины позволила ему прожить более восьмидесяти лет...

Гордость рыбацкого флота Камчатки — леди-капитан Анна Щетинина

Женщины-капитаны были и до неё: на спортивных парусниках, речных судах. Она стала первой, поднявшей на капитанский мостик океанского транспорта. Произошло это в 1935 г. на перегоне крупнотоннажного судна, приобретённого для АКОфлота в Германии и названного «Чавыча». Маршрут из Гамбурга в Петропавловск пролегал вокруг Европы и Азии. Приход 12 сентября «Чавычи», привезшей оборудование для строящейся судоремонтной верфи, стал праздником для всего города — пароход и его капитана встречали приветственными гудками суда, стоявшие на рейде и у причалов, на пирсе прошёл митинг, а вечером прогремел салют.

А. И. Щетинина родилась 26 февраля 1908 г., выросла в Приморье. В 1925 г. поступила и в 1929-м окончила Владивостокский водный техникум путей сообщения, после которого попала в АКО Наркомата пищевой промышленности СССР. Начинала штурманским учеником на пароходе «Тунгус», затем была матросом 1-го класса теплохода «Охотск». Выплавав, как говорят моряки, ценз, стала третьим помощником капитана краболова «Ламут». Третьим же помощником была и на перегоне в 1931 г. траулера «Топорок» из Бремергафена, немецкого порта, расположенного недалеко от Гамбурга, где судно построили по советскому заказу. Путь траулера во Владивосток пролегал вокруг Европы и Азии.

После перегона Анна Ивановна осталась на «Топорке», но в первый рейс на нём пошла уже старшим помощником капитана. А зимой снова была направлена на перегон

за границу, теперь уже вторым помощником. Перегоняли траулер «Гага», построенный в итальянском городке Местре, являвшимся одним из портов Венеции. Вернувшись, ходила старшим помощником капитана уже на больших по тем временам пароходах «Эскимос» и «Орочон» в снабженческие экспедиции по побережью Камчатки, в Пенжинскую и Гижигинскую губу. В отпуск уезжала в Москву, приобщалась к культурной жизни столицы, затем ехала на какой-либо из южных курортов.

В 1935 г. в санаторий попасть не пришлось. В наркомате ей предложили отправиться в Ленинград и помочь собирать экипажи для грузовых пароходов, закупленных в странах Западной Европы для рыбопромысловых организаций Дальнего Востока. Для них приобрели двенадцать судов, четыре из них — для АКО. В один из последних перегонных экипажей её включили старшим помощником, но по стечению обстоятельств затем предложили идти капитаном.

«Чавычу» (бывший «Хохенфельс») приняли в Гамбурге. Вместе с Государственным флагом СССР над ней подняли и вымпел АКО. В Германии у власти уже были нацисты, обстановка здесь заметно отличалась от 1931 г., когда принимали «Топорок». В рейс вышли 15 июня 1935 г., вокруг Европы пришли в Одессу, загрузили на борт оборудование для строящейся на Камчатке судоремонтной верфи, и вокруг Азии, опередив на четверо суток назначенный срок, 12 сентября пришли в Петропавловск.

Три рыбацких путины Щетинина была капитаном «Чавычи», обеспечивая работу камчатских рыбаков и рыбокомбинатов, доставляя всё необходимое и вывозя их продукцию. За работу в АКО Анну Ивановну наградили орденом Трудового Красного Знамени, тогда это была большая и редкая награда. Весть об этом пришла летом 1936 г., но получить орден осенью не позволила занятость. Группа моряков, и Анна Ивановна в их числе, прибыла за наградами в Москву весной 1937 г. Она побывала на приеме у наркома А. И. Микояна. Один из ветеранов рыбной промышленности

рассказывал мне, что Анна Ивановна с гордостью говорила о себе: «Я — рыбный капитан!»

В 1938 г. Анна Щетинина добилась командировки на учёбу в Ленинградский институт инженеров водного транспорта, за два с половиной года окончила четыре курса. Узнав в начале мая 1941 г., что Балтийское государственное морское пароходство готовит перегон судов на Дальний Восток Северным морским путём, она обратилась туда с просьбой назначить её капитаном одного из них. Назначение получила на «Бира», находившуюся в Лиенае.

17 июня «Бира» вышла из Лиенаи в Ленинград. Известие о нападении Германии на Советский Союз получили, когда стояли у Смольнинской пристани. Вместо перегона суда мобилизовали в Ладужскую военную флотилию. Мужчины из комсостава судов надели военную форму, Анне Ивановне предложили работу в штабе. Это ей не подходило. Она приняла пароход «Сауле», ходивший в Финском заливе. Направленный к Таллину, откуда было необходимо вывозить наши войска из-под удара немецких армий, «Сауле» у острова Гогланд подвергся налёту немецкой авиации, получил серьёзные повреждения, погибли члены экипажа. Погибшей посчитали было и Щетинину, вытащив из воды капитанский китель, оставленный ею на поручне мостика и сброшенный взрывной волной. После ремонта, сделанного на Гогланде так, чтобы только мог двигаться, пароход дошёл до Кронштадта, а затем и до Ленинграда.

Анну Ивановну поставили во главе группы моряков, которых направляли на Дальний Восток. Из Новой Ладogi всеми возможными видами попутного транспорта моряки добрались до Москвы и оттуда поездом до Владивостока. Во Владивостоке её направили капитаном на пароход «Карл Либкнехт» — всего за день до выхода старого и запущенного судна в Америку на ремонт. Выход был назначен на 31 декабря. Ремонтировали пароход в Канаде, в Ванкувере.

Один из моих знакомых моряков говорил, что «канадцы из уважения к Анне Ивановне к старой трубе приделали

новый пароход». Ремонт «Карла Либкнехта» длился почти полгода, Анна Ивановна своими знаниями, умениями и обаянием завоевала сердца многих канадцев, с которыми имела сначала деловые, а потом и дружеские отношения.

Алексей Андреевич Гринько, капитан АКОФлота, ставший капитаном «Чавычи» и приведший её в ремонт на тот же завод «Буррард драй док» немного позже, рассказал, что когда канадцы узнали, что первым капитаном «Чавычи» была Анна Ивановна, отношение к судну и его капитану стало ещё лучше прежнего. Алексею Андреевичу показали на территории завода «палисадничек, обнесённый лёгкой оградкой, где леди-капитан собственноручно посадила цветы, какие-то кустики и деревце. Показывали мне всё это канадцы с чувством восхищения леди-капитаном и гордостью, что им посчастливилось быть с нею знакомыми».

Во Владивосток Анне Ивановне пришлось возвращаться на другом судне — принятом по ленд-лизу пароходе из спецпрограммы, названном «Родина». В одном из следующих рейсов, прибыв в Сиэтл, капитан Щетинина получила распоряжение выехать в Лос-Анджелес для приёмки нового судна. *Это был второй переданный в ДВГМП сварной сухогруз типа «Либерти», названный «Жан Жорес», бывший американский «Thomas Nast», построенный в феврале 1943 г. Его приняли 7 февраля 1943 г.*

Как и «Красногвардейцу», «Жоресу» сделали ледовые подкрепления в носовой части корпуса и утеплили жилые помещения. Такие же работы проводились и на принятом через два дня на этом заводе *третьем либерти, названном «Войков», капитаном которого назначили И. А. Мана.*

Судовой журнал «Жореса» сохранился в Государственном архиве Приморского края [Ф. 46. Оп. 80. Д. 1186]. Вот его начало:

«Воскресенье 7 февраля 1943 г. На швартовах левым бортом у причала № 12, порт Los-Angeles, California (U.S.A.).

9 часов. Прибыли на борт капитан Щетинина А., старпом, стармех и уполномоченный по приёмке новых судов капитан Стоферт, приступили к осмотру и приёмке судна.

12 часов. Прибыла судовая команда в количестве 21 чел. и приступила к судовым работам» [Л. 2].

24 февраля перешли в Сан-Франциско, вечером 26 февраля подошли к устью реки Колумбия. Догрузившись в Портленде, 14 марта вышли в Петропавловск.

«Все суда, находившиеся в море, были фактически на фронте», — пишет Анна Ивановна в своей книге. На «Жан Жоресе», как и на других судах, было установлено вооружение, в состав экипажа входила военная команда, регулярно проходили учения.

В декабре 1943 г. «Жан Жорес» в Беринговом море принял сигнал бедствия от либерти «Валерий Чкалов», в корпусе которого во время шторма появилась трещина. Первым к терпящему бедствие судну успел танкер, на который с подошедшего следом «Жан Жореса» передали стальные буксирные тросы. Танкер повёл «Чкалов» в Акутан, до него было около двухсот миль. «Жан Жорес» шёл с ними сопровождающим, когда на глазах его экипажа «Чкалов» разломился. «Жан Жоресу» досталось в штормовом море подавать буксир на кормовую половину разломившегося судна и тащить её.

А в следующем рейсе, следуя в шторм в Аляскинском заливе с полным грузом, что было особенно опасно, стал разламываться сам «Жан Жорес». Выдержка капитана Щетининой и выучка экипажа позволили судну самостоятельно, не подавая в эфир сигнал о помощи, добраться до Акутана. Из Датч-Харбора туда вызвали плавмастерскую, и за три дня пароход укрепили настолько, что он смог доставить свой груз в Петропавловск. Выгрузившись там, пошли на ремонт в Ванкувер-канадский, на хорошо знакомый капитану завод «Буррард драй док».

«Ремонт занял около двух месяцев. Это по времени значительно больше, нежели требовалось на постройку новых серийных судов», — отмечает в своей книге Анна Ивановна. В следующем рейсе «Жан Жоресу» на входе в Авачинскую губу пришлось подавать буксир пароходу «Кузьма Минин», у которого вышла из строя машина, а трос между ним и вед-

шим его пароходом «Партизанск» лопнул. Там сложилось очень напряжённое положение.

В Государственном архиве Приморского края хранится личное дело Анны Ивановны Щетининой [Ф. 1208. Оп. 1. Д. 1], охватывающее военные годы, оно заканчивается 29 июня 1946 г. Первый лист — командировочное удостоверение, выписанное 20 сентября 1941 г.: «Капитан Балтийского госморпароходства тов. Щетинина Анна Ивановна направляется в распоряжение начальника Дальневосточного госморпароходства».

В 1943 г. Анна Ивановна стала членом ВКП(б) — тогда это было свидетельством высокой гражданственности. Кандидатский стаж, вероятно, в связи с войной получился долгим — кандидатом в члены партии она состояла с 23 декабря 1940 г. [Л. 2].

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 июня 1942 г. А. И. Щетинина награждена орденом Красной Звезды — «за образцовое выполнение заданий правительства и военного командования и проявленное при этом мужество» [Л. 3].

Её семью война разбросала по всей стране: мать — в Свердловске, отец — во Владивостоке, брат служил в военном порту Советской Гавани, муж воевал на Ладого. В 1944 г. он, Николай Филиппович Качимов, был тяжело ранен, и Анне Ивановне приказом по ДВГМП № 323 от 10 апреля 1944 г. предоставлен «отпуск на шестьдесят дней с выездом в г. Ленинград по семейным обстоятельствам» [Л. 4].

Из характеристики, подписанной в сентябре 1944 г. начальником ДВГМП, явствует, что А. И. Щетинина «за участие в активных операциях флота в Финском заливе награждена медалью «За оборону Ленинграда» [Л. 28].

Из послевоенных наград назову главную: А. И. Щетинина стала Героем Социалистического Труда. В. Ф. Скорупский рассказывал, что её к этому званию представляли трижды, но дважды «заворачивали» органы. «Досье есть на каждого капитана, и на Анну Ивановну тоже, а у неё ведь муж был арестован, — объяснял Виктор Фёдорович, — только на

третий раз дали, поэтому из женщин-капитанов Героем она стала второй». Первой, по его словам, это звание присвоили капитану Валентине Яковлевне Орликовой, которая в годы войны была в ДВГМП помощником капитана, а высокую награду заслужила в рыбацком флоте, когда уже работала в Мурманске.

Муж Анны Ивановны Н. Ф. Качимов был арестован в 1938 г., его освободила вместе со многими другими приехавшая на Дальний Восток нарком рыбной промышленности Полина Семёновна Жемчужина — об этом мне рассказывала сама Анна Ивановна.

В 1950 г. муж умер. В этом же году Анна Ивановна, успешно сдав государственные экзамены, получила диплом инженера-судоводителя, путь к которому занял двенадцать лет, и стала преподавателем кафедры судовождения в Ленинграде. В 1956 г. ей было присвоено учёное звание доцента.

В 1960 г. во время командировки во Владивосток — председателем государственной экзаменационной комиссии в Дальневосточном высшем инженерном морском училище имени Г. И. Невельского, ей предложили перейти сюда на работу. Поддержанная мамой, которая жила с нею, она переехала во Владивосток и стала доцентом кафедры управления судном ДВВИМУ. Те, кто учился у неё, вспоминают об этом с гордостью.

А. И. Щетинина сама рассказала о своём жизненном и профессиональном пути в книге «На морях и за морями», выдержавшей три издания. Четвёртое под названием «На разных морских дорогах», дополненное главой «О людях хороших», вышло в 1994 г. Всё напечатано во Владивостоке, Анна Ивановна стала членом писательской организации Приморья.

Алексей Павлович Яскевич, которого в списке легендарных капитанов времён войны коллеги ставили на первое место, сказал о Щетининой: «Анна Ивановна — это личность: и капитан, и человек».

Мне довелось познакомиться с А. И. Щетининой в 1991 г., в 1992-м сделать с её участием передачу на телевидении

Владивостока. Судить о ней как о капитане не имею права, а вот суждение об этом капитана № 1 Яскевича не вызывает сомнений. А вот то, что он сказал о Щетининой-человеке, могу подтвердить — Анна Ивановна была крупной и привлекательной личностью.

Анна Ивановна скончалась 25 сентября 1999 г. во Владивостоке, почётным гражданином которого она была.

Последний либерти «Одесса», начало и конец его биографии

Жители Дальнего Востока, даже заключённые, составлявшие значительную часть населения, во время войны не голодали так, как те, кто оказался в оккупации и, тем более, ленинградцы. Но питание было весьма скудным. Недаром все, кто жил в Петропавловске в октябре 1943 г., помнят о дополнительных продуктах, доставшихся им вследствие происшествия с либерти «Одесса».

В передаче, прошедшей 27 января 2005 г. в эфире гостелерадиокомпании «Камчатка», сотрудница Государственного архива Камчатской области Е. П. Абрамова сказала, что это была авария или крушение. Она процитировала хранящийся в архиве документ, составленный в обкоме партии. Но в этом же архиве мне удалось найти другой документ — «Нотариальный реестр 1943 г.», где есть запись с порядковым номером 2360 от 16 октября: «Составлен акт о морском протесте по заявлению капитана парохода “Одесса” Иванова Ивана Фёдоровича». Самого акта нет потому, как объяснила мне в своё время сама Елена Павловна, что они хранятся три-пять лет. Ещё раньше — потому и стала искать акт — я познакомилась с бывшим в этом рейсе матросом, а позже ставшим капитаном Борисом Адриановичем Школиным, который ходил вместе с капитаном И. Ф. Ивановым в нотариальную контору для составления морского протеста.

Б. А. Школин был уверен, что взрыв в кормовой части левого борта «Одессы» произошёл от попадания торпеды.

Поиск позволил с высокой степенью вероятности утверждать, что «Одессу» в Авачинском заливе в ночь на 4 октября 1943 г. торпедировала американская субмарина S-44, которая сама вскоре была потоплена японским противолодочным кораблём у острова Парамушир.

В октябре 1943 г. на Камчатку прилетел И. Д. Папанин, член ГКО. Это по его указанию было принято решение о направлении жителям Камчатки солёного, но просушенного риса. Под присмотром Папанина «Одесса» была отремонтирована на построенной в Петропавловске перед войной судовой верфи так, что никто из тех, кто трудился на ней позже, не знал об огромной пробоине, в которую смог войти мотобот, развернуться в трюме и выйти из него. Мне повезло застать в живых человека, который был на том мотоботе.

Либерти «Одесса», бывший американский сухогруз «Mary Cossat», построен в мае 1943 г. на верфи «Ричмонд Шильярд», принят от американской военной администрации в Сан-Франциско 31 мая 1943 г.

4 октября 1943 г. на переходе из Акутана в Петропавловск-Камчатский он получил пробоину от взрыва в трюме № 5 по левому борту, но остался на плаву. После заделки пластыря своим ходом прибыл в бухту Ахомтен для устранения повреждений.

Вот что записано в судовом журнале «Одессы» по этому поводу:

«4 октября 1943 г. Понедельник. Тихий океан. 00.22. Раздался взрыв, дан стоп машине, даны полный вперёд, лево на борт (противолодочным маневр. — А. П.). 00.32. Стоп машина, дали тревогу, выясняем обстановку, готовим шлюпки».

В графе «Замечания капитана» рукой И. Ф. Иванова записано: «С 00.23 до 00.32 лично опрашивал вахтенного краснофлотца Сметанина и осматривал трюм № 5».

В 00.37 капитан распорядился наложить на пробоину пластырь. Замер уровня воды в льялах трюма показал 253 дюйма (почти шесть с половиной метров). В 07.00 к аварийному судну, лежавшему в дрейфе, подошёл пароход

«Выборг», предложивший буксировку. В ответ его просили отконвоировать «Одессу» в бухту Ахомтен, чтобы там выяснить причину и размеры пробоины. Вскоре прибыл тральщик «Торос», также сопровождавший «Одессу». В 11.30 повреждённый пароход отдал в бухте левый якорь.

В 12.00 к борту подошла шлюпка с «Тороса», с неё на судно поднялся командир Петропавловской военно-морской базы капитан 2-го ранга Д. Г. Пономарёв. Он предоставил капитану «Одессы» право самому решить, каким путём ему двигаться. В 17.45 из Петропавловска прибыл и ошвартовался пароход «Искра», доставивший водолазную партию, закрывшую пробоину жёстким пластырем.

Во вторник, 5 октября, «Выборг», взяв на борт лоцмана, повёл «Одессу» на буксире в Петропавловск, куда пришли к вечеру. При входе в портовый ковш, возле мыса Сигнального пароход сел на мель. С неё усилиями нескольких судов, среди которых находился и землечерпательный снаряд «Зея», углублявший акваторию, «Одессу» стянули 11 октября, после чего она снова вышла на рейд. В результате происшествия оказался сломан руль.

12 октября на борт прибыли инженер судоремонтной верфи и водолазная партия. 15 октября «Одессу» пришвартовали кормой к берегу у входа в ковш и начали разгрузку трюма № 5 на подошедшую баржу силами портовых грузчиков и команды. 19 октября снова пришлось вызывать водолазов, так как часть груза в трюме была покрыта водой на два с половиной метра.

25 октября прибыла большая бригада грузчиков — пятьдесят два человека. При участии команды они начали переносить грузы из трюма № 4 на носовую палубу. Оставшиеся на «Одессе» три водолаза продолжали освобождать затопленную часть трюма № 5. Работы продолжались до пятницы 29 октября. В этот день, как записано в судовом журнале, «в 13.30 подошёл буксир с кунгасом и мотобот с парохода «Чапаев». Погружено сорок мест риса».

«Часть продуктов по распоряжению вышестоящих властей получило население города, — вспоминал годы спустя

Б. А. Школин. — Такая радость была! Хоть солёный, но просушенный рис».

В субботу, 30 октября 1943 г. судно уже стояло у пирса судоверфи. Завод начал подготовительные работы к ремонту, выгрузка продуктов из трюма № 5 продолжалась.

В воскресенье 31 октября в 13.30 на «Одессу» прибыл уполномоченный ГКО по перевозкам на Севере контр-адмирал И. Д. Папанин в сопровождении секретарей обкома и горкома ВКП(б) и директора верфи. Он провёл на судне почти два часа, и с этого дня бывал здесь ежедневно, иногда по два раза — это видно по записям в судовом журнале.

Б. А. Школин рассказывал: «Папанин собрал у нас на борту администрацию завода и сказал: “К 7 ноября сделаете, каждый получит по кожаному пальто”. Такая штука-вина была редкостью. “Питаться будете все здесь, на пароходе”. У нас питание, надо понимать, было не то, что на берегу. “Директор получит возможность съездить домой”...

Люди эти никогда не занимались ремонтом корпуса таких судов. Но сделали! Вот эти вот молодцы, которые там находились, сделали всё как следует: все эти обводы корпуса, шпангоуты. Короче говоря, залатали так — как новенький!»

К утру 1 ноября закончился перегруз из трюма № 4 на носовую палубу. В этот же день к 15.00 водолазы завершили выгрузку 5-го трюма. Кормовая часть судна поднялась настолько, что вся пробоина оказалась над водой, и можно было готовиться к тому, чтобы её заделать. К вечеру водолазы начали откачку воды из трюма № 5.

Со вторника 2 ноября на судне по распоряжению Папанина «довольствуются питанием рабочие завода в количестве двадцати восьми человек за счёт судна».

Выгрузка продолжалась и 7 ноября, только «судно расцвечено флагами в честь 26-й годовщины Октябрьской революции». Проведя достаточный объём подготовительных работ, в праздничный день «в 08.30 рабочие завода приступили к работе по заделке пробоины». Работы шли круглосуточно, и в четверг 11 ноября «в 13.50 начали пере-

грузку риса с носовой палубы в трюм № 4 бригадой рабочих в сорок человек. В 15.30 начали брать пресную воду, в 19.00 закончили — 350 тонн». Это значит, что конец ремонта приближался, началась подготовка к отходу.

Воскресенье 14 ноября 1943 г.: «08.00. В основном закончены работы по заделке пробоины... 12.00. Завод начал уборку приспособлений, трубопровода, материала... 15.30. Работы завода прекращены... 16.00. Отошли». Судно встало на рейде в ожидании распоряжений.

15 ноября «Одесса» была ошвартована в порту у пирса, справа встал пароход «Красногвардеец» для выгрузки тяжеловесов. По утверждению Б. А. Школина, это были танки, и выгружали их, чтобы «Красногвардеец» мог пройти на Владивосток проливом Лаперуза, пока тот не закрыли льды. Но он становится труднопроходимым только в конце зимы.

Из судового журнала «Красногвардейца» выяснилось, что предположение Б. А. Школина неверно — судно разгружали полностью, чтобы снова отправить в Америку. В этом журнале на 115-й странице есть любопытная подробность. Когда уходили в рейд и зашли в Ахомтен, «боцманом Марковым был обнаружен в подшкиперской подросток, пытавшийся уйти в рейс помимо оформления законным порядком». Его высадили на берег вместе с лоцманом.

Ввиду большого дифферента «Одессы» на нос — 5-й трюм после ремонта ещё был пуст — перегрузку тяжеловесов производить вначале было невозможно. Стали грузить трюм № 5. Разгружать «Красногвардеец» начали после обеда 16-го, предварительно поставив несколько тяжеловесов на корме «Одессы», чтобы уменьшить дифферент. Для этой работы по приказу капитана составили бригаду из личного состава судна из десяти человек.

«Пятница, 19 ноября. 03.30. Перегрузка тяжеловесов с «Красногвардейца» на причал окончена... 09.35. Палубная команда приступила к закрытию 5-го трюма брезентом... 17.10. Поднят якорь для перехода на рейд».

И. Д. Папанин по-прежнему почти ежедневно посещал судно. Был он на «Одессе», стоящей на рейде, и в воскресенье

21 ноября с 10.50 до 11.30 — так записано в судовом журнале. А в 14.00 она снялась в рейс Петропавловск — Владивосток, имея на борту, кроме груза, сорок восемь человек экипажа и семнадцать пассажиров.

25 ноября, четверг, Охотское море: «02.40. Слева подозрительный бурун. Идём противолодочным зигзагом».

В проливе Лаперуза «Одессу» остановил японский сторожевик «Отомари», правда, всего на полчаса и без досмотра. В Японском море сыграли учебную тревогу, сразу боевую, газовую и водяную — «спустить шлюпки». У бухты Валентин встали в кильватер выходящего под проводкой лоцмана каравана судов и в воскресенье 28 ноября 1943 г. в 14.10 прибыли во Владивосток...

Кто же мог торпедировать «Одессу»? В 1943 г. это могли быть только японцы или американцы. Вероятность того, что торпеда пущена американской подводной лодкой намного больше. Ведь японским подводникам не ошибаться было легко — американских транспортов в этих водах не было, только свои японские и советские, происшествия с которыми японцам в 1943 г. были уже совершенно не нужны.

Г. А. Рудневу, автору книг о судах ДВГМП, погибших во время Второй мировой войны, через открывшееся в 1992 г. во Владивостоке генеральное консульство США удалось выяснить, что пароход «Белоруссия» в Охотском море 3 марта 1944 г. потопила американская подлодка «Сэнд Ланс».

Когда я прочитала об этом в его книге «На морских дорогах войны» (Владивосток, 1995, с. 254), моё предположение о том, что действовавшие на Тихом океане и прилегающих морях неизвестные подлодки, от торпед которых погибли или, как «Одесса», получили пробоины советские суда, были американскими, превратилось в уверенность. Оставалось выяснить, какая точно американская подлодка выпустила торпеду.

Мне удалось узнать адрес профессора Ю. Ровера, крупнейшего исследователя истории подводной войны 1939—1945 гг. Но и у него не было ответа на мой вопрос, он передал его коллегам в США и Японии. 20 мая 1997 г. он

прислал мне ответ американского эксперта Дж. Альдена. В ночь на 4 октября 1943 г. в том месте, где «Одесса» получила пробоину, могла находиться только одна американская лодка — S-44. Она вышла с базы на острове Атту, расположенном в западной группе Алеутских островов, для патрулирования у берегов тогда японского острова Парамушир 26 сентября, а 7 октября была потоплена около Парамушира японским эсминцем. Рейсовый отчет S-44 вследствие этого отсутствует. В расшифровках радиоперехватов того времени сведений о торпедной атаке в ночь на 4 октября тоже нет. Поэтому Дж. Альден считает более вероятным, что пробоина получена от столкновения с плавающей миной.

Эксперт из Японии контр-адмирал в отставке профессор Уоичи Хирама подтвердил, что японских подводных лодок в этом месте в то время не было, и высказал предположение, что пробоина получена от сорванной с якоря и дрейфующей мины.

Мне же пробоина от мины представляется почти невероятным делом, и вот почему. Судно, задержанное штормом, при успокоившейся погоде, наверное, пыталось наверстать упущенное и шло полным ходом. Представить, что плавающая мина при этом ударила его в кормовую часть корпуса, практически невозможно.

Но это рассуждения дилетанта. Сознывая свою некомпетентность, я в октябре 1997 г. обратилась к командующему Камчатской военной флотилией ТОФ вице-адмиралу В. Ф. Дорогину с просьбой о том, чтобы кто-то из его специалистов рассудил это. Экспертизу выполнил заместитель начальника минно-торпедного отдела флотилии капитан 2-го ранга А. Ю. Яковлев:

«В точке с координатами... где 4 октября 1943 г. получил пробоину либерти “Одесса”, и в прилегающих районах мины не ставились и ставиться не могли. Глубина моря здесь достигает 1 300–1 600 метров, а якорные мины, которые находились на вооружении ВМФ СССР по состоянию на 1943 г., имели глубину места постановки до 500 метров.

С началом войны в период с 15 июля по 30 июля 1941 г. в Авачинском заливе на подходах к Авачинской губе было выставлено порядка 600 якорных контактных мин образца 1926 г. и 120 якорных контактных мин образца 1908 г. в виде линий мин и минных банок на расстоянии до десяти миль от берега, где глубина моря достигает 100–160 метров.

Либерти “Одесса”, судя по координатам, в момент взрыва находился в тридцати милях от берега в районе, свободном от любых типов мин.

Гидрометеорологические условия и распределение постоянных течений в Авачинском заливе в октябре характеризуют преобладание северных и северо-западных ветров (65 %), что способствует среднему дрейфу тел под действием суммарного течения в южном направлении. Вынос плавающей мины... был возможен в случае действия в течение суток сильного (более 15 метров в секунду) западного ветра. Ветры такого направления в октябре составляют 6–8 %, и такой силы достигают лишь порывами.

Анализ столкновений судов с плавающими минами показывает, что взрыв мины происходит, как правило, в носовой и средней части корпуса судна и зависит от угла встречи, относительной скорости судна и плавающей мины, и наличия у мины взрывного устройства с временной задержкой. На выставленных в годы войны образцах мин такое устройство отсутствовало. Корпуса мин образца 1908 г. и образца 1926 г. были изготовлены из стали, в их составе не было деталей из цветных металлов (специалист подтверждает сказанное Б. А. Школиным. — А. П.).

По данным, взятым с карты послевоенного траления № 2848, штаб Камчатской военной флотилии, 1952 г., за период с 1941 по 1945 гг. было обнаружено и зафиксировано две плавающих мины».

К сожалению, сведений о координатах мест нахождения этих мин А. Ю. Яковлев не нашёл. И акты, составленные специалистами, обнаружившими в пробитом трюме «Одессы» сплавы цветных металлов, искать бесполезно — их долго не хранят.

Дополнительно А. Ю. Яковлев сообщил мне, что в июле 1945 г. в районе Петропавловской военно-морской базы было выставлено ещё 236 мин образца КБ-3. Всего, получается, в заграждениях имелось 956 якорных мин. Их траление началось в мае 1944 г., когда сошёл лед. Эти работы проводились ежегодно до 1947 г., затем в 1953—1955 гг. и в 1957 г. Всего было затралено и уничтожено 286 мин. Остальные, судя по всему, были сорваны и унесены в основном в открытый океан. Из них, как следует из его справки, только две оказались в годы войны на маршруте советских судов у берегов Камчатки, хоть и неизвестно, в каком месте.

Тем не менее, вся совокупность данных, предоставленных А. Ю. Яковлевым, исключает предположение, что пробоина в кормовой части корпуса «Одессы» получена от мины.

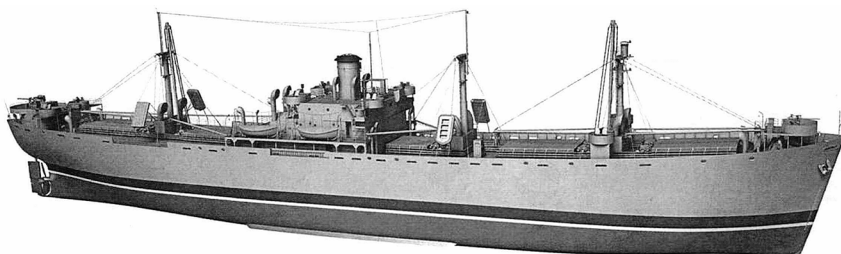
В качестве предположения остаётся торпеда подводной лодки S-44, которая, возможно, находилась в этом месте в тот день и час. Только узнать, была ли торпедная атака, вроде бы неоткуда...

«Одесса» была последним либерти, оставшимся с войны во Владивостоке, а потом выяснилось, что и последним в мире. Она много лет стояла у Калининской переправы в качестве плавучей мастерской холдинговой компании «Дальморепродукт». Когда я была там в 1995 г., снять след от пробоины фотоаппаратом не получилось. Можно было бы снять видеокамерой, но у меня её не было, а никто из тех, кого я просила об этом, так и не собрался выполнить мою просьбу.

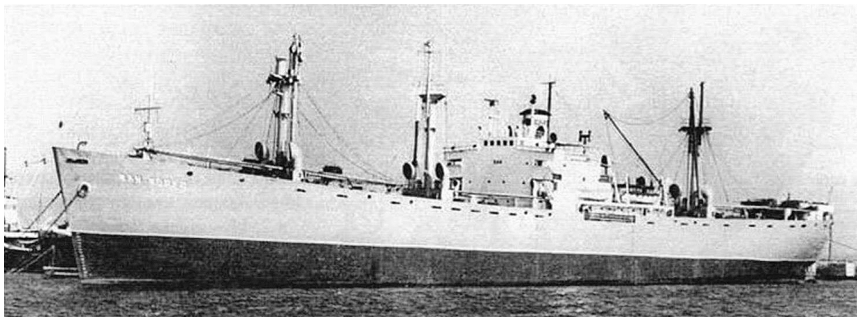
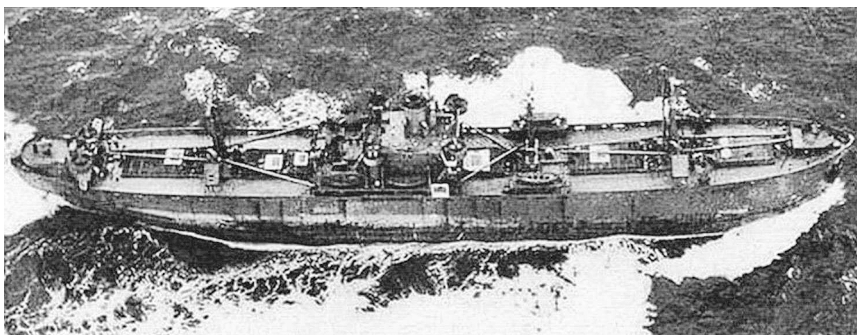
В 2002 г. телеканал ГТРК «Владивосток» сделал цикл из двух передач в честь 60-летия со дня подписания соглашения о ленд-лизе между СССР и США. В них «Одесса» как его воплощение была показана с разных сторон, кроме той, где находилась пробоина. Это было сделано по инициативе А. И. Груздева, консультанта по вопросам истории многих командующих ТОФ. Он даже подарил редактору телеканала мою книгу «Ленд-лиз. Тихий океан» (М., 1998). Но тот в неё заглянуть не изволил...



Массовое строительство судов типа «Либерти» на американских верфях



Внешний вид судна типа «Либерти» в военный период (компьютерная реконструкция и подлинная фотография)



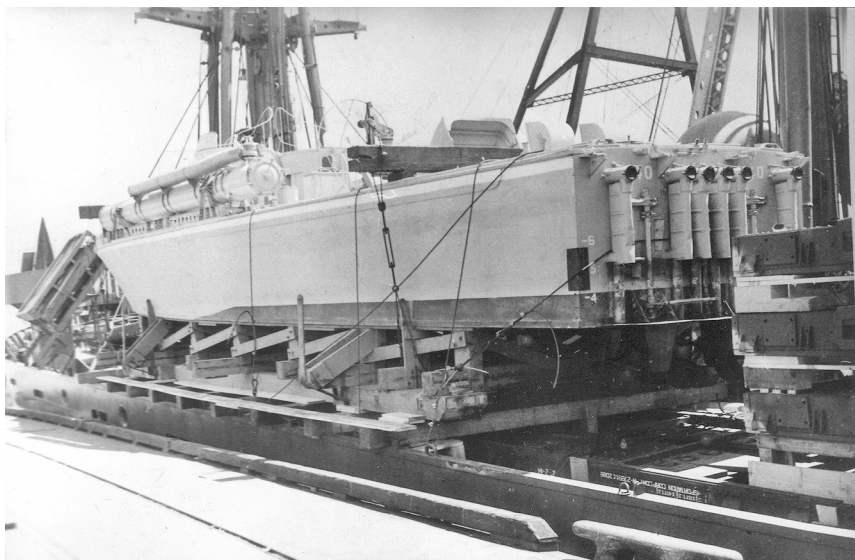
Либерти «Жан Жорес» (первый капитан А. И. Щетинина)
во время и после войны



Последнее судно типа «Либерти» — «Одесса» во Владивостоке,
середина 1990-х гг.

Иллюстрации с ресурсов:

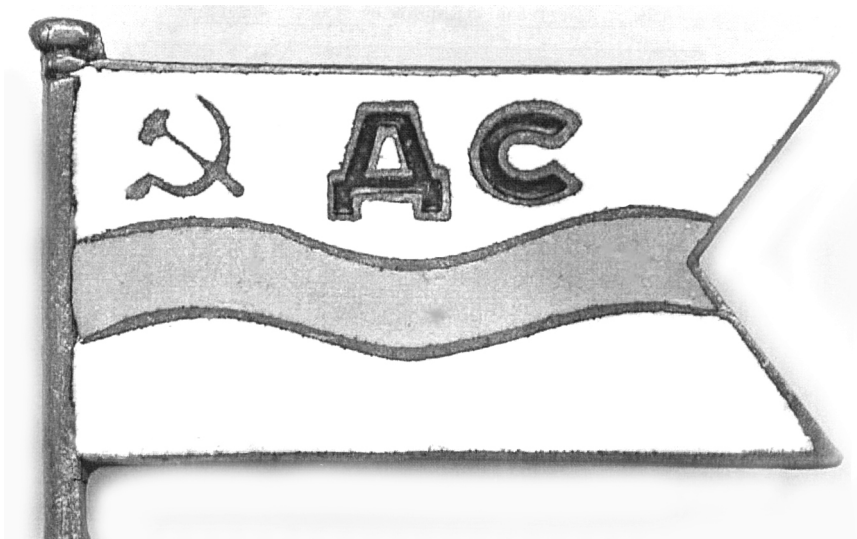
<https://fishki.net/2865166-transportnye-korabli-ti-pa-liberti.html/>
и <https://modelist-konstruktor.com/morskaya-kollekcziya/paroxody-ti-pa-liberti-v-sovetskom-flote/>



Торпедный катер, погруженный на судно типа «Либерти» в порту Сан-Франциско

ISSUED 6-21-44		EXPIRES When Revoked		CITIZENSHIP Alien		PLACE OF BIRTH **RUSSIA	
AGE 25	HEIGHT 6'	WEIGHT 165	COLOR EYES Brown	COLOR HAIR Brown	ALIEN REGISTRATION		
SOCIAL SECURITY NUMBER *****					INDEX FINGER RIGHT HAND		
SERIAL No. 12252788							
FEDERAL FINGERPRINTS TAKEN							

Удостоверение советского моряка с отпечатком пальца, выданное в США 21 июня 1944 г.



Вымпел судов Дальстроя НКВД (значок)



Флагман флота Дальстроя пароход «Феликс Дзержинский»
в Петропавловском морском торговом порту

«Дальморепродукт» обанкротился. Зимой 2003—2004 гг. «Одессу» увели из Владивостока и сдали «на гвозди». Никто во Владивостоке не подумал о том, чтобы превратить её в музей. Этого захотели было американцы из общественной организации любителей судов типа «Либерти», но они опоздали. Зато группа камчатских любителей подводных погружений оказалась озабочена тем, чтобы поднять со дна американскую субмарину, торпедировавшую «Одессу». Средств для этого, однако, не нашли.

Флот рыбацкий. Промысел и извоз

На море работа, кроме военной, в основном известно какая: добывать рыбу и морепродукты и возить их и другие грузы.

В рыбацких музеях Петропавловска и Владивостока об этой работе в годы войны сведений почти нет, даже о промысловой, нет и состава флота тех лет. В музейных экспозициях о войне показано — и это справедливо — участие в боевых действиях призванных в армию и флот работников рыбной промышленности и некоторых рыбацких судов. Но ведь в местах, откуда они были взяты на фронт или военную службу, жизнь и работа не остановились, наоборот, они стали ещё более трудными и напряжёнными.

Сложности со снабжением населения продовольствием встали чрезвычайно остро с первых дней войны, когда враг захватил самые плодородные земли и богатые рыбопромысловые районы европейской части страны. «Производство сельского хозяйства снизилось в 1942 г. до 38, а в 1943-м — до 37 % по сравнению с 1940 г. Производство мяса в 1942—1943 гг. также не превышало 38—39 % от довоенного. В этих условиях особенно отчётливо видна активная деятельность работников рыбного хозяйства, результативность рыболовства. Несмотря на потерю ряда высокопродуктивных рыболовных районов, вылов рыбы в среднем за все военные годы составил 81 % от уровня 1940 г.», — написано в изданной в Москве в 1995 г. книге А. А. Елизарова

и А. И. Семёнова «Рыбаки в годы Великой Отечественной войны» (с. 37).

«Мы не можем не отдать дань глубокого уважения старшему поколению — пенсионерам, которые в дни войны добровольно вернулись на свои рабочие места и повели рыболовные суда в море, где ежеминутно подвергались смертельной опасности. Мы не можем не вспомнить о работниках рыбохозяйственной науки, которые в годы войны своими знаниями помогали стране выстоять и победить», — пишут авторы в предисловии к книге.

«Всего рыбная промышленность Сибири и Камчатки добыла в 1942—1945 гг. 1,04 млн тонн рыбы» (с. 64). Восточные районы страны стали её рыбным цехом, можно сказать и рыбным фронтом, причём не только трудовым. Как и суда Морфлота, добывающие и транспортные суда Наркомрыбпрома ходили по выставленным вдоль всего побережья Дальнего Востока минным полям, а те, которые работали на американской линии, были вооружены, имели военную команду и гражданских моряков, которых так же обучали артиллерийскому делу в военно-морской школе США в Сан-Франциско.

Кто же воевал на этом фронте?

Перед войной рыбную промышленность Дальнего Востока объединяла Дальвостокрыба, с 14 сентября 1940 г. до 19 июня 1946 г. эта структура называлась Главвостокрыбпромом, в её состав первоначально входили Дальгосрыбтрест, Крабзвермортрест, Северо-Приморский, Сахалинский, Нижне-Амурский, Охото-Саянский рыбтресты; Востокрыбсбыт, Востокрыбхолод, Дальрыбснаб, АКО.

По данным Государственного архива Камчатской области, АКО было учреждено рядом государственных структур 4 июня и утверждено Совнаркомом и Советом Труда и Оборона СССР 27 июля 1927 г. [ГАКО. Ф. Р-106. Д. 481. Л. 2—3].

АКО просуществовало всю войну, оно реорганизовано в Камчатский государственный рыбопромышленный трест 4 октября 1945 г. [ГАКО. Ф. Р-106. Оп. 1. Д. 143. Л. 473].

В ходе последующих преобразований появился Главкамчатрыбпром.

Большинство рыбных трестов ловили в прибрежной зоне. Промысел в открытом море вели суда Крабоморзвертреста. Во время войны в состав его флота входили плавзаводы-краболовы «Всеволод Сибирцев», «Анастас Микоян», «Коряк», «Гиляк» (сдан в США 1 января 1945 г.), «Ламут» (погиб в 1943 г.), «Тунгус» (погиб 15 августа 1941 г.), «Второй краболов», «Третий краболов», «Четвёртый краболов» (сдан в США 1 января 1945 г.), «Алма-Ата», «Чернышевский», «Менжинский» (последние два поступили 1 января 1945 г., видимо, взамен сданных) и снабженческие суда «Скала» (15 марта 1944 г. передано в ДВГМП) и «Снабженец 2-й» (погиб 27 июня 1941 г.). В состав треста входила и китобойная флотилия «Алеут», состоявшая из китобойной плавбазы и трёх китобойцев «Трудфронт», «Энтузиаст», «Авангард».

«Тунгус» погиб, подорвавшись на mine у мыса Поворотного в Приморье, два другие — выскочив в тумане на скалы: «Ламут» — у берегов Америки, «Снабженец 2-й» — у Камня Опасности в проливе Лаперуза.

Кроме треста добывающего, имелись две чисто транспортные организации: Востокрыбхолод и Мортранспорт. Востокрыбхолод располагал рефрижераторами «Пищевая индустрия», «Волга», «Нева», «Рион», «Днепр», «Комсомолец Арктики», «Рефрижератор № 1», «Рефрижератор № 2». Мортранспорт имел четырнадцать судов, в основном малотоннажных, относительно крупных было три: «Петропавловск», «Колыма», «Снабженец 1-й» [ГАПК. Ф. 1. Оп. 2. Д. 548. Л. 30].

Общими усилиями живших после выхода на пенсию во Владивостоке Павла Дмитриевича Киселёва и Алексея Андреевича Гринько, бывших капитанов АКОфлота, был составлен список камчатских транспортных судов. В АКОфлот входили пароходы «Ительмен», «Орочон», «Эскимос», «Якут», «Чавыча», «Сима», «Анатолий Серов», «Коккинаки», «Щорс», «Чапаев» и танкер «Максим Горький».

Точно такой же список составил и живший последние годы в Москве Пётр Илларионович Анода, до войны работавший в рыбной промышленности в Приморье, а после неё — на Камчатке, ставший одним из руководителей камчатского тралфлота. С 1957 по 1967 гг. он был начальником Управления тралового и рефрижераторного флота. В годы войны П. И. Анода служил в ВМФ в Советской Гавани.

П. Д. Киселёв и А. А. Гринько называли ещё три приморских транспорта, которые ходили в годы войны в Америку — «Иня», «Кижуч», «Большой Шантар».

Рыбу тогда ловили в основном в прибрежной зоне, в устьях и нижнем течении рек, по которым она шла в верховья на нерест. По всему побережью стояли рыбозаводы и комбинаты, где улов обрабатывали, большую часть солили, из относительно небольшой части делали консервы, когда приходили рефрижераторы, морозили.

В 1930-е гг. стала развиваться добыча и в открытом море, так называемое активное рыболовство. В книге об истории тралового флота на Камчатке «От Магадана до Америки», выпущенной в Петропавловске-Камчатском в 1966 г., её авторы П. И. Анода и С. Н. Скорлыгин пишут, что во Владивостоке Тралтрест был создан в 1932 г. (с. 8), а 19 января 1936 г. начальник АКО И. А. Адамович подписал приказ № 31, которым была организована «в системе Карагинского рыбокомбината на внутреннем хозрасчёте база активного опытного лова (БАОЛ)». В её состав вошли один траулер, два дрефтера и два сейнера (с. 10).

Флот БАОЛ увеличивался, перед войной была проведена реорганизация, вследствие которой база получила название Морлов. Добыча рыбы судами Морлова год от года росла, в 1944 г. была втрое больше, чем в 1941-м (с. 23), но она всё же составляла совсем небольшую часть от общей добычи.

На Дальнем Востоке в предвоенном 1940 г. добыча составила 0,32 млн тонн рыбы и других водных объектов, причём 28 % этого количества составляла сардина-иваси. Когда в 1941 г. её уловы уменьшились в девять раз, а в 1942 г.

она совсем перестала заходить в прибрежные районы Приморья, решение задачи по увеличению объёмов вылова, поставленной ГКО перед дальневосточными рыбаками, значительно осложнилось. Были использованы все возможности. Рыбаки Приморья усилили добычу тресковых и камбаловых пород, морских бычков и других рыб, рыбаки Охотского побережья и Сахалина — сельди и наваги. Но основным районом, обеспечившим рост вылова рыбы, стала Камчатка.

В 1940 г. на полуострове было добыто 79,93 тыс. тонн рыбы, в 1941 г. — 107,1 тыс., то есть в 1,34 раза больше; в 1943 г. — 160,5 тыс., или вдвое больше; в 1944 г. — 169,2 тыс. тонн, или в два с лишком раза больше, чем в 1940 г. Удвоили лов лосося ставными и закидными неводами, организовали крючковой лов трески, снюреводный промысел камбалы в прибрежных водах, обеспечившие увеличение вылова этих объектов в шесть раз.

Развитие промысла трески и особенно камбалы во многом обязано работам учёных Тихоокеанского научно-исследовательского института рыбного хозяйства и океанографии (ТИНРО) и его камчатского отделения.

Благоприятные условия для увеличения лова лососёвых на Камчатке создались в результате сокращения, а затем и полной ликвидации японского промысла.

Японские рыбные промыслы появились на российской территории после русско-японской войны 1904—1905 гг. По Портсмутскому мирному договору, который советское правительство временно согласилось признать, на долю Японии приходилась треть рыбных угодий и добычи морепродуктов. В 1920-е гг. из-за слабости советской рыбной промышленности японцы занимали господствующее положение на побережьях Камчатки. Создание АКО, акционерами которого стали только советские учреждения и объединения с участием государственного капитала, имело целью вытеснить их с полуострова. С этой задачей АКО справилось так, что вскоре камчатские лососёвые консервы потеснили японские на мировом рынке. Окончательно японские рыбные промыслы на Камчатке были устранены в 1945 г.

За 1942—1945 гг. Камчатка дала стране свыше 0,6 млн тонн рыбы, из которых 0,44 млн (то есть 68 %) были лососёвых пород.

Доля Камчатки в работе рыбаков всех восточных районов страны с 1942 по 1945 гг., которая была, по сути, работой вообще всей рыбной отрасли, составила 62,5 %, то есть без малого две трети.

Лососёвые и икра входили в список товаров «обратного ленд-лиза».

Ветеран рыбацкого флота Камчатки Василий Моисеевич Рядченко после войны трудился старшим механиком, в начале 1960-х гг. был, правда, недолго директором судоремонтного завода «Фреза» в Петропавловске, а перед войной он ходил вторым механиком на «Рефрижераторе № 1» Восток-рыбхолода. Известие о начале войны пришло, когда судно стояло в бухте Ахомтен.

В. М. Рядченко рассказывал: «Нам в Ахомтен везли морозить камбалу с Явинской банки в Охотском море семь паровых тральщиков Морлова (траулеров. — А. П.). Снег они брали в бухте Моржовой мыса Шипунского, со снегом шли в Охотское море, ловили и везли сдавать нам в Ахомтен. Я перед ночной вахтой лёг отдыхать, а тут прибегает рефмеханик Саша Лыков с криком: “Вставайте, Василий Моисеевич, война!” (разница между временем московским и камчатским тогда была восемь часов. — А. П.). В два часа ночи 23 июня пришло распоряжение — идти в Петропавловск. После двух дней в Петропавловске пошли в бухту Моржовую, где работала флотилия “Алеут”. На плавбазе топили жир, делали консервы, китовое мясо передавали на заморозку нам на “Рефрижератор № 1”. Четыреста тонн морозки мы сдали на транспортное судно, пошли в Охотск на морозку горбуши, потом в устье Амура на кету, потом по Амуру у Комсомольска брали частичк.

В мае 1942 г. меня перевели на Камчатку на танкер “Максим Горький”, тоже вторым механиком. В ноябре пошли в Америку. Первым рейсом везли хлопковое масло из Портленда, штат Орегон. В следующих в 1943—1944 гг. возили

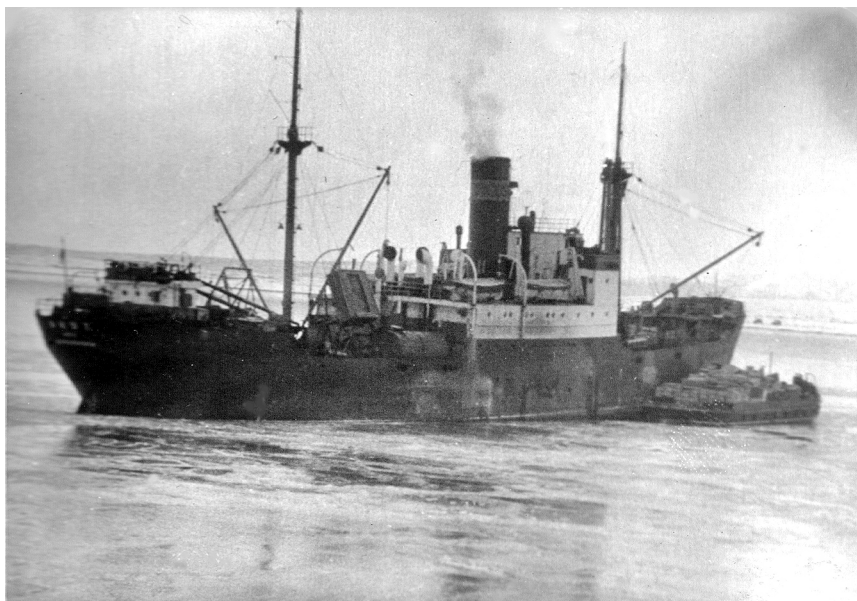
метиловый, технический спирт и смазочные масла из Сан-Франциско. Грузоподъёмность “Максима Горького” 1 050 тонн, водоизмещение примерно 5 000 тонн, машина 610 л. с. Капитаном был Михаил Ефимович Зеленский, очень хороший капитан.

В 1944 г. в Сан-Франциско сделали малый капитальный ремонт, четыре месяца ремонтировались: пришли в мае, ушли в сентябре. В Америке по городу ходили только группами. Какую-то часть зарплаты нам платили валютой, второй механик получал пятьдесят два доллара в месяц, на питание в американских столовых выдавали по три доллара в день. Покупать там старались в основном не тряпки, а продукты — бекон, сахар, масло, муку, у нас ведь был голод».

«Максим Горький» участвовал в Курильском десанте, входил в состав вспомогательного флота, потом прошёл до Итурупа. Вся команда танкера была награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».

Василий Моисеевич помнил многие имена капитанов судов АКОфлота, ходивших в Америку: «Якут» — Павел Дмитриевич Киселёв, «Щорс» — Пётр Яковлевич Жуковский, «Эскимос» — Карл Карлович Берг, «Анатолий Серов» — Илья Иосифович Баклаг, «Орочон» — Григорий Акимович Барботько, в конце войны — Алексей Андреевич Гринько (он водил в ремонт в канадский Ванкувер «Чавычу»), на «Максима Горьком» капитана Зеленого сменил Сергеев, а после войны капитаном стал Сергей Иванович Пронин, который до этого служил на ТОФ.

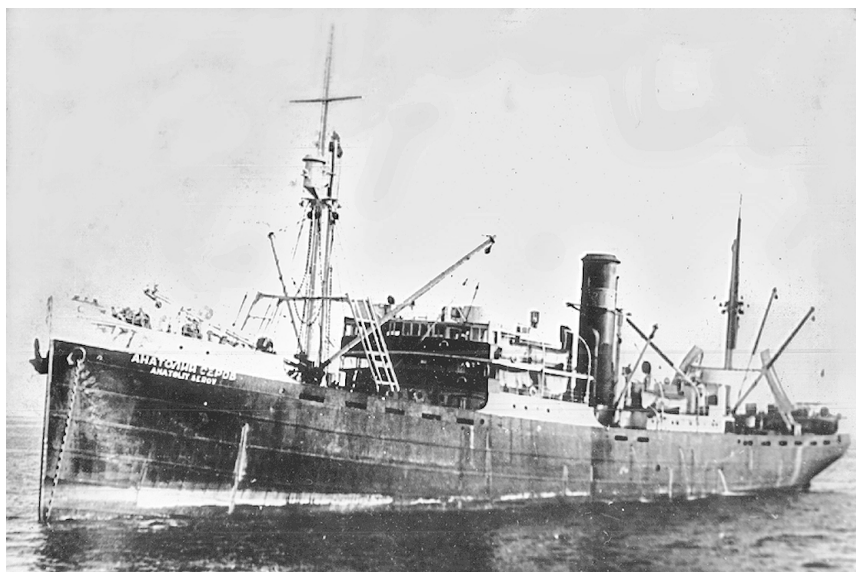
П. И. Анода уточнил: «Илья Иосифович Баклаг стал капитаном уже при мне после войны, на “Анатолии Серове” в годы войны он был штурманом, а капитаном был Александр Игнатъевич Дудник. В середине 1930-х А. И. Дудник был капитаном-директором китобазы “Алеут”, в 1937-м его арестовали, через год выпустили, он стал работать в АКО. В 1940 г. привёл “Анатолия Серова” Северным морским путём из Мурманска во Владивосток и остался на нём. Во время войны ходил в Америку два раза».



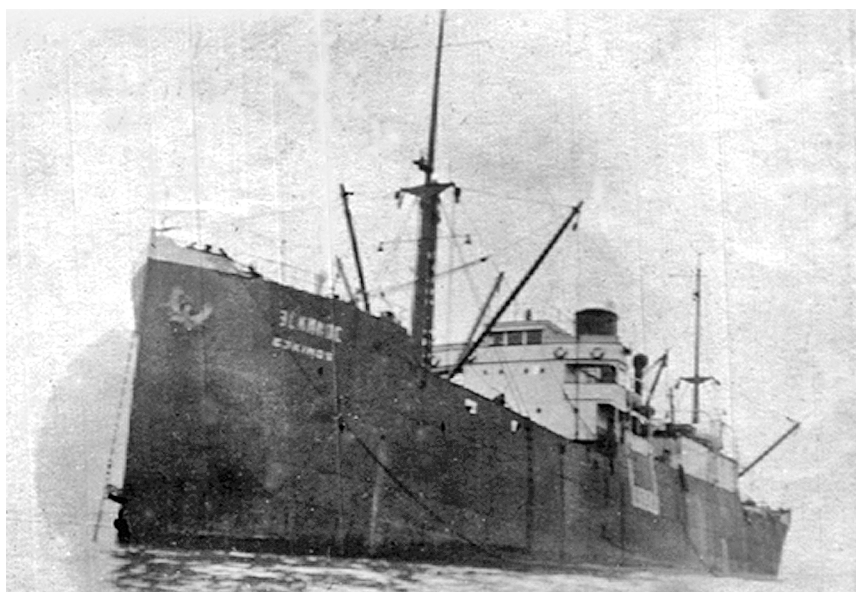
Пароход АКОфлота «Якут» (капитан П. Д. Киселёв)



Единственный танкер АКОфлота «Максим Горький» (капитан М. Е. Зеленский) в рыбном порту Петропавловска-Камчатского



Пароход АКОфлота «Анатолий Серов» (капитан А. И. Дудник)



Пароход АКОфлота «Эскимос» (капитан И. П. Колесников).
Все эти суда ходили во время войны на ремонт в США, на обратном пути
перевоза грузы ленд-лиза

В. М. Рядченко ещё вспомнил, что в один из рейсов в 1942-м или 1943-м мотористом на «Максиме Горьком» ходил в Америку знаменитый камчатский фотокорреспондент Г. З. Гайдукевич.

Мне удалось поговорить об этом с самим Георгием Захаровичем. Позвонила ему, чтобы выяснить, он ли является автором снимков американских кораблей у причалов Петропавловска, сделанных осенью 1945 г.? Оказалось, не он. Ходил на «Максиме Горьком» Гайдукевич в 1942 г., в рейсе был мотористом, в Америке — фотокором. Снимал, по его словам, «на НКВД». Потом был призван в стрелковую дивизию, которая воевала в Маньчжурии и, когда вошли в Харбин, стала называться Харбинской. Из Харбина на Камчатку выехал в ноябре 1945 г., добирался через Хабаровск, где его, как он сказал, «уговорили быть собкором ТАСС». В Петропавловск Георгий Захарович вернулся в феврале 1946 г., поэтому снимать американские корабли никак не мог (они ушли, по-видимому, в самом начале ноября 1945 г. — А. П.) и не знает, кто делал эти снимки, даже предположительно.

Кроме танкера АКОфлота «Максим Горький», на американской линии в военные годы работали рефрижераторы Востокрыбхолода «Пищевая индустрия» и «Рион». Все другие транспортные и рефрижераторные суда рыбной промышленности Дальнего Востока, способные пересечь океан, ходили в Америку в межсезонье, как правило, на ремонт, на обратном пути шли, полностью заполненные грузами военной помощи. На советские судоремонтные заводы поступали по ленд-лизу оборудование, материалы и детали для ремонта судов. Так, по отчёту механико-судовой службы Главприморрыбпрома, с января 1941 по январь 1945 г. поступили 78 импортных судовых двигателей семи наименований [ГАПК. Ф. 1. Оп. 2. Д. 548. Л. 29].

Ещё один второй механик времён войны, ставший впоследствии механиком-наставником, с которым я была знакома, Пётр Сергеевич Поваринский (1913—1996) ходил на рефрижераторе «Рион». Капитаном на нём всю войну был

Виктор Михайлович Полубабкин. Все американские рейсы «Риона» были в Сан-Франциско, только один в Портленд.

В первый рейс вышли в феврале 1942 г., везли немного пушнины. Шли через Цусимский пролив. Японцы остановили «Рион» и привели в Токийский залив в какую-то, как сказал Пётр Сергеевич, необитаемую бухту, где их держали две недели, если не больше, в результате до Америки шли почти два месяца. В следующих семи или восьми рейсах японцы тоже останавливали, но больше не задерживали. Ходили потом через пролив Лаперуза, зимой выгружались в Петропавловске. Туда ходили в балласте, оттуда везли в основном сливочное масло в пачках, сахарный песок, бензин в бочках и другие грузы. Кроме Америки, ходили в годы войны и на Камчатку, в Охотск, в Магадан. Доставляли в районы промысла соль, тару, баночку, сезонных рабочих, вывозили продукцию.

Почти каждый рейс в Сан-Франциско делали текущий или средний ремонт, и таким образом всю войну проходили без капитального. В Сан-Франциско же Пётр Сергеевич в числе многих других военных и гражданских советских моряков прошёл курс обучения на артиллерийском отделении военно-морской школы США.

«В военные годы по рекомендации учёных увеличено производство китовых консервов, пищевая ценность и вкусовые качества которых не уступали другим продуктам рыбного промысла. Китовых консервов в 1942 г. выпущено было в четыре раза больше, чем в 1940-м... На китобойной флотилии “Алеут” работал известный специалист по китам Борис Александрович Зенкевич» (Елизаров А. А., Семёнов А. И., указ. соч., с. 65).

Капитаном-директором китобойной флотилии «Алеут» в годы войны был Николай Александрович Егоров. Мне довелось встречаться с его сыном, известным во Владивостоке учёным Георгием Николаевичем Егоровым. К сожалению, встреча в декабре 1992 г. была единственной, в следующий свой приезд во Владивосток я узнала, что он скоропостижно скончался. Как он успел мне рассказать, отец

брал иногда сына-подростка в промысловые экспедиции, взял с собой уже семнадцатилетнего Георгия и в Америку, когда плавбаза была направлена туда на ремонт.

В объяснительной записке к годовому бухгалтерскому отчёту за 1945 г. написано: «Китобойная база “Алеут” прибыла во Владивосток после капитального ремонта 31 мая, вышла 13 июня и прибыла на промысел 15 июля. Не принимала участия в промысле три месяца: с 15 апреля по 15 июля» [ГАПК. Ф. 1196. Оп. 1. Д. 16. Л. 7]. Видимо, бухгалтерия учитывала только плановое промысловое время отчётного года, потому что капитальный ремонт требовал много времени, длился порою год и дольше, особенно в конце войны. Судовые журналы флотилии с 27 июля 1943 по 20 июня 1945 г. в фонде 1196 ГАПК отсутствуют. Г. Н. Егоров назвал точную дату прихода в Сиэтл — 14 марта 1944 г. Из Владивостока выходили в феврале.

«Когда шли туда, в Охотском море вмерзали в лёд, — рассказывал Георгий Николаевич. — Ледокол обкалывал, шли дальше. Недалеко от Парамушира увидели на льду сбитый американский бомбардировщик с мёртвыми лётчиками».

В Сиэтле и Портленде производили ремонт и переоборудование не только плавбазы «Алеут», но и других судов советского промыслового флота, и Георгий Егоров, хорошо знавший английский язык, был оставлен в США уже после того, как «Алеут» закончил ремонт и ушёл во Владивосток.

В. Ф. Скорупский рассказал, что по инициативе уполномоченного Совнаркома СССР по рыбной промышленности в Америке Евгения Ивановича Никишина новейшее крабообрабатывающее оборудование было установлено на ставших в результате этого краболовными плавбазами «Чернышевском» и «Менжинском». Их ввели в строй, по уже упомянутым данным ГАПК, 1 января 1945 г. Всё это делалось на условиях ленд-лиза.

Дату своего ухода из США Г. Н. Егоров тоже назвал точную — 26 июля 1945 г. В Петропавловске его застало известие о начале войны с Японией, на госпитальном судне «Менжинский» он был участником Курильского десанта.

Георгий Николаевич передал мне слова своего отца, которому это рассказывал начальник погранзаставы в селе Никольском на острове Беринга: «Летом 1942 г. Командоры облётывала американская “Каталина” — гидросамолёт. Её обстреляли, и она села на озере Саранном. Когда пограничники приехали туда на конях, с озера поднялась вторая “Каталина”, она забрала лётчиков, а первой американцы проббили днище, и она затонула». О лежащем с войны на дне озера Саранного американском гидросамолёте и намерениях попытаться поднять его я слышала и раньше, когда бывала на Командорах, но о том, при каких обстоятельствах он туда попал, узнала от Г. Н. Егорова.

Поскольку СССР до августа 1945 г. не был в состоянии войны с Японией, на Камчатке продолжали работу японские рыбные промыслы. На западном побережье они действовали и в 1944, и даже в 1945 г. Свидетельством тому рассказ заместителя главного инженера управления ДВЖД Аркадия Ивановича Писарского, который в годы войны был курсантом Хабаровской школы военных техников железнодорожного транспорта. Курсантов при постоянной нехватке людей «бросали» на разные работы на железной дороге, а в 1944 г. тридцать самых крепких с курса, на котором училась сотня, «бросили» на путину на Камчатку. Работали они там с мая по ноябрь, Аркадий Писарский был командиром этого взвода.

«На пароходе “Чапаев” плыли из Находки два с половиной тысячи рабочих, из них, — рассказывал Аркадий Иванович, — 2 470 женщин и тридцать мальчишек-курсантов. Шли через пролив Лаперуза на западное побережье Камчатки, где на каждом комбинате высаживали вместе с курсантами по двести — триста женщин. Я попал на рыбокомбинат Митога. Фамилия директора была Воронин, он имел орден Трудового Красного Знамени. В посёлке — три-четыре тысячи жителей, но на комбинате работала единственная мужская бригада — двенадцать человек, которые занимались ловом и имели бронь. Ловить ходили южнее по побережью на Кихчик, на Озерную мимо японских

рыбалок. Курсантов использовали как грузчиков. Надо было загрузить в мешок семьдесят килограммов соли, снести его на берег, а обратно — ящик с рыбой сухого посола, тоже семьдесят килограммов.

Работали по шестнадцать часов, потом падали и спали. Перерывы были только на обед и ужин. На берегу ходили по соломенным циновкам, как и работавшие рядом японцы. У них были выстелены две дорожки, посредине стояли блюда с лепёшками и кувшины с питьём, ели-пили они на ходу. Пока не разгрузят пароход, не отдыхают. На границах японского участка дежурили наши пограничники».

«Половина флота АКО, — продолжал Аркадий Иванович, — была потоплена японцами, поэтому лежали десятки тонн рыбы прошлого года. Наши боялись даже протесты давать, чтобы не вызвать войны с Японией».

Рыба, не вывезенная с прошлого года, конечно, лежала, но японцы тут были ни при чём, не топили они у своих берегов наши суда ни транспортные, ни рыбацкие, они не меньше нашего боялись войны ещё и с русскими. Наши суда топили американцы, но не по злому умыслу, а по ошибке, обычно ночью и в туман. Японцам, повторюсь, не ошибаться было просто — в этих водах американских портов не было, только американские субмарины, которые в отсутствие видимости не слишком затрудняли себя выяснением, чей транспорт: японский или советский, и действовали под лозунгом: «Топи их всех!» В южных широтах они топили и свои, американские транспорты. А прошлогодняя рыба на комбинатах западного побережья Камчатки лежала, наверное, потому, что не хватало мощностей АКОФлота, чтобы вывезти вдвое выросшие объёмы выловленного.

Когда видимость была, американские подводники не ошибались. Павел Дмитриевич Киселёв рассказал, как ещё до начала нашей войны с Японией в Озерной, где японский рыбозавод был рядом с нашим комбинатом, стояли на рейде «Чапаев» и японский пароход. «С “Чапаева”, — говорил Киселёв, — абсолютно точно видели: всплыла подводная лодка, подошла к японскому пароходу, выпустила торпеду

и потопила его — так там и лежит до сих пор на рейде Озерновского комбината. А японцы, увидев подводную лодку, выскочили на кунгас и удрали на невод, остались живы, пограничники их потом забрали. Подводная лодка была, видно, американская, они с японцами были в состоянии войны. А “Чапаева” не тронула. Таких эпизодов разных было навалом».

Капитан парохода АКФлота «Якут» П. Д. Киселёв за войну ходил на нём в Америку трижды. О последнем рейсе 1944 г. вы уже знаете со слов участника того рейса В. А. Сёмкина. Тогда после ремонта в Портленде «Якут» вёз из Америки взрывчатку. Сёмкин, как вы помните, остался в Петропавловске, а пароход пошёл дальше.

Павел Дмитриевич рассказал: «Примерно в августе мы привезли взрывчатку в устье Амура. В лимане выгружались на мелкосидящие пароходы, которые уходили вверх по реке. Отгрузившись до осадки, возможной для прохода через лиман по фарватеру, мы последние тысячу с чем-то тонн увезли сами вверх по Амуру. Выгрузили между Николаевском и Комсомольском — там какой-то портпункт был у военных, название не помню, перевалочная база».

Второй рейс был в 1943 г. без ремонта, тогда из порта Олимпия в Находку привезли продовольствие. А первый рейс начинался ещё до войны. «На ремонт в Сан-Франциско, — рассказывал Павел Дмитриевич, — вышли из Владивостока в конце февраля 1941 г., не везли туда ничего. Пришли примерно 4 апреля. К этому времени в Сан-Франциско из Петропавловска уже прибыл наш пароход “Эскимос”. Месяц простояли в ожидании ремонта, потом вместе с ним были поставлены в один завод компании “Бетлхем стилл компани”».

О стоявших в Сан-Франциско в ремонте других советских судах даже не слышали — город огромный, заводов много. О ремонте “Мичурина” я узнал, потому что, когда вернулись, мы с ним встретились здесь, во Владивостоке. На нём был капитан Василий Тимофеевич Войтенко, он потом работал у нас на Камчатке в АКО. В США жила его сестра,

эмигрировавшая ещё до революции, они встречались, когда он был там в ремонте, привёз от неё много подарков жене и детям. На него донесли. Когда после ремонта “Мичурин” пришёл во Владивосток, его встретила комиссия во главе с Белаховым — был такой начальник политотдела ДВГМП, и Войтенко посадили месяцев на семь. Потом суд его оправдал. После оправдания его восстановили в партии, а визу не открыли. Он перешёл в АКЮфлот на “Ительмен”, но в Америку его не пускали, отправляли в отпуск, и на “Ительмене” туда ходили другие капитаны.

Окончили ремонт мы в июле, — продолжал Павел Дмитриевич. — В Сан-Франциско взяли паровые железнодорожные краны и разный мешочный груз в трюмы забили между кранами для сепарации. Из Сан-Франциско в половине груза ушли в Ванкувер-канадский, там погрузили в твиндек и на палубу полторы тысячи тонн зажигательной противотанковой жидкости в бочках — её потом назвали “коктейль Молотова”. И всё это привезли уже в сентябре во Владивосток. Жидкость была закуплена в Англии, её вроде сам Молотов заказывал. Англичане готовились к высадке немцев, и приготовили эту смесь, чтобы их встречать, а Гитлер напал на нас.

В начале войны прорваться с этим грузом в Мурманск не могли из-за охраны немцами морских коммуникаций, поэтому она была отправлена из Англии через Атлантику в Канаду, в Монреаль, оттуда по железной дороге в Ванкувер на западном побережье, оттуда через Тихий океан, Берингово и Японское моря во Владивосток».

Из Владивостока по железной дороге «коктейль Молотова» прибыл в Москву, совершив без малого кругосветку. С бутылками, наполненными этой горючей смесью, шли на танки защитники Москвы.

В наши дни некоторые журналисты, полагая, что демонстрируют свою эрудицию, называют всё, что горит, «коктейлем Молотова». Например, на открытии (или закрытии) Олимпийских игр в Турине ведущий репортаж сообщил, что за спиной мотоциклистов, проезжавших в торжественной

процессии вокруг стадиона, горит именно «коктейль Молотова». Нелепость подобных речей, зная вышесказанное, можно оценить в полной мере.

Морской флот Дальстроя НКВД

В годы войны морской и речной флот имело ещё одно ведомство, суда которого внесли заметный вклад в военные перевозки вообще и в доставку грузов ленд-лиза через Тихий океан в частности. Это ведомство — Народный комиссариат внутренних дел (НКВД).

Его Главное управление лагерей (ГУЛаг) контролировало работу всего побережья Северного Ледовитого океана, как Европейской части, так и Сибири, в том числе и судоходство на больших реках, а также Дальний Восток.

Огромные пространства Северо-Востока СССР — два с лишним миллиона квадратных километров — занимало крупнейшее многоотраслевое хозяйство НКВД — Дальстрой. Он имел и свой морской флот, и свой морской торговый порт Нагаево, причалы первой очереди которого были сданы к 7 ноября 1933 г. Первое судно — пароход ДВГМП «Уэлен», капитан П. И. Фёдоров, пришвартовалось к ним 6 декабря того же года. Этот день считается днём рождения порта. К началу войны порт и флот были объединены в одно управление Нагаевского торгового порта. Кроме того, Дальстрой располагал двумя собственными причалами и портовым хозяйством во Владивостоке на мысе Чуркин, хозяйством в Находке, где строил причалы.

Морской и речной флоты Дальстроя несли свои эмблемы и вымпелы. Инициатором его создания был первый начальник Дальстроя Э. П. Берзин.

В середине 1930-х гг. в пострадавшей от кризиса Европе СССР задёшево приобретал суда для своих наркоматов водного транспорта и пищевой промышленности, а заодно и Дальстроя. Они были не новые, под контролем членов советской закупочной комиссии им производили ремонт и при необходимости переоборудование.

Первым приобрели в Нидерландах грузопассажирский пароход «Альмело». Его переименовали в «Ягода» — в честь тогдашнего главы НКВД. Пароход прибыл в порт Нагаево 26 сентября 1935 г. Когда наркома Ягоду в 1937 г. арестовали, судно назвали «Дальстрой».

Вторым был приобретён пароход голландской постройки 1921 г. «Бриелле», получивший название «Джурма», что по-эвенски это значит «Солнечная тропа». Третье судно, тоже голландской постройки 1918 г., назвали «Кулу». «Джурма» и «Кулу» шли на Дальний Восток с заходом в Новороссийск, все три уходили из черноморских портов с полной загрузкой.

В 1937 г. было закуплено четвёртое судно — кабелеукладчик английской постройки «Доминия», который тянул телефонный провод через Атлантический океан в Нью-Йорк. Его в Амстердаме переделали в грузопассажирское, назвали в честь нового наркома «Николай Ежов». Когда и его не стало, судно получило имя «Феликс Дзержинский». Этот пароход с очень красивыми очертаниями был оборудован современной радиоаппаратурой и стал флагманом флота Дальстроя.

В начале навигации 1938 г. «Кулу» для специальных работ забрал ТОФ. Военные моряки, видимо, переоценили его возможности и вскоре передали судно в ДВГМП. Взамен «Кулу» Дальстрой приобрёл в США пароход озёрного типа, названный «Индибирка», значительно меньшей грузоподъёмности: дедвейт «Кулу» — 8 800, «Индибирки» — всего 3 000 тонн. Он проделал путь из Нью-Йорка через Карибское море, Панамский канал, затем напрямую через Тихий океан, прибыл во Владивосток 20 июля 1938 г. 8 августа «Индибирка» пришла в порт Нагаево, откуда, разгруженная в рекордный срок, отправилась в обратный путь 10 августа.

В последний рейс «Индибирка» ушла из Нагаево в начале декабря 1939 г. В Европе уже шла война, СССР готовился к ней, поэтому из лагерей были вытащены оказавшиеся там специалисты — «мозги» для «шарашек». Они

составили значительную часть от примерно полутора тысяч пассажиров грузового парохода, совсем не предназначенного для перевозки людей. Не знаю, как были устроены на нём около ста рыбаков с семьями, возвращавшихся из Магадана после путины, — заключённых везли в трюмах, оборудованных многоярусными нарами.

В ночь с 11 на 12 декабря жестокий зимний шторм выбросил «Индигирку» на камни в проливе Лаперуза у острова Хоккайдо. Японские рыбаки из ближайшего к месту катастрофы посёлка Сирафуцу спасли четыреста тридцать человек и вытащили на берег более восьмисот тел погибших. Остальных, точное число которых осталось неизвестным, поглотило море. Об этом в газете «Дело» (М., 1993, № 16—17) написал В. Ф. Скорупский, капитан дальнего плавания, бывший тогда членом комиссии по расследованию катастрофы. По счастливой случайности в этот спецконвой не попал будущий академик С. П. Королёв, тоже отбывавший срок на Колыме.

В 1940 г., как рассказывают ветераны флота Дальстроя, в перуанском порту Кальяо стоял теплоход «Герцог Якобс», принадлежавший буржуазной Латвии и задержанный по распоряжению её правительства, эмигрировавшего в Лондон после вхождения Латвии в СССР. Его капитан, поддержанный экипажем, сумел в густой туман вывести судно из Кальяо, привёл его во Владивосток и передал советским властям. В феврале 1941 г. теплоход «Герцог Якобс» был переименован в «Советскую Латвию» и передан с баланса Латвийского государственного морского пароходства в Дальстрой. Построенное в 1926 г. в Швеции судно находилось в достаточно хорошем состоянии.

Все четыре судна, которыми располагал Дальстрой в начале войны, были большими и быстроходными. Их общая грузоподъёмность — более тридцати двух тысяч тонн.

Первым к перевозкам военной помощи союзников через Тихий океан был подключён уже в третьем квартале 1941 г. «Феликс Дзержинский». К началу 1942 г. все суда работали на линии Америка — Владивосток. Данные Госу-

дарственного архива Магаданской области позволили подсчитать, что за годы войны они перевезли примерно четырёхсот восемьдесят тысяч тонн импорта, округлённо — около полумиллиона тонн.

В 1941 г. длина причальной линии порта Нагаево составляла двести семьдесят, к 1 июля 1944 г. — четырёхсот метров, то есть увеличилась в полтора раза. «В 1945 г. введён в эксплуатацию девятый ряж. В 1943 г. порт Нагаево получил восемь кранов общей грузоподъёмностью шестьдесят четыре тонны, в 1944 г. — первые автопогрузчики и катучие краны грузоподъёмностью до пятнадцати тонн. Были построены новые складские помещения, появились благоустроенные подъездные пути... В этом же году построены четыре пирса в порту Певек общей длиной сто девяносто два метра» (Ефимов С. П., Владивосток, 1996).

С 1943 г. Нагаевский порт перешёл на положение перевалочной базы для заграничных грузов. В этом году из обработанных 513,2 тыс. тонн 170 тыс. принадлежали Наркомату внешней торговли. В первой половине 1944 г. из общего количества 86,1 тыс. тонн внешнеторговских было 34 тыс. Последние цифры невысоки, потому что большую часть первого полугодия льды закрывали дорогу в Нагаево. Мощных ледоколов в том году не было, навигация началась в конце мая — июне, а завершилась в декабре.

В Магадане, как и в Петропавловске-Камчатском, частично разгружали, чтобы уменьшить осадку, крупнотоннажные, суда, шедшие из Америки во Владивосток через мелководный Татарский пролив с военными и стратегическими грузами, о которых не следовало знать японцам. Они постоянно устраивали досмотр нашим судам в своих территориальных водах.

Часть импорта, шедшего из США и Канады через Тихий океан, предназначалась Дальстрою. Его начальник в годы войны И. Ф. Никишов в своём докладе на партийно-хозяйственном активе, прошедшем в Магадане 21—22 ноября 1945 г., говорил: «За годы войны из-за границы нам было завезено несколько десятков экскаваторов, сотни тракторов,

тысячи автомашин, около ста бульдозеров и много другой техники, оборудования, строительных материалов и металла». Перечень разделов из рапорта представителя Дальстроя в США Шаламберидзе от 23 ноября 1942 г. позволяет лучше представить разнообразие этого снабжения [ГАМО. Ф. Р-23сс. Оп. 1. Д. 179. Л. 27—43]: энергетическое, горно-обогатительное, литейное оборудование; дорожные машины и строительные механизмы; металлы, кабельные изделия и абразивы; взрывчатые вещества; горючее и смазка, автопокрышки и ремонтная резина; геодезический инструмент; продовольствие и промтовары.

В ноябре 1944 г. поступили пятьдесят два тяжёлых грузовика фирмы «Даймонд», к осени 1945 г. на дорогах Колымы их работало около ста пятидесяти.

Главный продукт деятельности Дальстроя — золото — везли в США в качестве, как считали моряки, «обратного ленд-лиза». В декабре 1942 г. из Магадана, а в 1944 г. из Владивостока золото в США вёз «Трансбалт», грузили его и выгружали в американских портах ночью — об этом рассказали участники тех рейсов машинист 1-го класса В. Н. Хоценко и матрос-рулевой А. Е. Пугач.

По словам бывшего военного моряка В. А. Тарулиса, служившего с осени 1944 г. связистом на пограничном сторожевом корабле (ПСКР) «Киров», который базировался в Петропавловске, камчатские сторожевики «Киров» и «Держинский» возили золото из Магадана в Николаевск-на-Амуре, где его принимала канонерская лодка Амурской флотилии. В год было два-три таких похода, за которые командир и офицеры ПСКР получали ордена. Тарулис участвовал в одном. Остальное время корабли патрулировали вдоль берегов Камчатки: по западному побережью — до Паланы, по восточному — до Уэлена, иногда выходили и в Ледовитый океан.

А. А. Дубровин, начальник 9-го ВЛП в Лимане, который проводил ПСКР, утверждает, что в Николаевск заход был только раз, все остальные «золотые» рейсы направлялись во Владивосток.

Суда Дальстроля, судя по всему, золото в Америку не возили. Несмотря на это, «в Америке, — говорили ветераны флота Дальстроля, — к нам относились исключительно хорошо, ведь мы были из “Золотой компании”», и, по-видимому, никого не смущало, что рабочей силой в этой компании были заключённые, о чём знали многие на другом берегу океана.

Дальневосточная железная дорога

Заметная часть паровозов, работавших на Дальнем Востоке, была произведена в США по проектам русских инженеров. Об этом написано в книге В. А. Ракова «Локомотивы железных дорог Советского Союза», изданной в Москве в 1955 г.: «Так как во время Великой Отечественной войны почти полностью прекратилась постройка новых паровозов на отечественных заводах, Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) СССР в связи с необходимостью пополнения парка паровозами средней мощности выдал в 1943 г. заказ американским заводам Балдвина и Американской локомотивной компании на постройку паровозов типа 1-5-0. Для ускорения выполнения заказа было решено использовать проект паровоза типа 1-5-0 серии Е^а, разработанный под руководством русских инженеров».

Первый заказ тем же американским заводам на постройку паровозов для русских железных дорог, ширина колеи которых отличается и от европейской, и от американской, был сделан ещё в 1916 г. Тогда «под руководством русских инженеров был разработан проект паровоза типа 1-5-0 серии Е¹. До 1918 г. их было построено 881, большинство работало на Дальнем Востоке и в Сибири, удовлетворительно выдерживая суровые климатические условия».

Паровоз серии Е¹ стоит на постаменте в Уссурийске, серии Е^а — у локомотивного депо Комсомольска-на-Амуре и у платформы поездов дальнего следования железнодорожной станции Владивосток. Последний поставлен в 1995 г. как памятник трудовому подвигу железнодорожников

Дальнего Востока в годы Второй мировой войны. К сожалению, ни у одного из них нет указания об его происхождении.

В годы Второй мировой войны на американских заводах строили для нас и паровозы меньшей мощности серии Ш^а. Их на Дальнем Востоке использовали в основном в качестве маневровых.

По данным из книги Р. Джонса, через Тихий океан прошло 58,3 % железнодорожных транспортных средств. Здесь есть следующие цифры: по всем маршрутам в СССР было отправлено 1 900 паровозов, 66 дизель-электровозов и 11 075 железнодорожных платформ. Если считать, что проценты отправленного через Тихий океан для паровозов и вагонов одинаковы, получим, что во Владивосток проследовало более 1 100 паровозов и около 6 500 платформ.

Платформа — общее название всего, что можно прицепить к локомотиву, то есть конструкция, имеющая колёсные пары, это — цистерна, рефрижератор, товарный и пассажирский вагоны. Так же и локомотив — это и паровоз, и тепловоз, и электровоз, в общем, всё, что может тянуть за собой железнодорожный состав.

Паровозо- и вагоностроительные заводы, работавшие по советским заказам, находились недалеко от Портленда. От них к порту были проложены железнодорожные пути с шириной нашей колеи, которая больше американской. В Портленде паровозы с тендерами и вагоны грузили на специально переоборудованные лесовозы и либерти, во Владивостоке их снимали с судна и ставили на рельсы мостовым порталным краном. Это была новая и очень смелая технология выгрузки. На первом выгружаемом таким образом паровозе находился тогда уже ставший заместителем наркома А. А. Афанасьев.

Чтобы новый паровоз мог работать, его нужно запустить и разогреть. До того он является и называется «холодным». Заправка паровоза — это большое и серьёзное дело. Привезённые во Владивосток паровозы собирали в «сплотки» по пять комплектов паровоз-тендер и холодными гнали в Уссурийск, где часть из них, в основном серии

Е^а, заправляли и оставляли на Дальнем Востоке, а остальные холодными гнали дальше на запад.

Платформы, изготовленные в США, в разобранном виде доставляли тоже в Уссурийск. Там в ремонтных мастерских организовали их сборку. Это производство превратилось в крупное предприятие по ремонту и эксплуатации подвижного состава — Уссурийское вагонорефрижераторное депо (ВРД), одно из наиболее успешно работающих на ДВЖД в наше трудное время.

Прекрасно устроенный музей ВРД прослеживает его историю, начиная с военных лет. Но когда я туда попала в 1993 г., на музейных стендах не было упоминания о том, что явилось толчком к организации этого производства, нигде мне не удалось обнаружить словосочетание *ленд-лиз*. Надо отдать должное заведующей музеем ВРД С. В. Шевцовой — она признала, что это её упущение, и на краеведческой конференции во Владивостоке в 1994 г. *ленд-лиз* присутствовал даже в названии её доклада об истории ВРД.

В 1957 г. в Хабаровске вышла книга «Дальневосточная магистраль к 40-летию Октября». В ней обстоятельно рассказана история строительства железных дорог на востоке России. Сооружение Великого Сибирского пути началось в 1891 г. одновременно с запада и востока. 19 мая 1891 г. во Владивостоке была торжественно заложена и началась прокладка Уссурийской железной дороги. Движение на участке от Владивостока до Хабаровска открылось 15 октября 1897 г.

1 апреля 1936 г. Уссурийскую железную дорогу разделили на Амурскую и Дальневосточную. Протяжённость последней от станции Архара до Владивостока, её управление находится в Хабаровске. 1 июля 1939 г. выделилась Приморская железная дорога с управлением в Ворошилове-Уссурийском (сейчас это Уссурийск).

В «пиковом» военном 1944 г. в дальневосточные порты из Америки отправлено почти три миллиона тонн импорта. Из отправленных через Тихий океан без малого девять миллионов тонн Владивосток перевалил именно на железную

дорогу 7,9 млн, значит, за 1944 г., на который приходится треть поставок, дорога приняла не менее 2,6 млн тонн. А ведь был ещё довольно весомый экспорт — лес, руда. Очевидно, пик нагрузки на дорогу по импорту-экспорту 1929 г. (около 1,8 млн тонн), указанный в самом, по мнению А. И. Писарского, достоверном издании о работе ДВЖД, далеко отстаёт от пика военных лет. А то, что заместитель главного инженера управления дороги, который сам был участником, хоть и эпизодическим, огромной до невероятности работы тех лет, этого не знал — ещё одно свидетельство того, до какой степени была засекречена эта работа, в которой были многие тысячи участников. Вернее, засекречены её объёмы и содержание.

При сравнении объёмов импортных перевозок ДВЖД с Кировской (от Мурманска) и Северной (от Архангельска) железными дорогами следует иметь в виду, что заметная часть ленд-лиза из северных портов уходила морем, прежде всего для нужд воюющего Северного флота, а также для снабжения Севморпути. Поэтому железным дорогам его доставалось меньше. Значит, отталкиваясь от сравнения работы портов, ДВЖД за годы войны перевезла импорта более чем в четыре раза больше Кировской и более чем впятеро больше Северной железной дороги!

Это было движение в западном направлении. Но наибольшую, хоть и краткосрочную, трёхмесячную нагрузку ДВЖД выдержала на восточном направлении в мае-августе 1945 г., когда шла переброска войск и военной техники в Маньчжурию. Ветераны этих перевозок утверждают, что эшелоны шли порой с интервалом в пять-десять минут. Думаю, перевозки от Владивостока к месту боевых действий в это время тоже возросли, в том числе и импорта.

Провести сравнение по годам данных официальной единой образной статистики НКПС возможности нет, потому что она в несекретных фондах РГАЭ за 1944 г. отсутствует вообще, а 1945 г. представлен только цифрами пассажирских перевозок. Мною сделана попытка сравнить данные НКПС по Приморской железной дороге за 1940 и 1942 гг.

Из Владивостока отправлено соответственно 966 тысяч и 6 136 тысяч тонн [РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 61. Д. 521. Л. 229; Д. 526. Л. 609]. Увеличение получается примерно в шесть раз. Но ветеран-железнодорожник И. Ф. Хирный, в годы войны заместитель начальника поочерёдно почти всех станций Владивостокского железнодорожного узла (Эгершельд, Владивосток, Первая речка, Мыс Чуркин), познакомившись с этой статистикой, сказал, что цифра 1940 г. далека от действительности, потому что в официальные отчёты НКПС не включали военные перевозки. А их в предвоенные годы было в несколько раз больше, чем гражданских.

Железнодорожный транспорт был военизирован, железнодорожники носили военную форму. В первые дни войны многие из них ушли на фронт. Кроме этого, на фронт каждое локомотивное депо отправляло подвижные депо: паровоз с тендером и вагон для отдыха локомотивных бригад, которых в этот комплект полагалось всего две. Двадцать — сорок комплектов составляли военную колонну. Потому и не хватало на ДВЖД ни подвижного состава, ни работников, и возникали заторы в порту Владивостока.

Г. Ф. Гвоздовский, окончив фабзавуч в 1931 г., стал машинистом депо Первая речка в 1935-м и работал всю войну на участке дороги Владивосток — Уссурийск, его в военные колонны не направляли. Иногда приходилось участвовать в авралах в порту. «Однажды ночью в 43-м или 44-м собрали человек пятьдесят в депо и пешком погнали на Эгершельд на погрузку — грузили в тот раз колбасу в банках».

«Если до войны на участке Владивосток — Уссурийск работали четыре смены локомотивных бригад, в войну их было три и даже две — сутки через сутки, а то и до полутора суток не слезали с паровоза, работали на износ», — свидетельствует он.

В 1942 г. на ускоренные курсы кочегаров стали принимать девушек с восемнадцати лет. «Несколько десятков набрали, быстренько обучили, — рассказывал Г. Ф. Гвоздовский. — Одели их в ватные штаны. Кругом мазут, гарь,

в зимнее время холод, никакой гигиены. Работали они до конца войны, пока уже после войны не вышел приказ, чтобы женщин на тяжёлых работах заменить. В нашем депо из них машинистами стали Любовь Вдовченко и ещё человека три, работали они в основном на маневровых паровозах».

В сентябре 1942 г. на несколько месяцев кочегарами на паровозы посадили курсантов школ военных техников железнодорожного транспорта, одним из которых был А. И. Писарский, курсант Хабаровской школы.

«Эти школы существовали с 1937-го по 1956-й, — рассказывал он, — учились пять лет, получали два образования: железнодорожное и военное. Такие школы были в Хабаровске, Чите, Иркутске, Красноярске. Это был резерв рабочей силы на железной дороге. Нас срывали с учёбы и на ремонт, и на литьё корпусов гранат и мин, в 42-м — кочегарами, пока не стали возвращать с фронта квалифицированные кадры, в 44-м — на путину на Камчатку, в 45-м — на переброску войск на Дальний Восток, тогда уже помощниками машиниста работали с мая по август. Из пяти лет учились примерно два с половиной года.

В 1942 г. мы были ещё мальчишки, ослабленные плохим питанием. На поездку до суток дополнительно давали двести граммов хлеба, по двадцать граммов сахара и сала — американского шпига и десять граммов махорки. Основное питание было — шестьсот граммов хлеба и три раза в день баланда. Я выдержал пять поездок. Машинисты с такими кочегарами не могли обеспечить график, стали ставить по два пацана. Машинист ещё нам помогал, с помощью приспособления с педалью дверцу топки открывал. Нарушения графика ведь разбирало НКВД.

На американских паровозах был механический углеподатчик. Ни с тендера, ни в топку уголь бросать уже было не надо. Помощнику машиниста надо было следить за равномерным пламенем, а кочегару — разбивать крупные куски. В 45-м войска возить было хорошо. Они ехали с походными кухнями и кормили паровозные бригады».

В. Е. Белоусов в начале войны работал помощником машиниста, в 1943-м стал машинистом, в мае 1944-го был направлен в депо Казатин Винницкой дороги, сразу после освобождения этих мест от немцев. Работать приходилось под бомбёжками, он получил ранение. 6 апреля 1945 г. вернулся в паровозное депо Ворошилова-Уссурийского. Ещё до Винницы возил сплотки холодных американских паровозов с Эгершельда в Уссурийск, когда вернулся, трудился на них и считал, что Е^а — хороший паровоз, помнил, что к нему полагался антيناкипин.

«До войны, — говорил он, — составы были тысячу двести, полторы тысячи тонн, а в войну — и две тысячи, и больше водили. Всё нарушали, и скорость нарушали: где двадцать пять было, тридцать-сорок фугую».

А. Г. Галанцев машинистом стал уже после войны, был знаменитым стахановцем, а в 1942—1943 гг. работал кочегаром, с 1943 по 1945 гг. — помощником машиниста локомотивного депо Ворошилова-Уссурийского. Он утверждал: «Самая большая нагрузка была на дорогу в 1943—1945 гг., в 1946—1947 гг. — спад, 1948-й — начало подъёма, но и в 1950 г. она не достигла нагрузки 1943—1945 гг.».

Такого уровня нагрузка на ДВЖД достигла и превысила его, вероятнее всего, к концу 1950-х — началу 1960-х гг., когда началось интенсивное заселение Дальнего Востока. Но тогда была уже другая техника и другое обеспечение кадрами.

Аляска — Сибирь (АлСиб). Вершина айсберга

Вопрос о создании воздушного моста через Аляску и Сибирь был поднят уже в июле 1941 г. Тогда ГКО дал задание специалистам выбрать один из трёх вариантов маршрута: вдоль Севморпути; через Камчатку и Комсомольск-на-Амуре; через Уэлькаль — Сеймчан — Якутск — Киренск — Красноярск.

9 октября 1941 г. вышло постановление ГКО № 739с о разработке третьего варианта, начальником строительства

назначен Д. Е. Чусов [«Небо без границ». — Красноярск, 1995. — С. 196—197]. Изысканиям, проектированию и строительству трассы были отведены предельно сжатые сроки. При этом не было, и в условиях войны не могло быть, должного обеспечения ни инструментами, ни техникой, ни рабочей силой. Выручали, как всегда, смекалка и энтузиазм, помогали, как могли, местные власти и жители.

«После зимних контратак (1941—1942 гг. — А. П.) русские ожидали теперь, в весенние и летние месяцы, нового германского наступления, и больше всего они нуждались в истребителях, а не в бомбардировщиках... Был ещё значительно более лёгкий и простой путь — через Аляску в Сибирь... Это оказалось одним из тех предложений, в отношении которых русские, ко всему относившиеся с подозрением, проявили упрямство, и хотя “в принципе” они согласились, тем не менее, прошло, к сожалению, много времени, прежде чем они предприняли необходимые меры для открытия этого разумного пути через Фербенкс на Аляске», — написал в своей книге «Рузвельт и Гопкинс» советник президента Рузвельта Р. Шервуд (М., 1958). То, о чём идёт речь у Шервуда, действительно было, но были ещё и объективные трудности, о которых американцы, видимо, имели очень слабое представление.

29 мая 1942 г. в Вашингтон прилетел В. М. Молотов, имея главной целью добиться решения об открытии второго фронта в Европе. Круг обсуждаемых вопросов был большой, американцы снова и снова заговаривали об АлСиб, и на последней за визит встрече Рузвельта, Молотова и Гопкинса 1 июня тоже. «Вопрос изучается», — был ответ Молотова. Как известно, на все подобные вопросы давать ответ не мог никто, кроме Сталина.

Р. Шервуд приводит запись Г. Гопкинса, ближайшего помощника президента Рузвельта, сделанную 9 июня: «Вчера вечером у меня был посол Литвинов, который сказал мне, что русское правительство согласно, чтобы мы организовали перегонку самолётов в Россию через Аляску и Сибирь... Мне думается, что это один из ощутимых ре-

зультатов визита Молотова... В случае нападения японцев на них у нас уже будет испытанный способ быстрой доставки самолётов во Владивосток».

В навигацию 1942 г. через Берингово море и Берингов пролив по Севморпути с востока начали поступать американские материалы и техника, металлическое покрытие для взлётно-посадочных полос и радионавигационное оборудование.

22 августа 1942 г. Сталин телеграфировал Рузвельту: «...Нужны самолёты и грузовики в возможно большем количестве... Надеюсь, что будут приняты все меры для обеспечения быстрой доставки грузов в Советский Союз, особенно Северным морским путём». Севморпуть — это, прежде всего, грузы для АлСиб.

Комиссия Главного управления Гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ) по обследованию и приёмке аэродромов в своём отчёте записала, что «к началу октября 1942 г. на трассе введено десять аэродромов: ранее действовавшие Красноярск и Якутск и восемь новых. Базовые — Киренск, Сеймчан и Уэлькаль, промежуточные и запасные — Алдан, Олекминск, Оймякон, Берелех и Марково. Также строятся запасные аэродромы с грунтовыми взлётно-посадочными полосами — Бодайбо, Витим, Усть-Мая, Хандыга, Зырянка, Анадырь. Некоторые из них только зимнего действия» [«Небо без границ». — С. 201].

Из восьми новых аэродромов пять должны были находиться на территории Дальстроя НКВД, ему же постановлением ГКО № 2070 от 20 июля 1942 г. и было поручено построить их: два базовых — Сеймчан и Уэлькаль и запасные в Оймяконе, Зырянке и Берелехе (с. 208).

Дальстрой справился с этим заданием. «Особенно много сделали для трассы начальник Дальстроя тов. Никишов и заместитель по политической части тов. Сидоров», — писал весной 1943 г. начальнику ГУ ГВФ генерал-лейтенанту Ф. А. Астахову полковник И. П. Мазурук, который был одновременно начальником трассы и командиром перегоночной дивизии (с. 209).

28 мая того же года Астахов и Мазурук вместе составили докладную записку А. И. Микояну: «Трасса на участке от Марково до Верхоянского хребта не может существовать без участия Дальстроя НКВД». Они просили «обязать Дальстрой к 1 декабря сего года построить посадочную площадку в Кегали» и ряд других объектов. Постановлением ГКО № 3557 от 11 июня 1943 г. Дальстрою поручено строительство аэродромов Тёплый Ключ (Хандыга) и Омолон (Кегали). Это самые труднодоступные места. Дальстрой сдаёт оба аэродрома, а также ангары и авиационные мастерские в Сеймчане и Якутске к 1 ноября 1943 г. (с. 210).

По словам начальника трассы И. П. Мазурука, в мирное время для её строительства потребовалось бы пять лет. В годы войны первая очередь протяжённостью от Аляски до Красноярска 6 306 километров была построена за десять месяцев (с. 202).

С авиазаводов, находившихся в городах основной территории США, через Канаду и почти всю Аляску в Фербенкс, где размещалась крупная американская авиабаза, самолёты перегоняли американские и канадские лётчики. В состав американских перегоночных авиасоединений входила и женская вспомогательная перегоночная эскадрилья. Первые самолёты из поставок СССР прибыли в Фербенкс в сентябре 1942 г. В Фербенксе их принимали специалисты советской военной миссии или приёмочной комиссии, возглавляемой полковником М. Г. Мачиным. Дальше их вели советские лётчики.

Трасса перегона самолётов через Аляску и Сибирь у нас называлась Красноярской, потому что в Красноярске перегон заканчивался. Перегоночную авиадивизию (ПАД) составили пять перегоночных авиаполков (ПАП), каждый полк обслуживал свой участок трассы.

В 1-й ПАП входили две бомбардировочных и две истребительных эскадрильи, его лётчики перегоняли самолёты до Уэлькаля на Чукотке. Обрато в Фербенкс они возвращались на специально для этого выделенном самолёте. «10 января

1943 г. по решению правительства участок трассы Фербенкс — Ном — Уэлькаль с личным составом 1-го ПАП перевели в самостоятельный участок с подчинением начальнику военной приёмки ВВС Красной Армии на Аляске полковнику Мачину» (с. 207).

По этой причине и, главное, потому, что здесь шло непосредственное взаимодействие с американцами, скрыть которое было невозможно, дела этого участка стали наиболее известными из всей работы Красноярской трассы. Потому и сам АлСиб стал известен наряду с северными союзными конвоями — только два из всех путей доставки военной помощи нашей стране.

2-й ПАП гнал самолёты от Уэлькаля до Сеймчана, расположенного в верховьях Колымы, 3-й — до Якутска, 4-й — до Киренска, 5-й — до Красноярска. Штаб дивизии находился в Якутске.

При неполадках в воздухе или отсутствии погоды в районе базового аэродрома совершали посадки на запасные или промежуточные. А погода, особенно в районе Берингова пролива, бывала такой, что за месяц могло выдаться всего три лётных дня. Долгое время нелётной погоды бывало в северной части Тихого океана как зимой, обычно в феврале-марте, так и летом.

Истребители, не имевшие в отличие от бомбардировщиков навигационных приборов для дальних перелётов, шли «клином», как журавли, за ведущим бомбардировщиком. Вести его мог не каждый лётчик. В 1-м ПАП таких было всего двое: П. Гамов и М. Ворона. При перегоне истребителей иногда ещё один бомбардировщик летел замыкающим, но чаще всего его не было, и для наружного наблюдения за состоянием перегоняемых машин замыкающим с одной стороны «клина» шёл командир истребительной эскадрильи, с другой — его заместитель. Об этом мне рассказал бывший командир эскадрильи истребителей на трассе АлСиб В. М. Перов. Ещё он говорил, что в начале работы трассы была сделана попытка перегонять истребители за Красноярском. «Один раз отправили полк — двадцать

один самолёт — своим ходом от Красноярска через Свердловск. За Уралом была непогода, и двадцать самолётов погибли. После этого был приказ Сталина — отправлять только по железной дороге».

Лётчики ведущих бомбардировщиков называли ведомых истребителей шутливо, но точно: «смертнички». И по рации к ним так обращались, пока однажды это не услышал И. П. Мазурук, категорически это запретивший.

Истребители в Красноярске принимали, разбирали и везли по железной дороге к местам дислокации боевых авиасоединений, где собирали снова. Бомбардировщикам в Красноярске тоже была устроена приёмка, и дальше их вели лётчики, которые потом на них воевали.

Бомбардировщики шли по одному. «Над Северной Америкой и истребители летели по одному, — рассказывал В. М. Перов, — там наземная сеть навигационного обеспечения это позволяла».

Лёгкость и простота АлСиб, о чём написал в своей книге Р. Шервуд, — далёкие от действительности характеристики трассы. Доставка по ней самолётов была наименее опасной в том смысле, что вражеского нападения здесь ждать не приходилось. Она же была и более быстрой по сравнению с другими маршрутами — опасными и долгими морскими, где к тому же много времени уходило на сборку-разборку, и перегонном через Южную Атлантику и Африку, исключавшим участие истребителей.

Труднейшей была эта трасса, особенно в начале работы. Самый первый перегон длился больше месяца: группа истребителей П-40 «Киттихаук» поднялась с аэродрома Ладд-Филд у Фербенкса 7 октября 1942 г. До Нома её вёл на бомбардировщике В-25 сам И. П. Мазурук, приземлилась она в Красноярске 16 ноября, потеряв в пути две машины (с. 264—266).

1-я эскадрилья 4-го ПАП, которой командовал В. М. Перов, перегоняла эту первую группу на своём участке от Якутска до Киренска и на следующем — до Красноярска, потому что из-за затяжной нелётной погоды лётчики 5-го ПАП

ещё не успели добраться до Киренска. Здесь и эскадрилья Перова пришлось сидеть неделю. Виктор Михайлович утверждает, что из Якутска отправились девять истребителей. Вёл группу заместитель Мазурука В. В. Фокин на бомбардировщике А-20 «Бостон». Между Красноярском и Киренском у мотора одного из истребителей упало давление масла, он вышел из строя. Лётчик сумел посадить машину на лёд реки Лены у Усть-Кута. Остался цел сам, и самолёт позже, как говорили, тоже удалось отремонтировать, так что эта потеря была временной. О потерях на предыдущих участках перегонщиков не извещали.

Из «Отчёта о поставке самолётов из США по Красноярской трассе (через Аляску) с 1 сентября по 1 декабря 1942 г.» следует, что в пути погибло два самолёта, ещё один — над Аляской. В СССР за это время перегнано 89 машин, из них 49 бомбардировщиков.

По данным отчётов президентов США Конгрессу, приведённых в книге Р. Джонса, на перегоне до Фербенкса погибло 133 самолёта, на Сибирском участке трассы, как и на морских маршрутах через Тихий океан, потери равны нулю. Причина отсутствия потерь, думаю, та же самая — особая засекреченность территорий, подконтрольных ГУЛаг НКВД.

В докладе ГУ ГВФ, думаю, должны быть собраны все потери вместе. Число погибших авиаторов в очерке В. Ярославцева, вероятно, взято из того же доклада — 114, правда, дальше написано: «Немало лётчиков пропало без вести». Но, если так, то без вести пропали и самолёты, на которых они летели. Тут много неясного. Людские потери были самыми «закрытыми» сведениями. Как рассказывали мне Г. А. Руднев и И. Н. Чесноков, написавшие книги о судах соответственно Дальневосточного и Мурманского пароходств, погибших или участвовавших в сражениях в годы войны, им до недавнего времени рекомендовали не писать о числе человеческих жертв. Что следовало за неисполнением подобных рекомендаций, знали все, потому в их книгах и нет статистики людских потерь. Это, очевидно, относилось и к АлСиб.

Трасса имела ответвления. А. Ю. Котляров пишет, что часть истребителей из Красноярска перегоняли через Читу на аэродром Уккурей в Забайкалье и оттуда в Хабаровск. Другие ответвления можно разглядеть на недавно рассекреченной карте, опубликованной на 195-й странице книги «Небо без границ». Американские самолёты были на вооружении авиасоединений ТОФ и армейских на Дальнем Востоке и до 1945 г., когда летом трасса из Марково «вернула» на Петропавловск-Камчатский. О поставках самолётов на наш Дальний Восток морем в американских исследованиях данных нет. Моряки говорили, что вроде возили их разобранные в ящиках, но достоверных сведений об этом встретить не пришлось.

Из «Доклада командира 1-го ПАП ПАД с 1 марта по 15 сентября 1943 г.»: «В марте полк перегнал в СССР 114 самолётов, имея одну катастрофу командира эскадрильи Савинкина. На взлёте с аэродрома Ном отказал левый мотор, самолёт упал и сгорел, причину отказа мотора выяснить не удалось, так как всё сгорело. Экипаж погиб. Самолёт списан».

Уже в октябре 1942 г. на трассу поступила первая партия транспортов Си-47 «Дуглас», оборудованных новейшей радионавигационной аппаратурой. 7 апреля 1943 г. приказом комдива Мазурука была создана авиационно-транспортная эскадрилья Си-47 из двадцати отборных экипажей ГВФ и полярной авиации. Она доставляла перегонщиков боевых самолётов в базовые аэропорты, перевозила грузы и перегоняла на запад поступавшие из Фербенкса «Дугласы». 4 июня 1943 г. на основании директивы Генерального штаба Красной Армии был создан 8-й транспортный полк, размещавшийся в Якутске. Его личный состав насчитывал 102 человека (с. 206—207).

Постепенное оборудование самолётов и аэродромов для пассажирских перевозок началось, когда 11 июня 1943 г. ГКО принял по этому поводу решение № 3551 об использовании Красноярской трассы как постоянно действующей пассажирской авиалинии. На основании этого решения

15 июня 1943 г. Генштаб издал приказ, которым было образовано управление воздушной магистрали Москва — Уэлькаль. Красноярскую воздушную трассу и 1-ю ПАД разделили, трассу преобразовали в воздушную трассу Красноярск — Уэлькаль, её начальником стал генерал-майор авиации И. С. Семёнов. И. П. Мазурук остался командиром ПАД. Трасса Красноярск — Уэлькаль и ПАД были подчинены управлению ВММУ (с. 207).

К началу 1945 г. на трассе имелось двадцать аэродромов (с. 218). К концу войны в аэропортах трассы действовали четыре аэровокзала и пять гостиниц.

За три года работы трассы был перевезён 128 371 пассажир, правда, в большинстве своём это были авиаторы-перегонщики, возвращавшиеся на исходные базы своих участков. Других, или платных, пассажиров было 17 322. Их перевозка нарастала по мере приближения конца войны. В конце 1944-го и в 1945 г. летали уже группы и делегации.

«За три года по АлСиб перевезли 18 753 тонны оборонных грузов, из них 9 125 платных, 319 тонн почты» (с. 239). Надо понимать, к не платным, или служебным, грузам следует отнести всё, что касается непосредственно трассы: горючее, приборы, инструменты, запчасти и тому подобное. Платными, значит, были самые срочные оборонные грузы, времени на доставку которых морем и поездом не было. Все 9 125 тонн их могли бы поместиться на одном судне типа «Либерти», все вместе служебные грузы — на втором таком же судне.

Морским путём через Берингов пролив в Советскую Арктику за годы войны было отправлено, по американским данным, без малого полмиллиона тонн грузов, предназначенных в основном для трассы перегона самолётов.

Я задала П. П. Гамову вопрос: как поступало на трассу снабжение? Он ответил, что ничего об этом не знает, только всё было американское, кое-что привозили на транспортных самолётах, но это совсем малая часть. «АлСиб держался на воде», — сказала пожилая женщина, бывший бухгалтер одного из его аэродромов.

Действительно, трасса перегона самолётов держалась на воде, потому что практически всё её оборудование и снабжение от горючего и продовольствия до пуговиц доставлялось из Америки водой. Чтобы самолёты могли лететь по ней, шли морские суда через Берингово море и Берингов пролив в Ледовитый океан к устьям сибирских рек, на берегах которых размещались почти все аэродромы трассы, а некоторые взлётно-посадочные полосы были у самого океана, как на чукотском мысе Чаплина. В устьях рек привезённое перегружали на самоходные и несамоходные речные суда и баржи и тащили вверх по течению. Это делали преимущественно заключённые. Допускаю, что и женщина-бухгалтер могла оказаться из них или ссыльнопоселенцев.

АлСиб держался на воде и поэтому был частью Тихоокеанской транспортной эпопеи, единственной достаточно широко известной её частью. Этой известностью он похож на вершину айсберга, большая часть которого скрыта под водой, как до сих пор остаётся скрытой, неизвестной работа моряков на Тихом океане.

ТРЕТИЙ ПЕРИОД СЛАВЫ ПЕТРОПАВЛОВСКА

Славой было овеяно зарождение города в 1740 г. Славой прогремела его оборона в 1854 г. Но его трудовой подвиг, совершённый в годы Великой Отечественной — Второй мировой войн, остаётся малоизвестным до сих пор. А Петропавловск переработал грузов военной помощи от наших союзников по антигитлеровской коалиции, предоставленной в основном на условиях закона США о ленд-лизе, больше Мурманска и почти в полтора раза больше четырёх беломорский портов: Архангельска, Бакарицы, Экономии, Молотовска (сейчас Северодвинск).

Работа военных лоцманов

В 1991 г., в котором исполнилось 50 лет с начала и 46 лет со дня окончания Второй мировой войны, в камчатской печати появилось сообщение: в районе бухты Саранной вечером 8 апреля рыболовный сейнер «Красивый» поднял необычный улов — это была мина из заграждений, охранявших в военные годы подходы к Петропавловску. Последняя ли?

...В моём детстве было одно очень яркое книжное впечатление. Собственно, это была даже не книга, а журнал, детский журнал «Мурзилка», из тех немногих, что выходили в годы войны.

Уцелевших после первой, самой страшной блокадной зимы членов нашей семьи вывезли под весну из Ленинграда через Ладогу, Вологду, Москву в Алма-Ату. Поселили на Кордонной улице в полуподвальной комнате, посреди которой стоял столб, поддерживающий потолок. По вечерам к запахам дома добавлялся резкий запах карбида — свет давала заправленная им лампа, сделанная из корпуса снаряда. Я устраивалась возле лампы и листала-перелистывала, читала-перечитывала этот замечательный журнал. В нём было много разного, цветные картинки. Одна изображала большой парусный корабль, человека за штурвалом,

других людей на палубе, а в воздухе — дымки от разрывов. В рассказе, к которому относилась эта картинка, речь шла о том, как лоцман Иван Рябов посадил на мель в устье Северной Двины вражеские корабли, не пустил их к родному городу Архангельску. Позже я прочитала эту историю в романе Юрия Германа «Россия молодая».

Так с самого детства слово «лоцман» стало для меня необыкновенным, звучит в нём чистая нота высокого подвига.

Уже из рассказа я поняла, что лоцман — это обязательно опытный капитан или штурман, в прежние времена их называли шкипером или кормщиком, в общем — судоводитель. А недавно узнала, что это ещё и очень скромный человек, имени которого, как правило, не помнят капитаны, много раз видевшие его на своём мостике. Имя знают те, кто был знаком с ним в бытность его капитаном. Такой вот психологический казус: лоцман — обслуга, зачем помнить имя?

...Впервые на Камчатку я прилетела летом 1963 г. в сейсмологическую экспедицию. С самолёта увидела заснеженные конусы вулканов, зелёные сопки, синий с белой оторочкой прибоя океан, кружевную линию берега Авачинской губы — и влюбилась с первого взгляда на всю жизнь.

По работе и просто так много путешествовала: ходила, ездила, летала вдоль и поперёк удивительного этого полуострова. Однажды на вертолёте попала в бухту Русскую, расположенную примерно в восьмидесяти километрах или, если по-морскому, в сорока милях к югу от Петропавловска. Зимний день случился тихий и пасмурный. Поверхность бухты была покрыта льдом, присыпанным снегом, небо затянуто низкими облаками. К берегу прилепилось старое судно — очевидно, причал, в сугробах утонули несколько маленьких домиков. Русская в тот раз не открыла мне своей красоты и тем более истории.

А история — недалёкая — оказалась поразительной: во время войны там находился лоцманский пост! В военной гидрографии, частью которой является лоцманская служба, принято название «военно-лоцманский пункт» — ВЛП. Постом его называл старший прапорщик Камчат-

ского погранотряда Николай Иванович Панкратов, с которым я познакомилась в 1985 г. Через год он уволился на пенсию, а начинал свою службу в погранотряде в военные годы и с ноября 1944-го по август 1945-го служил на заставе в бухте Ахомтен. Уже после войны её переименовали, заменили самобытное камчатское название на ставшее заурядным от частого применения — Русская.

Николай Иванович рассказывал: «Суда из Америки шли поодиночке, собирались в Ахомтене. Караван из трёх-пяти судов лоцман вёл через проходы в минных полях в Петропавловск, каждый день два-три каравана. Лоцманов было несколько человек. Если лоцман задерживался, в Ахомтене скапливалось до пятнадцати — двадцати судов. Курсировали американские суда, полученные по ленд-лизу».

Простейшая арифметика показывала, что зимой 1944—1945 гг. через Ахомтен в Петропавловск проходило в среднем десять судов в день, то есть триста в месяц. Я не поленилась пойти в библиотеку и заглянуть в сноску в «Реквиеме каравану PQ-17» В. Пикуля. В семнадцатом конвое в июле 1942 г. вышли тридцать семь судов, он был самым многочисленным, первые конвои насчитывали единицы, значит, на севере через Атлантику за год было отправлено примерно столько судов, сколько в Петропавловск заходило за месяц! А заходили ведь не все.

То, что я узнала, оказалось неизвестным никому из камчатских краеведов и журналистов. Кое-кто, правда, слышал, что порт в Петропавловске стали строить во время войны, но без особых подробностей — тема была до недавнего времени «закрытой». На публикацию первой моей статьи о событиях военных лет редактор заранее испрашивал разрешение у цензуры.

Ленд-лиз, американские суда, строительство порта на далёкой окраине в пору, когда на другом конце страны идёт война не на жизнь, а на смерть; военные лоцманы, ведущие караваны судов в океане у берега Камчатки, где, как в песне Высоцкого, «слева по борту и справа по борту рогатая смерть»... Всё это надо было выяснить, увидеть, узнать.

К югу от горловины Авачинской губы берега Камчатки скалистые, изрезанные бухтами-фиордами одна другой красивее: Спасения, Большая и Малая Саранные, Опасная, Вилучинская, Жировая, Фальшивая, Русская...

Русская — Ахомтен... На восемь километров врезан в скалы полуторакилометровой ширины коридор. Берега высокие, крутые, лавиноопасные. По ложбинкам и распадкам сбегает множество ручьёв и речек. Цепляются корнями за склоны кустарники: густой тёмной зелени кедрач — кедровый стланик и светло-зелёный ольховый, камчатская рябина бузинолистная, украшенная по осени оранжевыми кистями крупных, вкусных, кисло-сладких, без горечи, ягод. Крепко держатся за скалы каменные берёзы, названные так не только за плотную, тонущую в воде древесину, но и за способность расти на камнях. Развесистые, причудливо изогнутые ветрами и снегами, с грубой потемневшей корой стоят они сотни лет поодаль друг от друга, образуя парковые леса. За короткое камчатское лето в укрытых от ветра местах вымахивают травы в полтора человеческого роста. На продуве трава гораздо ниже, с высотой меняется и видовой состав.

Русская — медвежий угол в самом прямом смысле. «Хозяина» увидеть нехитро — много здесь медведей. Много бывает и гнездящейся и пролётной птицы, и рыбы, идущей на нерест. Пока много.

Южнее входа в бухту — мыс Кекурный, который облюбовали для отдыха на своих миграционных путях крупные морские звери — сивучи.

Чудными красками окрашивает бухту осень, но большую часть года цвет в ней один — белый. Только восходы и закаты расцветивают небо всеми оттенками розового, жёлтого, синего, фиолетового, и с неба эти краски проливаются на вершины сопков. Перед штормом небо и океан становятся чёрными.

Снеговая линия на юге Камчатки очень низкая, за короткое лето снежники в распадках не успевают растаять даже у самой океанской воды.

Если смотреть от океана, в дальнем конце справа спускаются к бухте отроги Мутновского вулкана, слева подперта плотиной речушка, вытекающая из горного озера. Ниже плотины вода идёт по трубе-водоводу, из которого «пьют» её суда и корабли, набирают в танки чистую, редкостно вкусную частицу Камчатки, чтобы пользоваться этим добрым даром во многие дни, недели и месяцы своих плаваний.

Живут в Русской пограничники и водолеи, обслуживающие водовод. Деревянные домики водолеев расположились внизу, почти у кромки воды, неподалеку от водовода. Погранзаства находится выше: дома блочные, кочегарка на угле, тарелка «Орбиты», подсобное хозяйство. Рядом дваobelиска с красными звёздами — воинское кладбище.

Стоит застава почти точно против входа в бухту. Это сейчас. Во время войны она располагалась напротив распадка, где нынче водовод. Домик лоцманов был рядом. Неразумные люди срубили на дрова вековые берёзы около заставы, и не оказалось преграды, когда сошла с гор снежная лавина и снесла заставу. Случилось это вскоре после войны. «Язык» лавины и ямы на месте бывших строений видны до сих пор. Показал мне их Н. И. Панкратов, вместе с которым побывали мы в Русской летом 1987 г. Имен лоцманов он не вспомнил и там.

Военно-лоцманская служба Тихоокеанского флота времен войны

В каждом порту в службе капитана порта есть лоцманы. Они работают, как правило, на швартовке судов. Военные лоцманы тоже швартуют суда, но главная работа у них иная.

В 1975 г. в Ленинграде Главное управление навигации и океанографии Министерства обороны СССР выпустило книгу «Гидрографы в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.» с грифом «Для внутриведомственной продажи». По этой причине её не удалось найти даже в Ленинской, теперь Российской государственной библиотеке. Возможность ознакомиться с нею мне любезно предоставил главный

штурман ВМФ тогда ещё СССР контр-адмирал В. И. Алексин. Позже, после выхода нескольких моих статей на эту тему, мне были подарены даже две таких книги. Познакомилась я и с вышедшей во Владивостоке в 1983 г. книгой «Гидрографы-тихоокеанцы на службе родины», где новых сведений о работе военных лоцманов не нашла, а только выдержки из книги «Гидрографы в Великой Отечественной войне», в которой глава «На Тихом океане» написана контр-адмиралом-инженером в отставке В. К. Бубновым, бывшим во время войны начальником гидрографической службы ТОФ. Приведу цитаты из неё:

«В первые же дни войны ТОФ стал выставлять оборонительные минные заграждения на подходах к Владивостоку, Советской Гавани и Петропавловску-Камчатскому» (с. 349).

«В июне-августе 1941 г. создана военно-лоцманская служба, которая сразу же приступила к обеспечению проводок кораблей и судов по минным фарватерам... пополнилась за счёт призыва штурманов и капитанов транспортного и промыслового флотов» (с. 351).

Первоначально в ходе проводок использовали «метод лидирования»: военный лоцман находился на катере, встречал суда в море в заданном месте, там собирался караван, и суда шли за катером через проходы в минных полях к порту.

«В 1942 г. пришлось пересмотреть организацию военно-лоцманской службы... Вместо метода лидирования, который не оправдал себя, создать систему лоцманских пунктов, с которых военный лоцман (согласно заявке) шёл непосредственно на корабль или транспорт и проводил его к пункту назначения. Такой метод потребовал от лоцманов не только хорошего знания района плавания, но и умения маневрировать судном. В связи с этим при гидрографическом отделе флота в 1942 г. были созданы трёхмесячные курсы подготовки военных лоцманов» (с. 357).

Кроме обучения умению маневрировать разными типами судов, была ещё одна, главная причина, которая потребовала подготовки дополнительного числа военных лоцманов, и о которой даже в 1975 г., даже в книге «для внут-

риведомственной продажи» писать, по мнению авторов, было нельзя.

Переброска транспортного флота СССР на Дальний Восток началось ещё в 1939 г. — его уводили от разгоравшейся в Европе войны. Тогда во Владивосток пришли суда Черноморского государственного пароходства и остались в ДВГМП. За ними последовали суда Балтийского и других западных пароходств. В начале 1943 г. на Дальнем Востоке собрался практически весь уцелевший и не мобилизованный в ВМФ транспортный флот СССР. Последняя группа — десять судов Северного государственного морского пароходства — была передана на баланс ДВГМП 12 января 1943 г. [РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 1362. Л. 59]. Единичные передачи в обе стороны шли на протяжении всей войны.

В июне 1941 г. флот ДВГМП насчитывал 85 судов. «В 1941—1945 гг. в состав Дальневосточного пароходства вошли 39 судов, принятых от других пароходств... В разных американских портах было принято: в 1942 г. — 27, в 1943 г. — 46, в 1944 г. — 20, в 1945 г. — 35 судов» [ДВМП. 1880—1980. — Владивосток, 1980. — С. 194, 237]. Всего принято на условиях ленд-лиза, то есть в аренду, 128 судов. Плюс 39 судов из других пароходств без учёта тех, которые подошли в 1939—1940 гг. Только за годы войны флот ДВГМП увеличился на 167 судов (без учёта потерь), а были ещё и такие, которые, работая на тихоокеанских перевозках, формально оставались на балансе других пароходств. Кроме этого, в перевозках участвовали суда флота Дальстроя НКВД и транспортные и рефрижераторные суда Наркомата рыбной промышленности СССР (НКРП). Наибольшее число судов, ходивших на линии Америка — Владивосток, по-видимому, приближалось к трёмстам.

«Удельный вес грузов по тоннажу, завезённых через дальневосточные порты, до 1 июля 1942 г. в общем завозе составлял 26,5 %, а в июле-сентябре 1942 г. он поднялся до 41,5 %», — сообщает совершенно секретный отчёт Наркомвнешторга СССР о поставках США и Англии по состоянию

на 1 октября 1942 г.». Он рассекречен 9 октября 1990 г. [АВПР. Ф. «Секретариат тов. В. М. Молотова». Оп. 4. Д. 104. Л. 96].

Значительный рост объёмов перевозок на Тихом океане и числа занятых в них судов и был главной причиной, которая потребовала увеличения числа военных лоцманов.

Основные ВЛП с 1942 г. находились на подходах: к Владивостоку и Находке — в бухте Валентин, к Петропавловску-Камчатскому, как уже было сказано, — в бухте Ахомтен. Группа ВЛП обслуживала район у Николаевска-на-Амуре: устье Амура и Татарский пролив. Эту группу пунктов называли обычно одним словом — Лиман.

Лоцмана Ахомтена. Поиск

Лоцмана, а не лоцманы — это профессиональное морское. Со своим с детства равнодушным отношением к людям этой профессии я не оставляла надежды узнать их имена, а если повезёт, найти и их самих.

Моряков, которые ходили во время войны в Америку, в Петропавловске осталось совсем мало — уходя на пенсию, они старались уехать туда, где потеплее, в основном во Владивосток. Имен лоцманов никто из живущих на Камчатке не помнил, а во Владивосток мне как-то попасть всё не получалось.

Написала в Центральный архив ВМФ в Гатчину. Получила для начала отписку. Написала второй раз. В ответе оказались лишь две фамилии: З. И. Байков и А. Н. Буцык. Моё расследование надолго замерло.

В начале 1990 г. в честь приближавшегося 250-летия Петропавловска в областной библиотеке собирали старожилов города. Здесь я познакомилась с Петром Фёдоровичем Кадушиным и Валентином Александровичем Сёмкиным.

Петру Фёдоровичу было восемнадцать, когда он весной 1936 г. приехал по оргнабору на Камчатку строить судоремонтную верфь. Строил и вечерами учился на курсах шофёров. Водительское удостоверение получил 5 мая 1940 г.

и с тех пор за рулём, при этом в его водительском удостоверении ни единой помарки шестой десяток лет! (Он скоропостижно скончался в июле 1997 г.)

В войну, несмотря на многочисленные заявления, на фронт его не отпустили — шофёры были нужны на Камчатке. Служил в военной гидрографии, ездил на мощном трёхосном американском грузовике «Студебеккер» по камчатскому бездорожью с разными заданиями, участвовал и в расстановке створных знаков, которые помогали лоцманам определяться при прохождении минных полей. Имён лоцманов он тоже не помнил, но точно знал, что были они офицерами военной гидрографии, которая занимала деревянный дом, стоявший там, где позже построили здание обкома партии с колоннами, на прежнем месте остался только обелиск на могиле Чарльза Кларка.

Я обратилась в гидрографический отдел Камчатской военной флотилии. Возглавлявшие его в 1990 г. офицеры отнеслись к тому, что я рассказала, очень заинтересованно, взяли номер моего телефона и сказали, что вскоре сообщат мне имена лоцманов военного времени, узнав их по своим каналам. Но прошёл месяц, а звонка не было. Я напомнила раз, ещё через месяц — второй, а на третий раз услышала: «Не были они офицерами гидрографии...»

Валентин Александрович Сёмкин всю жизнь проработал на берегу, но семнадцатилетним пареньком в 1943 г. ходил матросом на пароходе АКО «Якут». Пароход был старый, от Владивостока до Петропавловска шёл по две недели. Вывозил с Камчатки рыбопродукцию для фронта, обратно доставлял снабжение и людей.

«В то лето вербованные были беженцами из Ленинграда, с Поволжья: старики, женщины, подростки, — рассказывал Валентин Александрович. — Когда взяли на палубу кунгас рыбы, голодных людей пришлось отгонять от неё струёй воды из пожарного шланга. Всё равно началась дизентерия. Хоронили мальчика, девочку, старика. Заворачивали в брезент вместе с колосником, укладывали на лючину, поднимали край. Одновременно спускали флаг...»

21 декабря 1943 г. (В. А. Сёмкин даже помнил точную дату) поступила команда — следовать в Портленд на ремонт. По дороге заходили в бухту Акутан на Алеутских островах для бункеровки углём. В бухте был устроен заправочный пункт для советских судов, работавших как на угле, так и на мазуте. На подходе к американскому берегу «Якут» встречали патрульные самолёты и сторожевые катера береговой охраны США. Минных полей не было, лоцман вёл пароход вверх по реке Колумбии — Портленд стоит далеко от океана.

Много подробностей о пребывании в Америке помнил бывший матрос. Ремонт был долгим: пришли 2 февраля, уходили в июле 1944 г. На обратном пути везли взрывчатку, спали не раздеваясь. Сёмкин был уже рулевым. Возможно, со временем стал бы и штурманом, но в Петропавловске его ждала повестка из военкомата. «Якут» с опасным грузом ушёл дальше «на материк» без него.

«Капитану Павлу Дмитриевичу Киселёву за этот рейс дали орден Красного Знамени, — продолжил свой рассказ Сёмкин, — а потом он стал начальником нашего Камчатского морского пароходства. Сейчас давно на пенсии, уехал во Владивосток. Про лоцманов он, наверное, помнит».

Не сразу удалось узнать мне адрес Павла Дмитриевича Киселёва, не сразу он ответил. «О лоцманах, — написал он, — сообщаю: старший лоцман Михаил Васильевич Стукалин был до войны капитаном Петропавловского рыбного порта. После войны уехал в Ленинград, судьбу его не знаю. Лоцмана: Захар Иванович Байков и Михаил Лутков — обоих уже нет. Алексей Николаевич Моисеев проживает в городе Керчь. Ещё был Попов, жил в своём доме на улице Нагорной, недалеко от Сёмкиных». А. Н. Буцыка, названного в письме из архива ВМФ, Павел Дмитриевич, должно быть, не вспомнил.

Во Владивосток мне удалось попасть только осенью 1990 г., в самом конце сентября. За несколько дней до моего приезда отсюда ушли американские военные корабли. В тот год эскадра советского ТОФ впервые после войны нанесла ви-

зит в Сан-Диего — главный тихоокеанский военный порт США, а американская — ответный визит во Владивосток. За все военные и послевоенные годы Владивостокский порт вообще не видел иностранных флагов.

В музее ТОФ на подводной лодке С-56 появился привезённый американцами стенд. На нём среди других экспонатов — таблица, в которой были представлены, судя по всему, впервые открыто цифры ленд-лизовских поставок в наш ТОФ: 95 торпедных катеров, 56 сторожевых кораблей, 32 больших охотника за подводными лодками, 20 сторожевых катеров, 55 тральщиков и 31 десантное судно и плавсредство. В сумме — 289 единиц.

Музей Дальневосточного морского пароходства тогда ремонтировался, доступа к его материалам не было. Однако и в таких условиях директор музея Ида Александровна Пономарёва вела работу с ветеранами. В музее, в пароходстве, в Доме культуры моряков и других местах я встретила со многими участниками военных рейсов. Одни уже тогда были капитанами, как Анна Ивановна Щетинина, Павел Дмитриевич Киселёв, Анатолий Васильевич Левченко, или штурманами, как Макс Абрамович Зильберман. Другие — механиками, как Сергей Ильич Шестаков и Иван Васильевич Козлюк, или кочегарами, как Александр Фёдорович Пашинцев, один из немногих, кто сохранил с тех пор выданное в США удостоверение личности в виде карточки с фотографией на одной и отпечатком пальца на другой стороне.

Имелись среди моих новых знакомых и бывшие юнги, в военные годы пятнадцатилетние мальчишки, такие, как Валентин Иванович Андриенко, Иван Александрович Сокур, Иван Васильевич Коваль, связавшие свою судьбу с морем на всю жизнь. И. В. Коваль и рассказал мне о том, что во Владивостоке живёт Илья Кондратьевич Краснополюсовский, почти всю войну прослуживший военным лоцманом в бухте Ахомтен.

Я боялась поверить в удачу, когда ранним октябрьским утром, ясным, ветреным и холодным, шла к его дому. Дверь открыл высокий стройный седой человек с крупными чертами

лица и спокойным взглядом серых глаз. В очень скромной и чистой квартире на самом видном месте — большая фотография немолодой женщины. «Это жена Анастасия Прокофьевна, она умерла не так давно», — уважительно и печально сказал Илья Кондратьевич.

Он родился в Приморье в 1914 г., в 1937-м окончил Владивостокский морской техникум, перед войной был старшим помощником капитана на пассажирском пароходе «Смоленск». В начале декабря 1941 г. пароход мобилизовали, он стал плавбазой 1-го отдельного дивизиона подводных лодок. Вместе с судном мобилизовали всех штурманов и механиков. В июне 1942 г. Краснопоясовского «сняли» со «Смоленска» и направили на трёхмесячные курсы военных лоцманов при гидрографии ТОФ. В конце сентября 1942 г., как он рассказал, 26 курсантов распределили по портам: Владивосток, Николаевск-на-Амуре, Советская Гавань, Петропавловск-Камчатский.

Военно-лоцманский пункт в Ахомтене

На Камчатку вместе с Ильёй Кондратьевичем попали Михаил Романович Лутков и Борис Дмитриевич Ильин. Ко времени появления лоцманов-новобранцев, как помнил Краснопоясовский, на 3-м ВЛП служили Захар Иванович Байков, Алексей Николаевич Буцык, Иван Степанович Тищенко, Анатолий Александрович Гонсиоровский, Юлиан Антонович Жданович — все из торговых моряков, и Владимир Мокеевич Попов — из рыбаков. Начальником 3-го ВЛП был Михаил Васильевич Стукалин. Вскоре после того, как прибыло пополнение, Гонсиоровского и Тищенко демобилизовали по возрасту — их годы рождения приходились далеко на девятнадцатый век.

Минные поля в Авачинском заливе стояли от бухты Жировой на юге до мыса Шипунского на севере с интервалами сто на пятьдесят метров. Об этой подробности рассказал мне и даже нарисовал схему Виктор Фёдорович Скорупский, с которым я встретила в ноябре 1990 г. в Моск-

ве. Ещё до начала войны он был мобилизован в ТОФ и служил штурманом отряда военных транспортов при штабе ТОФ. Должность была, как он рассказывал, флагманская, в ней Виктор Фёдорович выставлял минные поля, выполняя решение оперативного отдела ТОФ, принятое по указанию Наркомата обороны СССР.

На 3-м ВЛП одновременно работали семь-восемь лоцманов, но не меньше шести — половина находилась в Петропавловске, половина — в Ахомтене. Рейсы совершали челночные, строго по очереди вели через минные поля караван судов из Ахомтена в Петропавловск, после небольшого отдыха — караван судов, уходящих из Петропавловска, в Ахомтен. Если в направлении Ахомтена судов не было, и там оставался один лоцман, на катере срочно везли пополнение. Эти подробности, конечно же, я узнала от И. К. Краснопоясовского.

«В Ахомтене поначалу жили, — рассказывал Илья Кондратьевич, — только лоцмана, медведи, росوماхи и соболи». Лоцмана жили с ними почти как соседи — в землянке. «Мы не срубили ни одного дерева, ни одного кустика рядом с землянкой», — вспоминал он.

Зимы в годы войны выдавались суровые, но обычно не местные, а пригнанные ветрами из северных акваторий льды в конце зимы забивали проливы и открытые бухты, в том числе и Ахомтен, так, что лоцманский пункт на февраль-март приходилось переносить в бухту Вилючинскую. Там на косе имелся рыбацкий посёлок домов в пятнадцать барачного типа.

Погранзаставу в Ахомтене построили рядом с лоцманской землянкой. Чуть раньше заставы поставили радиомаяк «Сафар» и пост офицера конвоя — для инструктажа капитанов судов, идущих через контролируемые японцами проливы. Маяк стоял напротив входа в бухту, на месте нынешней заставы. Установили его после нескольких аварий. Вероятно, самая крупная произошла с либерти «Херсон», совсем новым, совершавшим первый рейс из Америки. В отсутствие видимости, как рассказывал старый лоцман,

чтобы не попасть на мины, он забрал южнее, выскочил на скалы мыса Кекурного и разломился. Случилось это, по данным С. С. Бережного, в июле 1943 г.

(Он называет местом аварии бухту Асача, расположенную намного южнее Ахомтена. То, что «Херсон» даже при полном отсутствии видимости мог настолько «промахнуться», маловероятно. Похоже, что человек, писавший донесение об этом, неважно знал географию — таких примеров в справочнике, составленном Бережным на основе данных военно-морских архивов, не один.)

Значит, радиомаяк и пост офицера конвоя появились, скорее всего, осенью того же года, а застава, возможно, тогда же, но, может быть, и летом 1944 г. — зимой там строить невозможно.

Погранзастава уже стояла, когда однажды в Ахомтене появился член военного совета ТОФ капитан 1-го ранга — фамилии Илья Кондратьевич не помнил. Спросил, где лоцмана? Ему показали землянку. Он заглянул и удивился: печка, керосиновая лампа, офицерская форма на плечиках, закрытая газетой, чтобы не пылилась. Её берегли, надевали, только когда поднимались на мостик судна. За такое «обустройство» лоцманов, как рассказывал Илья Кондратьевич, командир Петропавловской военно-морской базы получил «втык». После этого он сам явился в Ахомтен и для начала выругал лоцманов. «Грубиян ужасный был», — вспоминал Краснопоясовский. Потом солдаты построили щитовой дом, который вместе с заставой снесла снежная лавина.

В ночь, когда она сошла, Илья Кондратьевич неожиданно, несмотря на инструкцию, запрещавшую ночные выходы, получил разрешение и повёл два судна в Петропавловск. Интенсивность движения после войны значительно снизилась, и никого из лоцманов в Ахомтене тогда на счастье не осталось. Пограничники погибли, чудом уцелел один — его не засыпало, а выбросило далеко в бухту, в чём спал.

Случилось это в марте или апреле 1947 г., потому что лоцманы туда уже не вернулись — траление минных полей

в Авачинском заливе к весне 1947 г. практически завершилось. Эта работа не обошлась без жертв — два тральщика подорвались на минах у самой горловины Авачинской губы. Останки тех из их экипажей, кого удалось найти на месте взрыва, похоронили на кладбище на 4-м километре Елизовского шоссе, которое сейчас со всех сторон теснит город.

У И. К. Краснопоясовского, ставшего в 1945 г. начальником 3-го ВЛП, сохранился такой документ, датированный 15 мая 1947 г.:

«Выписка из личных дел (карточек учёта проводок) военных лоцманов 3-го ВЛП проводок транспортов и военных кораблей по фарватеру».

Фамилия лоцмана	Кол-во судов	Общее водоизмещение, т
Руденко И. К.	293	2 210 495
Моисеев А. М.	51	528 338
Лутков М. Р.	487	3 055 795
Краснопоясовский И. К.	487	3 817 601
Буцык А. Н.	615	4 661 182
Ильин Б. Д.	273	2 153 320
Жданович Ю. А.	549	3 620 851

Итог таблицы: 2 795 судов, водоизмещение почти двадцать миллионов тонн.

Новые имена в этом списке: Илья Кондратьевич Руденко (полный тёзка Краснопоясовского) и Алексей Николаевич Моисеев — они попали в Ахомтен позднее других. Из письма А. Н. Моисеева: «Военным лоцманом в Петропавловской военно-морской базе я служил с 20 декабря 1946 г. по 20 мая 1947 г., туда был переведён из дивизиона тральщиков. Из лоцманов помню: Байкова — умер в Петропавловске, Руденко — умер в Новороссийске, Стукалин — умер в Ленинграде (на самом деле умер и похоронен в Петропавловске. — *Ред.*). Лутков, Ильин, Буцык после демобилизации жили во Владивостоке, местонахождения Попова не знаю».

Немного о тех, кто не попал в «Выписку».

Капитан-лейтенант Захар Иванович Байков осенью 1946 г. привёл караван судов из Ахомтена в Петропавловск, пришёл

с рейда на катере, почувствовал себя плохо. Пока дежурный портнадзора искал машину, чтобы отправить его домой, он умер.

Владимира Мокеевича Попова, по словам И. К. Краснопоясовского, в середине 1946 г. перевели командиром судна при гидрографии.

Поскольку лоцманы работали точно в очередь, можно посчитать, сколько судов провели те, кого нет в «Выписке»: З. И. Байков, М. В. Стукалин и В. М. Попов — примерно по шестьсот. Они, как и А. Н. Бузык, служили всю войну с самого начала, А. А. Гонсиоровский и И. С. Тищенко — примерно по сто пятьдесят, все вместе — больше двух тысяч судов. Плюс округлённая цифра из «Выписки». Получается, что через Ахомтен за время работы военно-лоцманского пункта в Петропавловск и обратно прошло около пяти тысяч судов!

И. К. Краснопоясовский помнил из тех, кроме лоцманов, кто служил в Ахомтене, конвойных офицеров: капитан-лейтенанта Качанова и сменившего его старшего лейтенанта Волкова, прибывшего с фронта. И лоцман, и пограничник Н. И. Панкратов запомнили матроса-радиста при конвойном офицере Петра Ремизова. Он был крупный, красивый, но запомнился в основном потому, что, уходя в августе 1945 г. в Курильский десант, предчувствовал, что погибнет, и всем говорил об этом. В десанте и его обеспечении участвовали все пять пограничников из Ахомтена и все три радиста с радиомаяка. Два пограничника и два радиста погибли — так рассказывал Н. И. Панкратов.

«Лоцманскую проводку кораблей и судов в районы высадки десанта возложить на военных лоцманов — старшего лейтенанта З. И. Байкова и лейтенанта А. Н. Быцка», — это из приказа, воспроизведённого на 382-й странице книги «Гидрографы в Великой Отечественной войне». Фамилия Алексея Николаевича почему-то отличается от справки, присланной из Центрального архива ВМФ, и «Выписки».

«Передовой отряд и первый эшелон десанта вёл А. Н. Быцек, суда второго эшелона вёл З. И. Байков» (с. 384). О работе

3-го ВЛП в этой книге ничего не сказано. В ней упомянут ВЛП в бухте Валентин. Чуть более подробно сказано о работе ВЛП в Амурском лимане и названы несколько имён работавших там военных лоцманов, в их числе Н. К. Краснопоясовский — Николай Кондратьевич, старший брат Ильи Кондратьевича.

В книге «ДВМП. 1880—1980», изданной во Владивостоке, тоже не названо ни одного имени лоцманов из Ахомтена. А ведь за свою лоцманскую службу З. И. Байков и А. Н. Бузык были награждены орденами Красного Знамени, это подтверждено справкой из Центрального архива ВМФ; М. Р. Лутков и И. К. Краснопоясовский — орденами Красной Звезды. Наград других лоцманов Ильи Кондратьевич точно не помнил.

После демобилизации в 1947 г. и до выхода на пенсию в 1981-м — тридцать четыре года И. К. Краснопоясовский работал гражданским лоцманом, был начальником лоцманской службы Владивостокского торгового порта. Он всегда добром вспоминал Ахомтен — «такие хорошие люди там были и так дружно жили».

О первом начальнике 3-го ВЛП Михаиле Васильевиче Стукалине мне рассказал в декабре 1993 г. член Ассоциации дальневосточных капитанов Вадим Фёдорович Прияткин. Они познакомились в сентябре 1945 г. в Порт-Артуре. Выпускник ускоренного курса Владивостокского гидрометеорологического техникума Прияткин получил направление в гидрографический район Порт-Артурской военно-морской базы. Капитан-лейтенант Стукалин был там, как сказал Вадим Фёдорович, начальником участка в Даляне (Дальнем).

Служить на Дальнем Востоке Стукалин начинал в середине 1920-х гг. в военно-морской гидрографии. Тогда из военных кораблей на Дальнем Востоке были только пограничные, военно-морского флота ещё не было.

По словам моряка-ветерана В. Ф. Скорупского, первый дивизион подводных лодок, с которого начинался ТОФ, был организован в 1932 г.: четыре подводные лодки, отдельные

секции которых были построены на разных заводах европейской части СССР, в черноморском порту Николаеве погрузили на пароход «Кузнец Лесов», командовал которым капитан К. А. Дублицкий, через Суэцкий канал вокруг Азии привезли во Владивосток и собрали на Дальзаводе. Его сведения подтверждены тем фактом, что ТОФ отмечал своё 65-летие в апреле 1997 г., хотя в некоторых публикациях военных историков названа более поздняя дата, например, в «Истории флота государства Российского» (М., 1996) — 11 января 1935 г. (т. 2, с. 547).

В. Ф. Прияткин характеризовал Михаила Васильевича Стукалина как человека творческого. Одна из его работ была посвящена свечению моря, она, по словам Вадима Фёдоровича, есть в списке литературы в книге Н. И. Тарасова «Биология моря и флот». В 1930-е гг. М. В. Стукалин стал работать в торговом флоте, а перед войной был начальником порта АКО в Петропавловске. О работе в годы войны разговоров с Прияткиным Стукалин не вёл. В 1948 г. Михаил Васильевич, уже в звании капитана 3-го ранга, был переведён во Владивосток в гидрографический отдел ТОФ. Туда был направлен и вольнонаёмный Прияткин. Стукалин возглавлял службу точного времени. Потом они встречались в Ленинграде, где М. В. Стукалин служил в Гидрографическом управлении ВМФ, которое располагалось на Исаакиевской площади, а сейчас, по словам Прияткина, называется Управлением морской навигации и океанографии и находится на Васильевском острове. Вадим Фёдорович учился в институте.

Окончив институт и получив звание офицера, Прияткин был направлен для продолжения учёбы, как он сказал, на гидрографо-штурманский факультет Академии ВМФ имени А. Н. Крылова, где курсантам читали курс по гидрографическому обеспечению и военно-лоцманской службе. В конце 1954 г. Вадим Фёдорович вернулся «на гражданку» и во Владивосток.

В декабре 1992 г. журнал «Морской сборник» с опозданием на полгода по сравнению с обещанным, за которые

И. К. Краснопоясовского не стало, опубликовал мою статью о работе 3-го ВЛП. Откликом на неё стало письмо из Санкт-Петербурга от сотрудника Центральной картографии ВМФ Георгия Михайловича Хаётова, который служил в Ленинграде вместе со М. В. Стукалиным. Самое большое впечатление на Хаётова производил внешний вид Михаила Васильевича. Тот держался настоящим офицером, был всегда подтянут, военная форма отлично сшита, и он умел её носить, как написал Хаётов, даже с некоторым шиком. Вадим Фёдорович Прияткин, узнав об этом, сказал, что, по его мнению, Стукалин шиком не отличался — это было не в почёте, напротив, держался очень скромно, но был принципиален и умел отстаивать своё мнение. Мои поиски в 1994 г. в Петербурге родных М. В. Стукалина успехом не увенчались...

После войны М. В. Стукалин служил в Даляне, Владивостоке, в Центральной гидрографии ВМФ в Ленинграде. Выйдя в отставку, вернулся на Камчатку, работал капитаном-наставником в Главкамчатрыбпроме. Умер, не дожив до шестидесяти, — отказало сердце. Похоронив его, родные с Камчатки уехали и вскоре тоже ушли из жизни.

Могила М. В. Стукалина на кладбище у Халактырского аэропорта была найдена в 2001 г. Нашли её друг детства сына Стукалина — Вадим Валентинович Бооль, известный на Камчатке своими тщательными краеведческими и экологическими исследованиями, и Татьяна Александровна Шубина, активный турист и организатор краеведческой работы. В 2005 г., к юбилею Победы, гидрографы, служившие в Петропавловске, привели могилу главного военного лоцмана в достойный вид.

В. В. Бооль помог мне составить текст памятной доски о работе 3-го ВЛП для установки в бухте Русской, её безвозмездно изготовила рекламная студия «Щорс». Летом 2005 г. эта доска выставлялась в Военно-историческом музее. К сожалению, доставить её в бухту удалось только в октябре 2005 г., перед самым снегом. Привезли и установили её там пограничники.



Главный военный лоцман Камчатки времён Второй мировой войны
М. В. Стукалин в годы службы в ВМФ
и работы в Главкамчатрыбпроме



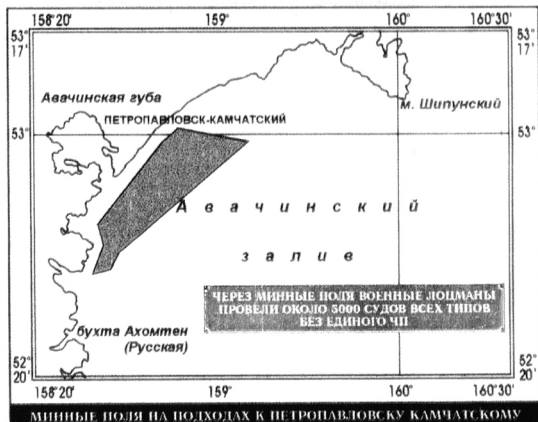
Краевед Т. А. Шубина на найденной при её деятельном участии могиле
М. В. Стукалина на Халактырском кладбище в Петропавловске

В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ — ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙН

через Тихий океан была отправлена половина грузов военной помощи нашей стране от союзников по антигитлеровской коалиции. В основном она представлялась на условиях Закона США о Ленд-Лизе — около 9 млн. тонн. Плюс тысячи тонн гуманитарной и благотворительной помощи. В одиночном бесконвойном плавании на линии Америка - Владивосток курсировал суда только под советским флагом и с советскими экипажами на борту. Максимальное их число приближалось к 300, интенсивность работы была не сравнима ни с довоенными, ни с послевоенными годами.

Петропавловск-Камчатский служил перевалочной базой на этом маршруте.

В БУХТЕ АХОМТЕН, ПЕРЕИМЕНОВАННОЙ ПОСЛЕ ВОЙНЫ В РУССКУЮ, НАХОДИЛСЯ 3-Й ВОЕННО-ЛОЦМАНСКИЙ ПУНКТ ПЕТРОПАВЛОВСКО-КАМЧАТСКОЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ БАЗЫ ТОФ



ЗДЕСЬ СЛУЖИЛИ:

Стукалин Михаил Васильевич - начальник 3-го ВЛП с августа 1941 года до августа 1945 года, Краснопоповский Илья Кондратьевич - начальник 3-го ВЛП с августа 1945 года по весну 1947 года.

Байков Захар Иванович
Бушук Алексей Николаевич } в августе 1945 года провели к месту высадки Курильский десант

Гониморовский Анатолий Александрович
Жданович Юлиан Антонович
Ильин Борис Дмитриевич
Лутков Михаил Романович

Моисеев Алексей Николаевич
Попов Владимир Моисеевич
Руденко Илья Кондратьевич
Тищенко Иван Степанович

Памятная доска в бухте Русской (Ахомтен), установленная по инициативе А. Х. Палерно в 2005 г.



Казакы Петропавловского городского общества (атаман И. Т. Вариченко), восстановившие памятную доску в 2015 г.

В 2006 г. накануне Дня ВМФ представители командования Войск и Сил на Северо-Востоке России впервые почтили память главного военного лоцмана Камчатки. Цветы на могилу М. В. Стукалина возложили контр-адмиралы А. В. Витко и Ю. Ю. Бердников, капитан 1-го ранга А. Ф. Зеньков, капитан 2-го ранга С. Н. Самусик.

Порт в Петропавловске-Камчатском и его строители

На берега Авачинской губы русские первопроходцы попали сначала посуху, двигаясь с западного побережья Камчатки. Из океана первым в неё вошёл штурман Иван Елагин на боте «Святой архангел Гавриил» в июне 1740 г. Он выбрал место на берегу Ниакиной гавани и, выражаясь современным языком, построил экспедиционную базу. В октябре того же года в Авачинскую губу вошли и остались на зимовку пакетботы «Святой Пётр» и «Святой Павел» под командованием Витуса Беринга и Алексея Чирикова.

От этих событий и под именем святых покровителей пакетботов ведёт свою историю старейший на Тихом океане российский порт и город Петропавловск-Камчатский.

Ниакина гавань отгорожена от простора Авачинской губы мысом Сигнальным, соединённым невысоким перешейком с Никольской сопкой (в просторечии — Сопка Любви). От Петровской сопки, у подножия которой начал строиться город, к перешейку тянулась, но не дотягивалась песчаная коса (кошка), образуя укрытое место для стоянки судов — ковш.

Перед войной в северном, дальнем от входа углу ковша, находился единственный деревянный без механизации причал рыбного порта АКО. Грузооборот его составлял двадцать — тридцать тысяч тонн в год. Зимой обходились и вовсе без причала — выгружали прямо на лёд, на склады грузы доставляли конными или собачьими упряжками.

«Авачинская губа обеспечивает отстой судов разного типа в любом количестве и в этом отношении является одной из лучших гаваней в мире. Авачинская губа и Пет-

ропавловский ковш фактически допускают круглогодичную навигацию, так как не замерзают, или толщина льда небольшая, и возможен заход судов с помощью буксиров с ледовой обшивкой или ледоколов портового типа. Судходные глубины фарватеров вполне достаточны для прохода морских судов с любой осадкой. Территория у причала и складская закрытая площадь весьма ограничены и фактически обеспечивали хранение и переработку грузов только рыбной промышленности и города с его населением. Наркомат Морфлота своих причалов и персонала не имел», — так написал в своей «Краткой записке об истории строительства морского порта в Петропавловске-Камчатском в 1942—1945 гг.» А. Н. Виноградов [Краеведческие записки. Вып. 9. — Петропавловск-Камчатский, 1995. — С. 7].

До начала 1930-х гг., когда на склоне Мишенной сопки у северного берега Култучного озера начали строить городок АКО, Петропавловск справедливее было называть посёлком. Он, по словам Н. А. Баландина, занимал первое место в стране по числу памятников и кабаков на душу населения. Перед войной население Петропавловска стало быстро расти за счёт увеличения числа воинских формирований на его территории.

Первый затор во Владивостокском порту, заполонённом импортными грузами к концу 1941 г., заставил искать пути преодоления возникшей сложности. Самым подходящим местом на пути из Америки, где можно было временно складировать импортные грузы, была Камчатка. Уже в 1941 г. рыбный порт Петропавловска, по-прежнему единственный причал, переработал 294 тысячи тонн грузов [«Камчатская область в годы войны». — Петропавловск-Камчатский, 1975. — С. 196]. Примерно половина из них была импортом.

С открытием навигации 1942 г. начальник ДВГМП А. А. Афанасьев, назначенный к тому времени уполномоченным ГКО по Дальнему Востоку, направил на Камчатку комплексную проектно-строительную экспедицию во главе с Н. А. Баландиным. Ей вдогонку выходит постановление

Совнаркома № 99-РС от 29 мая 1942 г. и приказ НКМФ СССР №1-ДВ от 8 июня 1942 г. «О строительстве Петропавловского-на-Камчатке порта» [ГАКО. Ф. Р-367. Оп. 1. Д. 3. Л. 70—71].

Изыскательские работы, имевшие целью строительство портов на тихоокеанском побережье России, начались ещё в царское время. Об этом Н. А. Баландин рассказал в статье «Для нужд мореплавания», опубликованной в газете «Дальневосточный моряк» 16 апреля 1986 г. За шесть с лишним лет, начиная с 1912 г., были обследованы побережья Посыета, Находки, Ольги, Александровска-Сахалинского, Рудной пристани, Де-Кастри, Амурского лимана и Николаевска-на-Амуре, Петропавловска и Усть-Камчатска. Были составлены проекты портов и морских каналов, решался вопрос о составлении программ постройки портов, но гражданская война и интервенция на Дальнем Востоке прервали эти работы. Они были возобновлены в 1924 г. Управлением балтийских портовых изысканий и продолжены в 1926 г. Управлением портовых изысканий на Тихом океане. Со временем оно превратилось в институт «Дальморниипроект».

Казак станицы Аксайской Донской области Николай Алексеевич Баландин приехал на Дальний Восток в 1929 г. сначала на преддипломную практику перед окончанием гидротехнического отделения Ростовского-на-Дону политехникума водных путей сообщения. Окончив его, приехал насовсем. В изыскательских экспедициях на Камчатке он работал в 1930, 1936 и 1942 гг. Его жена, Елизавета Сергеевна Сокольниковна, ездила с ним в экспедиции, пока не появились дети. Это в её честь назван Лизин ручей, впадающий в бухту Тарья, являющийся заливом Авачинской губы. В 1954 г. Тарью переименовали в бухту Крашенинникова. А Кабан-ручей, впадающий в бухту Раковую, назван в честь Петра Александровича Кабанова, участника экспедиции 1936 г.

После войны Н. А. Баландин двадцать два года возглавлял коллектив Дальморниипроекта, стал лауреатом Государственной премии, был награждён орденом Ленина, двумя

орденами Красного Знамени, знаком «Почётный работник Морского флота», другими орденами и медалями.

Строительство морского торгового порта в Петропавловске-Камчатском стояло в планах развития Северного морского пути, который в начале своего существования являлся самостоятельной организацией, приравненной в правах к наркомату. Но после войны он из Главного управления при Совнаркоме, затем Совете Министров СССР, стал Главным управлением в составе Министерства морского флота СССР, которое теперь само стало службой в составе Министерства транспорта. Уже задолго до войны на Камчатке велись, хотя и нерегулярно, изыскательские работы, но когда бы стройка попала в «громадьё» сталинских пятилеток, неизвестно. Война и поток грузов военной помощи сделали эту работу неотложной.

Для решения каких конкретных задач стал нужен порт на Камчатке?

Первая и главная — уменьшить нагрузку на Владивосток, она стояла постоянно и практически не зависела от времени года.

Вторая — бункеровка, чаще всего углём, поскольку транспортный флот в годы войны в основном состоял из пароходов, работавших на твёрдом топливе. Мазутом, разумеется, в Петропавловске тоже можно было заправиться, а также пополнить запасы воды.

Третья — в период летней навигации частичная разгрузка судов, шедших из Америки с военными и стратегическими грузами через мелководья Амурского лимана и Татарского пролива.

Четвёртая — зимой, когда льды делали непроходимыми проливы, накопление импортных грузов с тем, чтобы летом вывезти их малокаботажным флотом.

Судно, на котором в 1942 г. направлялась на Камчатку экспедиция под руководством Н. А. Баландина, в Охотском море остановил японский сторожевой корабль. Японцы пытались провести досмотр, но капитану удалось избежать этого, представив рейс чисто коммерческим и сказав,

что хозяева груза будут очень недовольны его задержкой. В Петропавловске Баландина и его сотрудников встретили, отвели в обком партии, накормили обедом, и, не медля больше ни минуты, они отправились размечать спуск к порту, которым и сейчас пользуются все, кто живёт или бывает по разным поводам в Петропавловске. Первыми строителями стали заключённые, вооружённые кирками, лопатами и тачками. Недостающие изыскательские работы шли одновременно с проектированием и строительством порта.

Инструменты, кое-какую технику и материалы члены экспедиции привезли с собой. В июле из Николаевска-на-Амуре пришло своим ходом мощное судно-землесос (землечерпательный снаряд) «Зея», на котором прибыл Алексей Николаевич Виноградов, инженер-гидротехник высокого класса. Он сразу же включился в работу.

Проектировать приходилось «на ходу», ничего не обсчитывая, тем не менее, учтено было всё, в том числе и сейсмичность. В октябре, как рассказывал Н. А. Баландин, инженера Шурыгина с готовым проектом отправили на гидросамолёте во Владивосток. А. А. Афанасьев утвердил проект «задним числом», так как строительство уже шло полным ходом. Чуть позже и Баландина, и Виноградова с Камчатки отозвали.

Нехватка механизмов и рабочей силы не позволила уложиться в сроки, определённые правительственным постановлением. Один из первых деревянных причалов порта в Петропавловске-Камчатском вошёл в строй летом 1943 г., второй достраивался в конце этого года, когда уже началось капитальное строительство. Эти причалы находились: один — на северной стороне портовой кошки, там, где сейчас стоит морской вокзал; другой — на мысу Сигнальном, рядом с угольной пристанью, которую оборудовали передвижными транспортёрами. С помощью «Зеи» расширили портовую кошку, засыпали болото в северной части ковша, создав дополнительные площадки для складирования грузов. Но этого было недостаточно — поток поставок по ленд-лизу нарастал.

16 октября 1943 г. Совнарком СССР и ГКО принимают решение, на основе которого 23 октября того же года НКМФ СССР издаёт приказ № 366 о начале строительстве в Петропавловске-Камчатском нового капитального механизированного морского торгового порта. Приказ подписан наркомом П. П. Ширшовым, но за ним хорошо просматривается крупная — в прямом и переносном смысле — фигура его первого заместителя А. А. Афанасьева.

Земляные работы на строительстве капитального порта начались на восточном берегу Ниакиной гавани почти сразу же после выхода приказа в октябре 1943 г. Теперь строителями были в основном солдаты стрелковых и артиллерийских полков 101-й стрелковой дивизии Камчатского оборонительного района, откомандированные на стройку решением ГКО. Их было около тысячи двухсот человек. Инструменты вначале — те же кирка, лопата и тачка, которых ещё и не хватало, пришлось налаживать их производство. Об этом рассказал в своих воспоминаниях бывший боец Е. А. Тупиков, их фрагмент опубликован в сборнике «Камчатка» за 1991 г. Я познакомилась с воспоминаниями и их автором в 1985 г.

Ефим Андронович Тупиков был призван в армию и привезён на Камчатку ещё до войны. Служил рядовым-плотником, строил в Петропавловске Дом офицеров и сахарный завод. Когда началась война, он вместе с другими бойцами 138-го стрелкового полка рыл траншеи — две линии обороны вдоль Халактырского пляжа, самого уязвимого места при возможном нападении на Петропавловск. Траншеи вдоль пляжа и на окрестных сопках и сейчас шрамами лежат на лице Камчатки. Третья линия обороны протягивалась в океане — минные поля. Бойцы рыли окопы и жили там же, на открытом ветрам пляже, всю зиму 1941—1942 гг. В конце зимы Е. А. Тупикова в числе других ослабевших отвезли в Паратунку, где отогрели, подлечили в горячих целебных ключах и подкормили. Думаю, от тех лет, а не с 1946 г., следует вести историю военного санатория в Паратунке.

Когда началось строительство капитального морского порта в Петропавловске, Е. А. Тупикова направили на стройку. Он жил с другими бойцами на недостроенном сухарном заводе, который оборудовали трёхъярусными нарами и превратили в общежитие для строителей.

В самых последних числах октября 1943 г. в Петропавловск прибыл уполномоченный ГКО и начальник Северного морского пути И. Д. Папанин. Ефим Андронович вспоминает митинги с его участием и внимание Папанина к нуждам людей.

5 декабря 1943 г. в Петропавловск пришёл крупнотоннажный пароход «Белоруссия» под управлением капитана К. Г. Кондратьева. На нём прибыл Алексей Николаевич Виноградов, на этот раз в качестве начальника и одновременно главного инженера конторы «Камчатморстрой» НКМФ СССР, созданной для выполнения работ по строительству портовых сооружений, жилых и гражданских зданий, монтажу механизмов. Совмещение обязанностей было инициативой самого А. Н. Виноградова.

«Белоруссия» после этого сделала рейс в Америку, а на обратном пути в Охотском море была торпедирована и погибла, из всего экипажа спаслись только два человека. Об этом с грустью рассказал мне Алексей Николаевич при нашей первой встрече в январе 1991 г.

Алексей Николаевич Виноградов (1901—1992) родился и умер в Санкт-Петербурге. Ещё до революции, после смерти его отца, семья переехала в Одессу. Он начал работать с пятнадцати лет, в 1919-м поступил и в 1925-м окончил гидротехническое отделение Одесского политехнического института. На Дальний Восток, по его словам, попал в 1938 г. в командировку, которая затянулась. Как пишет в предисловии к «Краткой записке» А. Н. Виноградова заместитель директора Камчатского краеведческого музея по научной работе С. И. Соколова, он приехал в качестве уполномоченного Центрального управления Стройвода с исполнением обязанностей главного инженера на строительстве Владивостокского порта. Со слов самого Виноградова знаю,

что там он принимал участие в сооружении 19-го причала, а перед войной полгода был в командировке в Петропавловске с целью выбора участка для размещения здешнего порта.

В январе 1942 г. А. Н. Виноградов прилетел из Владивостока в Николаевск-на-Амуре в составе комиссии, возглавляемой уполномоченным ГКО и замнаркома Морфлота Л. Ю. Белаховым, который в конце войны стал начальником политуправления НКМФ. Н. А. Баландин называл Белахова «уполномоченным ЦК партии» и дал нелестную характеристику стилю его руководства, в особенности по сравнению с А. А. Афанасьевым. А. Н. Виноградов деятельность Белахова ценил выше.

В порту Николаевска началось строительство двух деревянных причалов для перегруза доставленного с морских судов на речные. Белахов предложил члену комиссии Виноградову остаться и возглавить строительство. Для пользы дела его назначили на должность заместителя начальника Николаевского-на-Амуре пароходства по строительству. «Морозы стояли сорокапятиградусные, — рассказывал Алексей Николаевич, — толщина льда на Амуре — два метра, но оба пирса были построены к началу навигации 1942 г.».

На «Белоруссии» вместе с А. Н. Виноградовым в Петропавловск приехала семья: жена, дочь и сын, а также группа инженеров-руководителей стройки — собранная им команда специалистов. Пароход привёз три разобранных порталных крана грузоподъёмностью от трёх до ста тонн, вагон-электростанцию мощностью в шестьсот киловатт американского производства, оборудованную в железнодорожном вагоне, материалы и многое другое.

Задание на строительство первой очереди нового (торгового) порта с грузооборотом один миллион тонн в год выполнил Союзморпроект. Сделано оно было в сокращённом виде, без технического проекта и рабочих чертежей. Для составления рабочей документации или хотя бы эскизов Камчатморстрою подчинили командированную в Петропавловск

группу проектировщиков Союзморпроекта во главе с инженером Г. И. Кошманом.

Другая группа инженерно-технических работников была передана из ВМФ. Военные инженеры не имели опыта гражданского строительства, были оторваны от семей, и никто из них не проработал до окончания стройки.

Тысяча двести красноармейцев со строевыми командами, направленные на стройку, были в основном местного, камчатского призыва. Всего по решению ГКО из армии откомандировали две с половиной тысячи человек, но остальные были заняты в порту на погрузо-разгрузочных работах и на других предприятиях.

Работали на стройке и заключённые. Для них на 5-м километре Елизовского шоссе построили лагерь, упразднённый лишь в 1980-е гг., хотя город давно перешагнул за 10-й километр. Мощные стены не до конца снесённых строений лагеря можно было видеть ещё и в 1997 г. Как рассказывал А. Н. Виноградов, на работу заключённых возили на машинах — четыре-пять штук примерно по сто в каждой, то есть их было на стройке около пятисот человек. «Вольным» машин не хватало, им нередко приходилось перемещаться пешком. От сухарного завода до порта было около трёх километров, такая прогулка при двенадцатичасовой рабочей смене под открытым небом в любую погоду, разумеется, не повышала производительности труда.

Часть строителей-солдат из местных демобилизовали, некоторые при этом разбежались. Большинство разошлись по домам и продолжали работать. Тем, у кого дома не было поблизости или вообще, устроили общежитие в обломке либерти «Херсон», но в трюмных помещениях было сыро и холодно. Строили бараки на Красной Сопке, соорудили столовую с магазином на улице Ленинской, организовали отдел рабочего снабжения. Оставшиеся рабочие трудились на совесть, так как А. Н. Виноградов ввёл сдельно-премиальную систему оплаты труда. Премиальный фонд составлял семьдесят пять тысяч рублей в месяц — немалая сумма по тому времени.

Жилья остро не хватало. Желаящим строить собственные дома помогали материалами: кирпичом — кирпичный завод был около Елизово, лесом — лесосеку разрабатывали под Авачинским вулканом, вывозили грузовиками. Пока не поступило кровельное железо, наладили производство ольховой дранки для кровли (так называемой «финской стружки»). По предложению Виноградова делали из коротких досок «наборные» стены домов и многое другое.

То, о чём я рассказываю, может показаться неглавным, мелочами, не стоящими внимания. Но, как известно, в организационной работе мелочей нет, а Алексей Николаевич Виноградов был замечательным организатором. Вот тому ещё один пример. Е. А. Тупиков пишет, как на первом после прибытия руководителей стройки общем собрании строителей Виноградов, взяв слово последним, общих фраз и лозунгов не произносил, а говорил о вещах конкретных, «особо подчеркнул важность соблюдения личной гигиены, а также чистоты и порядка в столовой и общежитии... Нам эта речь показалась тусклой, не заслуживающей внимания. Но мы глубоко ошибались!»

В общежитии появились вши и при такой скученности людей быстро распространились на всех. Только решительные и энергичные меры руководства стройки спасли положение.

Порт в Петропавловске был построен в рекордный срок. Самый первый капитальный причал, тогда имевший № 6, был расположен на восточном берегу Ниакиной гавани напротив мыса Сигнального. У него установили тяжеловесный стотонный кран «Деррик». Грузы стали принимать уже в апреле 1944 г. (!). Причалы № 1, 2 и 3, расположенные на той же стороне севернее, и склады вступали в строй один за другим во второй половине 1944 г. Последними были реконструированы и доведены до капитального состояния два причала, построенные в 1943 г. Приём в эксплуатацию всех шести причалов второй очереди был оформлен в феврале 1945 г. Это строительство было уникальным не только по срокам, но и качеству. Вряд ли такое где-либо было

превзойдено или повторено, правда, и необходимости такой нигде, по всей вероятности, не возникало.

(В нашем Петропавловске впервые в СССР была опробована технология сооружения металлических шпунтовых причалов. После окончания войны по этой технологии под руководством А. Н. Виноградова вначале был восстановлен Ленинградский торговый порт, а затем она широко применялась по всей стране. — *Ред.*).

В начале 1991 г. в Мурманске мне удалось встретить человека, работавшего в инженерной команде Виноградова на той стройке. Борис Павлович Проценко прибыл на Камчатку вместе с А. Н. Виноградовым на «Белоруссии», был механиком гидротехнического участка, после войны стал руководителем крупных строительных организаций ММФ, почти десять лет был заместителем председателя Мурманского горисполкома. Виноградова он считал своим учителем и образцом руководителя на стройке.

Главным залогом успеха, по мнению Б. П. Проценко, стало руководство Виноградова. Как выразился Проценко, «был соблюден священный принцип единоначалия». Виноградов руководил жёстко, но собранную и воспитанную им инженерную команду подгонять, «применять кнут» не приходилось — работали «от подушки до подушки».

В своей «Краткой записке» А. Н. Виноградов по памяти называет следующие имена: заместитель по кадрам и быту И. П. Воронин, начальник гидротехнического (основного) участка В. В. Каплиев, начальник производственно-технического отдела Н. А. Корнев, инженер этого же отдела А. Н. Филин, начальник монтажного управления С. Н. Глушников. «При строительстве мы постоянно получали помощь от заказчиков: начальника морпорта тов. Асеева, главного инженера морпорта тов. Филина и инженера по технадзору тов. Шильдяева. С их стороны никаких задержек в приёмке работ, оформлении документов, финансировании и прочем не было», — написано в «Краткой записке».

«А. Н. Виноградова отличала, — продолжал Б. П. Проценко, — высочайшая инженерная культура, энциклопедическая эрудиция».

дичность знаний в области гидростроения. Он был не только мозгом, но и душой коллектива. Никогда не оставлял нерешённым ни одного вопроса и, если не мог ответить сразу, ничего не забывал. Каждое задание обосновывал. Беспрекословно принимал к исполнению задание на строительство, но *как* нужно делать, решал только сам. И так же руководил: давал задание, доверяя конкретные решения принимать самостоятельно.

У Алексея Николаевича была очень крепкая репутация в вышестоящих органах. Он получил права: отдавать под трибунал; работать без утверждённой сметы и платить по факту работы (ввёл уже упомянутую сдельно-премиальную систему); выдавать в качестве поощрения и профилактического средства после работы в ледяной воде спирт, бочка которого стояла у него в кабинете. Благодаря своему авторитету А. Н. Виноградов имел возможность обращаться напрямую к заместителю председателя Совнаркома СССР А. И. Микояну».

Вот что пишет об этом сам А. Н. Виноградов: «При помощи связи Наркомвнешторга мы обращались за двумя подписями — уполномоченного Внешторга и моей — к тов. Микояну с просьбой о выдаче нам с проходящего импорта по ленд-лизу крайне необходимых нам материалов для бесперебойного хода строительства. Наши просьбы всегда решались положительно, но этим путём мы никогда не злоупотребляли».

Только в самом начале капитального строительства образование территории порта велось отсыпкой вручную. По мере поступления импортной техники ручной труд вытеснялся машинами. Из импорта получили: грузовики «Студебеккер», компрессоры «Катерпиллер», передвижные электростанции, порталные краны, копры, шпунт Ларсена, цемент и многое другое. На гидротехническом участке работали шестнадцать экскаваторов разных марок. Б. П. Проценко утверждал, что гидротехнические работы были механизированы даже выше современного уровня. Ленд-лиз потребовал и обеспечил строительство порта. Но, отдавая

должное американской технике, Алексей Николаевич в разговоре со мной заметил, что на стройплощадке была и отечественная, например, кран, около которого он сфотографирован с группой инженеров. И добавил, что за весь период строительства фотоплёнка появлялась лишь два раза, поэтому фотографий стройки осталось совсем немного.

Разумеется, А. Н. Виноградов был членом партии и, кроме того, как утверждал Б. П. Проценко, членом областных комитетов ВКП(б) и исполкома. Думаю, его участие в работе руководящих органов тоже шло на пользу строительству. А ещё Б. П. Проценко, позже поработавший с Виноградовым и в Ленинграде, сказал, что тот «ни перед кем никогда не лебезил».

В годы войны на Камчатку приезжали члены правительства и уполномоченные ГКО. Неоднократно за время строительства бывал и много помогал А. А. Афанасьев. Один раз вместе с ним приезжал Л. Ю. Белахов. Приезжала, как рассказал Б. П. Проценко, П. С. Жемчужина, нарком рыбной промышленности и жена заместителя председателя Совнаркома В. М. Молотова, оставившая по себе самые добрые воспоминания у всех, кто встречался с ней в разное время на Дальнем Востоке. После войны она была репрессирована, много лет провела в лагерях и вышла на свободу только после смерти Сталина (здесь неточность. Наркомом рыбной промышленности СССР во время войны был А. А. Ишков. Никаких сведений о пребывании П. С. Жемчужиной на Камчатке нет. — *Ред.*).

Ещё раз приезжал И. Д. Папанин, но опять в отсутствие Виноградова, так что последний даже не знал о его визитах на стройку — в производственный процесс Иван Дмитриевич, надо думать, не вмешивался. Он по-прежнему интересовался подробностями быта и произносил зажигательные речи на митингах. Борис Павлович Проценко на митинги не ходил, но с И. Д. Папаниным ему пообщаться пришлось.

Начальника строительного участка на портовой кошке звали Пётр Котт. Как-то в конторе гидротехнического участ-

ка раздался телефонный звонок. Борис Павлович берёт трубку, слышит начальственный голос:

— Где Котт?

— На кошке.

Голос на другом конце провода вскипает:

— Вы что, за дурака меня считаете?!

Борис Павлович отвечает с достоинством:

— Ни вас не считаю, ни себя.

Голос в трубке срывается на крик:

— Кто телефонистка?

— Кисанька (возможно, Кисунько).

Через несколько минут на участок влетает машина, из которой выскакивает, хватаясь за пистолет, Папанин. Вот так и познакомились.

Прилетал на Камчатку в сентябре 1945 г., вскоре после капитуляции Японии, и А. И. Микоян — об этом пишет в книге «Далёкое — близкое» Н. М. Пегов (М., 1982), совершивший вместе с ним облёт Курильских островов и Камчатки.

Борис Павлович Проценко подвёл итоги: «По степени организованности, самодисциплины, сплочённости коллектива, умению использовать иностранную технику, изобретательности, способности находить на месте частные (думаю, вернее назвать неординарные — А. П.) решения аналогов этому строительству мало или даже нет совсем».

Виноградова он называл своим учителем и образцом руководителя на стройке. Ещё Б. П. Проценко считал, что человек, которому в годы войны доверили такую стройку, был тогда лучшим в стране гидростроителем.

А. Н. Виноградов в «Краткой записке» приводит список «шести наиболее крупных решений в части производства работ, разработанных техническим персоналом стройки» и отмечает, что в литературе описания таких методов не встречал.

«В 1945 г. ряд руководящих работников, инженерно-технических работников и рабочих были награждены орденами и медалями. Я был награждён орденом Ленина», —

пишет Алексей Николаевич в «Заключении» своей «Краткой записки». Я видела у него этот орден. За работу во Владивостоке и Николаевске-на-Амуре в первые годы войны он получил медаль «За трудовое отличие», среди его наград — знаки «Почётному работнику Морского флота», «Заслуженный строитель РСФСР», юбилейные медали. Но в картотеке награждённых Камчатского областного государственного архива его фамилия в 1985 г. отсутствовала. Может быть, что-то изменилось позже. Почти ничего о стройке нет в подшивках «Камчатской правды» за военные годы, а ведь в партийных документах она значилась объектом № 1! Стройка, как и вся Тихоокеанская транспортная эпопея, была делом секретным.

О стройке военных лет камчатские краеведы не спешили собирать сведения. В наступившем XXI в. самый старательный исследователь камчатских архивов Сергей Витальевич Гаврилов разыскал и опубликовал в выпусках ежегодника «Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки» найденные им материалы. В выпуске 8-м, вышедшем в 2005 г., есть два доклада, сделанных на пленуме обкома партии в феврале 1944 г.: Я. Я. Завадского «О работе Петропавловского-на-Камчатке порта за 1943 г. и задачах на 1944 г.» и самого А. Н. Виноградова «О строительстве Петропавловского порта». Сведений об ордене Ленина С. В. Гаврилов в камчатских архивах не нашёл ни в государственном, ни в партийном (такую задачу себе этот исследователь не ставил. — *Ред.*).

Справку из управления президента России по кадровым вопросам и государственным наградам мне удалось получить только в апреле 2005 г., к юбилею Победы. Указанная в справке медаль «За трудовое отличие», судя по дате, получена А. Н. Виноградовым за работу по укреплению причалов Владивостокского морского торгового порта в начале войны.

А «проявленное при этом мужество» состояло в том, что сорокалетний Алексей Николаевич надевал водолазный скафандр и обследовал причалы под водой, чтобы их

укрепление было выполнено на самом высоком уровне, как и всё, что он делал.

В справке указано, что орденом Ленина А. Н. Виноградов награждён указом Президиума Верховного Совета СССР от 10 августа 1945 г. «за успешное выполнение заданий правительства по доставке и обработке импортных грузов для нужд фронта и народного хозяйства».

Весной 1945 г. А. Н. Виноградова отозвали с Камчатки в Ленинград, там надо было восстанавливать разрушенный за время войны порт. После его отъезда строительство порта в Петропавловске было остановлено, контора «Камчатморстрой» расформирована, часть персонала и оборудование переданы порту.

В Ленинграде в дела руководимой Виноградовым строительной организации стал вмешиваться обком партии, и Алексей Николаевич под каким-то благовидным предлогом попросил перевести его в Махачкалу — там тоже надо было восстанавливать разрушенный войной порт.

Когда в 1949 г. было образовано Министерство транспортного строительства СССР и в его рамках восстановлена организация, названная «Трест “Камчатморгидрострой”», Алексей Николаевич с семьёй вернулся в Петропавловск. Он работал на Камчатке до самой пенсии, на которую вышел в 1962 г. Как говорил он сам, «продолжал строить порт и город». Только первые полтора года А. Н. Виноградов был начальником треста, затем перешёл на должность главного инженера, поскольку был убеждён, что основной фигурой на любой стройке является именно главный инженер, а начальник — администратор, обязанность которого обеспечивать строительство всем необходимым. При таком главном инженере начальники подолгу не задерживались, и Алексею Николаевичу часто приходилось исполнять обязанности и начальника. При нём случились землетрясения 1952 и 1959 гг., сильнейшие в двадцатом веке в Петропавловске.

В 1960 г. он, видимо, ощущая свой возраст, перешёл на должность начальника центральной лаборатории треста.

После его выхода на пенсию и отъезда в Ленинград трест «Камчатморгидрострой» ещё почти тридцать лет, до начала 1990-х гг., держал марку лучшей строительной организации на Камчатке — такую высокую планку поставил ему Виноградов.

После войны под его руководством были построены ещё несколько причалов торгового порта и ряд портовых сооружений; причалы и сооружения рыбного порта, ряд военных причалов; почти вся улица Ленинская, многие дома на Советской; здание бывшего облисполкома, где потом размещалось управление Камчатского морского пароходства; Дом офицеров флота. Застроен район Океанских улиц, один из самых тяжёлых в Петропавловске по рельефу и сейсмоопасности. Всё перечислить мне не под силу, но и этого достаточно, чтобы понять: не было в Петропавловске, кроме заложившего город Ивана Фомича Елагина, и нет строителя, равного Алексею Николаевичу Виноградову по значению того, что он сделал. И качеству, наверное, тоже.

Построенное под его руководством не растрясло землетрясения 1952 и 1959 гг., около восьми баллов каждое. С честью выдержали их и причалы первой очереди торгового порта, построенные в годы войны. Фотографии, сделанные после одного из землетрясений, сохранили вид подкрановых путей, извивающихся змеями, но ни один причал не обрушился в воду. Несколько лет назад на крутизне одной из Океанских улиц сошла снежная лавина, «прострелила» дом виноградовской постройки, и этот дом устоял!

Три из четырёх Океанских улиц сейчас переименованы, в их названиях увековечены имена знаменитых горожан. И только улицы имени крупнейшего строителя Камчатки, крупнейшего гидростроителя страны времён войны, одного из крупнейших гидростроителей мира А. Н. Виноградова до сих пор нет на карте Петропавловска, хотя его роль высвечивается в газетных статьях С. И. Соколовой и моих с 1986 г., с 1992 г. звучит в печати предложение о переименовании последней из Океанских улиц. Ленинскую и Советскую трогать не стоит, а без Океанской город на берегу

океана вполне мог бы обойтись или назвать так позже новую улицу. С 1995 г. это предложение лежало в комиссии по переименованию улиц при городской администрации, члены которой, видимо, не понимают, что принятие такого решения в год юбилея Победы, в год 300-летия Российского флота — это бесчестье городу.

Для тех, кто может посчитать процедуру переименования улицы очень дорогой и трудной, скажу, что я, не выезжая из дома, в котором живу в Петропавловске, поменяла четыре адреса. Для самых недоверчивых могу перечислить названия улиц: Елизовское шоссе, Карагинская, проспект Победы и, наконец, бульвар Пийпа. Последнее название дано в честь первого директора Института вулканологии Бориса Ивановича Пийпа. Думаю, в своей области А. Н. Виноградов представлял фигуру не менее крупную, чем Б. И. Пийп.

В 1997 г. Камчатка отмечала 300-летие присоединения к России, которое числится с похода на Камчатку казачьего отряда под руководством Владимира Атласова. В сентябре в Петропавловске в честь этого юбилея проходила большая научная конференция, называлась она «Триста лет с Россией. Третьи Свято-Иннокентьевские исторические чтения». За все эти годы не было в истории Камчатки более насыщенных и при этом менее известных лет, чем четыре военных года, но доклад о работе и строительстве порта в военное время, как оказалось, в программе чтений вообще отсутствует, хотя был представлен мною вовремя...

На волне интереса к истории строительства порта в архиве теперь уже АО «Камчатморгидрострой», дела которого пошатнулись вместе со всей экономикой нашей страны, после долгих поисков в 1997 г. нашли, наконец, личное дело А. Н. Виноградова. Больших открытий знакомство с ним не принесло, но всё же было интересно узнать, что Алексей Николаевич стал главным инженером уже в 1932 г., через семь лет после окончания института. Было это в Днепропетровске, организация называлась «Портострой». С мая 1936 г. он работал главным инженером и возглавлял Днепро-Двинский

стройтрест в Киеве, с июля 1938 г. — Черно-Азовский стройтрест в Одессе. В 1941 г. с января по сентябрь был начальником и главным инженером стройконторы НКМФ в бухте Находка, с сентября этого года стал главным инженером Дальморстроя во Владивостоке. В 1937 г. он «выполнил научно-исследовательскую работу в порядке конкурса к двадцатой годовщине Октябрьской революции, за что получил премию в виде грамоты...»

В личном деле есть характеристика, датированная июнем 1940 г.: «Тов. Виноградов Алексей Николаевич, рождения 1901 г., русский, беспартийный, образование высшее (инженер-строитель). Работает в Черноазстройтресте с июля 1938 г. в должности главного инженера и исполняющего обязанности начальника треста. Тов. Виноградов энергичный, высококвалифицированный инженер, с большой преданностью и любовью относится к порученной работе, выдержанный, дисциплинированный товарищ, пользующийся большим авторитетом среди работников.

Тов. Виноградов много работает над собой по повышению своих знаний, как по специальности, так и политической зрелости. За время работы в Черноазстройтресте тов. Виноградов ни в чём предосудительном замечен не был.

За проявленную инициативу и энергичную работу по строительству тов. Виноградов наркомом Морского флота СССР 26 апреля 1940 г. награждён значком «Почётному работнику Морского флота».

Характеристика выдана по запросу Центрального управления Морстроя Наркомморфлота и утверждена на партсобрании 23 июня 1940 г.».

Согласитесь, когда среди казённых формулировок встречаются слова «большая преданность и любовь к работе», это говорит о человеке, к которому они относятся, очень много.

В анкете в графе о наградах рукой Алексея Николаевича написано, что знаком «Почётному работнику Морского флота» он награждён в 1940 г. «за строительство причала № 20 во Владивостоке». Значит, он начал работать на Дальнем Востоке раньше 1940 г., наверное, действительно с 1938-го

в качестве командированного. А характеристика запрошена для перевода туда, видимо, на постоянную работу.

Кандидатом в члены партии А. Н. Виноградов стал в декабре 1942 г., членом ВКП(б) — в ноябре 1943 г. Сведения о том, что он был членом обкома и облисполкома, отсутствуют. В «Учётной карточке» написано, что он имел персональное звание «инженер капитан 1-го ранга Морского флота».

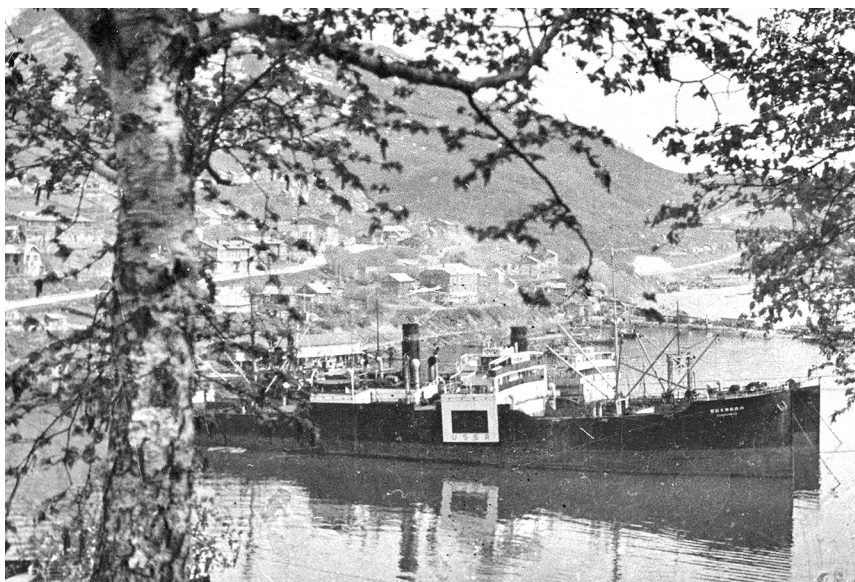
Учителем называли А. Н. Виноградова многие из тех, кто работал с ним на Камчатке во время и после войны. Можно считать, что он создал здесь гидростроительную школу, которую пытаются, но так до конца и не могут уничтожить некоторые имеющие власть камчатские деятели. Тоже называющий себя учеником Виноградова бывший председатель Камчатского облисполкома, Н. А. Синетов написал: «История Камчатки в годы войны велика, и морской порт сыграл в этом немаловажную роль, в чём большая заслуга Виноградова А. Н.».

Памятная доска главному строителю Камчатки Алексею Николаевичу Виноградову была безвозмездно изготовлена студией «Щорс» и установлена на доме № 36 по улице Ленинской. Её открыли в октябре 2002 г. незаконно, узаконили решением Городской Думы только в 2004-м.

А в юбилейном 2005-м никто на Камчатке из озабоченных патриотическим воспитанием представителей власти выборной и назначенной, военной и гражданской, партийной и церковной, профсоюзной и «четвёртой» в своих публичных выступлениях не сказал ни слова о военно-трудовом подвиге, совершённом в годы Второй мировой войны. Никто из них за весь юбилейный год не добрался не только до могилы главного военного лётчика Камчатки М. В. Стукалина на кладбище у Халактырского аэропорта, но даже, проезжая не по одному разу на дню по улице Ленинской мимо, не остановился у памятной доски главному строителю Камчатки, не принёс двух цветочков. Никто не сделал этого даже в День рыбака, митингуя через улицу от неё возле остановки «Аллея флота» на Аллее морской славы у стендов памяти морских трагедий.



Рыбный порт АКО в Петропавловске, 1941 г. У пирса —
грузопассажирский пароход «Ильич»



Пароход с обозначением принадлежности к СССР на борту
в Петропавловске, 1942 г.

П Р И К А З

НАРОДНОГО КОМИССАРА МОРСКОГО ФЛОТА СОВЕТА С С Р

от 23.X.1943 года

№ 366

гор. Москва

"Об организации и строительстве Петропавловского на Камчатке порта Наркомморфлота СССР"

В соответствии с постановлением ГОКО от 18.X.1943 года за № ГОКО-4344-С и распоряжением СНК Союза ССР от 18.X.1943 года за № 19769-РС, п р и к а з ы в а ю :

1. Организовать в Петропавловске на Камчатке морской порт, подчиненный непосредственно Центральному Управлению морских портов Наркомморфлота.

Присвоить вновь организуемому порту второй разряд.

2. Назначить Начальником Петропавловского на Камчатке морского порта тов. АСЕЕВА А.И.

3. Назначить Главным инженером Петропавловского на Камчатке порта тов. ИЛИНА А.И., освободив его от работы старшего инженера ОКСа Дальневосточного Пароходства.

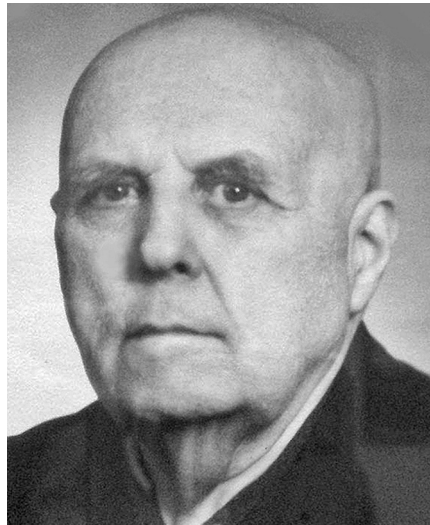
4. Организовать в Петропавловске на Камчатке Строительную контору, подчиненную непосредственно Центральному Управлению берегового строительства Наркомморфлота.

5. Назначить Начальником и Главным инженером Петропавловской на Камчатке строительной конторы тов. ВИНГРАДОВА А.И.

Фрагмент приказа НКМФ СССР № 366 от 23 октября 1943 г. «Об организации и строительстве Петропавловского-на-Камчатке порта...»



Руководство строительства порта.
Справа — А. И. Виноградов



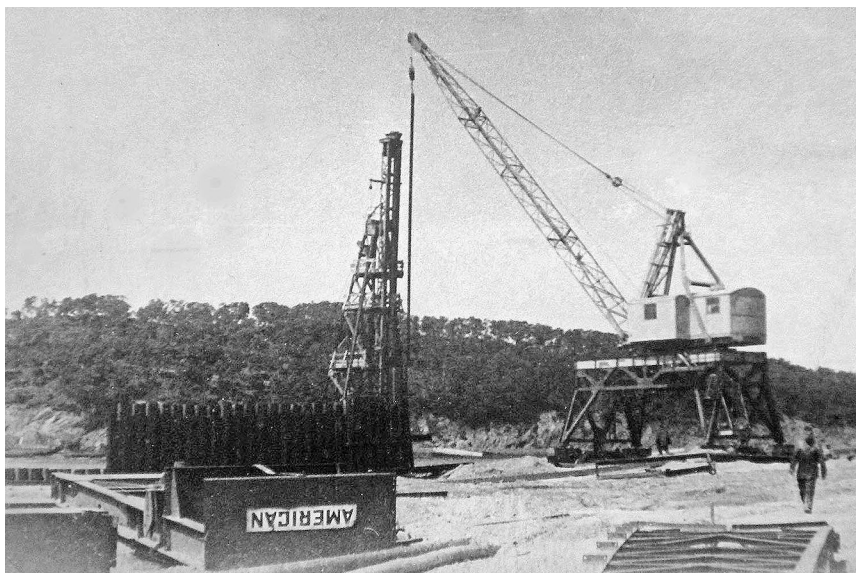
А. И. Виноградов в 1980-х гг.



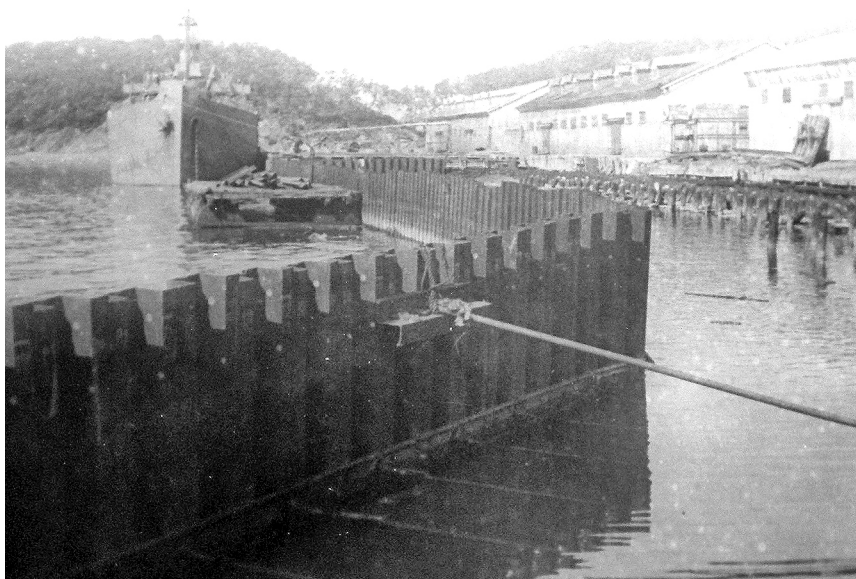
Строительство порта: разработка скалы при помощи отбойных молотков, 1944 г.



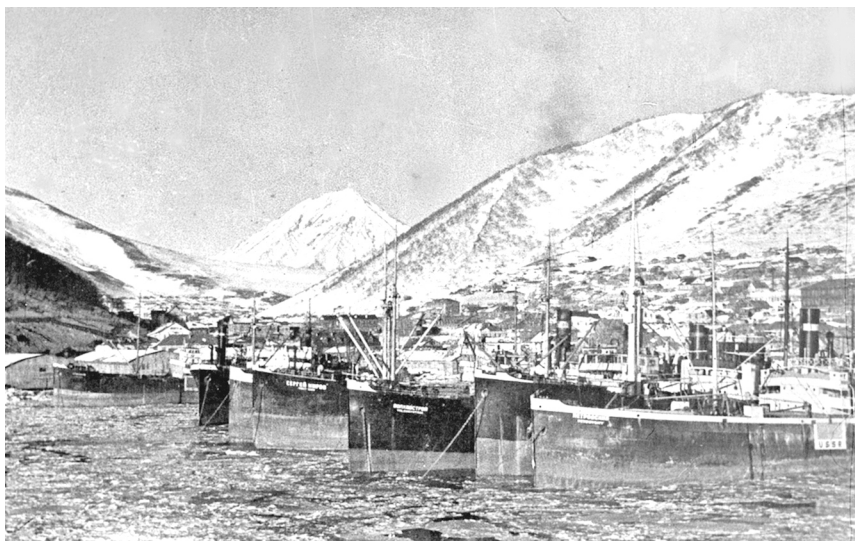
Строительство порта: погрузка скального грунта экскаватором «Спидер», 1944 г.



Строительство порта: заправка шпунта в копёр
для забивки причальной стенки, 1944 г.



Недостроенный шпунтовой причал и стоящее возле него
судно типа «Либерти», 1944 г.



Скопление судов, перевозящих импорт, в порту



Фрегаты американской постройки у причалов порта, 1945 г.

П Р И К А З №-13

по Управлению Строймонтажа г. Петропавловск "КАМЧАТМОРСТРОЙ"
27-го декабря 1943 г..

г. Петропавловск в/К.

§-1. ✓

г. МАХИНА Николай-разнорабочего за систематический невход на работу в течении 21, 22, 23 и 24-го декабря с/г без уважительных причин

П Р И К А З № В А В:

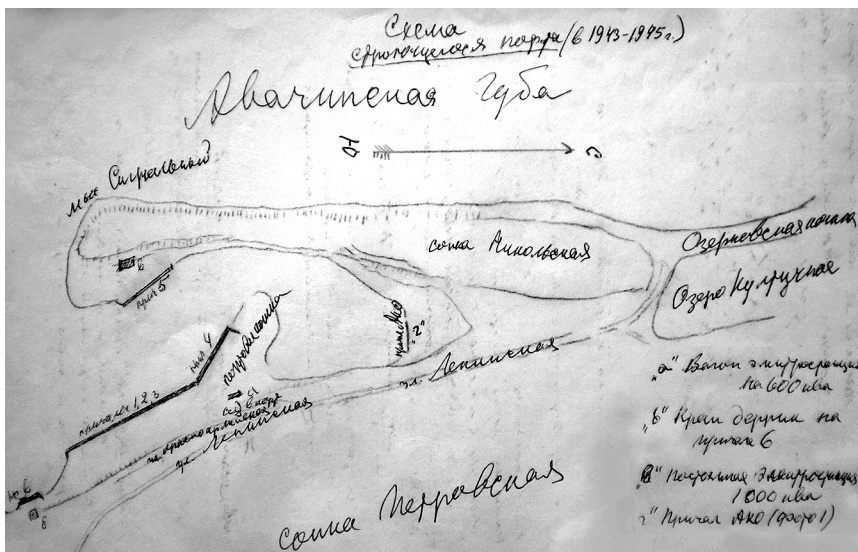
расценивая поступок г. Махина как дезертирство материал о прогулах направить всеобщему прокурору ТОВ-а для привлечения г. Махина к уголовной ответственности.

ОСНОВАНИЕ: рапорт прораба т. Майборода и об'явление т. Махина о резолюцией Нач-ка Стр-ва.

НАЧАЛЬНИК СТРОИМОНТАЖА
"КАМЧАТМОРСТРОЙ"

(Виноградов)

Приказ по Камчатморстрою от 27 декабря 1943 г.,
подписанный А. Н. Виноградовым



Расположение причалов порта. Автограф А. Н. Виноградова из «Краткой записки об истории строительства морского порта в Петропавловске-Камчатском в 1942—1945 гг.»



Панорама Петропавловск-Камчатского морского торгового



порта, 1945 г. Из собрания В. П. Русских (г. Москва)

Флота не стало. Слава, кроме слова на закладном камне, на этой аллее так и не появилась. Только морские трагедии присутствуют на ней. О них, разумеется, надо помнить и, наверное, изучать их, чтобы иметь возможность избежать бесславной гибели. Но воздавать почёт таким трагедиям в дни профессионального праздника надо ли?

В заключение рассказа о строительстве порта в Петропавловске-Камчатском предлагаю небольшой расчёт объёма работы, проделанной им на перевалке импорта в годы войны.

Разрозненные данные об объёмах работы по годам есть в сборнике «Камчатская область в годы войны» (Петропавловск-Камчатский, 1975) в двух документах: № 131 — справка начальника порта Я. Я. Завадского, составленная в декабре 1944 г., — за 1940 и 1943 гг. и № 145 — отчёт Камчатского обкома ВКП(б) Хабаровскому краевому комитету партии в декабре 1946 г. — за 1941 и 1945 гг. Вместе это выглядит так (в тысячах тонн): 1940 г. — 178,1, в 1941 г. — 294, в 1942 г. — 362, в 1943 г. — 429,7, в 1944 г. — 833 и в 1945 г. — 639.

Допустим, что увеличение нагрузки с 1941 по 1943 г. шло равномерно, тогда на 1942 г. приходится 362 тыс. тонн. Подобное допущение для 1944 г. не подходит, поскольку это был год «пиковой» нагрузки — почти 3 млн тонн было отправлено в наши дальневосточные порты по американским данным, в 1945-м — 2,3 млн тонн. Чтобы рассчитать нагрузку на порт Петропавловска в 1944 г., уместнее предположить, что она составила ту же часть от отправленного, что и в 1945 г. Получается 833 тыс. тонн, и эта цифра вряд ли завышена.

Сложив исходные и расчётные цифры, получим нагрузку на Петропавловский порт за 1941—1945 гг. — 2 557,7 тыс. тонн. Предположим, импорт составлял 85 %, это 2 174 тыс. тонн, округлённо — 2,2 млн тонн. Во Владивостоке импорт составил за все военные годы около 80 %. В неимпортную часть входили экспорт, каботаж и бункер. Только последний мог составлять в Петропавловске процент, сопоставимый

с Владивостокским, экспорт и каботаж были значительно меньше, следовательно, 85 % вполне допустимы.

Можно посчитать иначе, предположив, что Петропавловск перевалил треть от импорта, попавшего во Владивосток — 7,9 млн тонн. Предположение вполне вероятное хотя бы потому, что уже в 1941 г. импорт составил более трети грузооборота. Треть от 7,9 — 2,6 млн тонн. В любом случае Петропавловск сработал на перевалке импорта заметно больше Мурманска и примерно в полтора раза больше Архангельской группы портов.

Петропавловск-Камчатский морской торговый порт, построенный в годы войны, в значительной мере определил послевоенное развитие экономики Камчатской области. Извлечённое из неизвестности это секретное строительство и вместе с ним вся работа военных лет, очевидно, встаёт в один ряд с такими событиями в истории Петропавловска, как его закладка в 1740 г. и оборона в 1854-м.

Представим, что к концу войны в Петропавловске не появился бы мощный современный торговый порт. Ещё до войны в планах развития Северного морского пути было строительство порта, только вряд ли такого мощного. Дело не дошло даже до проектирования, состоялось только несколько изыскательских экспедиций. А в годы послевоенной разрухи до этой стройки руки дошли бы очень не скоро. Петропавловск на долгие годы оставался бы поселением, которое городом можно было называть с большой натяжкой.

Это значит, не появилось бы на свет абсолютное большинство тех, кто родился в Петропавловске после войны. По той простой причине, что не встретились бы здесь их родители — негде было бы встретиться. Не имели бы возможности приехать сюда в большинстве своём те, кто приехал после войны на Камчатку за «длинным рублём». И даже «за туманом и за запахом тайги» приехало бы куда меньше народу.

Примерьте к себе это допущение. Тогда, наверное, поймёте, что значит для нашего города порт, возникший для

перевалки грузов ленд-лиза, построенный в значительной мере из материалов ленд-лиза и ленд-лизовской техникой.

Порт определил послевоенное экономическое развитие и Петропавловска, и всей Камчатки.

Другие дальневосточные порты

Владивостокский морской торговый порт. «Работа в порту в первые дни войны упала процентов на шестьдесят — семьдесят, приостановилась примерно на полмесяца, — рассказывал бывший в 1940—1941 гг. заместителем начальника станции Эгершельд Иван Фёдорович Хирный, — шла подготовка порта и станции под ленд-лиз. Каждый день появлялся в порту начальник Дальневосточного пароходства А. А. Афанасьев, смотрел, как идёт подготовка. Он был выше среднего роста, ходил в порту со свитой: начальник порта, главный инженер, строители и мы, железнодорожники. Ремонтировались не только портовые сооружения, но и железнодорожные пути, обновлялись рельсы, шпалы. Часто проводили совещания портовиков и железнодорожников...

Боевым участком был 19-й причал, через него шло оборудование нестандартное, негабаритное. Вскоре по импорту начали поступать различные механизмы и материалы. Уже в августе почувствовали недостаток составов».

Н. А. Баландин выразился решительнее: «В сентябре 1941 г. Владивосток задыхался от ленд-лиза, импортными грузами были забиты улицы Портовая, Верхнепортовая, а паровозов и вагонов не хватало».

Первый большой затор во Владивостоке образовался уже в сентябре, большие или меньшие заторы возникали в порту на протяжении всех военных лет.

Заместитель наркома внешней торговли в те годы Михаил Романович Кузьмин отвечал за всё, что было связано с транспортом. Он вспоминал: «В конце 1942 г. возникла сложная обстановка: наши порты, как дальневосточные, так и северные, не справлялись с приёмом грузов. Американцы стали

угрожать, что сократят нам поставки по ленд-лизу, поскольку наши порты забиты импортом, и мы не можем справиться с их отправкой. Пришлось заниматься этим вопросом вплотную. 22 декабря 1942 г. я был командирован во Владивосток, где пробыл почти пять месяцев. Работа была очень сложная. Приморская дорога не справлялась, порт был забит, все склады, все причалы. Нашли решение — устроили перевалочную базу километрах в ста двадцати от Владивостока на станции Перелётная. Складов там практически не было, но была большая, площадка для грузов Государственного управления материальных резервов. Организовали составы-“вертушки”, за сутки из Владивостока отправляли два-три “вертушки”.

Дело было зимой. Площадка большая, под снегом, но железнодорожные пути были, вагоны можно подавать и на площадку разгружать. Так освобождали причалы Владивостокского морского порта, чтобы принимать суда — они стояли в очереди на разгрузку. Проблем возникало много. Не хватало рабочих-грузчиков, приходилось обращаться к командующему ТОФ Юмашеву, чтобы он помогал нам моряками, солдатами...»

Не только матросов и солдат привлекали к работе в порту — в авралах участвовали все, кто только мог: жители города как на подвахту выходили грузчиками; экипажи судов, стоявших в порту, отказывались от отдыха в выходные дни. Эта инициатива «снизу» закреплялась в приказном порядке. Вот распоряжения по ДВГМП: № 456 от 5 декабря 1942 г. — «Всем начальникам отделов и служб под личную ответственность... направить с 6 декабря с. г. работников управления для работы в порту. Сбор в 7 часов 30 минут у ворот порта. Ответственным бригадиром назначается тов. Баландин» [ГАПК. Ф. 46. Оп. 81доп. Д. 877. Л. 502]. Приказ № 461 от 16 декабря 1942 г.: «Всем капитанам судов, находящихся во Владивостокском порту, для ускорения разгрузки предлагается... прекратить сход экипажа на берег, оставляя его на судне для грузовых работ...» (там же, л. 507).

Среди импортных грузов были и автокраны, и гусеничные паровые, и порталные краны, и другое портовое оборудование, которое собирали и осваивали в рекордные сроки. Ударными темпами шли реконструкция и переоборудование сухогрузных причалов, готовились кадры для управления новой техникой. В помощь Владивостоку стали прибывать специалисты-портовики и монтажники из Мурманска и Архангельска. Они начали приезжать, вероятно, с 1942 г., наверняка с 1943-го, но документ об этом в ГАПК мне удалось увидеть только от 29 июня 1944 г. — «Распоряжение № 199 по управлению ДВГМП о прибывших в распоряжение Дальморстроя 79 рабочих из Мурманского порта, их устройстве и питании» [Ф. 46. Оп. 81 доп. Д. 878. Л. 214]. В этом же архивном деле на 359-м листе — «Распоряжение № 309 от 1 октября 1944 г. о швартовках в порту не дожидаясь лоцманов», которых не хватает в связи с работой с максимальным напряжением.

Моряки-ветераны рассказывали о том, что иногда, чтобы быстрее выпустить судно в рейс, его разгружали с двух сторон: с одной — на причал, с другой — судовыми лебёдками на баржу или плашкоут. Так снимали в основном привезённое в компактной стандартной упаковке, это обычно было продовольствие. Обработанное таким скоростным методом судно уходило в рейс через сутки-двое, но потом до четырёх суток освобождали сам причал, то есть сам порт от этого выигрыша во времени почти не получал.

В июле 1944 г. по решению ГКО порту от Главнефтеснаба была передана нефтебаза в Амурском заливе. Она находилась в плохом состоянии и не справлялась со стремительно нарастающей нагрузкой. В кратчайшие сроки провели реконструкцию, и к концу года вместо плановых тридцати девяти тысяч тонн в месяц нефтебаза отгружала девяносто тысяч [РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Т. 1. Д. 1364].

Как рассказал И. Ф. Хирный, который с мая 1944 г. работал заместителем начальника станции Мыс Чуркин, там, на угольной базе ДВГМП, был организован перелив, то есть налив прямо из танкеров в цистерны. На мысе Чур-

кин выгружали в основном метанол — метиловый, технический спирт. На нефтебазе, на станции Первая речка выгружали изооктан — высокооктановый бензин, другие нефтепродукты и различные масла.

Документы, хранящиеся в РГАЭ, материалы, опубликованные департаментом морского транспорта к 50-летию Победы в газете «Водный транспорт», и книга «Океан в огне», изданная во Владивостоке в 1972 г., автор которой Н. А. Колотов был в годы войны капитаном торгового порта Владивостока, дают несколько различающиеся итоговые цифры огромной военной работы. Данные об отправленных грузах из американских исследований, в которых использованы цифры президентских отчётов, являются наиболее достоверными. Отталкиваясь от них, привожу наиболее вероятные итоги работы Владивостокского транспортного узла.

За годы войны порт Владивостока, включая, по-видимому, работу причалов не только торговых, но и рыбпромовских, дальстроевских, военных, которые все работали как с отечественными, так и с импортными грузами, загрузил и отправил на запад почти четыреста тысяч вагонов и платформ, более десяти миллионов тонн, из которых 7,9 миллиона тонн были импортом, обработал тридцать две тысячи транспортных судов. Порт Мурманска за военные годы перевалил 2 063 400 тонн импортных военно-хозяйственных грузов [РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 1366. Л. 11].

По Архангельской группе портов (Архангельск, Бакарица, Экономия, Молотовск) такой цифры найти не удалось, но её можно рассчитать. По американским данным, во все наши северные порты с запада отправлено 3 964 000 длинных тонн, из них 7 % потеряно, следовательно, получено 3 687 000 длинных, или 3 746 000 привычных нам тонн. Отнимем от этой цифры переработанное в Мурманске, получим 1 683 000 тонн. Получается, что Владивосток за годы войны переработал импортных грузов почти в четыре раза больше Мурманска и почти в пять раз больше Архангельска (имеется в виду вся группа беломорских портов)!

Кроме реконструкции причалов во Владивостоке, был построен деревянный причал в бухте Посыет на другой стороне Амурского залива, куда подходила железнодорожная ветка от Усурийска.

Николаевский-на-Амуре порт. О строительстве его причалов с участием А. Н. Виноградова рассказано выше. Что касается объёмов работы, то в отделе кадров порта сохранилась папка с материалами парткома. В ней находится листок, подготовленный, видимо, к какому-то отчёту: «Переработано грузов Николаевским-на-Амуре портом, (тысяч физических тонн, из них импорта): 1940 г. — 216; 1941 г. — 200,7; 1942 г. — 188,2; 1943 г. — 299,4 (108,8); 1944 г. — 228,7 (110); 1945 г. — 170,3.

Ни в каком архиве листок не зарегистрирован, хотя, возможно, где-то есть его копия. Насколько эти цифры точные и исчерпывающие, судить трудно — других найти не удалось. На фоне без малого девяти миллионов тонн отправленных через Тихий океан грузов военной помощи 218,8 тысяч тонн импорта, переработанного в Николаевске, кажутся совсем небольшими. Настоящий вес этой цифры можно понять лишь рядом с другой, приведённой в докладе департамента речного транспорта на конференции 1995 г. в Санкт-Петербурге: «К концу навигации 1941 г. в Нижне-Амурское речное пароходство пришли работать 1 080 женщин, заменив ушедших на фронт мужчин». И в порту Николаевска в годы войны трудились в основном женщины.

Комсомольский-на-Амуре речной порт. Документ, касающийся его, мне встретился в архиве Дальморниипроекта. «Распоряжение по Народному комиссариату Морского флота СССР» от 18 февраля 1942 г. № 107/ДВ, изданное во Владивостоке за подписью заместителя наркома Л. Ю. Белыхова, содержит задания для подготовки строительства там *морских причалов*. Морские причалы в среднем течении реки нужны, если к ним поднимаются и причаливают, как в Портленде на реке Колумбии, морские суда. К сожалению, не знаю, что конкретно было сделано во исполнение этого

распоряжения. Морские суда, кроме типа «река-море», по Амуру, насколько мне известно, не ходили и не ходят.

Морской порт Нагаево у Магадана. О его работе рассказано в очерке «Морской флот Дальстроя НКВД».

Портпункт Находка с 1938 г. сооружали организации НКВД, к 1941 г. не было готово ни одного причала и склада, с началом войны работы были законсервированы. На другой от зоны стройки стороне бухты находился небольшой причал, обеспечивавший местные нужды. Железная дорога заканчивалась в нескольких километрах от строительства, к ней вела «улучшенная» автомобильная дорога.

Н. А. Баландин был в Находке в 1939 г. с комиссией, состоявшей из высокопоставленных представителей разных ведомств — ВМФ, НКВД, НКМФ, НКРП. Они делили территорию порта. Предложения Баландина и его группы были настолько обоснованы, что с ними согласились, и сейчас эти ведомства размещаются в Находке так, как было ими предложено.

В конце 1942 г., после завершения проектных работ в Петропавловске, Н. А. Баландина направили в Находку. Стройку расконсервировали, но шла она по-прежнему силами НКВД и неактивно. Суда с грузами из Америки, по свидетельству бывших лоцманов из Валентина, в Находку приходили, но заметного участия в перевалке импорта порт Находка не принимал.

Портпункт Советская Гавань имел небольшой деревянный причал и более мелкие в малых бухтах, без механизмов. Татарский пролив замерзает на несколько месяцев. В годы войны строилась железная дорога из Комсомольска-на-Амуре, тоже силами НКВД, то есть заключённых. Участок до порта Ванино был принят в эксплуатацию уже после войны. До самой Советской Гавани железная дорога так и не доведена, она заканчивается примерно на полпути между нею и Ванино. В годы войны импортные, грузы могли поступать сюда в основном для нужд собственного строительства.

«ЛЕНД-ЛИЗ БЫЛ БОЛЬШОЙ И ХОРОШИЙ»

В начале июля 2007 г., юбилейного для «русского ленд-лиза», во Владивостоке гостил американский военный корабль. Визит завершился его походом вместе с российским военным кораблём в пролив Лаперуза, где были возложены на воду венки в память о погибших здесь в годы Второй мировой войны подводных лодках — американской и советской.

Два военных корабля прошли над местом, где на дне у выхода из пролива Лаперуза в Японское море лежит самое крупное судно советского торгового флота времён войны — пароход «Трансбалт» с десятью тысячами тонн произведённого в США ленд-лиза на борту. Потоплено оно было в ночь на 13 июня 1945 г. американской подводной лодкой «Спейдфиш» непреднамеренно.

Для «Трансбалта» венка не нашлось! Не это ли является самой яркой иллюстрацией к репрессированному состоянию нашей общей с американцами военной истории?

Поставки продовольствия: Дорога жизни начиналась
на Тихом океане

«Ленд-лиз сберёг жизни советских солдат», — написано в книге Р. Джонса «Дороги в Россию» и в других американских книгах и статьях. «За ленд-лиз мы заплатили кровью», — эти слова у нас чаще всего приписывают Сталину. Наверное, он их говорил или писал, но ещё раньше они появились в американской печати и выглядели так: «Англичане и русские за ленд-лиз платят своей кровью». Только на первый взгляд мысли, заключённые в этих фразах, исключают друг друга. На самом деле верно и то, и другое — это две стороны одной медали. Но это медаль имеет две стороны, а любое событие, программа, проект — явление многогранное, ленд-лиз и его составляющие в том числе.

Мне, как блокаднице, хочется начать рассмотрение граней ленд-лиза с продовольствия.

В январе 1942 г. в блокадном Ленинграде на детские карточки стали выдавать привезённые через Ладогу по Дороге жизни граммульки сахара и масла. И хлеб, и сахар, и масло не могли поступать с Украины — большая часть европейской территории нашей страны была под немцем. Продукты блокадному городу слали республики Средней Азии и Сибирь, возможно, доходила и рыба, выловленная на Камчатке.

Однако самые большие объёмы продовольствия поступали от наших союзников по антигитлеровской коалиции, преимущественно из США и Канады. Из почти восемнадцати миллионов тонн различных грузов военной помощи, предоставленных в основном на условиях закона США о ленд-лизе и отправленных морем, без малого пять миллионов составили продукты питания. Из них три миллиона тонн проделали путь через Тихий океан.

Продовольственному ленд-лизу посвящена статья профессора Поморского государственного университета (Архангельск) М. Н. Супруна, опубликованная в журнале «Отечественная история» № 3 за 1996 г. Он подсчитал энергоёмкость всех пяти миллионов тонн ленд-лизовских продуктов в килокалориях и сравнил полученный результат с калорийностью среднего рациона бойца нашей действующей армии. Получилось, что «продовольствия, поставленного в СССР по ленд-лизу, хватило бы для того, чтобы кормить армию в десять миллионов человек в течение 1 688 суток, то есть в течение всей войны».

Но не стоит забывать, что поступало продовольствие, как и всё другое, очень неравномерно: значительно меньше обещанного в начале войны и с превышением оговорённого, чтобы погасить предыдущие недопоставки, в её конце. Поэтому, например, американскую тушёнку на своём столе некоторые советские граждане видели спустя год или два после окончания войны, но лишней она не была, очевидно, и тогда.

Нельзя не согласиться с мыслью, высказанной М. Н. Супруном в конце его статьи: «Известно, что в годы минувшей войны Советский Союз только от голода потерял миллионы

своих граждан. А сколько миллионов он потерял бы ещё, не будь продовольственного ленд-лиза? Союзническая помощь в этом отношении не подлежит никакому исчислению — она неоценима».

Продовольствие нашей стране от союзников шло не только по ленд-лизу, немалые поступления продуктов питания были помощью гуманитарной и благотворительной. В основном через Тихий океан поступала гуманитарная помощь по линии Красного Креста. Это были самые витаминные и калорийные продукты и ещё медикаменты.

Третьим видом была помощь благотворительная от обществ поддержки русских, объединённых под председательством Е. С. Картера из Института тихоокеанских отношений (Мемуары посла США в СССР адмирала Стэндли, Чикаго, 1955). Само название института говорит о маршруте этих поставок. Они предназначались в основном для гражданского населения, кроме продуктов включали ещё одежду и обувь.

Не знаю точно, относилась ли к этому объединению деятельность различных религиозных конфессий, которые тоже немало потрудились для того, чтобы помочь воюющей России и, разумеется, по преимуществу продовольствием.

Был ещё один канал поступления продовольствия, тоже в основном через Тихий океан, поскольку здесь работали только советские суда — как уже было сказано, ни одного иностранного флага не было в советских дальневосточных портах за все годы войны. Наши моряки, ходившие в Америку, на свои весьма скромные валютные заработки покупали преимущественно продукты питания. Они рассказывали, что в последних рейсах, уходивших из Америки в сентябре 1945 г., продовольствием забивали свои каюты так, что не оставалось места для отдыха и спать приходилось по очереди, благо судовое вахтенное расписание это позволяло.

Четыре процента ленд-лиза

О запрещённой книге «Военная экономика СССР в период Отечественной войны 1941—1945 гг.» (М., 1947), написанной Н. А. Вознесенским, возглавлявшим многие годы

Госплан СССР, мне рассказал при нашей встрече в Москве весной 1992 г. вице-адмирал в отставке Г. И. Щедрин. Он объяснил, что книгу запретили, потому что автор был репрессирован.

Спецхраны тогда уже открылись, и книгу мне в Исторической библиотеке выдали. Она оказалась небольшого формата, объёмом всего 192 страницы. Но, сознаюсь, прочитать её я так и не смогла, хотя пыталась сделать это раза три. В этой книге через две фразы на третью следовали хвалы «отцу и учителю», часто встречались проценты, не «подпёртые» ни с одной стороны, в выкладках концы с концами не сходились. Читать такое мне было не под силу. Американское словосочетание *ленд-лиз* в ней отсутствовало вовсе, упоминалась военная помощь. Наверняка, всё это было работой редакторов издательства «Политиздат», выпустившего книгу.

Но одна цифра из книги Н. А. Вознесенского имела, даже когда она была запрещена, и сейчас имеет широкое хождение. Это 4 %, которые составили поставки по ленд-лизу к объёму произведённого в нашей стране за все военные годы. Думаю, никому не под силу проверить эту цифру. Да и необходимости в этом, пожалуй, нет.

Приведу мнение А. И. Груздева, капитана 1-го ранга в отставке, автора книг об истории Дальнего Востока, действительного члена Русского Географического общества, консультанта командующих ТОФ по вопросам истории. В газете «Боевая вахта» от 9 января 1997 г. он написал: «Конечно, если считать, как у нас было принято, по валу, то, наверное, эта цифра (4 %) справедлива. Но нельзя же одну тонну веса боевого самолёта приравнять к одной тонне вагонеток для углеотвала, а тонну тушёнки — к тонне веса живого скота, предназначенного на убой».

Могу добавить, что многие наши исследователи сравнивают цифры поставленных по ленд-лизу и произведённых в СССР самолётов, танков и другой военной техники, не учитывая поставок металлов, использованных советской промышленностью. А металлов разных и необходимых в производстве вооружения было получено свыше 3,6 млн

тонн. И почти 2,2 млн тонн нефтепродуктов сыграли во многих случаях решающую роль — об этом внятно сказано в самой убедительной из всего сборника «Ленд-лиз и Россия» статье А. А. Матвейчука «Высокооктановая составляющая ленд-лиза».

В статье А. И. Груздева в «Боевой вахте» написано: «Известно, что по ленд-лизу в СССР поставлялись стратегические, жизненно необходимые для фронта и тыла грузы, номенклатура которых согласовывалась двусторонними комиссиями. Если говорить о морских перевозках в целом, то во всех крупных изданиях всё акцентируется на трагической гибели конвоя PQ-17, в результате чего общественности преподносится совершенно искажённая картина эффективности морских перевозок». В статье обсуждался вопрос о том, чтобы во Владивостоке была проведена конференция о ленд-лизе к 55-й годовщине со дня подписания соглашения между СССР и США. Мнение А. И. Груздева: «Актуальность проведения конференции несомненна».

В 1997 г. провести конференцию во Владивостоке оказалось невозможно, никто из руководителей, к которым было обращено это предложение, кроме тогда командующего ТОФ адмирала В. И. Куроедова, его не поддержал, да и обстановка в городе была для международной конференции на такую тему неподходящей.

Грани ленд-лиза, относящиеся к США (рост производства и людские потери)

Советская пропаганда часто повторяла в адрес США такой упрёк: американцы на войне наживались. Это правда. Глубокий экономический кризис начала 1930-х гг. имел повторный спад в 1938 г., а подъёма, равного буму периода Второй мировой войны, пик которого приходился на 1944-й — начало 1945 г., не было ни за рассматриваемое время, ни, наверное, за всю историю США. Подъём экономики шёл в основном за счёт производства вооружения не только для себя, но и для многих других стран, не напрасно США

называли «арсеналом демократии». За этим бумом последовал очень крутой, хоть и не слишком глубокий спад. Как известно, переход экономики с военных на мирные рельсы, или конверсия, — дело весьма болезненное, даже если страна не разрушена войной. Следующий по величине подъём пришёлся на Корейскую войну.

США на войне наживались, в стране не было безработицы, это так. Но на заработанные деньги нельзя было купить всё, что хочешь, и столько, сколько хочешь, — имелись достаточно жёсткие ограничения на многие товары. Самым внешне заметным было, вероятно, нормирование отпуска бензина, потому что за ним выстраивались огромные очереди, в которых, по свидетельству очевидцев, можно было встретить и супругу президента Элеонору Рузвельт. Именно в городах США в годы войны стало активно развиваться «огородничество на балконах».

При военном экономическом буме страна не выглядела процветающей, разве только по сравнению с нашей и другими, на территории которых шла война. К слову, о нормировании вспоминали те советские специалисты, кто работал и жил в США достаточно длительное время. Моряки, ходившие в США, об этом никогда не говорили, вероятно, потому, во-первых, что их валютных заработков не хватало на то, чтобы всерьёз столкнуться с ограничениями, и, во-вторых, американские ограничения оказались несравнимыми с теми, что были дома. Напротив, моряки отмечали, что в Америке всего вдоволь.

А ещё на войне гибли граждане США. Достаточно широким было движение матерей против того, чтобы их сыновья воевали за пределами своей страны. Это, кстати, тоже было проявлением изоляционизма, но оно, думаю, по-человечески понятно любому. Людские потери США во Второй мировой войне оказались значительно меньше жертв Великобритании и тем более Советского Союза. Но если говорить о жертвах на доставке ленд-лиза в нашу страну, или «русского ленд-лиза», как его называли американцы и англичане, картина получается совсем другая.

Австралийский журналист Дж. Дейл в статье, которую газета «Московские новости» опубликовала 7 октября 1990 г., написал: «Свыше тридцати тысяч английских и американских *гражданских моряков* (выделено мной. — А. П.) отдали жизнь, чтобы помочь русским». Статья Дейла названа: «Правда не умалит ваш подвиг». В ней не указан источник, из которого взята эта цифра, да источники и не принято публиковать в газетах.

У. Черчилль в своих мемуарах пишет: «Помощь, оказанная России союзниками, заслуживает того, чтобы её отметили и помнили о ней. *Первые наши конвои несли тяжёлые потери, но в 1944 и 1945 гг., когда конвои отправлялись только в тёмные зимние месяцы, потери были невелики* (выделено мной. — А. П.)... При выполнении этой трудной задачи людские потери торгового флота [Великобритании] составили 829 человек». Черчилль называет и цифру людских потерь ВМФ Великобритании, который всю войну участвовал в охране караванов, доставлявших «русский ленд-лиз» северным маршрутом — 1 840 офицеров и рядовых.

Точных американских цифр, как уже было сказано, найти не удалось, но их можно рассчитать приблизительно. По данным президентских отчётов, доля работы по перевозке «русского ленд-лиза» судами США — 46,8 %, судами других, кроме СССР и США, стран — 3,1 %. Допустим, на долю английских транспортных судов приходится 2,7 %, а число погибших моряков пропорционально доле участия в перевозках. Людские потери торгового флота США при этих допущениях составят примерно 14 500 человек, можно округлить до 15 000. И хотя эта цифра вдвое меньше приведённой австралийским журналистом, она достаточно велика.

Точную цифру людских потерь советского транспортного флота тоже нигде обнаружить не удалось, но достаточно вероятный подсчёт можно сделать, опираясь на данные справочника «Суда ММФ СССР, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.». В Тихо-

океанском регионе, по данным этого справочника, погибло 240 человек. На 38 советских судах, потерянных в Северной Атлантике и западном секторе Советской Арктики, в конвоях не только союзных, но и каботажных — почти 1 500 членов экипажей и пассажиров. Были потери и на доставке ленд-лиза через Каспийское море. Все вместе людские потери советского транспортного флота на доставке грузов ленд-лиза дают цифру меньше 2 000 человек.

Жертвы среди американских гражданских моряков оказываются в несколько раз большими. А то, что точные цифры этих потерь до сих пор недоступны — предположить, что неизвестны вообще, не могу, — говорит лично мне, что правительства наших стран и прежние, и нынешние в некоторых направлениях своей деятельности мало отличаются друг от друга. И исследователей обеих стран, занимающихся темой ленд-лиза, этот круг вопросов, похоже, не интересует вовсе.

Часто приходилось слышать, что иностранцы ставили в конвой старые развалюхи, чтобы после их гибели получить страховку. В отношении частных судовладельцев это, должно быть, верно, но гибель многих тысяч американских гражданских моряков в такую схему, по-моему, не вписывается. И с корыстолюбием как национальной чертой американцев тоже плохо согласуется.

Могу повторить ещё раз: ленд-лиз — явление многогранное, чтобы судить о нём, необходимо принимать в рассмотрение этих граней возможно больше.

Визит вице-президента США

Чтобы убедить американцев в том, что русским есть чем рассчитываться за ленд-лиз, было организовано посещение Дальстроя вице-президентом США Генри Уоллесом. В мае 1944 г. он направлялся в Китай, летел по трассе АлСиб на собственном самолёте. На этом пути ему устроили две экскурсии: из Сеймчана в Магадан и из Якутска в Комсомольск.

Шифрованную телеграмму о его приезде с указанием сроков, как рассказал бывший в годы войны начальником политуправления Дальстроя И. К. Сидоров, прислали из Москвы заранее. По его словам, в ней было указание «принять с широким русским гостеприимством, показать то, чем можно законно гордиться, и не показывать, что не следует».

Г. Уоллес прилетел в Магадан в самом конце мая. За штурвалом его самолёта, как пишет он сам, был «русский ас, полковник Илья Павлович Мазурук». Его пилот — полковник Найт — оказался в роли пассажира и снова взял штурвал, когда вице-президент и сопровождавшие его американцы вернулись на трассу АлСиб.

О том, какая работа была проделана в Дальстрое к приезде Уоллеса, рассказал ветеран Союза журналистов, бывший сусуманский заключённый Г. Б. Матусов в статье «Как я давал интервью вице-президенту Америки» («Журналист», № 2, 1995). Из всех мест, намеченных к посещению высокой делегацией, исчезли зеки и прочая сомнительная публика, были снесены сторожевые вышки и проволочные заграждения, разобраны и увезены прочь бараки, пыльные дороги политы водой. У въезда на прииск соорудили арку с надписью: «Добро пожаловать, господин вице-президент!», но о ней рассказал И. К. Сидоров. Вместо заключённых женщин в столовой и тепличном хозяйстве трудились жёны сотрудников НКВД. Вместо заключённых мужчин на прииске, на который повезли Г. Уоллеса, работали, по словам И. К. Сидорова, переодетые стрелки вооружённой охраны, а по публикации Г. Б. Матусова — политотдельцы, да ещё и намытое золото рассыпали в породу, чтобы на глазах у вице-президента США намыть побольше.

Вероятнее всего, «горняками» тогда «пахали» и те, и другие, хорошо проинструктированные начальником политуправления, который, как рассказывал сам, «после встречи высоких гостей в Магадане поспешил на прииск, чтобы опередить их и проверить готовность к приёму, в генеральской форме, а по инструкции положено было быть в гражданском. Товарищ Никишов позаботился, и мне срочно на

машине за шестьсот километров был доставлен штатский костюм. Уоллес и сопровождавшие его лица прилетели в Сусуман на самолётах».

В мемуарах, вышедших в США в 1946 г., а в Магадане в переводе — в 1992-м («Краеведческие записки», вып. XVIII), Г. Уоллес пишет о том, что «золотодобытчики Колымы — рослые и сильные молодые люди, приехавшие сюда из европейской России», что «Сталин сделал золотодобычу приоритетной военной индустрией, и люди, работающие в ней, получали бронь». Он был восхищён концертом, «данном местными талантами — балетом полтавской труппы, эвакуированной сюда с Украины», и другим. «Не думаю, что я когда-нибудь видел сразу столько талантов в одном городе», — пишет он. Можно предположить, что он всё принял за чистую монету.

Как рассказывал И. К. Сидоров, «Уоллес понимал и мог выражать свои мысли на русском, вставал рано и старался оторваться от охраны, посмотреть окраины». В мемуарах написано, что «гавань порта прекрасна, его доки принимают три судна одновременно. На рейде стоял ледокол “Северный ветер”, американский корабль, который перенесли сюда по ленд-лизу, используется он для очистки моря ото льда для зимней навигации. Множество товаров, полученных по ленд-лизу, находится на складах порта».

Осталось неясным, удалось ли ему увидеть хотя бы издали место обитания полтавских балерин — отдельный женский лагерный пункт, расположенный в Магадане, начальником которого была А. Р. Гридасова, жена Никишова, официально представленная вице-президенту США, о чём он пишет в своих мемуарах.

И. К. Сидоров, осуждая личную жизнь начальника Дальстроя, дал ему очень высокую оценку как руководителю и с огорчением рассказал, что, в конце концов, тот спился. Сам Иван Кузьмич оставил впечатление человека, прожившего жизнь в ладу со своей совестью.

Надо отметить, что режим в Дальстрое в годы войны был менее жестоким уже по той простой причине, что новой

рабочей силы в прежних количествах ждать не приходилось. План же по добыче «металла», то есть золота, выполнять было необходимо, и его, «провалив» в 1940-м, начиная с 1941 г. и до конца войны выполняли неукоснительно.

Двусторонне репрессированная история

Соглашение о ленд-лизе между СССР и США, как уже было сказано, подписано в Вашингтоне 11 июня 1942 г. В 2007 г. этому событию исполнилось 65 лет. Но у нас не принято отмечать как должно такую дату — ведь до середины 1970-х гг. сам термин «ленд-лиз» был в СССР под цензурным запретом.

Судя по тому, как Владивосток и Петропавловск-Камчатский в год 60-летнего юбилея окончания Второй мировой войны «не заметили» проделанной ими огромной до невероятности военной работы, которая была главным вкладом в Победу, Дальний Восток и Камчатка до сих пор свято соблюдают запреты НКВД. История военной работы на Тихом океане продолжает оставаться в нашей стране неизвестной и, по сути, репрессированной.

Неизвестной она остаётся и на другой стороне океана. В подтверждение привожу фрагменты письма Теда Ван Арсдола, жителя Ванкувера-американского. Письмо написано 15 сентября 1989 г. директору московской средней школы № 892 Маргарите Васильевой:

«...Много написано о Второй мировой войне, но я думаю, что тема о маршруте военной помощи Советскому Союзу через Тихий океан забыта, остаётся в пренебрежении. Мне приятно узнать, что Вы занимаетесь исследованием этой темы.

Я не жил в Ванкувере во время войны, большую часть того времени я служил в вооружённых силах в Восточной Европе. Однако последние двадцать шесть лет я живу в Ванкувере и являюсь постоянным жителем штата Вашингтон практически всю свою жизнь.

Большинство людей в Ванкувере, по крайней мере, рабочие люди, работали на гигантской верфи на реке Колум-

бия. На этой верфи под управлением Генри Дж. Кайзера работало около 38 000 человек в 1944 г. на пике (наверное, максимуме военной работы. — А. П.). Верфь была закрыта вскоре после войны. Ещё две верфи Кайзера работали в Портленде...

Железные дороги играли жизненно важную роль в доставке грузов в порты, чтобы грузить их на суда для дальнейшего следования в Советский Союз».

Автор письма излагает и другие обстоятельства огромной военной работы, а в конце письма пытается объяснить причины её неизвестности, так как он их понимает: «...К сожалению, число историй (публикаций. — А. П.) об отправке во время войны грузов, предназначенных для мест сражений, из районов Ванкувера и Портленда скудное. Одной из причин может быть то, что газеты не имели достаточно репортёров для освещения боевых действий на море и в других местах, где они хотели бы это делать. Другой причиной является то, что правительство Соединённых Штатов могло принять решение не разглашать сведения о некоторых из этих поставок по причине военной безопасности».

Думаю, надо дать разъяснения по поводу адреса и адресата этого письма.

Из многотысячного отряда моряков, участвовавших в Тихоокеанской транспортной эпопее, после войны в течение многих лет было разрешено говорить только о юнгах, они превратились в главных действующих лиц тихоокеанской работы. Потому ещё в советские времена в московской школе № 892 появился музей юнг огненных рейсов, вокруг него объединились ставшие москвичами люди, бывшие в годы войны тихоокеанскими юнгами или молодыми матросами. К сожалению, с годами их становится всё меньше.

Институт юнг был учреждён на транспортном флоте в 1943 г. Юнгами брали на суда обездоленных войной мальчишек тринадцати — пятнадцати лет, которых надо было прежде всего накормить, одеть и обууть, отогреть как в прямом, так и в переносном смысле, а затем учить — дать и общее, и специальное образование. Они были, что называется,

головной болью капитана и всего экипажа. Пройдя такую школу, многие из них выбрали в жизни морские специальности и остались на Дальнем Востоке. Бывшие юнги, живущие в Москве, приобрели в основном другие специальности.

Энтузиастом и локомотивом в работе музея юнг была директор школы М. И. Васильева. Когда я в середине 1990-х гг. попала в этот музей, она показала мне среди экспонатов очень заинтересовавшее меня письмо из США. В нём человек, работавший в годы войны на руководящей должности в портовом хозяйстве одного из городов западного побережья, удивлялся, что тогда через их порт и другие тихоокеанские порты США шёл огромный поток грузов на Дальний Восток России, но об этом в Америке почему-то никогда не вспоминают.

Директор обещала сделать мне ксерокопию этого письма, но заболела, и выполнить своё обещание не успела, потому что неожиданно и скоропостижно скончалась. С тех пор прошло немало лет, сменившие её люди не слишком хорошо разбирались в архиве музея и не смогли найти это письмо, передавали мне другие, не содержащие нужных сведений.

Только в 2006 г. бывший ученик кочегара, а потом кочегар 2-го класса, в свои семнадцать лет тонувший на «Трансбалте» и ставший после войны солистом оперного театра В. А. Панков добился того, что в музее нашли письмо, правда, другое, но с нужным содержанием. Он прислал мне его копию. И теперь есть документ, подтверждающий, что историю Второй мировой войны в северной части Тихого океана следует признать репрессированной и на другом его берегу.

В середине 1990-х гг. генеральным консулом США во Владивостоке была госпожа Дж. Флойд. Я встретилась с нею, когда она приехала в Петропавловск в 1996 г., и рассказала ей о первом письме. Она назвала причину неизвестности, действующую и после войны: американское правительство тоже не хотело, чтобы его народ знал объёмы помощи бывшим союзникам, которые на долгие годы стали

наиболее вероятными противниками. Этим же объясняется и то, что людские потери США на доставке «русского ленд-лиза» остаются неизвестными.

Я могу назвать дополнительно две другие причины, точнее, два обстоятельства, оставившие в неизвестности Тихоокеанскую транспортную эпопею — работа на другом берегу океана тоже заслуживает такого названия. У нас был ГУЛаг, а в США почти сразу после войны начала работу комиссия по расследованию антиамериканской деятельности, о добрых отношениях с русскими в военные годы благоразумнее было не вспоминать. Тех американцев, кого такая забывчивость удивляет, наверное, не задела деятельность этой комиссии.

Косвенным подтверждением вышесказанного является отсутствие серий о войне в северной части Тихого океана в документальных телевизионных сериалах: советско-американском «Неизвестная война» и американских «Война на море» и «Война в воздухе». А ведь боевые действия тут были отнюдь не мелкими.

Кривые зеркала истории Второй мировой войны в северной части Тихого океана

В монографии уже названного М. Н. Супруна «Ленд-лиз и северные конвои, 1941—1945 гг.» (М., 1997), являющейся его докторской диссертацией, о работе по перевозке грузов военной помощи через Тихий океан написаны весьма странные вещи. Одна из них: «После нападения Японии (на США. — А. П.) тихоокеанские перевозки на американских судах были отменены» (с. 79).

То есть, по Супруну, до Пёрл-Харбора, до декабря 1941 г., американцы сами возили через Тихий океан грузы военной помощи нашей стране.

Прямо противоположное утверждают английские историки во главе с профессором новой истории Королевского колледжа в Лондоне Р. Дж. Овери в статье «Сотрудничество: торговля, помощь, технология»: «Что касается Советского

Союза, то к нему не существовало ни одного достаточно безопасного морского пути... После декабря 1941 г. почти все перевозки на Тихом океане осуществлялись Соединёнными Штатами» [Союзники в войне 1941—1945. — М., 1995. — С. 235—236].

На самом деле, как уже было сказано, на Тихом океане работали «исключительно советские пароходы» (формулировка из отчёта Наркомата внешней торговли).

В конце 2002 г. вышел в свет четырёхтомный труд Института всеобщей истории «Мировые войны XX века». События Второй мировой войны в северной части Тихого океана нашли отражение в 3-й книге «Вторая мировая война, исторический очерк» в двух статьях 3-й главы «Военные действия. Июнь 1941 — сентябрь 1945»: «Война в Восточной Азии и на Тихом океане» (В. П. Зимонин) и «Финальные операции на Дальнем Востоке» (М. Ю. Мягков).

В статье В. П. Зимонина сказано: «Однако военно-морские силы Японии всё же смогли в ходе Мидуэйско-Алеутской (по американской классификации Мидуэйской) операции захватить частицу американской территории — острова Атту и Кыска в западной части Алеутской гряды». И всё. Даже сведения о том, когда и как эти острова были возвращены США, отсутствуют.

На самом деле островов, захваченных японцами в июне 1942 г. в западной части Алеутской гряды, было три — ещё остров Шемуа. И военные действия, предшествовавшие их возврату и последовавшие за ним, мелкими назвать никак нельзя.

Снабжение на захваченные острова японцы доставляли морскими конвоями со своей военно-морской базы на Северных Курилах. Охрану транспортов приходилось с каждым разом усиливать, так как американские авиация, надводный и подводный флот стремились отрезать эти острова. В марте 1943 г. конвой с острова Парамушир вышел в сопровождении всех сил флота Японии в северной части Тихого океана. Его встретил отряд ВМС США. 26 марта 1943 г. южнее Командорских островов развернулось мор-

ское сражение, которое специалисты называют последним классическим боем надводных кораблей в дневное время. Японский конвой был вынужден вернуться.

11 мая 1943 г. американцы высадили две группы десанта на остров Атту и отвоевали его. С острова Кыска японцы ушли сами под прикрытием тумана. Летом того же года был возвращён и остров Шемуа. На островах Атту и Шемуа американцы развернули свои авиабазы, с которых совершали налёты на японский укреплённый район на Северных Курилах. Остров Кыска, расположенный в нескольких сотнях километров восточнее, как стартовая площадка для таких налётов, судя по всему, не использовался.

Повреждённые в боях над островами Шумшу и Парамушир американские бомбардировщики шли на вынужденную посадку на Камчатку. С августа 1943 г. по июль 1945 г. на Елизовском аэродроме и в других местах приземлились 32 бомбардировщика, 242 американских лётчика были интернированы и отправлены в устроенный для них под Ташкентом лагерь, откуда их группами переправляли через Тегеран в США.

Американцы технически были вполне способны высадить десант на Северные Курилы, тем более что японские авиасоединения к августу 1945 г. с них были переброшены для защиты метрополии. Только этим обстоятельством и недоверием к союзникам, которые давали для этого повод, можно объяснить скоропалительную организацию советского Курильского десанта. Ведь ещё 9 августа, как только стало известно о вступлении в войну Советского Союза, правительство Японии на своём заседании признало поражение в войне. 15 августа (чаще называется дата по времени западного полушария — 14-е) император Хирохито по токийскому радио объявил, что война проиграна и Япония капитулирует. Несколько дней спустя почти без сопротивления советскими войсками были заняты острова южной части Курильской гряды. На судах, доставивших их туда, японские гарнизоны были увезены в плен.

В статье М. Ю. Мягкова даётся довольно подробное описание сражения за Северные Курилы. Но началось оно не в ночь с 16 на 17 августа — в это время десант лишь выходил из Петропавловска, высадка на остров Шумшу началась 18 августа. Десант составляли в большинстве своём необстрелянные войска числом существенно меньше, чем закалённый в боях с американскими бомбардировщиками гарнизон японского укрепленного района. Мужество и героизм в рядах нападавших были велики, но их победу определило в основном то, что в японском гарнизоне знали о речи своего императора. Этим же объясняется и практическое отсутствие боевых действий на острове Парамушир, куда прибыл второй эшелон десанта, вышедший несколько позже с западного побережья Камчатки.

Разумеется, в кратком историческом очерке подробности неуместны. Но без знания того, что с освобождённых от японцев в мае — августе 1943 г. западных Алеутских островов американские бомбардировщики совершали массированные налёты на японский укрепленный район на Северных Курилах, и что в японском гарнизоне знали о речи императора Хирохито, невозможно понять события военных лет в северной части Тихого океана.

Речь императора Хирохито слышали и в гарнизоне Петропавловской военно-морской базы. Об этом мне рассказал бывший связист, участник Курильского десанта Ю. Г. Захаровский. Летом 1945 г. он служил в частях, размещённых на Халактырском пляже. Когда стало известно о капитуляции Японии, там устроили салют. Командирам салютовавших частей крепко досталось за это от руководства оборонительного района.

В отношении Курильского десанта остаётся открытым вопрос о пропавших без вести, то есть тех, кто утонул при высадке, и чьи тела унесло в океан. Сведения о людских потерях были в наших архивах засекречены долгие годы. Мне удалось добиться рассекречивания материалов по людским потерям Курильского десанта в 2003 г. в Центральном архиве ВМФ в Гатчине (моряки), в 2004-м — в Цент-

ральном архиве Министерства обороны в Подольске (сухопутные войска). Чтобы составить максимально достоверные списки пропавших без вести, необходимо сравнить общие списки людских потерь и картотеки погибших. Но делать эту работу мне самой нет смысла, поскольку я лицо совсем неофициальное, от меня не примут списки никакие юридические инстанции, через которые необходимо провести пропавших без вести, чтобы они, погибшие *де-факто*, стали, наконец, погибшими *де-юре*. (Эта работа сделана. К 75-летию завершения Второй мировой войны в Петропавловске в сквере Свободы возле памятника Курильскому десанту установлены плиты с именами всех павших и пропавших без вести десантников. — *Ред.*)

Самое поразительное в статье М. Ю. Мягкова написано на 203-й странице: «Япония, хорошо помня о силе советских войск, так и не решилась напасть на СССР после начала Великой Отечественной войны. Однако она многократно совершала провокации на границах, задерживала советские суда в открытом море, восемь из них потопила. Тем самым затруднялись поставки Советскому Союзу военной техники и снаряжения из США по ленд-лизу». Как известно, японские провокации на границах были: у озера Хасан в июле-августе 1938 г. и на реке Халхин-Гол в мае 1939 г., то есть до начала Великой Отечественной войны.

Невозможно понять, о каких затруднениях пишет М. Ю. Мягков, поскольку у него нигде не сказано, что, по отчётам американских президентов Конгрессу, через Тихий океан была отправлена практически половина грузов военной помощи СССР. Полезно повторить и следующее, отсутствующее у него: на Тихом океане работали суда только под советским флагом и с советскими экипажами, ни одного иностранного флага за все годы войны не было ни в одном нашем дальневосточном порту. По тем же данным об отправках из президентских отчётов, работа советского транспортного флота в Тихом океане была в 124 раза больше, чем в Атлантическом. Там после разгрома конвоев PQ-17 и PQ-18 старые и тихоходные советские суда не

ходили, их передали в ДВГМП. «Русский ленд-лиз» через Атлантику возили в основном сами американцы.

Корабли японских ВМС и береговой охраны, действительно, задерживали советские транспортные суда. За 1941—1944 гг. отмечено 178 задержаний от нескольких часов до нескольких месяцев. Случалось это, как правило, не в открытом море, а в японских территориальных водах и у японских берегов. Но ни одного советского судна японцы у азиатских берегов не потопили. Они делали это в южных морях, Индийском океане и у берегов США.

У тогда японских и даже советских берегов восемь советских судов торпедировали американские субмарины. Уже в XXI в. стало известно о девятой их жертве.

Впервые известие о гибели советского судна от американских торпед поступило ещё в годы войны. Об этом можно прочитать в переписке Сталина и Рузвельта. Жертвой стал рыболовный сейнер № 20, погибший 9 июля 1943 г. в Японском море от торпеды подводной лодки SS-178 «Пермит».

Книги, автором которых был командующий в годы войны подводными силами американского ТОФ адмирал Чарльз Локвуд, вышли в США в конце 1950-х гг. Их в кратчайшие сроки перевели и издали на русском языке. Тогда и стало известно, что суда ДВГМП «Кола» и «Ильмень» погибли соответственно 16 и 17 февраля 1943 г. в Тихом океане восточнее острова Кюсю от торпед подводной лодки SS-276 «Софиш»; «Трансбалт» стал жертвой американской подводной лодки SS-411 «Спейдфиш» и затонул у выхода из пролива Лаперуза в Японское море в ночь на 13 июня 1945 г.

Странно, что М. Ю. Мягков не знаком с этими изданиями, даже с перепиской глав правительств.

В 1990-е гг. выяснилось, что пароход «Ангарстрой» был потоплен 1 мая 1942 г. в Восточно-Китайском море американской подводной лодкой SS-210 «Гренадир»; «Белоруссия» погибла 3 марта 1944 г. в Охотском море от торпед SS-381 «Сэнд Ланс»; «Обь» — 6 июля 1944 г. в Охотском море от торпед SS-281 «Санфиш».

Как уже указывалось, 4 октября 1943 г. на подходе к бухте Ахонтен был торпедирован с высокой степенью вероятности американской лодкой S-44 пароход «Одесса».

В 2003 г. усилиями ряда исследователей, в том числе А. И. Груздева, профессора Ровера и моими, было установлено, что военный транспорт «Чукча», гружённый боеприпасами, в ночь на 1 июня 1943 г. восточнее южной оконечности острова Парамушир взлетел на воздух от торпеды американской подлодки S-41, с борта которой не смогли определить его государственную принадлежность.

(S-44 вскоре у острова Парамушир потопил японский противолодочный корабль, который в свою очередь был уничтожен американской подлодкой SS-233 «Херринг» у острова Матуа в центральной части Курильской гряды. А «Херринг» там же, у Матуа, расстреляла японская артиллерия. В Петропавловске уже несколько лет активно работает группа энтузиастов, старающихся делать туристический бизнес на Курилах, прежде всего на острове Матуа. Для этого они пытаются представить этот остров главным объектом Второй мировой войны в Тихоокеанском регионе. На острове поставили памятную доску подлодке «Херринг». На ней приведён список погибшего экипажа и собственные имена членов группы. Но, проходя не по одному разу в сезон мимо места, где была едва не потоплена американской торпедой «Одесса», мимо места, где от американской же торпеды взлетел на воздух военный транспорт «Чукча», эти деятели даже головных уборов не снимают и памятную доску со списком погибшего экипажа «Чукчи» на Парамушире ставить не собираются. Но в теле- и радиопередачах о своей работе без конца твердят о патриотизме. А. И. Груздев назвал установку памятной доски на острове Матуа «идиотизмом в квадрате».)

В итоге — девять торпедированных американскими подлодками советских судов. Все нападения совершены ночью, в тумане, при отсутствии видимости, то есть непреднамеренно. В более южных широтах американские подводники, действуя под лозунгом «Топи их всех!», своих транспортов,

доставлявших снабжение к местам морских сражений, потопили не меньше. По сведениям от Р. Рассела, лодка SS-217 Guardfish даже потопила другую — ARS-16 Extraktor, приняв её за японскую.

В 2006 г. вышло второе издание четырёхтомника «Мировые войны XX века» без каких бы то ни было изменений.

В том же 2006 г. в Архангельске вышел упомянутый выше сборник «Ленд-лиз и Россия». Кроме уже названных несоответствий действительности, в книге много других несуразностей. Их обилием, пожалуй, выделяется статья «Принятие закона о ленд-лизе и его роль в истории США». На 60-й странице написано об обслуживании иностранных судов, приходивших в дальневосточные порты. Кроме двух японских транспортов, стоявших в порту Владивостока 22 июня 1941 г. с грузами для Германии и отправленных через два или три дня, никто из моряков, портовиков, военных лоцманов, участников работ по реконструкции порта, железнодорожников, работавших по технологии «борт-вагон», ничего о приходе иностранных судов не знал.

В сборнике отсутствуют такие «пустячки», как уже названные:

— в 124 раза большие объёмы грузов военной помощи, шедшие на судах под советским флагом через Тихий океан по сравнению с отправленными на советских судах через Атлантику (источники, которые позволяют рассчитать это, в сборнике указаны);

— построенный «с нуля» в Петропавловске-Камчатском тоговый порт мощностью в один миллион тонн годового грузооборота;

— вооружение и военные команды на судах, работавших в Тихом океане;

— девять советских судов, торпедированных у берегов Азии американскими подводными лодками, три из которых авторами отнесены на счёт японцев (с. 111) вопреки элементарной логике и давним, достоверным и многотиражным источникам, а ещё шесть жертв американских подлодок даже не упоминаются.

И многое другое, в частности, выплата долга за ленд-лиз.

Ничего этого нет и в «Энциклопедии российско-американских отношений: XVIII—XX века» (М., 2001), в статье «Ленд-лиз» (с. 301—305). Зато в ней великое множество ошеломляюще удивительных сведений:

— «до сентября 1941 г. все торговые операции между СССР и США осуществлялись через советскую закупочную комиссию в США» (с. 302). Контекст не позволяет предположить, что это просто ошибка и год должен быть 1945-й;

— «Соединённые Штаты предоставили СССР беспроцентный заём в 1 млрд долларов на оплату поставок вооружений и сырья по ленд-лизу» (с. 302). Беспроцентный заём и ленд-лиз — две вещи разные, хоть *lend* и значит *заём*;

— «около 70 % помощи достигало советских границ трансафриканским маршрутом через Персидский залив и Иран как наиболее безопасным, хотя и самым длинным. Остальная часть доставлялась в СССР через Тихий океан во Владивосток, а оттуда наземным транспортом через всю территорию СССР, и самым коротким, но и самым опасным путём — через Северную Атлантику в Мурманск» (с. 303). Только конец этой цитаты не вызывает серьёзных возражений, всё другое вызывает просто шок. Видели ли сочинители этого цифры из президентских отчётов и географические карты?;

— «собранные в Иране самолёты летели напрямик на русские прифронтовые аэродромы, а поступавшие северным путём перегонялись в летнее время через Аляску по Красноярской трассе» (с. 302). Самые первые самолёты по АлСиб (этого термина в статье нет вообще) из Фербенкса отправились 7 октября 1942 г., приземлились в Красноярске 16 ноября, на сибирском участке трассы лежал снег. Перегон не был сезонным. И то, «что поставляемые в СССР, во всяком случае, до лета 1943 г., американские самолёты зачастую были негодны для полётов в суровых российских условиях» (с. 303) действительности не соответствует.

В статье дважды говорится о «статье 5-й соглашения о ленд-лизе», «в соответствии с которой оборонные материалы, предоставленные по ленд-лизу и не уничтоженные в ходе военных действий, подлежали возврату американской стороне» (с. 304). На 302-й странице об этом написано более пространно, говорится о подробностях возврата и этапах определения суммы оставшегося долга за ленд-лиз. Но о положительных сторонах американской помощи в этой статье сведений мало и совсем ничего нет о торпедированных американскими подлодками советских судах.

Действительно, на советских моряков производило очень тяжёлое впечатление, когда они после войны приводили в США отремонтированные, покрашенные суда и корабли, на которых они плавали и воевали, ставшие для них родным домом, так как другого у них часто не было — уничтожила война, а там на их глазах эти суда и корабли пускали под нож или пресс. Но большинство из них могли подтвердить слова капитана А. П. Яскевича: «Ленд-лиз был большой и хороший».

Долг идеологический

В Американской энциклопедии 1973 г. есть статья о ленд-лизе, написанная профессором Уорреном Ф. Кимболлом. В ней сказано: «Хотя все другие ленд-лизовские долги были Соединёнными Штатами аннулированы, ленд-лизовский долг Советского Союза остался как грустное раздражающее обстоятельство в российско-американских отношениях».

Это значит, что с 1972 г. долг экономический превратился в идеологический.

Помимо аннулирования всех, кроме советских, ленд-лизовских долгов, в октябре 1972 г. в Вашингтоне прошли переговоры, на которых определилась окончательная сумма долга СССР по ленд-лизу в размере 722 млн долларов. Три первые выплаты были оговорены: 12 млн долларов — 18 октября 1972 г., 24 млн долларов — 1 июля 1973 г. и 12 млн долларов — 1 июля 1975 г. Они, очевидно, состоялись. Остаю-

щиеся 674 млн долларов должны были выплачиваться равными взносами до 1 июля 2001 г. включительно при условии предоставления режима наибольшего благоприятствования в торговле между СССР и США (соглашение между правительствами США и СССР об урегулировании ленд-лиза, взаимной помощи и претензий от 18 октября 1972 г.). Но «благоприятствования» не случилось, и выплаты были приостановлены.

Необходимо иметь в виду, что доллар с тех пор сделался многократно «легче», и суммы 1970-х гг. в сотни миллионов в начале нового века превратились в миллиарды долларов.

В конце октября 1999 г. агентство «Интерфакс» сообщило, что «Соединённые Штаты предлагают российской стороне передать в собственность США пять объектов недвижимости в Москве, включая особняк Спасохаус, в котором находится резиденция американского посла в России, в счёт задолженности по ленд-лизу». Это предложение не прошло.

Ответа на вопрос о состоянии государственного долга за ленд-лиз, принятого Российской Федерацией от СССР, пришлось не один год добиваться от соответствующих министерств при участии камчатского депутата Государственной Думы В. Ф. Дорогина.

Письмо, написанное министру финансов А. Л. Кудрину от моего имени и переданное ему в руки камчатским депутатом в начале 2002 г., осталось без ответа. Как предположил В. Ф. Дорогин, вероятно потому, что оно не было зарегистрировано. Дальнейшие обращения шли официально от имени депутата Госдумы.

Ответ из Министерства экономического развития и торговли России, правопреемника Министерства внешней торговли СССР, 26 июня 2002 г. подписал заместитель министра А. В. Дворкович. Иначе, чем отпиской, его назвать трудно: «...Минэкономразвития России направлено соответствующее письмо в Минфин России... По получении ответа из Минфина России Вам будет незамедлительно предоставлена информация по указанному вопросу». Информация до конца года не появилась, а позже тем более.

Пришлось обращаться в Минфин без посредничества Минэкономразвития. Обращение ушло и в МИД.

В письме Минфина от 12 февраля 2003 г., подписанном заместителем министра С. И. Колотухиным, сказано: «...платежи за ленд-лиз... включены в российско-американские соглашения о реструктуризации внешнего долга бывшего СССР, подписанные в рамках соглашений с Парижским клубом кредиторов от 29 апреля 1996 г. и от 1 августа 1999 г. ...Все выплаты американской стороне в погашение задолженности по ленд-лизу осуществляются российской стороной в полном объеме согласно графикам вышеуказанных соглашений».

В ответе МИД от 1 февраля 2003 г., подписанном статс-секретарём — первым заместителем министра В. Лощининым, говорится о законе США, одобренном Конгрессом и подписанном президентом Дж. Бушем 30 сентября 2002 г., который «предоставляет президенту права на списание советского долга США, унаследованного Российской Федерацией», но оговаривает списание рядом унижительных условий.

Сам ли президент США догадался не выставлять эти условия России или они были отвергнуты российской стороной, не знаю, но долг за ленд-лиз списан не был, выплаты продолжились.

В апреле 2006 г. президент России В. В. Путин объявил, что все долги Парижскому клубу кредиторов будут выплачены досрочно до конца этого года. Значит, и долг за ленд-лиз тоже. В июле в Санкт-Петербурге было объявлено, что выплаты будут завершены в августе. Это было сделано.

Учтены ли потери советского транспортного флота от американских субмарин в сумме выплаченного государственного долга за ленд-лиз?

Хочется думать, что первые ставшие известными четыре жертвы американских субмарин были учтены на переговорах 1972 г., когда была окончательно установлена сумма советского долга за помощь, оказанную нам в годы войны союзниками по антигитлеровской коалиции.

Следующие переговоры о ленд-лизском долге прошли в 1990 г. Россия, взявшая на себя все долги предшествовавших государственных образований на своей территории, продолжила регулярно или нет выплачивать и долг за ленд-лиз. К этому году новых жертв союзников выявлено не было. Начальная сумма долга с 1972 г. не пересматривалась. И в период, когда долг за ленд-лиз оказался в Парижском клубе кредиторов, тоже. Сумма, очевидно, увеличивалась в зависимости от инфляции доллара.

Как уже было сказано, сведения об ещё четырёх советских судах, торпедированных американцами, появилась в 1990-е гг., о пятом — в наступившем XX в. Следует разобраться, были ли эти потери учтены хотя бы частично?

Уже упоминалось, что в отчётах американских президентов Конгрессу потери на тихоокеанских маршрутах и на сибирском участке АлСиб равны нулю, чего не может быть даже по погодным условиям. Вероятнее всего, так извещала американцев советская сторона, чтобы они не пытались, исследуя причины потерь, попадать лишний раз на территорию ГУЛаг.

Но если перемножить объёмы отправленного другими маршрутами и представленные в президентских отчётах проценты потерь на них и сравнить полученные суммы с общим объёмом потерь — 488 тыс. длинных тонн, они будут отличаться как раз на величину, составляющую примерно десятую часть общих потерь. Почти такую же величину я получила, обчитав сведения из справочника «Суда Морфлота СССР, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.». Это значит, что сведения о потерях на Тихом океане тех судов и грузов, которые были ленд-лизом, американцам всё же предоставлялась, ведь всё потерянное при доставке списывалось. Однако делалось это каким-то образом без привязки к конкретным маршрутам.

Раз это установлено, то списанию не подлежали только собственно советские погибшие суда и грузы, потерянные при внутренних перевозках.

К таким, безусловно, относится «Чукча» и, наверное, «Обь», гружёная углём и погибшая от американской торпеды у западного побережья Камчатки, «Ангарстрой», собственное советское судно, шло из Сан-Франциско с грузами ленд-лиза. Если и удалось выставить к списанию груз, то погибшее судно, пока не стала известна причина его гибели, не подлежало компенсации (о списании в данном случае речи не идёт).

Из первых четырёх ставших известными жертв союзников собственно советскими были «Ильмень», «Трансбалт» и сейнер № 20. Если их потеря была учтена при расчётах 1972 г., наверное, была учтена и стоимость погибших судов.

Это А. И. Груздев, а вовсе не я, понял, что сведения о торпедированных американцами советских судах важны не только в отношениях с США, но и в переговорах о заключении мирного договора с Японией.

Он предлагает выход в случае с выплаченным без учёта потерь от действий американских подводников долгом за ленд-лиз — по сходству с российским самолётом, сбитым украинской ракетой тоже непреднамеренно.

От других обладателей светлых умов пришлось услышать весьма аргументированные возражения по поводу досрочной выплаты долгов Парижскому клубу кредиторов. Не напрасно же придумано погашение любого долга по частям, растянутое во времени. Это выгодно, прежде всего, должнику, даже если ему приходится платить проценты. Если вести речь о том, что досрочное избавление от долга даёт моральное облегчение, то — кому? Неужели большинству граждан России, материальное обеспечение которых меньше прожиточного минимума? Это при том, что официальный прожиточный минимум явно занижен, а рассчитанный профсоюзами почему-то оказывается в разы больше официального.

И кто в России может быть искренне рад выплате долга идеологического? К тому же выплаченного досрочно и без учёта потерь от того, кто дал в долг.

Положение с досрочной выплатой государственных долгов напоминает досрочную встречу миллениума 1 января 2000 г. вместо 2001-го. Ведь не бывает нулевого пальца на руке, яблока или яйца в десятке. Бывает ноль пальцев, яблок или яиц, то есть полное их отсутствие. Не бывает и нулевого года. Ноль — это точка отсчёта или граница между нашей эрой и «до нашей эры». Академики Е. Велихов и С. Капица на показанной по телевизору встрече псевдомиллениума спели куплет о том, что встречать миллениум будем целый год, но никто в той весёлой компании их не понял. Позже в некоторых аналитических программах прозвучала мысль о том, что досрочная встреча была очень выгодна многим деятелям мировой торговли.

То же, по-моему, произошло и с досрочной выплатой долгов Парижскому клубу кредиторов — кому-то это было выгодно. А с долгом за ленд-лиз государство наше просто капитулировало перед США, и капитуляция была безоговорочной.

Положение с этим долгом получилось совсем тоскливым ещё и потому, что, как уже было сказано, история Второй мировой войны в северной части Тихого океана и на седьмом десятке лет после её окончания продолжает оставаться неизвестной или тщательно замалчиваемой, а это, должно быть, много хуже. Вот самый наглядный тому пример.

2 сентября 2005 г. во Владивостоке на митинге у памятника погибшим морякам торгового флота не было сказано ни слова о работе этого флота в годы войны на Тихом океане, повторю, в 124 раза большей, чем работа в Атлантике! И никому в городе моряков всех ипостасей, имеющем академический Институт географии и даже Дальневосточное отделение Академии наук РФ, не пришло в голову, что в Америке в этот день ещё 1 сентября!

Немыслимо было встречать миллениум 1 января 2000 г. (элементарная математика), неммыслимо отмечать день окончания Второй мировой войны в России 2 сентября (элементарная география).

Как бы этого кому-то ни хотелось, но забыть события военных лет вследствие досрочной выплаты долга за ленд-лиз не получится. На переговорах о заключении мирного договора с Японией обязательно «всплывут» советские транспорты, торпедированные, хоть и непреднамеренно, американцами в Тихом океане у берегов Азии и «повешенные» российскими официальными историками на японцев вопреки элементарной логике.

И то, что тоговый порт, построенный в годы войны в Петропавловске-Камчатском, определил послевоенное экономическое развитие города и всей Камчатки, замолчать не получается.

Известно сравнение роли транспортных коммуникаций для любой экономики с кровеносной системой человека. Известно, что авиация является главной транспортной артерией для многих районов нашего Дальнего Востока, а для некоторых даже единственной. И замалчивать роль АлСиб в развитии дальневосточных авиационных линий тоже не получается.

Не прекращающие стараний замолчать или исказить историю военного и трудового подвига советского Дальнего Востока и Камчатки, рано или поздно потерпят крах. Хотелось бы, чтобы это случилось пораньше, и Россия, а в особенности её Дальний Восток, вернули себе уважение, об отсутствии которого говорил ещё Александр Сергеевич Пушкин: «Дикость, подлость и невежество не уважают прошедшего, пресмыкаясь пред одним настоящим».

«ЛЁТЧИКИ-ПИЛОТЫ, БОМБЫ-ПУЛЕМЁТЫ»

Они вылетали с авиабаз, расположенных на западных Алеутах, бомбить японский укрепленный район на Северных Курилах. Там их встречали японские истребители и артиллерия. Подбитые бомбардировщики направлялись в сторону Камчатки, стараясь дотянуть до Елизовской взлётно-посадочной полосы, о существовании которой американцы знали. Она была реконструирована в 1941 г. и позволяла принимать даже тяжёлые четырёхмоторные B-24 «Либерейтор».

В 1943—1945 гг. на территории Камчатки совершили благополучную или аварийную посадку тридцать два бомбардировщика, 242 спасшихся на них лётчика были интернированы, через Ташкент и Тегеран переправлены на родину. Но на свои авиабазы не вернулось большое число самолётов. Некоторые были сбиты и погибли на глазах у их товарищей, остальные вместе с экипажами с тех пор числятся пропавшими без вести...

Маркс и Воланд на Камчатке

Маркса звали Лоренс, Воланда — Чарльз. Один был сержантом, другой — вторым лейтенантом ВВС США. На Камчатку они и ещё 244 американских лётчика попали на самолётах, повреждённых в боях над японскими укреплениями на Северных Курилах. Они совершили вынужденную посадку. Таких самолётов было тридцать два: девять тяжёлых армейских бомбардировщиков B-24 «Либерейтор»; двенадцать средних армейских B-25 «Митчелл» и одиннадцать машин ВМС США. Последние были двух типов: ПВ-1 «Венчер» и ПВ-2 «Гарпун», оба имели такие скорости и маневренность, пишет О. Хейс, что их можно отнести к категории истребителей-бомбардировщиков. В советских документах они значатся как B-34.

«Как выходной день, так садятся», — вспоминал П. Ф. Кадушин. Он, напомним, служил в войну шофёром в Петропавловской

военно-морской базе, участвовал в работах военной гидрографии, ещё возил начальников политотдела и особого отдела. С особистом ездил к местам посадки американских бомбардировщиков, до которых можно было добраться на автомашине. Действительно, из тридцати двух посадок на Камчатке тринадцать случились в воскресенье и две — в субботу, хотя выходным днём она тогда не была.

Об американских бомбардировщиках, идущих на вынужденную посадку на Елизовский аэродром, рассказывали многие моряки. С судов, находившихся в Авачинской губе, было хорошо видно, как с них что-то сбрасывали в воду. Любопытные моряки уточняли: «бомбовые прицелы, навигационные таблицы, книги кодов, они были секретные, у американских лётчиков была инструкция их уничтожать».

Взлетали бомбардировщики с авиабаз, размещённых на островах, входящих в группу Ближних островов — самой западной части Алеутской гряды, первые рейды были с острова Атту.

В декабре 1941 г. при нападении на Пёрл-Харбор нога японского солдата не ступила на территорию США. Это произошло в июне 1942 г. Вероятно, чтобы отвлечь внимание американцев и уменьшить возможность помощи во время операций захвата, 3 и 4 июня самолёты, поднявшиеся с двух японских авианосцев, бомбили военно-морскую базу США Датч-Харбор на острове Уналашка в восточной части Алеут. Через два дня японцы начали захват островов в западной части Алеутской гряды. 6 июня их морская пехота высадилась на остров Кыска, 7 июня — на Атту, был взят и третий остров Шемуа. Вероятно, немногие в США за секретностью военного времени знали тогда, совсем немногие знают сейчас о событиях в северной части Тихого океана в годы Второй мировой войны, но те, кто знали, воспринимали это как жестокий удар по национальному достоинству.

Американские авиация, надводный и подводный флот стремились отрезать оккупированные японцами острова, препятствовали их снабжению, поступавшему из укреплённого района на Северных Курилах на транспортных судах,

конвоируемых военными кораблями. 26 марта 1943 г. южнее Командорских островов развернулось крупное морское сражение, получившее название «Битва у Командорских островов». Японский конвой был вынужден вернуться, после чего снабжение на Западные Алеуты японцы доставляли подводными лодками.

11 мая 1943 г. американцы высадили два десанта на остров Атту и в результате жестоких боёв вернули его США. Погода помешала японцам помочь своему гарнизону на Атту с Парамушира. Но она же помогла им эвакуировать в густом тумане, незаметно для американцев, гарнизон острова Кыска. Когда три месяца спустя 13 августа 1943 г. после мощной артиллерийской подготовки на остров высадился большой американско-канадский десант, японцев на нём не оказалось.

Используя, видимо, работы, проведённые японцами, американцы быстро развернули на Атту авиабазы для своих бомбардировщиков как армейских, так и военно-морских воздушных сил. Первые рейды на Северные Курилы состоялись ещё до освобождения острова Кыска 10 и 18 июля, 11 августа. До цели было семьсот пятьдесят миль над водным пространством. Повреждённым самолётам вернуться на свои базы шансов почти не оставалось.

Офицер разведки Л. Рейник начал, как пишет О. Хейс, по собственной инициативе поиск возможности их приземления на Камчатке. Он имел доступ к военно-морским и армейским картотекам, или хранилищам документов, где в результате кропотливой работы собрал нужное. Инструктируя участников первого вылета, Рейник снабдил их сведениями не только о японском укрепленном районе на Северных Курилах, но и о размещении советских посадочных полос на Камчатке, и о радиочастотах, на которых работают советские службы. Его сведения стали основой детальных инструкций, вскоре составленных для участников налётов на случай повреждения машины.

В первом рейде облачность скрыла японские укрепления от американских лётчиков, и те сбросили бомбы вслепую.

Второй раз японская оборона, захваченная врасплох, оказалась слабым сопротивлением. К третьему рейду, в который 11 августа (на Камчатке было уже 12-е, разные полушария) вылетели девять тяжёлых бомбардировщиков Б-24, японцы приготовились. Рой истребителей встретил американцев на подходе к цели: на Шумшу и Парамушире было по одним данным пять, по другим семь аэродромов.

Один американский бомбардировщик был сбит и погиб. Другой, пилотируемый вторым лейтенантом Дж. Поттенджером, серьёзно повреждён. Одиннадцать японских истребителей преследовали его и отстали лишь тогда, когда стрелку Т. Рингу удалось сбить один из них. Поттенджер успел доложить командиру звена состояние дел на самолёте и получил от него указание следовать на «альтернативную посадочную площадку». Для потерявшего высоту бомбардировщика ею оказалось заболоченное устье, или лайда, реки Авача в двадцати пяти милях севернее Петропавловска. При посадке сорвавшийся с креплений пулемёт покалечил нескольких членов экипажа, самые тяжёлые травмы получил стрелок Томас Ринг.

Врача, лечившего их, американцы вспоминали с восхищением, но имени его не запомнили. Ему удалось из подручных средств собрать приспособление для растяжки сломанной кости Ринга. Он прооперировал разрыв селезёнки другому члену экипажа Димелю, организовал для него после операции прямое переливание крови. Её охотно предложили американцы, у которых оказалась та же группа. Ринг уже заметно шёл на поправку. Поттенджер и другие члены экипажа — всего их было одиннадцать — навещали своих больных в госпитале, хотя делать это приходилось под охраной. Охрана стояла и у помещения, отведённого им в Доме офицеров Красной Армии в Петропавловске. Были, разумеется, и допросы.

1 сентября образовавшийся тромб неожиданно вызвал смерть Ринга. Советский врач был огорчён не меньше американцев. Похоронили Ринга на кладбище у посёлка Елизово, его товарищи при этом не присутствовали.

Члены экипажа Поттенджера надеялись на репатриацию, но 3 сентября их посадили в четырёхмоторный гидроплан и повезли в Хабаровск. Оттуда — во Владивосток, из Владивостока в Магадан и уже из Магадана самолётом через Якутск, Иркутск, Красноярск, Новосибирск в Алма-Ату и затем в Ташкент. Недалеко от него у деревни Вревская был устроен лагерь для американцев. На пути почти через весь Советский Союз они видели суда, самолёты, автомашины и другую американскую технику — через Тихий океан и Сибирь шёл самый широкий поток военной помощи из США. На аэродромах в Красноярске и Новосибирске советские авиаторы устраивали экипажу Поттенджера что-то вроде приёмов, снабжали его хорошей едой, но на ночь всё равно запирали сопровождавшие их сотрудники НКВД. Хитрый маршрут, которым их везли на гидроплане из Петропавловска в Магадан, американские лётчики объясняли для себя опасениями НКВД, как бы японские шпионы не узнали, где же они находятся.

Ровно через месяц после первой вынужденной посадки, 12 сентября 1943 г., в воскресенье, на Камчатке сели сразу семь американских бомбардировщиков: два Б-24 и пять Б-25. На одном из них и попал на Камчатку сержант с такой многозначительной для Советского Союза фамилией — Лоренс Маркс.

В тот рейд с Атту отправились девятнадцать самолётов: семь Б-24 и двенадцать Б-25. Интересно, как определялись при инструктаже перед вылетом приоритеты для бомбовых ударов: «Наипервейшими целями были транспортные суда, затем гидропланы-заправщики и, наконец, эсминцы и крейсера» (О. Хейс, с. 64).

Три американских бомбардировщика были сбиты над японской территорией и один над мысом Лопатка. Один из сбитых над Шумшу сел на воду, экипаж выбрался на спасательный плотик. Наблюдатели советской службы воздушного наблюдения, оповещения и связи на мысе Лопатка видели, как плотик и тех, кто на нём был, расстреляли японцы.

А семь самолётов, вынужденно повернувших в сторону Петропавловска, сели на Елизовском аэродроме — кто на шасси, кто на брюхо. Прилетевших последними обстреляли ещё и с советских кораблей, находившихся в Авачинской губе, но обошлось без жертв. Самолёты командира эскадрильи Р. Салтера, В. Мариера и Р. Херста на посадку сопровождали советские истребители.

Неспокойно было в тот день камчатским военным — а что если, преследуя американцев, следом за ними явятся японцы? Аллен Т. Миллер, второй пилот самолёта, командиром которого был Р. Патман, вспоминал позже эту напряжённую обстановку: «Советские оказались перед лицом опасной ситуации, имея у себя семь американских бомбардировщиков на небольшой военной базе недалеко от японских объектов, которые американцы только что атаковали. Очевидно, японцы знали, где приземлились бомбардировщики, и советские были в явной панике от этого» (с. 67).

Больше таких массовых залётов американских бомбардировщиков на Камчатку не было, садились по одному, дважды — по два самолёта в день.

Членам экипажей, приземлившихся 12 сентября, серьёзная медицинская помощь не понадобилась, но увезли их с Камчатки лишь 3 октября на гидроплане, возможно, том же, на котором отправили экипаж Поттенджера. Их везли короче — через Оху на Северном Сахалине в Хабаровск. Там, разделив на три группы, пересадили в самолёты. 10 октября первая группа, возглавляемая Р. Салтером, достигла Ташкента и вскоре встретилась с экипажем Поттенджера. Когда прилетели остальные, в лагере у деревни Вревской оказался 61 американец. 18 февраля 1944 г. их переправили через Ашхабад в Тегеран, откуда лежал путь, тоже непростой, домой. А там с них взяли подписку о неразглашении тайны: «...Подробности относительно пребывания в этой стране и последующая репатриация отсюда являются делом строгой военной секретности. Упоминание вашего имени или обстоятельств вашей службы в прессе или на радио

будет подвергать риску безопасность и репатриацию следующих военнослужащих...» (с. 95). В результате всё, что с ними случилось: долгое пребывание в чужой стране в качестве интернированных, плохие, по их понятиям, условия содержания и питание, невозможность после репатриации вернуться в свои воинские части и воевать, приобрело дополнительный мрачный оттенок.

Следующие американские военнослужащие были интернированы на Камчатке летом 1944 г. В июне-июле на полуострове сели пять истребителей-бомбардировщиков, тоже с Атту, но с авиабазы американских ВМС. Их экипажи 23 августа отправили тоже через Оху.

Четвёртую группу, высланную с Камчатки 12 сентября 1944 г. через Магадан, составили экипажи ещё трёх самолётов ВМС США, совершивших вынужденную посадку в августе. Тот, который сел 20 августа, как написано у О. Хейса, севернее мыса Лопатка, был изрешечён в бою с японцами, пилот Дж. Каулес елѐ дотянул его до советской территории и посадил на брюхо в тундре. Самолѐт по инерции соскользнул в ложбину, члены экипажа успели выскочить через расколовшийся фюзеляж прежде, чем он взорвался.

17 октября через Магадан с Камчатки вывезена пятая группа интернированных американцев. В неё вошли экипажи двух самолѐтов ВМС США и двух армейских: Б-24 и Б-25, приземлившихся в сентябре у Петропавловска. Тринадцать американцев на этот рейс не попали и были отправлены 7 ноября через Магадан вместе с экипажем Б-25, севшего 1 ноября на Елизовском аэродроме. На этом Б-25 на Камчатку попал Ч. Воланд, второй лейтенант ВВС США. Воландом, как вы помните, назван дьявол в романе Михаила Булгакова «Мастер и Маргарита».

Всех собранных к началу 1945 г. в лагере под Ташкентом американцев отправили через Тегеран 3 января 1945 г.

Седьмая группа интернированных покинула наш полуостров 15 января 1945 г., тоже самолѐтом через Магадан. В неё вошли члены экипажей двух тяжѐлых бомбардировщиков Б-24.

Для экипажа одного из них, командиром которого был Д. Тейлор, рейд на Северные Курилы 18 ноября стал третьим и последним. В результате нападения японских истребителей отказали два из четырёх моторов, были повреждены гидравлическая и электросистемы, разрушен радар, ранены сам пилот и штурман Уилер. Когда Тейлора перевязали, он продолжил управлять своим бомбардировщиком, в котором позже насчитали семьдесят пять пробоин.

Над Камчаткой бушевала пурга. Тейлор нырнул в просвет между облаками, летя к северу над побережьем полуострова (направление север-юг имеет западное побережье Камчатки — А. П.). Он высмотрел отмель на морском берегу и сумел посадить машину на песок на брюхо. Горючее в пробоины вытекло всё, и взрыва не произошло. К утру немного стихло. Трое из десяти не пострадавших членов экипажа отправились сквозь падающий снег к югу в надежде известить русских о потерпевшем крушение самолёте, но, переночевав в снежной пещере, вернулись. Радист настойчиво пытался связаться со своей базой на Шемуа, слабеющий сигнал его передатчика был принят только 21 ноября. С Шемуа немедленно оповестили все инстанции, которые могли помочь, через службу погоды АлСиб известили Петропавловск.

22 ноября с авиабазы на острове Шемуа поднялся Б-24, нагруженный медикаментами, продовольствием, одеждой, палатками, инструментами, всё упаковано для спуска на парашюте. После пяти часов полёта он был над Камчаткой и на бреющем полёте на высоте около трёхсот футов над землёй начал поиск. Б-24 Тейлора находился примерно в ста милях к северу от мыса Лопатка. Его нашли и сбросили всё привезённое. Это, считают члены экипажа потерпевшего аварию самолёта, спасло им жизнь. 23-го они отремонтировали генератор, теперь имели надёжную связь и всё необходимое, поэтому решили сидеть и ждать, пока из Петропавловска придут спасатели. Ждать пришлось неделю. Утром 30 ноября у берега, ныряя в бурном море, возникло небольшое советское судно. Его команда пыталась

спустить шлюпку, но безуспешно. Судно исчезло в северном направлении. Около девяти вечера, уже в темноте, появился спасательный отряд: лейтенант и шесть красноармейцев с двумя небольшими лошадьми, на которых посадили раненых. В результате ночного путешествия отряд спасателей и спасённых достиг военного поста. Там их накормили и дали отдохнуть.

После полудня американцев посадили на небольшой военный корабль и повезли в Петропавловск, по дороге кормили и допрашивали. Прибыли 2 декабря. В этот день, через полмесяца после приземления, они были интернированы официально. Тейлора и Уилера поместили в военный госпиталь. В течение следующей недели Тейлору дважды прооперировали раненую ногу. Остальных десятерых отправили на северо-запад от города в сельский дом, бывший прежде школой, который лишь недавно покинули предыдущие интернированные американцы. 7 декабря к ним присоединились тринадцать членов экипажа Б-24, относительно благополучно севшего на Елизовский аэродром. Доставленные через Магадан в Хабаровск, все они до Ташкента ехали по железной дороге.

Через три дня после их отправки, 18 января 1945 г. на Елизовский аэродром сел ещё один тяжёлый бомбардировщик Б-24. Двенадцать человек, составлявших его экипаж, были отправлены с Камчатки 14 февраля прямо в Хабаровск. В лагерь под Ташкентом они прибыли 12 марта, ехали тоже поездом.

21 января над Камчаткой появился самолёт ВМС США под командованием Дж. Пауэрса. Подбитый, он пытался долететь до Петропавловска, но погода заставила его повернуть обратно к мысу Лопатка, но там подходящей для посадки площадки не нашлось. Шесть членов его экипажа выпрыгнули с парашютами и мягко приземлились в глубокий снег недалеко от маяка. Позже их переправили в Петропавловск и оттуда уже в марте в Хабаровск, а затем в Ташкент. Они были последними, кто вошёл в состав четвёртой группы репатриированных оттуда 27 мая 1945 г. американцев.

Война в Европе закончилась, война США с Японией продолжалась. Продолжались и налёты американских бомбардировщиков на Северные Курилы, и вынужденные посадки на Камчатке.

11 мая на Елизовский аэродром сели Б-24 и Б-25. Последним командовал Х. Винтер. В воздушном бою пострадал не только его самолёт, в нём был смертельно ранен и умер, не приходя в сознание, сержант П. Вачик, был тяжело ранен первый лейтенант Э. Стифел, его долго выхаживали в Петропавловске. В книге О. Хейса на 202-й странице помещена фотография врача военного госпиталя Кичиева (или Кичаева), который лечил американцев в 1945 г.

Вачика похоронили рядом с Рингом. На похороны в этот раз американцев допустили, даже фотография осталась на память, на ней рядом с интернированными лётчиками стоят охраняющие их красноармейцы.

В мае же на Елизовском аэродроме сели: 16-го — Б-24, интернировано двенадцать человек, 20-го — Б-25, интернировано шестеро.

10 июня там же сел ещё один Б-25, в этом самолёте снова был погибший член экипажа. Стрелку М. Глодеку в сражении с японскими истребителями пуля пробила голову. Заходя на посадку на Елизовский аэродром, пилот этого самолёта Р. Волбринк предупредил экипаж, что посадка будет тяжёлой, но она обошлась без дополнительных жертв. Глодека похоронили на кладбище у посёлка Елизово, где уже покоились два американца, он стал третьим.

Экипажи двух последних американских бомбардировщиков, ищущих убежища на Камчатке 17 июля, попали на полуостров отдельно от самолётов. Б-25 Р. Терриса не сумел дотянуть до посадочной полосы. «Лётчики прыгали с парашютами, а самолёт рухнул на 24-м километре в лесу, траншею пропахал огромную, это недалеко от Елизовского аэродрома, гильз было от патронов — на несколько грузовиков, так стреляли в японцев, — рассказывал П. Ф. Кадушин. — А лётчики приземлились там, где теперь уже город, район Северо-Восток».

Экипаж Б-25, пилотом которого был Ж. Вамплер, до Камчатки добирался вплавь — самолёт, как написано у О. Хейса, упал недалеко от берега в Берингово море и пошёл ко дну. Вода у берегов Камчатки даже летом ледяная, и не умеющий плавать сержант О. Джуд утонул. Пятерых доплывших до берега подобрало подошедшее вскоре небольшое советское судно.

Среди экипажей последней, десятой группы интернированных на Камчатке американцев, таким образом, было три погибших. Пятьдесят два оставшихся в живых 28 июля отправили на двух транспортных самолётах. За три дня с остановками в Якутске и Новосибирске их доставили в Ташкент, затем в лагерь, где с конца мая никого из американцев не было. В Тегеран их отправили 24 августа, это была пятая и последняя группа репатриированных. Их путешествие прошло так быстро, вероятно, потому, что с 8 августа 1945 г. СССР уже был в состоянии войны с Японией.

Бывало, что американские самолёты над Камчаткой сбивали советские зенитки. Свидетелем такого случая летом 1944 г. был П. Ф. Кадушин. Американский бомбардировщик сбивала артиллерийская батарея, размещённая в Англичанке, это место недалеко от Петропавловска на берегу океана. «Самолёт упал в море, лётчики погибли», — рассказывал он. О другом бомбардировщике, сбитом советскими батареями на мысе Лопатка 10 июня 1945 г., написано у О. Хейса (с. 196).

В Центральном архиве Министерства обороны РФ в Подольске сохранились документы не только командования и штаба дислоцировавшейся на Камчатке 128-й смешанной авиадивизии (до мая 1942 г. она была только истребительной, с 4 мая 1942 г. в её состав вошли эскадрильи бомбардировщиков), но и её технических служб. Среди них оказалась «Ведомость наличия и состояния материальной части самолётов США, находящихся в 128-й авиадивизии, произведших вынужденную посадку в 1943—1945 гг. [ЦАМО РФ. Ф. 128ад. Оп. 1. Д. 13. Л. 11—12] и акты приёмки и передачи этих самолётов. В отличие от Центрального

архива ВМФ, куда я попала в самом конце 1995 г., в ЦАМО меня в самом начале этого же года не только допустили к работе с нужными документами, но начальник архива дал добро на то, чтобы мне их скопировали. И денег за это, учитывая моё благосостояние, брать не стали.

Изучение названных документов позволило установить, что восемь из приземлившихся на Камчатке американских самолётов после небольшого ремонта поднялись в воздух и летали: пять Б-34, два Б-25 и один Б-24. Самолёты ВМС США, названные в архивных документах Б-34, и средние бомбардировщики Б-25 использовали для пограничного патрулирования и в учебных целях. Тяжёлый бомбардировщик Б-24 был передан в управление ВВС Дальневосточного фронта.

К «Акту на передачу самолёта Б-24 Д “Либерейтор” № 42-63782 из 128-й авиадивизии в Управление ВВС ДВфронта» приложена «Ведомость на переданное имущество по укомплектованию самолёта Б-24 Д № 42-63782» из двадцати девяти наименований, среди них: фотоаппарат планперспективный КА-17 и фотокинопулемёт [ЦАМО РФ. Ф. 128ад. Оп. 1. Д. 13. Л. 15—16].

В книге «На морских дорогах. Записки капитана» плававший с весны 1943 г. на Тихом океане капитаном К. С. Бадингин пишет о заходе его судна на остров Адах, входящий в группу Андреяновских островов, расположенных в средней части Алеутской гряды. На Адахе русские моряки встретили 1944 г. Работавший с ними переводчик показывал подробную карту Камчатки, «где с большой точностью были указаны названия с русским произношением... Говорил о какой-то школе русских переводчиков, существовавшей на Адахе».

Автор называет карту полуострова секретной, не учитывая, что таковой она у американцев вряд ли была — секретной она была у нас. А русский язык на Алеутских военных базах США действительно изучали, особенно лётчики, у которых была возможность оказаться на Камчатке в качестве интернированных.

Об этом мне рассказывал первый аккредитованный в Москве после окончания «холодной войны» американский корреспондент Дж. Тримбл. Его отец был математиком, но в годы войны в США была введена всеобщая воинская повинность, и его призвали в авиацию. Служил он, судя по всему, штурманом, американское название — навигатор, на одной из авиабаз, размещённых в западной части Алеутской гряды, и летал на бомбардировщике в рейды на Северные Курилы. Отцу тогда русский язык не пригодился, но по его учебнику изучал русский язык Джеф. Когда мы с Тримблом встретились, его отца уже не было в живых.

Был мобилизован и служил переводчиком на крупнейшей тихоокеанской военно-морской базе США в Сан-Диего создатель музея «Форт Росс» у Сан-Франциско эмигрант первой волны Н. И. Рокитянский — он рассказал мне об этом по телефону. Звонила я ему из Москвы в Сан-Франциско в конце 1991 г., когда была сделана попытка организовать морскую экспедицию через Тихий океан в юбилейном для ленд-лиза 1992 г. Но так жестоко начавшиеся в нашей стране реформы эту попытку «зарубили на корню».

Об американцах, знавших русский язык и служивших переводчиками, рассказал мне И. Г. Лемперт, бывший торпедист с подводной лодки С-56, которая стоит на постаменте в мемориальном комплексе на Корабельной набережной Владивостока. Поход шести советских подводных лодок осенью 1942 г. через Тихий и Атлантический океаны в Полярный, который был и остаётся базой подводных лодок Северного флота, достаточно известен. Рассказывал мне о нём и бывший командир С-56 вице-адмирал в отставке Г. И. Щедрин (1912—1995), но без тех подробностей, которые сообщил И. Г. Лемперт.

Лодки, построенные в Комсомольске-на-Амуре, шли группами по две. Первыми вышли с Камчатки 25 сентября «ленинцы»: Л-15 и Л-16, последняя была флагманом этой группы. 11 октября 1942 г., немного не доходя до Сан-Франциско, который был местом захода, Л-16 была торпедирована и погибла. Экипажи вышедших из Владивостока

«сталинцев»: С-51, С-54, С-55 и С-56 узнали об этом перед приходом в Датч-Харбор. Как рассказывал Г. И. Щедрин, на этой базе все ещё были под впечатлением от японской бомбежки в июне того года, но по сравнению с тем, что он видел в Мурманске, разрушения в Датч-Харборе, которые показали американцы, на него особого впечатления не произвели.

А бывший торпедист с С-56 рассказал, что в Датч-Харборе на каждую нашу лодку посадили офицера американца, говорящего по-русски. На «ленинцах», по его мнению, их не было. Переводчики оставались на советских лодках до прихода в Шотландию. Почти весь поход лодки двигались в надводном положении, в иностранных водах это было обязательно, через Атлантику с ними шли корабли сопровождения. Переводчика на С-56 звали мистер Пэн, на шедшей с ними в паре С-54 — мистер Орлов. На причале в Сан-Франциско их встречала капитан миссис Лебедева, которая, по утверждению И. Г. Лемперта, была главой этой группы переводчиков.

Музей боевой славы создан в Петропавловске-Камчатском по инициативе Г. И. Щедрина, командовавшего Камчатской военной флотилией ТОФ с 1956 по 1959 г. В сквере у музея по его же инициативе поставлен памятник Л-16. Л. А. Барканова, научный сотрудник музея, утверждает, что переводчики были и на «ленинцах»: на Л-16 погиб американский офицер связи по фамилии Михайлов.

Долгие годы оставалось неизвестным, чья подводная лодка потопила Л-16. Многие, в том числе и американские военные моряки, считали, что торпеду могла выпустить американская субмарина. Это было написано 11 октября 1997 г., в 55-ю годовщину гибели Л-16, в газете «Красная Звезда». То, что виновница гибели Л-16 остаётся неизвестной, подтвердили и специалисты из Исторической группы при Главном штабе ВМФ и из Института военной истории, к которым я обращалась в августе 1997 г. Те военные историки, с кем я говорила по телефону, не стали отсылать меня к своим коллегам, занимающимся этим кругом воп-

росов, а ответили вполне определённо: «Кто потопил — неизвестно».

Тогда я задала этот вопрос в письме профессору Ю. Роверу. Ответ из Германии пришёл на Камчатку в октябре. «Л-16, — написал профессор Ровер, — была потоплена 11 октября 1942 г. в 11 часов 15 минут японской субмариной I-25 под командованием М. Тагами... Эти сведения можно найти уже в моей работе “Axis Submarine Successes 1939—1945”, Annapolis 1983». Вот так, в 1983-м. Но это было время «холодной войны», ещё существовал «железный занавес», который мог быть причиной непрохождения этих сведений. Дальше профессор Ровер даёт подробное описание рейда японской субмарины, вышедшей со своей базы в Йокосуке 15 августа и вернувшейся туда 24 октября, и пишет, что в 1995 г., тоже в Аннаполисе, в издательстве Военно-морского института США вышла книга, в которой есть те же сведения. Но к 1995 г. над нашей наукой уже опустился плотный занавес нищеты, который порой препятствует прохождению информации не хуже «железного».

28 января 1998 г. в «Московском комсомольце» была напечатана моя статья обо всём этом. Была она не первой и не последней моей публикацией в этой газете, сотрудничество с которой весьма ценю, прежде всего, потому, что там не занимаются «переписушеством». Но на этот раз вышла накладка: статью набирал очень невнимательный человек, а через корректорскую она по стечению обстоятельств не прошла. В результате мне передали несколько «разгромных» писем от ветеранов-подводников. При этом выяснилось, что я напрасно искала оправдания для наших военных историков — некоторым из них всё же было известно, что Л-16 потоплена японской субмариной I-25.

А раз так, возникают два вопроса: каков уровень информированности сотрудников редакции «Красной Звезды», ведущих историческую тему, и какова гражданская позиция военных историков, «сидящих» на этой вовсе не закрытой информации и допускающих такие публикации в ведомственной газете Министерства обороны?

Отис Хейс-младший
Американские авиаторы на Камчатке в 1943—1945 гг.
(перевод А. Х. Паперно)

Советский Союз и Япония подписали договор о нейтралитете прежде, чем Япония напала на Соединённые Штаты в 1941 г. Вследствие этого Советский Союз оставался нейтральным в войне на Тихом океане до тех пор, пока не объявил войну Японии в августе 1945 г. В течение японо-американской войны 1941—1945 гг. Советский Союз соблюдал международные законы в отношении нейтралитета. Американские лётчики интернировались, когда их повреждённые в бою бомбардировщики приземлялись или совершали аварийную посадку на территории Дальнего Востока нейтрального Советского Союза.

Национальные интересы Японии, Соединённых Штатов и Советского Союза фокусировались в северо-западном районе северной части Тихого океана (Северной Пацифики). Принадлежащая Японии гряда Курильских островов тянулась от Хоккайдо к северу до Парамушира и Шумшу. Только Первый Курильский пролив шириною семь миль отделял остров Шумшу от мыса Лопатка, южной оконечности советского полуострова Камчатка. К востоку, на краю гряды Алеутских островов находился остров Атту.

Япония создала укрепления на Курильских островах. Японская армейская база была на Парамушире, военноморская — на Шумшу. Советская военная база на Камчатке размещалась в Петропавловске. Почти год японские силы вторжения оккупировали остров Атту — до мая 1943 г., когда после кровопролитного сражения американские вооруженные силы завладели Атту. За несколько недель были построены американские авиабазы на Атту и соседнем острове Шемуа. На эти новые базы были быстро передислоцированы как армейские, так и военно-морские авиационные соединения.

Рейды на Курильские острова. Первый американский авиарейд, направленный против японской цитадели на Северных Курилах, вылетел в начале июля 1943 г. Расстоя-

ние до цели было семьсот пятьдесят миль над смертельно холодными океанскими водами. И армейские, и военноморские бомбардировщики, когда позволяла погода, нанесли удары по вражеским базам в течение всех оставшихся лет войны с 1943-го по 1945-й. Японская оборона не была беспомощной. Японцы сбили несколько бомбардировщиков и повредили тридцать два других так, что они не могли вернуться на свои отдалённые базы на Алеутах, большинство из тридцати двух бомбардировщиков смогли достичь Петропавловска. Другие совершили аварийную посадку в каких-то других местах на Камчатке, обычно южнее Петропавловска.

В период между августом 1943 г. и июлем 1945 г. американские бомбардировщики с 246 авиаторами искали спасения на Камчатке. Четыре человека умерли при аварийной посадке или от ран, полученных в воздушном бою, а 242 спасшихся были собраны вместе и интернированы в Петропавловске. Они оставались в Петропавловске, пока готовилась их отправка с Камчатки. Некоторое время спустя их переправляли группами от пункта к пункту через тысячи сибирских миль в лагерь под Ташкентом в Узбекистане.

Прибытие и отъезд с Камчатки. Хронологический список тридцати двух подбитых американских самолётов включает девять армейских тяжелых бомбардировщиков Б-24, двенадцать армейских средних бомбардировщиков Б-25 и одиннадцать истребителей-бомбардировщиков военно-морских сил PV-1 и PV-2.

1. Армейский бомбардировщик совершил аварийную посадку 12 августа 1943 г. севернее Петропавловска; одиннадцать приземлившихся членов экипажа были спасены, но один позже умер; десять интернированных отправлены 3 сентября в Хабаровск.

2. Армейский бомбардировщик сел 12 сентября 1943 г. в Петропавловске; одиннадцать интернированных отправлены 3 октября в Оху на остров Сахалин.

3. Армейский бомбардировщик сел 12 сентября 1943 г. в Петропавловске; тринадцать интернированных отправлены 3 октября в Оху.

4. Армейский бомбардировщик сел 12 сентября 1943 г. в Петропавловске; пять интернированных отправлены 3 октября в Оху.

5. Армейский бомбардировщик сел 12 сентября 1943 г. в Петропавловске; пять интернированных отправлены 3 октября в Оху.

6. Армейский бомбардировщик сел 12 сентября 1943 г. в Петропавловске; шесть интернированных отправлены 3 октября в Оху.

7. Армейский бомбардировщик сел 12 сентября 1943 г. в Петропавловске; пять интернированных отправлены 3 октября в Оху.

8. Армейский бомбардировщик сел 12 сентября 1943 г. в Петропавловске; шесть интернированных отправлены 3 октября в Оху.

9. Истребитель-бомбардировщик ВМС сел 15 июня 1944 г. в Петропавловске; семь интернированных отправлены 23 августа в Оху.

10. Истребитель-бомбардировщик ВМС сел 15 июня 1944 г. в Петропавловске; семь интернированных отправлены 23 августа в Оху.

11. Истребитель-бомбардировщик ВМС совершил аварийную посадку 20 июня 1944 г. южнее Петропавловска; семь приземлившихся спасены; семь интернированных отправлены 23 августа в Оху.

12. Истребитель-бомбардировщик ВМС сел 23 июля 1944 г. в Петропавловске; шесть интернированных отправлены 23 августа в Оху.

13. Истребитель-бомбардировщик ВМС сел 24 июля 1944 г. в Петропавловске; семь интернированных отправлены 23 августа в Оху.

14. Истребитель-бомбардировщик ВМС сел 13 августа 1944 г. в Петропавловске; шесть интернированных отправлены 12 сентября в Магадан.

15. Истребитель-бомбардировщик ВМС совершил аварийную посадку и сгорел 20 августа 1944 г. севернее мыса Лопатка; пять приземлившихся спасены; пять интернированных отправлены 12 сентября в Магадан.

16. Истребитель-бомбардировщик ВМС совершил аварийную посадку 28 августа 1944 г. в Петропавловске; шесть приземлившихся; шесть интернированных отправлены 12 сентября в Магадан.

17. Армейский бомбардировщик сел 10 сентября 1944 г. в Петропавловске; шесть интернированных отправлены 17 октября в Магадан.

18. Истребитель-бомбардировщик ВМС совершил аварийную посадку 11 сентября 1944 г. в Петропавловске; шесть приземлившихся; два интернированных отправлены 17 октября в Магадан.

19. Истребитель-бомбардировщик ВМС совершил аварийную посадку 17 сентября 1944 г. около Петропавловска; пять интернированных отправлены 17 октября в Магадан.

20. Армейский бомбардировщик сел 25 сентября 1944 г. в Петропавловске; два интернированных отправлены 17 октября в Магадан.

21. Армейский бомбардировщик сел 1 ноября 1944 г. в Петропавловске; семь интернированных отправлены 7 ноября в Магадан. Тринадцать интернированных (остатки экипажей самолётов № 18 и № 20) отправлены 7 ноября в Магадан.

22. Армейский бомбардировщик совершил аварийную посадку 12 ноября 1944 г. на берегу Берингова моря между мысом Лопатка и Петропавловском; двенадцать приземлившихся спасены; двенадцать интернированных отправлены 15 января 1945 г. в Магадан.

(В книге О. Хейса «Домой из Сибири» (с. 170), приведены дата аварийной посадки — 18 ноября — и берег, вероятнее всего, Охотского моря. — А. П.)

23. Армейский бомбардировщик сел 7 декабря 1944 г. в Петропавловске; тринадцать интернированных отправлены 15 января 1945 г. в Магадан.

24. Армейский бомбардировщик сел 18 января 1945 г. в Петропавловске; двенадцать интернированных отправлены 14 февраля в Хабаровск.

25. Истребитель-бомбардировщик ВМС оставлен экипажем 21 февраля 1945 г. между мысом Лопатка и Петропавловском;

шесть лётчиков приземлились на парашютах и были спасены; шесть интернированных отправлены в марте в Хабаровск.

26. Армейский бомбардировщик сел 11 мая 1945 г. в Петропавловске; двенадцать интернированных отправлены 28 июля в Якутск.

27. Армейский бомбардировщик сел 11 мая 1945 г. в Петропавловске; шесть членов экипажа живы, один умер; шесть интернированных отправлены 28 июля в Якутск.

28. Армейский бомбардировщик сел 16 мая 1945 г. в Петропавловске; двенадцать интернированных отправлены 28 июля в Якутск.

29. Армейский бомбардировщик сел 20 мая 1945 г. в Петропавловске; шесть интернированных отправлены 28 июля в Якутск.

30. Армейский бомбардировщик совершил аварийную посадку 10 июня 1945 г. в Петропавловске; пять членов экипажа живы, один умер; пять интернированных отправлены 28 июля в Якутск.

31. Армейский бомбардировщик совершил аварийную посадку 17 июля 1945 г. в Беринговом море недалеко от берега; пять членов экипажа выплыли, один утонул; пять интернированных отправлены 28 июля в Якутск.

32. Армейский бомбардировщик был оставлен экипажем 17 июля 1945 г. севернее Петропавловска. Самолёт затонул, шесть членов экипажа приземлились на парашютах и были спасены; шесть интернированных отправлены 28 июля в Якутск.

Приложение

1. Тридцать один американский самолёт совершил аварийную или благополучную посадку на Камчатке. Семь из них были спасены и включены в состав ВВС Красной Армии на Дальнем Востоке: один армейский тяжёлый бомбардировщик, два армейских средних бомбардировщика и четыре истребителя-бомбардировщика ВМС.

2. По данным Центрального архива Министерства обороны РФ в Подольске, были отремонтированы и летали восемь из тридцати двух американских бомбардировщиков, совершивших вынужден-

ную посадку на Камчатке: один Б-24, два Б-25 и пять Б-34 [ЦАМО РФ. Ф. 128АД. Оп. 1. Д. 13. Л. 11—12, 15].

Материалы Третьих международных исторических и Свято-Иннокентьевских чтений, посвящённых 300-летию присоединения Камчатки к России (8—13 сентября 1997 г.). — Петропавловск-Камчатский: Камчатская областная научная библиотека им. С. П. Крашенинникова, 1998. — С. 108—110

Американские самолёты на Камчатке

В статье Сергея Дмитриева «Современные тайны Курил» («Вести»+ТВ», 22 января 2002 г., № 4) подробно и документально рассказано о том, как в конце 1990-х гг. были вывезены с Северных Курил практически все годные к реставрации образцы военной техники времён Второй мировой войны. В основном, вывозили самолёты, произведённые в США. По сути, это был грабёж, который, по приведённым автором сведениям, должен в ближайшее время распространиться на Камчатку.

Об американских самолётах на Камчатке мне известно больше, чем многим другим. Так случилось, что ещё в 1964 г. я держала в руках прибор, выковырнутый из машины, лежавшей на вершине Мутновского вулкана. Альпинист, принёсший его, сказал, что останков лётчика в кабине не было. Он спустился, должно быть, в бухту Русскую, самолёт — истребитель, вероятнее всего, «Аэрокобра», на американских истребителях, поступавших по ленд-лизу, летали наши лётчики.

В 1964-м о ленд-лизе я ничего толком не знала. Только в 1985-м, когда начала «раскапывать» историю Второй мировой войны в северной части Тихого океана, выяснила, что бухта Русская в годы войны называлась Ахомтен, там находился военно-лоцманский пункт, в конце войны была поставлена погранзаства. Мне удалось разыскать тех, кто служил в Ахомтене в военные годы. Лётчик с вершины Мутновки к ним не спускался. Спустился он, судя по всему, к рыбацкому посёлку, который до 1952 г., когда его смыло цунами, располагался на косе, разделяющей бухты Жировую и Вилючинскую.

С 1964 г. на вершине Мутновки побывало немало альпинистов, многие из них унесли сувениры, выковырнутые из этого самолёта. Собирались спустить с вершины и его сам, разговоры об этом велись в 1970-е гг., новая волна возникла в начале 1990-х, возможно, в связи с работами, намечавшимися на Курилах. О том, что это сделали, слышать не приходилось. Думаю, «старателям» хватило истребителей с Курил, ведь туда, на бывшие японские аэродромы, сразу после войны были переброшены именно эскадрильи истребителей 128-й смешанной авиадивизии, размещавшейся на Камчатке.

В 1980-м при извержении вулкана Горелый вытаял из ледника ещё один истребитель «Аэрокобра», в кабине находились останки лётчика. Поиск камчатских краеведов, поддержанный морально и материально ЦК ВЛКСМ, позволил установить имя лётчика — капитан И. В. Деркачёв. Самолёт, надо думать, вытаял в состоянии, годном для реставрации. К 1995 г. от него остался только пропеллер. Осенью прошлого года знакомый геолог принёс мне гильзы от пулемётных патронов американского производства 1943 г., найденные у места, где лежал самолёт И. В. Деркачёва. Пропеллера, по его словам, там уже не было. А я-то предлагала нашим автомобилистам-экстремалам проложить маршрут до этого места...

В 1991 г. по моей инициативе организация, во главе которой стояли люди, бывшие недавно учёными-океанологами, начала готовить в честь 50-й годовщины со дня подписания соглашения о ленд-лизе между СССР и США, грядущей в 1992 г., экспедицию, аналогичную «Русской Америке» 1990 г. В ноябре 1991-го в Москве собрались те, кто намеревался принять участие в этой экспедиции. Среди них оказался сын известного советского лётчика, он представлял и, как я поняла, возглавлял группу новоявленных российских бизнесменов, которые намеревались на судах готовящейся экспедиции везти в США коллекцию отреставрированных самолётов времён войны, в основном американских. В памяти отложилось, что это должна быть

выставка-продажа, а сына известного лётчика после совещания кто-то назвал мафиози.

Эта же фамилия всплывала в разговорах о лежащих на территории Камчатки американских самолётах после публикации в 1993 г. в «Частной жизни» моей статьи «Маркс и Воланд на Камчатке».

В ней говорилось о вынужденных и аварийных посадках на территории нашего полуострова американских бомбардировщиков, летавших бомбить японский укреплённый район на Северных Курилах с аэродромов, расположенных на Западных Алеутах. Были использованы материалы российских архивов и сведения из книги американского исследователя Отиса Хейса «Домой из Сибири». В этой книге рассказано о тридцати двух попавших на Камчатку самолётах и членов их экипажей, которые были интернированы.

Книги О. Хейса моими стараниями попали в 1997 г. в два наших камчатских музея: краеведческий и военно-исторический, бывший недавно музеем боевой славы. Но там за всё время в них не заглянул никто — музейные фонды не доступны не только людям со стороны, но даже зачастую и сотрудникам.

В краеведческом музее, например, единственная владевшая английским языком и проводившая на нём экскурсии в основном для посещающих музей американцев сотрудница не знала о поступлении книг О. Хейса, а узнав, всё равно не получила к ним доступ. Так и ушла из музея, не познакомившись с ними.

В военно-историческом знающих английский не было и, насколько мне известно, нет. «Заботу» о фондах в этом музее характеризует тот факт, что мне в течение почти двух лет так и не удалось увидеть документы артиллерийской батареи времён войны на мысе Лопатка. В них были сведения о том, что батарея сбивала американские бомбардировщики, нарушившие нашу государственную границу. В прошлом году в Петропавловске побывал сотрудник Музея Победы из Москвы и увёз эти журналы. Деятели из камчатского музея даже ксерокопий себе не оставили.

Третье место, куда попали книги О. Хейса, — областная библиотека. Там язык знают многие, есть отдел иностранной литературы. Но историей Камчатки военных лет в нашей научной библиотеке никто по-настоящему не занимается, и книги о ней, даже на русском языке, вниманию читателей не предлагает. Уровень знаний библиотечных работников об этой истории представляет стенд о 1940-х гг. на выставке, устроенной к 260-летию Петропавловска и экспонируемой второй год подряд. На стенде отсутствует главное в застройке города в 1940-е гг. — порт, но зато есть фотография здания, построенного много позже.

Кроме самолётов, совершивших вынужденные и аварийные посадки, чьи лётчики были интернированы, на наш малонаселённый полуостров попадали и американские бомбардировщики, которые с военных лет числятся пропавшими без вести. К одному из них я «расстелила ковровую дорожку» для американцев. Как они меня за это отблагодарили, рассказала в «Вестях» 1 сентября 2001 г.

Из представительства американского управления по розыску военнопленных и пропавших без вести при посольстве США в Москве мне передали список из шести самолётов с именами членов их экипажей. Все самолёты в списке — истребители-бомбардировщики ВМС: пять ПВ-1 «Венчер» и один ПВ-2 «Гарпун».

Мне удалось помочь американцам найти один из них. В конце августа прошлого года я получила благодарственное письмо от американского генерала, из которого узнала (век живи — век учись), что и благодарность может быть оскорбительной.

Вот текст этого письма от 12 августа 2000 г.:

«Уважаемая Алла Хаимовна! В качестве сопредседателя российско-американской совместной комиссии по делам военнопленных и пропавших без вести я хотел бы от имени народа США выразить Вам благодарность за информацию о самолёте ВМС США, разбившемся на Камчатке в районе Мутновской сопки во время Второй мировой войны.

Ваша информация позволила нам 7 и 8 августа 2000 г. посетить место катастрофы и установить, что это был самолёт ВМС США ПВ-1 “Вентура”, вылетевший из пункта Атту на Аляске 25 марта 1944 г. для нанесения бомбового удара по Северным Курилам. После вылета связь с экипажем прервалась.

Самолёт с семью членами экипажа на борту разбился на склоне Мутновской сопки и был обнаружен вашей геологической экспедицией лишь в 1962 г. К сожалению, останки четырёх человек, о которых Вы рассказывали, на месте катастрофы не сохранились. И всё-таки судмедэксперты полагают, что человеческие останки могут быть обнаружены в разбитой кабине, и надеются, что смогут вернуться на место катастрофы следующим летом для тщательного обследования кабины и места аварии на предмет обнаружения останков, которые, возможно, разбросаны или захоронены в данном районе.

Представители совместной комиссии свяжутся с Вами, чтобы попросить встретиться с ними и предоставить информацию о нашей поездке из первых рук. На месте катастрофы мы сделали очень хорошую видеозапись и хотели бы, чтобы у Вас была возможность её увидеть.

Вы выражали искреннюю надежду на то, что родственники этих морских лётчиков, служивших своей стране и делу борьбы с фашизмом, смогут узнать о судьбе своих близких. Мы занимаемся поиском родственников и пытаемся установить контакты с ними. В большой степени это произошло благодаря Вашим усилиям. Я отдаю Вам честь и выражаю самую глубокую благодарность от имени министерства обороны и правительства США.

Реланд Ладжой, генерал-майор (в отставке)».

При случайной встрече со мною (встретиться не случайно он отказался) 8 августа 2000 г. в холле гостиницы «Петропавловск» генерал Ладжой выразился короче и точнее (он хорошо говорит по-русски): «Без вас у нас ничего бы не получилось». Но, кроме меня, это слышал только стоявший рядом Джеймс Коннел.

Евгений Георгиевич Лобков, ведающий в Елизовской администрации охраной природы и туризмом и знающий о моём участии в поиске, посмотрев 9 августа 2000 г. интервью руководителей российско-американской совместной комиссии об их успешной работе, удивлялся: «Почему тебя не было с ними на экране, и никто из них даже не назвал твоего имени? Почему они не взяли тебя к самолёту?» Вопросы эти, очевидно, надо было задавать не мне.

Благодарить от имени народа и правительства США письмом, которое к тому же кто-то неделю носил в кармане, из Москвы привёз в Петербург и только там бросил в почтовый ящик, вообще-то негоже. И даже от имени министерства обороны США в данном конкретном случае письмом нельзя, поскольку, по моим понятиям, никаких государственных и военных тайн в этом поиске не было, и быть не могло. Я не имею в виду технологии Гавайской идентификационной лаборатории, сотрудникам которой, как мне было сказано, запрещено встречаться с журналистами. Благодарить за сделанное мною полагается публично, как минимум с телеэкрана. Неплохо бы и оплатить мою работу. Я ведь не просто предоставила информацию о самолёте, но, по сути, организовала в прошлом году поисковую работу совместной комиссии не только на Камчатке, но и в Москве, и даже в ближнем зарубежье. Правда, когда эти деятели не выполняли моих указаний или рекомендаций, получалось и получается безобразие. Вот самый наглядный пример.

Как вы думаете, понравилось бы американцам, если бы в их национальном парке без разрешения производили работы иностранцы во главе с иностранным генералом? А у нас такое делается второй год подряд. При этом в группе присутствует заместитель председателя совместной комиссии с российской стороны, он же руководитель управления по розыску военнопленных и пропавших без вести в администрации нашего президента. Он на территории Южно-Камчатского природного парка, где лежит американский бомбардировщик с бортовым номером 34641, в прошлом году побывал дважды, в первый раз даже произво-

дил там взрывные работы! В этом году он устроил заброску большой группы американцев и солидного объёма обоработки для их работы и лагеря пограничными вертолётами — привёз из Москвы распоряжение об этом. И всё без ведома дирекции камчатских природных парков, в нарушение российского природоохранного законодательства. А генерал Ладжой, старший по званию и должности, хоть и не имеющий нашего полковника в непосредственном подчинении, не находит нужным указать ему на это или поручить исправить ситуацию кому-то из своих подчинённых.

Выглядит это особенно недостойно, потому что перед самым прибытием американской экспедиции на Камчатке побывали представители ООН, озабоченной состоянием нашей уникальной природы и вкладывающей немалые суммы в дело её охраны.

Впрочем, генерал не нашёл нужным выполнить даже то, что сам наобещал в своём письме: ни он и никто из его комиссии не «просил меня встретиться с ними», не «предоставил информацию из первых рук и возможность увидеть очень хорошую видеозапись, сделанную на месте катастрофы».

«Я отдаю Вам честь», — пишет генерал Ладжой. А есть ли у него, что отдавать?

Бомбардировщик с бортовым номером 34641, как и абсолютное большинство других американских самолётов на Камчатке, обнаружили геологи, было это в 1962 г. Тогда такими находками занималось КГБ, распространяться о них не приходилось. Видеосъёмка этого самолёта была произведена в 1995 г. С неё сделали несколько копий, некоторые попали в США, их показывали там по каким-то кабельным телеканалам, но до американского управления по розыску военнопленных и пропавших без вести сведения об этом не дошли. Ко мне копия попала в конце 1999 г.

Моё исследование истории Второй мировой войны в северной части Тихого океана давало возможность определить точный адрес для таких сведений — я передала их в московское отделение американского управления. И направляла

шаги американцев по розыску людей, имеющих дополнительные данные об этом самолёте. А потом, уже летом 2000 г., на сцене появился заместитель председателя совместной российско-американской комиссии, «настоящий полковник». Я предложила ему работать вместе, но он поставил вопрос ребром: «или вы, или я» и решил его, разумеется, в свою пользу.

Мне достоверно известно, где находятся ещё два самолёта из списка пропавших без вести бомбардировщиков, который мне передали из посольства США в Москве в начале 2000 г. Но работать с американцами даже напрямую затруднительно, а при посредничестве «настоящих полковников» и вовсе не получается. У меня же, как не было, так и нет никаких полномочий от областных властей как прежних, так и нынешних.

На видеозаписи, сделанной в 1995 г., видны оба мотора, вырванных из самолёта № 34641 при аварийной посадке, с пропеллерами. На моём снимке, сделанном в сентябре 2000 г. из вертолётa, пропеллеров уже нет. Посадку исключил сильный и порывистый ветер, снимать пришлось через плексиглас и с довольно большого расстояния, снимок получился некачественный.

Ещё нагляднее работа собирателей сувениров видна на другом фото. Здесь всё, что осталось от четырёхмоторного Б-24 («Либерейтор»), совершившего вынужденную посадку в бухте Вестник.

Севший на песок на брюхо 18 ноября 1944 г. самолёт был практически цел, если не считать семидесяти пяти пробоин, полученных в сражении над Северными Курилами. И, вероятно, к лучшему, что этих жалких останков не увидел его командир Дональд Тейлор, который вместе с сыном Робертом приезжал на Камчатку летом 2001 г. на круизном судне «Клиппер Одиссей» для встречи со своим самолётом.

Так что грабителям Северных Курил мало чем можно поживиться на нашем полуострове, по крайней мере, по части бомбардировщиков.

Могу предположить, что годными к реставрации на Камчатке из бомбардировщиков остались только те, что попа-

ли в воду. Один из них, по данным из книги О. Хейса, упал 17 июля 1945 г. в Берингово море. Указанное место падения мне представляется практически невероятным, а точных координат в книге нет. Произойти это могло никак не севернее полуострова Шипунский. Пятерых доплывших до берега лётчиков — один, не умевший плавать, утонул — вскоре подобрало небольшое советское судно.

Второй бомбардировщик был сбит советской батареей у Англичанки — об этом написано в моей книге «Ленд-лиз. Тихий океан» на 311-й странице. Для моего исследования важно вытащить погибших лётчиков, но не из воды, а из списков пропавших без вести. Для этого достаточно узнать бортовой номер их машины.

Списки пропавших без вести экипажей мне были переданы вместе со списком самолётов, а в августе 2000 г. я получила уточнённый состав экипажа самолёта № 34641. К штатному составу из шести человек перед самым вылетом добавили метеоролога Дж. Дж. Парлиера. Джеймс Коннел, возглавлявший тогда московское отделение американского управления по делам военнопленных и пропавших без вести, просил меня этот список не публиковать. В отличие от американского генерала Ладжоя, не исполнившего даже свои письменные обещания, я, хоть и не давала никаких обещаний, просьбу Дж. Коннела выполнила.

Список экипажа самолёта № 34641 опубликовал 22 ноября 2001 г. В. С. Шевцов в статье «Экспедиция “Вентура”» в «Новой камчатской правде». Самым интересным в его статье для меня были два документа о том, что американские бомбардировщики сбрасывали бомбы на территорию Камчатки и обстреливали наши корабли и маяки.

Тот, который бесчинствовал 18 сентября 1944 г., по данным из книги О. Хейса, совершил аварийную посадку в районе Петропавловска, пять лётчиков его экипажа были интернированы и вывезены с Камчатки 17 октября. Второй, который бомбил и обстреливал маяк на мысе Лопатка 13 марта 1945 г., отсутствует и у О. Хейса, и в списке пропавших без

вести. Это значит, что он вернулся на свой базовый аэродром на одном из западных Алеутских островов. По всему этому не приходится удивляться, что наши батареи сбивали самолёты, нарушившие государственную границу, хотя при хорошей видимости было понятно, что это союзники.

В районе Англичанки американцам работать, наверняка, не разрешат. Но на Камчатке есть свои подводники, которые к тому же, говорят, неплохо снимают под водой. Один из них обещал мне показать свои съёмки. Он оказался настоящим хозяином своего слова из тех, кто захотел — его дал, захотел — взял обратно.

Это невольно заставило вспомнить «настоящего полковника», получившего от меня данные и полезные связи на Камчатке и «сделавшего ручкой». А может быть, этот подводный оператор был причастен к Северо-Курильскому грабежу и по этой причине, начав знакомство со мною «за здоровье», быстро закончил его «за упокой»?

Вести, 20 февраля 2002 г., № 20

Американские радиометеостанции

21 июля 1945 г. президент Трумэн обратился к генералиссимусу Сталину с предложением об «устройстве радиостанций и метеорологических станций в Хабаровске и Петропавловске» и просьбой «срочно одобрить это и дать необходимые указания».

Просьбу президента США советское правительство удовлетворило. В Хабаровске и Петропавловске-Камчатском были организованы американские аэрологические станции. В их задачу входила передача американским ВМС и ВВС, действовавшим против Японии, сведений о погоде.

С просьбой сообщить, что он знает об американских радиометеостанциях, я обратилась к О. Хейсу. В этом деле мне помогла Е. А. Макарова. Она переслала ему, не владевшему русским языком, мою единственную статью, опубликованную на английском. В ответ Хейс прислал следующую справку, которую Е. А. Макарова перевела на русский: «На между-

народной Потсдамской конференции (17 июля — 2 августа 1945 г.) советские руководители изъявили согласие на просьбу американцев относительно постройки и эксплуатации двух американских метеостанций: одной — в Петропавловске, другой — в Хабаровске.

Эти станции были необходимы для обеспечения прогнозов погоды для американских морских и воздушных операций в войне против Японии.

Сначала советские власти хотели, чтобы эти станции обслуживались советским персоналом, но позднее они пришли к выводу, что советскому персоналу будет слишком сложно обращаться с незнакомыми им метеокодами и радиопроцедурами, и поэтому американские установки следует обслуживать американскому персоналу.

Ко времени окончания войны с Японией 14 августа 1945 г. (имеется в виду выступление по радио 15 августа 1945 г., в западном полушарии — 14-е, японского императора Хирохито, заявившего о поражении и капитуляции Японии. Официально капитуляция была подписана 2 сентября 1945 г. на борту американского линкора «Миссури» в Токийском заливе) американский персонал и оборудование метеостанций были подготовлены в Сан-Франциско для отправки в Петропавловск и Хабаровск. Хотя военные действия с Японией были прекращены, американцы полагали, что эти метеостанции были бы очень ценными в период военной оккупации, и настаивали, чтобы станции, которые были готовы к отправке в Сибирь, были установлены, как было запланировано. Советские власти согласились с этим, но наложили ограничения на работу станций, что свело на нет эффективность их работы. Позднее, когда советские власти предложили закрыть станции с 15 декабря 1945 г., американцы были готовы принять советское предложение».

Скажу сразу, о станции под Хабаровском мне ничего узнать не удалось, хотя, когда была в Хабаровске осенью 1993 г., в передачах на местном радио и телевидении задавала вопрос, не знает ли кто-нибудь что-либо об этой станции? Говорила об этом в Хабаровске и на конференциях

в 1994 г., и когда была проездом в 1995-м. Могу лишь предположить, что корабли, на которых прибыла военно-строительная американская экспедиция, аналогичная той, что привезла такую же станцию на Камчатку, выгружались не во Владивостоке, а в Посъете, который и сейчас является закрытой зоной.

О приходе в Петропавловск военных корабля и транспорта с американской строительной экспедицией сразу стало известно всем жителям города. Несколько свидетелей этого события жили в Петропавловске и в 1997 г. Одни из них считали, что американские корабли пришли до окончания войны с Японией, другие утверждали, что они прибыли после её завершения, в конце сентября или даже начале октября. На снимке из фондов Камчатского краеведческого музея, запечатлевшем их, судя по всему, конец октября, если не ноябрь, но стояли американские корабли в Петропавловске долго, снимок мог быть сделан в конце их пребывания.

К сожалению, в справке О. Хейса нет точных дат ни выхода экспедиций, ни, тем более, их прихода в наши порты. И военных лоцманов, которые проводили эти корабли из Ахомтена в Петропавловск, я в живых не застала. И. К. Краснопоясовский говорил, что на американские корабли попадали — их очередь, наверное, была — Ю. А. Жданович и В. М. Попов. Ещё, рассказывал он, несколько раз, пока они стояли в Петропавловске, приходило судно-снабженец под каким-то латиноамериканским флагом. Оформлявший документы о приходе иностранных кораблей и судов пограничник Н. И. Панкратов запомнил название одного — «Нортуна», именно так, а не «Фортуна».

Наблюдательный и памятный человек П. Ф. Кадушин рассказывал: «Стояли американские корабли долго, больше месяца. Станцию строили на 13-м километре Елизовского шоссе, не спешили, хотели подольше побыть, наверное, с целью разведки. Сборные дома у них были круглые, их фанзами называли. Из машин привезли они с собой один “Виллис” с тележкой, такой маленький грузовичок,

и возили на нём эти дома по частям — домов было четыре или пять. Предлагали им наши машины, тоже американской постройки — у нас тут разных марок были, я на всех поездил, — но они отказались. Антенны высокие собрали. По городу американцы ходили свободно, угощали жителей конфетами и жевательной резинкой, ходили на танцы на сопку Любви (географическое название «Никольская сопка». — А. П.).

Среди матросов было много негров. Как-то негры попросили попить, и мальчишки привели их в дом к одной бабке, та их увидела, да как закричит: “Черти!” Были среди американцев такие, которые знали русский».

Военному шофёру Кадушину довелось даже побывать в гостях на американском крейсере. «Ехали мы на “Додже” с Ильюшкой Фурмановым, он руководителем агитбригады у нас был, — рассказывал Пётр Фёдорович. — Подвезли американского матроса, он нас на корабль пригласил. Повели меня по судну, а Ильюшки, смотрю, нет. “Где рашен?” — спрашиваю. А он с аккордеоном в кубрике поёт.

У меня личное оружие было — пистолет “ТТ”. Американцы попросили посмотреть — дал. А когда на палубу вышли, попросили стрельнуть. На палубе наш капитан-особист дежурил, кивнул: можно. Я выстрелил, американские офицеры рядом стояли, даже не обернулись. У них у дежурной службы там и цепи, и наручники были.

Матрос, которого мы привезли, был выпивши, его хотели побить, но мы с Ильёй упросили не бить, ведь он с нами пил за Сталина, за Рузвельта, то есть уже за Трумэна. Этот паренёк был земляком Ильи, с Украины, родители его ещё до революции уехали, он говорил по-русски».

Встречи с американцами, как правило, проходили не всухую: находили, что поставить американцам, местные жители, угощали и американцы. Иногда начинали выяснять, кто же внёс больший вклад в победу? Тогда дело, бывало, доходило и до кулаков.

Н. Т. Полещук родился и почти всю жизнь прожил в Уссурийске, дед его приехал в Приморье ещё в 1900 г. Отец

был охотником, и Николая, взяв в армию в семнадцать лет, в декабре 1942 г. определили в снайперскую школу в Благовещенске. Служил он на границе недалеко от Хабаровска в 255-й стрелковой дивизии. Маньчжурская операция закончилась так быстро, что дивизия в бой вступить не успела, их сразу посадили в теплушки и отправили в Комсомольск, на пароме перевезли через Амур и повезли дальше в Ванино.

«Дорога ещё строилась, шли только воинские эшелоны, — рассказывал Николай Трофимович. — Строили зеки, их, когда проходил эшелон, отгоняли от полотна метра на четыре. На перевале к Совгавани работали девчонки-заключённые.

Из Ванино дивизию повезли сначала на Северные Курилы. Высаживали и на Парамушире, и на Шумшу, но потом сажали обратно на пароходы. Пароходов было три. Сопровождали нас подводные лодки, одна или две, и один или два эсминца. В Петропавловск привезли 17 сентября. Пёхом с полной выкладкой и вооружением отправили на 23-й километр. Тогда и увидели мы первый раз американскую станцию: много антенн, вышки и полукруглые металлические ангары. Нашу дивизию разместили на 23-м километре. Кладбище было на 24-м километре, госпиталь — чуть дальше, не доежая Елизово вправо».

Сержант Полещук часто бывал в Петропавловске, иногда по делам, иногда в самоволку. Ходили солдатки пешком мимо американской станции — другой дороги не было. «Американцы ездили на полугрузовой машине, по-моему, “Додж 3/4”, и всех попутных подвозили в кузове», — вспоминал бывший сержант.

Однажды он пошёл прогуляться в сторону кладбища и «случайно увидел две или три могилы с тумбами и надписями на английском — местные сказали, что американцы похоронены.

В декабре 1945 г. нам часто приходилось откапывать от снега на аэродроме американские самолёты, которые там стояли. Пошли как-то на кладбище, где можно было

укрыться от ветра, и увидели на месте американских могил пустые ямы».

Американские радиометеостанции, как вы уже знаете, были ликвидированы (слово-то какое!) 15 декабря 1945 г. Персонал и оборудование, вероятнее всего, вывозили самолётами. Судя по всему, вместе с ними в декабре 1945 г. с Камчатки были вывезены эксгумированные останки трёх американских лётчиков.

Об этом упоминает без подробностей, касающихся Камчатки, и О. Хейс в своей книге «Домой из Сибири».

Фанзы остались. П. Ф. Кадушину довелось перевозить их в Петропавловск в район судоремонтной верфи.

(Один мой старший родственник, в военные годы бывший мальчишкой, рассказывал, что за повышенный интерес к американской станции получил лёгкий пинок под зад американским же высоким шнурованным башмаком от одного из её служителей. — *Ред.*)

СТАТЬИ И МАТЕРИАЛЫ РАЗНЫХ ЛЕТ

В этой части собраны отдельные авторские замыслы разных лет, осуществлённые и нет. Среди них сценарии фильмов, статья, вошедшая в опубликованный в 1997 г. интереснейший первый историко-географический атлас полуострова, охватывающий XVII—XX вв., несколько газетных публикаций 2000-х гг., письмо, адресованное президенту России и отчёт об исследовательской и просветительской деятельности за многие годы. Все они, так или иначе, касаются основной темы творчества — Тихоокеанской транспортной эпопеи, но дополняют её отдельные эпизоды и раскрывают личность автора с новых сторон.

Сценарий документального фильма «Ленд-лиз. Тихий океан»

Такого потока грузов через Тихий океан от берегов Америки — США и Канады — к дальневосточным берегам России не было, нет и, надеюсь, никогда за ненадобностью не будет. Этим путём прошла половина ленд-лизовских поставок в нашу страну, «русского ленд-лиза» в американской формулировке, но об этом почти неизвестно никому, кроме специалистов и участников, как у нас, так и на другой стороне океана. Объясняется это строжайшей засекреченностью тихоокеанских маршрутов, так как вели они в ГУЛаг.

На Тихом океане в отличие от Атлантического не было конвоев. От американских и канадских портов суда под советским флагом и с советскими командами на борту шли поодиночке. Караваны (без конвоя) собирались в местах нахождения лоцманских пунктов, откуда их по три-четыре судна лоцманы проводили через минные поля в наши дальневосточные порты, подходы к которым защищали эти минные заграждения. Главным портом был Владивосток, принявший и отправивший дальше на фронт около восьми миллионов тонн грузов.

Через Берингово море и Берингов пролив суда доставляли горючее и всё остальное обеспечение трассы АлСиб (перегона самолётов через Аляску и Сибирь) к устьям больших сибирских рек, по которым эти грузы следовали к местам посадки самолётов. Таким образом, АлСиб являлся лишь частью, притом не слишком большой по объёму, великой Тихоокеанской транспортной эпопеи. Некоторое количество ленд-лиза Севморпутём с востока на запад доходило до Архангельска и Мурманска.

Япония была союзницей фашистской Германии. Она, хоть и не была в состоянии войны с Советским Союзом до августа 1945 г., чинила препятствия нашему судоходству: закрыла проход через Сангарский пролив, устраивала досмотр в проливе Лаперуза, который зимой к тому же замерзает. В связи с этими и рядом других обстоятельств в Петропавловске-Камчатском был построен мощный (грузооборот один миллион тонн) современный морской торговый порт для перевалки ленд-лиза, построен в рекордный срок — за год и три месяца. Эта стройка также велась в тайне и оставалась тайной для жителей Камчатки до последнего времени, хотя порт определил всё послевоенное развитие Петропавловска.

11 июня 1992 г. исполнилось 50 лет со дня подписания соглашения о ленд-лизе между СССР и США. Эта дата прошла абсолютно незамеченной во Владивостоке, Петропавловске-Камчатском и других дальневосточных российских портах и в портовых городах западного побережья Северной Америки. Такова сила секретности.

Этот фильм должен восстановить историческую справедливость и напомнить гражданам наших стран о периоде самых добрых отношений.

Великую транспортную эпопею вершили люди: капитаны и штурманы, судовые механики и кочегары, матросы и солдаты военных подразделений, входивших в состав каждого экипажа (плавание не было безопасным — на борту стояли крупнокалиберные пулемёты и пушки), портовики и железнодорожники, строители и военные лоцманы, руководители разного

уровня, начиная с уполномоченных Государственного Комитета Обороны.

Одной из самых ярких фигур была капитан Анна Ивановна Щетинина, первая в мире женщина-капитан и при том, как говорится, капитан от бога. Три издания выдержала написанная ею книга «На морях и за морями», в которой она рассказала о своей жизни и работе.

Капитаном она стала в 1935 г., ещё до войны была награждена орденом Трудового Красного Знамени за работу в рыбацком флоте Камчатки. Перед войной захотела получить высшее мореходное образование — тогда это было возможно только в Ленинграде. За два с половиной года сдала программу четырёх курсов. Год оставался до диплома, когда разразилась война, и получить его удалось лишь после её окончания.

Всю войну капитан Анна Щетинина возила ленд-лиз через Тихий океан. Сначала на старых судах, а в феврале 1943 г. приняла второй поступивший в наш флот крупнотоннажный сухогруз типа «Либерти» — «Жан Жорес». Она удивляла и восхищала американцев и канадцев своею красотой и высочайшим профессионализмом. Экипажам двух советских судов, одним из них был «Жан Жорес», устраивала приём голливудская фирма «XX век Фокс».

А первый «Либерти» — «Красногвардеец» — принял легендарный капитан Алексей Павлович Яскевич. Он окончил морской техникум во Владивостоке в 1934 г., стал капитаном в 1939-м. Ещё до войны вместе с судном и экипажем был арестован англичанами в Гонконге, сразу затем французами в Сайгоне. Почти девять месяцев пробыл в плену, вернулся вместе с судном (это была «Селенга») и экипажем незадолго до начала войны.

Участвовал в атлантических конвоях. Потерял у берегов Флориды своё судно «Ашхабад», торпедированное немецкой подводной лодкой на мелководье, что позволило спасти всю команду. После этого он был оставлен работать в США уполномоченным закупочной комиссией: отправлял грузы из Сиэтла «в полярку», из Портленда во Влади-

восток, комплектовал экипажи, много сделал для приведения в рабочее состояние старых судов, приобретаемых в США по спецпрограмме. Но работой этой он тяготился, хотя утверждает, что отношение американцев было отличным. Он рвался в море. И вырвался-таки на первом «Либерти» в феврале 1943 г.

Четыре года командовал «Красногвардейцем» капитан Яскевич. В начале сентября 1945 г. он доставил десант к острову Уруп Курильской гряды. Но высаживать десант не пришлось — гарнизон, зная о капитуляции Японии, сдался в плен.

Макс Абрамович Зильберман (есть магнитофонная запись беседы) учился в Ленинградском институте инженеров водного транспорта на том курсе, на который пришла А. И. Щетинина.

Летом 1941 г. последний курс института проходил штурманскую практику на судах Балтийского пароходства. Началась война. Суда работали на эвакуации из Таллина. В конце августа город был взят немцами. Флот пробивался в Ленинград и почти весь погиб в тяжёлых боях.

Макс Зильберман был тяжело ранен, вылечился и выжил в первую блокадную зиму. К лету 1942 г. он оказался на Каспии. Возили ленд-лизовские грузы, шедшие через «Персидский коридор», войска из Красноводска в дельту Волги — всё направлялось к Сталинграду.

Справка об окончании четырёх курсов института не дала права на штурманскую работу. После победы под Сталинградом можно было вспомнить о дипломе. Госэкзамены пришлось сдавать далеко от моря в Самарканде, куда был эвакуирован Одесский институт Морфлота и военноморские училища из Ленинграда. Там удалось собрать государственную комиссию, и летом 1943 г. девять человек, оставшиеся от курса в пятьдесят, получили, наконец, дипломы инженеров-судоводителей.

Они были направлены во Владивосток, работали помощниками капитана, возили ленд-лиз во Владивосток, Магадан, Петропавловск. М. А. Зильберман одно время плывал

помощником у своей знаменитой однокурсницы Щетининой на «Жан Жоресе». Затем пришлось принимать в Сан-Франциско новый либерти. Там он и видел конвейер по изготовлению этих судов, с которого каждый день спускали на воду новое судно, о чём, несмотря на прошедшие годы, вспоминает подробно и рассказывает красочно.

Виктор Фёдорович Скорупский после окончания морского техникума плавал на судах Дальневосточного государственного морского пароходства, но летом 1936 г. был откомандирован в распоряжение Приморского управления Дальстроя НКВД СССР (Управление Магаданских лагерей). Сначала он плавал вторым помощником капитана на сухогрузе «Нарком Ягода», который потом стал называться «Дальстрой». Вскоре стал старшим помощником капитана на другом судне — «Кулу». В 1938 г. на него поступил донос. «Накатали телегу» из гидрографического отдела Тихоокеанского флота, где ремонтировали навигационные приборы с «Кулу». Когда судно пришло в Магадан, Скорупского арестовали. Сидел он полтора года.

После освобождения Скорупского назначили старпомом на флагманское судно Дальстроя «Феликс Дзержинский», совсем недавно бывшее «Наркомом Ежовым». Флот Управления Магаданских лагерей имел в основном современные быстроходные суда, работали на них тщательно проверенные люди. На «Дальстрое» и «Кулу» из Магадана во Владивосток везли золото, обратно — зеков или шли в балласте. На «Дзержинском» возили спецконвои: всех четырёх жён Ягоды, всех родственников Бухарина. Однажды на борту оказались двадцать красивых нарядных женщин — секретарей и машинисток НКВД, арестованных Ежовым прямо на работе.

В начале 1941 г. Скорупского мобилизовали в Тихоокеанский флот штурманом отряда военных транспортов при штабе флота. Это была флагманская должность. В этой должности Виктор Фёдорович выставлял минные поля. Решение принимали в оперативном отделе ТОФ по указанию Наркомата обороны. Минные заграждения были выстав-

лены в пяти районах: у главной базы Владивостока, у Находки, у бухты Владимира, у бухты Ольги, у Петропавловска-Камчатского. Поле у Петропавловска стояло от бухты Жировой до мыса Шипунского с интервалами сто на пятьдесят метров.

В 1942 г. начальник Дальстроя И. Ф. Никишов настоял на обратном откомандировании В. Ф. Скорупского на суда Дальстроя. Для этого была «организована» шифровка за подписью Берия.

До войны суда Дальстроя тоже ходили в «загранку»: Японию, Китай, Сингапур. Теперь рейсы были в Америку: США и Канаду. Виктор Фёдорович снова попал на «Дальстрой», на нём совершил последний рейс в качестве старшего помощника капитана. В Сиэтле его назначили капитаном «Полины Осипенко», судна из спецпрограммы.

На «Дальстрое» капитаном был Всеволод Мартинович Банкович. Есть на флоте обычай — давать судам имена самых достойных моряков, ушедших из жизни. Но клеймо Дальстроя, не судна — управления Магаданских лагерей, лежало на имени Банковича. И только два года назад в бухте Нагаева у Магадана появился морской буксир «Капитан Банкович».

Вместе с Банковичем на «Дальстрое» плавал и Павел Павлович Куянцев, известный во Владивостоке и далеко за его пределами художник-акварелист (есть магнитофонная запись беседы). Его, потомственного моряка, когда он первый раз уходил в море, отец привёл для причастия в кафедральный Успенский собор Владивостока. После одного из последующих плаваний Павел Павлович вернулся в город и собора уже не застал — его взорвали. Вскоре его отца арестовали.

В начале войны Куянцев, уже капитан, волею обстоятельств оказался у Банковича на «Дальстрое» сначала в артиллерийской команде, потом старшим помощником. Всю войну между рейсами в Америку «Дальстрой» возил заключённых в Магадан, и Павел Павлович пристально всматривался, не окажется ли среди них его отец. Через много лет

на столе у следователя, к которому его не раз вызывали, он увидел документ, из которого узнал, что по решению «тройки» отца расстреляли вскоре после ареста.

В 1944 г. из Америки на «Дальстрое» плыли две семьи сотрудников Внешторга. Отцы вернулись в Москву самолётами по трассе Аляска — Сибирь, как летали все русские, работавшие в Америке почти до конца войны, а матери с сыновьями десяти-двенадцати лет и дочерьми, родившимися в Вашингтоне, — морем. Это были семьи Константина Игнатъевича Лукашева, председателя Амторга, затем заместитель председателя закупочной комиссии, и Александра Ростарчука.

Выросшие эти мальчики, в особенности сын К. И. Лукашева, и его вдова могли бы принять участие в фильме.

Александр Фёдорович Пашинцев ходил в Америку кочегаром (есть магнитофонная запись беседы). Две медали солдатской славы — за Сталинград и Северный Кавказ — выделяют его в любой толпе (фрагмент из «Пятого колеса» Беллы Курковой — вот он среди защитников Белого дома в августе 1991 г.). Израненный на полях сражений, вернулся он в конце 1943 г. во Владивосток. Врачи дали «добро» для работы кочегаром на судах с жидким топливом — там полегче, а кадровики направили на пароход, ходивший на угле. От работы с лопатой и углём раны на ногах открылись, его пришлось оставить для лечения в Сан-Франциско. Приятель научил не ложиться в госпиталь, где нередко наших забывали даже навещать, а попроситься в гостиницу — на хорошем питании раны и так заживут. С тех пор сохранилось у него удостоверение с фотокарточкой на одной стороне и отпечатком пальца на другой.

Долгие годы после войны снилась ему прекрасная страна Америка. А вот долг за ленд-лиз, считает он, числить за нами американцам должно быть стыдно — он за эту помощь своею кровью заплатил.

Военными лоцманами служили в войну братья Краснополюсовские (есть магнитофонная запись): старший Николай Кондратьевич — на военно-лоцманских пунктах в Татарском

проливе и бухте Валентин, что на подходе к Находке и Владивостоку, в Корею ему тоже пришлось поработать; младший Илья Кондратьевич — в бухте Ахонтен у Петропавловска-Камчатского, теперь её называют бухтой Русской. Был и средний брат, но он погиб в репрессиях 1930-х гг.

В «Лимане» — так называли между собой Татарский пролив, потому что в северной его части, примыкающей к Амурскому лиману, мелководья такие, что лоцманская проводка существует там постоянно, мин не было. Но лоцманская проводка была самой сложной, с этим согласен и Илья Кондратьевич.

У вех, отмечающих вход и выход из пролива, стояли на якорях сейнеры, которые служили базами для лоцманов, местом их отдыха.

На одном из сейнеров командиром такой базы был брат А. И. Щетининой Владимир Иванович. Пароходов приходило много, лоцманов не хватало. Здесь суда водили не караванами по три-четыре, как по минным фарватерам, а только по одному — посадить на мель ничего не стоило, хотя для углубления замываемого рекой дна постоянно работали землечерпалки, обеспечивая проход крупнотоннажным судам, так называемую «прорезь». Однажды лоцман, попав в отлив, посадил на мель судно с грузом золота из Магадана. Тут же явилась комиссия НКВД разбирать акт «вредительства». Но в прилив судно с мели было снято, а с ним и обвинение во вредительстве. Никого сажать не стали — лоцманов не хватало, а через Татарский пролив приходилось везти почти все военные и стратегические грузы.

От берегов Америки суда шли загруженные до предела, «Лиман» их с такой осадкой пропустить не мог, поэтому суда частично разгружали в Петропавловске-Камчатском. И в зимнее время, когда льды в проливе Лаперуза становились «не по зубам» ледоколам, грузы оставляли на Камчатке, и шли в Америку за новыми. В Петропавловск же заходили для бункеровки углём и водой.

Для перевалки грузов на Камчатке ленд-лиз потребовал строительства в Петропавловске современного морского

торгового порта, которого до войны не было, и обеспечил это строительство. Порт с грузооборотом в один миллион тонн был построен в рекордный срок — за год и три месяца — и с честью выдержал проверку восьмибалльными землетрясениями 1952 и 1959 гг.

Возглавил эту уникальную стройку Алексей Николаевич Виноградов, по собственной инициативе совмещая обязанности начальника и главного инженера.

Порт возводили тысяча двести красноармейцев и около пятисот заключённых под руководством инженерно-технических работников, собранных и воспитанных Виноградовым. Он получил право напрямую обращаться к заместителю председателя Совнаркома и наркому внешней торговли А. И. Микояну для получения необходимых материалов и оборудования с проходящего ленд-лиза, но этим правом никогда не злоупотреблял, всячески поощряя рационализацию и изобретательство. Он сам вносил и осуществлял новые смелые предложения.

Почти пять тысяч лоцманских проводок были совершенны за время работы военно-лоцманского пункта в бухте Ахоттен. Такая величина получается в результате обработки таблицы, сохранившейся у И. К. Краснопоясовского, ставшего в конце войны начальником этого пункта.

Для обеспечения прохода наших судов в Камчатском проливе, что между мысом Лопатка и Камчатским рифом, за которым расположен Первый Курильский пролив, обычное место прохода судов, следующих вокруг Камчатки в мирное время, прокладывали новый кабель взамен истёртого штормами о рифы старого. В этой работе принимали участие военные лоцманы Краснопоясовский и Попов.

К месту высадки десанта на Северные Курильские острова — Шумшу и Парамушир, где располагался мощный укреплённый район, десантные суда и плавсредства вели военные лоцмана Байков и Буцык. За свою работу они были награждены орденами Красного Знамени.

Самое интенсивное движение судов было у военно-лоцманского пункта в бухте Валентин. Почти все, кто следо-

вал во Владивосток и Находку, брали там лоцмана. Лишь самые опытные капитаны, такие, как Алексей Павлович Яскевич, пройдя несколько раз минными фарватерами с лоцманом, были способны дальше ходить самостоятельно.

В бухте Валентин есть старожилы, которые помнят военные времена, этот неслыханный поток грузов и некоторых из военных лоцманов.

Степан Илларионович Стариков и Аюшев в войну работали на рыбозаводе (есть магнитофонная запись).

Дмитрий Дмитриевич Рябоконь был начальником военно-лоцманского пункта в бухте Валентин.

Минные поля у Владивостока были выставлены в самом начале войны, и поначалу военные лоцманы, в их числе Д. Д. Рябоконь, встречали суда на катере в открытом море в определённой точке, собирали караван и вели в порт. Этот «метод лидирования» себя не оправдал. Тогда были организованы военно-лоцманские пункты, откуда лоцмана брали на борт судна. Для подготовки лоцманов при гидрографии ТОФ были устроены военно-лоцманские курсы, на которые направили мобилизованных на флот опытных капитанов и старпомов торгового флота.

Одним из главных организаторов Тихоокеанской транспортно-эпопеи был Александр Александрович Афанасьев. С 1939 г. он был начальником ДВГМП, за год сделал пароходство рентабельным. В начале 1942 г. стал уполномоченным ГКО по Дальнему Востоку и, оставаясь им, был в конце 1942 г. назначен первым заместителем наркома Морфлота. И в этой должности А. А. Афанасьев на Дальнем Востоке бывал часто, даже в Петропавловске-Камчатском не раз за время строительства порта. Об этом свидетельствует А. Н. Виноградов.

Какой тяжести была печать секретности на Тихоокеанских маршрутах, можно судить по отрывку из телефильма «Огненные рейсы» — о судах Морфлота, погибших во время Великой Отечественной войны, в котором участвует А. А. Афанасьев. Фильм снят в 1979 г., почти тридцать пять лет прошло со дня окончания войны, но Александр

Александрович ни словом не упоминает, что теми же «капельными» рейсами через Тихий океан была переправлена половина всего ленд-лиза. А ведь он, повторю, был одним из главных организаторов этой грандиозной транспортной операции.

11 июня 1992 г. исполнилось 50 лет со дня подписания соглашения о ленд-лизе между СССР и США. Эту дату по традиции отметили встречей на Аляске участники АлСиб, гораздо скромнее, но отметили её и участники северных конвоев, вспомнили о ней и те, кто работал в Персидском заливе. Это были международные пути. И только на самой широкой дороге ленд-лиза — в северной части Тихого океана — ни в российских, ни в североамериканских портах дата эта отмечена не была.

Авторизованная машинопись. Владивосток, 1992 г.

План сценария советско-американского документального фильма

Такого потока грузов через Тихий океан от берегов Америки — США и Канады — к дальневосточным берегам России не было, нет и не скоро, а возможно, и никогда за ненадобностью не будет. Этим путём прошло больше половины ленд-лизовских поставок, но об этом почти не известно широкой публике как у нас, так, могу предположить, и на другой стороне океана.

На Тихом океане, в отличие от Атлантического, не было конвоев. От американских и канадских портов суда под советским флагом шли поодиночке. Караваны без конвоя собирались в местах нахождения лоцманских пунктов, откуда их по три-четыре судна лоцмана проводили через минные поля в наши дальневосточные порты, подходы к которым защищали эти минные поля.

Фильм должен состоять из отдельных глав. Заставка и переходы между главами: на фоне кадров, снятых с борта идущего в море в разное время года торгового судна, на голосах различные мнения о поставках по ленд-лизу, об

отношениях между людьми и странами и тому подобное, как на русском, так и на английском языке.

Глава 1. Бухта Ахомтен. Это — местонахождение лоцманского пункта на подходе к Петропавловску-Камчатскому, через который прошла половина всего тихоокеанского потока грузов.

Глава 2. «Либерти». Судно, равных которому по сочетанию качеств нет и в современном торговом флоте. Оно имело один очень серьёзный недостаток — большую жёсткость при значительной длине, и потому на волне разламывалось на две части, которые, однако, не тонули. Их транспортировали в ближайший порт, соединяли, и судно продолжало работать дальше.

По непроверенным данным, в США 29 сентября отмечается День либерти, но где и каким образом, мне пока не известно.

Глава 3. Капитан Анна Щетинина. Первая в мире женщина-капитан и пока единственная из женщин — капитан божьей милостью, впоследствии возглавлявшая кафедры судовождения высших морских училищ в Ленинграде и Владивостоке. Была капитаном либерти «Жан Жорес».

Глава 4. Торговый флот Дальстроя, управления Магаданских лагерей.

Глава 5. Под водой и в воздухе. Сражения торговых судов с подводными лодками. Гибель «Колы» и «Трансбалта», потопленных, как оказалось, американскими подводными лодками. Поставки по ленд-лизу военных кораблей в Тихоокеанский флот и самолётов, которые летели своим ходом через Чукотку. Бомбёжка американцами японского укрепленного района на Северных Курильских островах, посадка подбитых бомбардировщиков на камчатских аэродромах.

Глава 6. Единственный визит американских военных кораблей в Петропавловск-Камчатский в сентябре-октябре 1945 г. Была построена станция обслуживания авиарейсов Аляска — Япония, но вскоре ликвидирована, так как началась «холодная война».

Могут добавиться главы с американского берега.

В заключение, полагаю, полезно дать цифры поставок через Тихий океан, в особенности потому, что это были в основном продукты питания, обмундирование и транспорт: паровозы, вагоны, автомашины, торговые суда, транспортное и ремонтное оборудование.

Фильм следует начинать делать срочно по той простой причине, что его героев — участников этих событий — с каждым днём остаётся в живых всё меньше.

Продолжением этой работы может стать художественный фильм, героиней которого будет женщина-капитан на судне, участвующем в перевозках ленд-лизовских грузов через Тихий океан.

Полагаю, что в главной роли могла бы выступить Джейн Фонда, с успехом, не меньшим, чем Генри Фонда в роли Пьера Безухова.

Но это уже вторая идея, и, по моему глубокому убеждению, она не может быть осуществлена достойно без осуществления документального фильма.

Подспорьем в сборе материала для документального фильма может быть публикация в газетах портовых городов западного побережья США и Канады моего очерка «Камчатка и Америка, страницы истории», написанного по-английски, который прилагаю.

Авторизованная машинопись. Без даты

Маршруты Тихоокеанской транспортной эпопеи 1941—1945 гг.

За строгой секретностью военных лет и цензурными запретами периода «холодной войны» на тему ленд-лиза (это американское словосочетание в переводе означает «заём и аренда») осталась в неизвестности огромная работа Советского Дальнего Востока 1941—1945 гг.

События этих лет, относящиеся к Петропавловску-Камчатскому, встают в истории города в один ряд с такими, как его закладка в 1740 г. и оборона 1854 г.

Почти девять миллионов тонн — половина всех грузов военной помощи нашей стране от стран-союзниц по антигитлеровской коалиции, в основном поступавших из США и предоставленных по закону о ленд-лизе, — отправлены через Тихий океан на судах только под советским флагом и с советскими экипажами на борту в одиночном бесконвойном плавании. Секретность была такой, что советская официальная статистика не сообщала союзникам сведения о потерях, в результате чего в отчётах президентов США Конгрессу о военной помощи потери на тихоокеанских маршрутах равны нулю.

По данным Российского государственного архива экономики, Владивосток за годы войны переработал 7,9 миллионов тонн импортных грузов, это в четыре раза больше, чем переработал Мурманск, и в пять раз больше работы Архангельской группы портов (Архангельск, Бакарица, Экономия, Молотовск, сейчас Северодвинск). Петропавловск служил перевалочной базой на пути к Владивостоку, он переработал импорта примерно в 1,2 раза больше Мурманска и почти в 1,5 раза больше Архангельской группы портов.

По данным отчётов о военной помощи президентов США Конгрессу, через Тихий океан на судах под советским флагом было отправлено в 124 раза больше грузов, чем на советских судах через Атлантику, где «русский ленд-лиз» возили преимущественно сами американцы.

Максимальное число занятых в тихоокеанских перевозках судов приближалось к трёмстам.

Флот Дальневосточного госморпароходства к началу войны имел 85 судов, к ним за годы войны добавились 39 судов, перебазируемых из западных пароходств, и 128 поступивших по ленд-лизу, в числе которых были отремонтированные старые суда и новые крупнотоннажные сварные сухогрузы типа «Либерти» и танкеры. Из новостроя пришло около пятидесяти судов.

Четыре быстроходных крупнотоннажных судна флота Дальстроя НКВД перевезли за годы войны без малого полмиллиона тонн ленд-лиза.

Большинство судов рыбной промышленности Дальнего Востока и Камчатки, способных пересечь океан, как транспортное, так и добывающего флота, ходили в годы войны в Америку на ремонт и переоборудование и обратно возвращались с грузами ленд-лиза. Многие транспортные рыбацкие суда возили ленд-лиз в межсезонье. Постоянно работали на линии Америка — Владивосток танкер Акционерного Камчатского общества «Максим Горький» и рефрижераторы Востокрыбхолода «Рион» и «Пищевая индустрия».

Из 252 военных и вспомогательных кораблей, поступивших по ленд-лизу в Тихоокеанский флот, 64 торпедных и 29 сторожевых катеров были доставлены на транспортных судах.

Из 14 203 самолётов, принятых советской приёмкой на всех морских и воздушных путях доставки, 7 925 поступили по трассе перегона через Аляску и Сибирь.

Всю эту работу справедливо называть «Тихоокеанская транспортная эпопея».

В самом начале войны подходы к Петропавловску и другим дальневосточным портам были заминированы. Военно-лоцманский пункт на подходах к горловине Авачинской губы находился в бухте Ахомтен, которую после войны переименовали в Русскую. Там собирался караван из трёх-пяти судов, и военный лоцман, находясь на головном судне, вёл его через проходы в минных полях в Петропавловск-Камчатский. У И. К. Краснопоясовского, ставшего в конце войны начальником ВЛП в Ахомтене, сохранилась справка, из которой следует, что за время работы ВЛП военные лоцманы провели в Петропавловск-Камчатский и обратно примерно пять тысяч судов. Военные лоцманы З. И. Байков и А. Н. Буцык 18 августа 1945 г. вели к месту боевых действий Курильский десант.

До августа 1945 г. Советский Союз и Япония не были в состоянии войны, но шла война между Японией и США, и поэтому все советские суда, курсирующие на линии Америка — Владивосток, были вооружены крупнокалиберными пулемётами и пушками, в составе экипажа была воен-

ная команда, военную подготовку имели многие гражданские моряки. Обращению с американским вооружением большинство из них обучалось в военно-морской школе США в Сан-Франциско.

Все большие и малые порты западного побережья США и Канады и многие порты восточного побережья Америки через Панамский канал отправляли грузы ленд-лиза в советские дальневосточные порты, главным из которых был Владивосток. Суда шли вдоль побережья Северной Америки, у острова Уналашка выходили в Берингово море. Небольшая их часть в период летней навигации направлялась к бухте Провидения, где собирались караваны для ледовой проводки по Северному морскому пути, через Берингов пролив поступали в основном грузы для АлСиб. Большинство судов огибало Командорские острова и направлялось вдоль берега Камчатки к югу с заходом в Петропавловск-Камчатский или без него, но в Ахомтен заходили почти все, потому что там, кроме ВЛП, находился пост офицера конвоя, от которого капитаны судов получали инструкции по дальнейшему пути следования.

Обогнув мыс Лопатка, круто направлялись к северу вдоль западного берега Камчатки. Суда, имеющие грузы в Магадан или следующие в Татарский пролив, мелководья которого не позволяли идти с большой осадкой, и не отгрузившиеся частично в Петропавловске-Камчатском, шли для такой отгрузки в порт Нагаево. Остальные меняли курс в указанной точке северной части Охотского моря и с военными и стратегическими грузами шли в Амурский лиман и Татарский пролив; без них, имея на борту только генеральные грузы, — в пролив Лаперуза, где японцы, как правило, досматривали наши суда. В зимнее время, когда проливы замерзали, оставался единственный путь вокруг Японии через Корейский (Цусимский) пролив, поскольку незамерзающий Сангарский японцы для прохода советских судов закрыли. Вокруг Японии отправляли самое необходимое, большую часть грузов зимой оставляли в Петропавловске-Камчатском. Летом их вывозили, как и оставленные

временно в Магадане, суда Николаевского-на-Амуре морского пароходства, которое имело только малокаботажный флот. Небольшое число судов делало заход в Николаевск-на-Амуре, там их разгружали обычно на речные суда и баржи, которые направлялись вверх по Амуру к Комсомольску-на-Амуре и Хабаровску.

За 1941—1944 гг. корабли береговой охраны и военно-морских сил Японии сто семьдесят восемь раз задерживали советские суда на сроки от нескольких часов до двух-трёх месяцев. Рядом с зоной, где пролегал маршруты советских судов, разворачивались крупные сражения.

После нападения 7 декабря 1941 г. на Пёрл-Харбор, военно-морскую базу США на Гавайских островах, где были уничтожены главные силы ТОФ США, целью японской агрессии стали Алеутские острова. 3 и 4 июня 1942 г. самолёты, поднявшиеся с двух японских авианосцев, бомбили Датч-Харбор, военно-морскую базу США на острове Уналашка. 6 июня японская морская пехота высадилась на острове Кыска, 7 июня — на острове Атту. Был захвачен третий в западной части Алеутской гряды остров Шемуа. Снабжение на захваченные острова японцы доставляли морскими конвоями со своей военно-морской базы на Северных Курилах. Охрану транспортов приходилось с каждым разом усиливать, так как американские авиация, надводный и подводный флот стремились изолировать эти острова.

В марте 1943 г. конвой с острова Парамушир вышел в сопровождении всех сил флота Японии в северной части Тихого океана. Его встретил отряд военно-морских сил США. 26 марта 1943 г. южнее Командорских островов развернулось морское сражение, которое называют последним классическим боем надводных кораблей в дневное время. Японский конвой был вынужден вернуться.

11 мая 1943 г. американцы высадили две группы десанта на остров Атту и отвоевали его. С острова Кыска японцы ушли сами под прикрытием тумана. Был возвращён летом того же года и остров Шемуа. На островах Атту

и Шемуа американцы развернули свои авиабазы, с которых совершали налёты на японский укрепленный район на Северных Курилах. Поврежденные в боях американские бомбардировщики шли на вынужденную посадку на территорию Камчатки.

С августа 1943 г. по июль 1945 г. на Елизовском аэродроме и в других местах приземлились 32 бомбардировщика, 242 американских авиатора были интернированы и отправлены в устроенный для них под Ташкентом лагерь, из которого их группами переправляли через Тегеран в США. Восемь американских самолётов после небольшого ремонта поднялись в воздух и летали в качестве патрульных и учебных, один из них — тяжёлый бомбардировщик B-24 — был передан в Управление Военно-Воздушных Сил Дальневосточного фронта.

Потери судов и грузов на Тихом океане были существенно меньше, чем в Атлантике, но далеки от нуля. За годы войны здесь погибли двадцать три судна ДВГМП, из них девять были выброшены штормами на скалы, раздавлены льдами, подорвались на своих минах, четырнадцать погибли насильственно. Исследованиями последних лет установлено, что шесть из них и один рыбацкий сейнер были торпедированы у берегов Японии подводными лодками США. Погибли на минах и при других обстоятельствах ещё три рыбацких судна. На подходе к Сан-Франциско была торпедирована и погибла советская подводная лодка Л-16, одна из шести советских подводных лодок, совершавших переход из Владивостока и Петропавловска-Камчатского в Полярный у Мурманска. Её потопила японская субмарина I-25.

Петропавловск-Камчатский перед войной имел единственный деревянный без механизации причал рыбного порта. Поток ленд-лизовских грузов потребовал строительства морского торгового порта. Некапитальное строительство началось в июне 1942 г., но двух деревянных причалов, сданных в 1943 г., было недостаточно.

В октябре 1943 г. Совнарком и Государственный Комитет Обороны приняли решение о строительстве капитального

морского торгового порта в Петропавловске-Камчатском. Возглавил эту стройку, совмещая по собственной инициативе обязанности начальника и главного инженера, А. Н. Виноградов (1901—1992). Первый капитальный причал, оборудованный стотонным краном, был сдан в апреле 1944 г. Все шесть причалов первой очереди порта (сейчас их двенадцать) построены в рекордный срок — немногим больше года. Они с честью выдержали сильнейшие в этом веке в Петропавловске-Камчатском землетрясения 1952 и 1959 гг., около восьми баллов каждое. Построенный в годы войны порт в значительной мере определил послевоенное экономическое развитие города и всей Камчатки.

Камчатка XVII—XX вв. Историко-географический атлас. — М., 1997. — С. 94—95

Чукча шёл в Петропавловск (девятая жертва союзников)

Американская субмарина S-41, патрулировавшая в Тихом океане, в сорока четырёх милях восточнее южной оконечности острова Парамушир, потопила судно, которое не смогла опознать. «Тоги их всех!» — был лозунг американских подводников, так даже назвал книгу свою командующий подводными силами США на Тихом океане адмирал Чарльз Локвуд.

«При выполнении задания тыла ТОФ по доставке груза из залива Владимира в Петропавловск-Камчатский на переходе при неустановленных обстоятельствах в конце мая — начале июня 1943 г. погибло гидрографическое судно “Чукча”. На борту находилась команда в составе пятидесяти шести человек и восьми офицеров», — сообщает в своей статье профессор Александр Груздев.

«Взрыв был ужасным, — пишет известный американский историк, профессор Самюэль Моррисон, судя по всему, со слов очевидца. — Пламя взметнулось в воздух на тысячу футов, и обломки судна разлетались в разные стороны. Это и было, наверное, причиной того, что никто с этого судна не смог послать сигнал бедствия, или SOS». Очевидец

находился на борту американской подлодки S-41, которая вышла в торпедную атаку, находясь, вероятнее всего, на перископной глубине.

«Это произошло в ночь на 1 июня 1943 г. в 01.00 в координатах $50^{\circ} 04' N$, $156^{\circ} 32' E$ », — сообщает американский исследователь Джон Альден.

Сведения из публикаций этих учёных прислал по моей просьбе из Германии профессор Юрген Ровер, крупнейший исследователь истории подводной части Второй мировой войны, автор всемирно известных и замечательно полных справочных изданий, про которого говорят, что он поработал в американских военных архивах больше, чем любой из американских исследователей.

В годы войны маршрут советских судов между Приморьем и Камчаткой пролегал через Первый Курильский пролив — там тогда находилась государственная граница. Если одной из неопознанных жертв американских подводников был «Чукча», то что же заставило его выйти из Охотского моря одним из проливов, принадлежавших Японии?

Первое предположение — тяжёлая ледовая обстановка в Охотском море. Обратилась к метеорологам, сначала к нашим, камчатским, потом к приморским и сахалинским. Все они ответили, что зима 1942—1943 гг. была довольно мягкой. В мае 1943 г. в Охотском море льда не было ни в проливе Лаперуза, ни у юго-западного побережья Камчатки.

Чтобы удостовериться в том, что одним из погибших судов был «Чукча», надо было знать точно место, откуда транспорт вышел в свой последний рейс, дату выхода, скорость и груз на борту. Желательно было бы знать и маршрут. Эти сведения можно было найти только в Гатчине, в Центральном военно-морском архиве.

В Гатчину я попала в январе сего, 2003 г. Но там выяснилось, что материалы по всем интересующим меня темам остаются под грифом «Секретно» и «Совершенно секретно», хотя решение о рассекречивании документов периода Второй мировой войны было принято ещё в 1995 г. Самым большим потрясением для меня было то, что и списки

людских потерь Курильского десанта оказались нерассекреченными. И это при том, что у нас в Петропавловске есть музей, который нынче называется военно-историческим, Курильский десант является одной из главных, а возможно, самой главной темой музея, и его научные сотрудники бывают в Гатчинском архиве.

Я сделала всё, что могла, чтобы материалы по интересующим меня темам попали в первую в этом году подборку документов на рассекречивание. Года не прошло, и их копии пришли на Камчатку. Но, к сожалению, только по «Чукче» присланное позволило исчерпывающе ответить на поставленные вопросы.

Один из них — доклад начальника штаба ТОФ контр-адмирала Алафузова командующему флотом адмиралу Юмашеву от 4 июня 1943 г. [Ф. 2450. Оп. 1. Д. 51. Л. 168—173]: «Докладываю о результатах произведённого мною расследования обстоятельств исчезновения гидрографического судна “Чукча”: 25.5.43 ГИСУ “Чукча” вышло из Тетюхэ, имея на борту следующие грузы:

1. Из Владивостока — 220 мин образа 1908 г., 32 мины КБ-3, восемь зарядных отделений, 2 000 взрывателей К-3 и некоторое количество глубинных бомб и трального имущества.

2. Их бухты Кухцин — 180 кубометров леса (служившего одновременно маскировкой для мин).

3. Из Тетюхэ — 20 тонн картофеля.

Кроме экипажа на борту находились следовавшие в Петропавловск инспектор противопожарной службы флота старший техник-лейтенант Москвин и старшина 1-й статьи МТО тыла Автореев.

О выходе из Тетюхэ от “Чукчи” имелось донесение: “25 мая 10.45 из Тетюхэ, курс 76°, ход шесть узлов, ветер шесть баллов, видимость ноль, дождь, вышел Петропавловск, связь согласно указания”...

Японские власти о проходе “Чукчи” через пролив Лаперуза были извещены через дипломатического агента Наркомата иностранных дел... Командир корабля имел

указание при задержании или аварии, а также в случае явной опасности доносить об этом открытым текстом по радио».

Вероятно, через дипагента был согласован и выход «Чукчи» в океан через самый широкий и потому наименее опасный Четвёртый Курильский пролив. О том, что именно так пролегал его маршрут, тоже написано в докладе командующему ТОФ.

Народный комиссар ВМФ СССР адмирал Кузнецов, докладывая председателю ГКО Сталину и его заместителю Молотову о том, что гидрографическое судно «Чукча» в Петропавловск не пришло, хотя по расчёту должно было прийти 5 июня, сообщает:

«Предполагаю, что гидрографическое судно “Чукча” погибло. Причины гибели могут быть следующие: а) внезапное торпедирование, б) встреча с плавающей миной, в) самовзрыв судна» [Ф. 14. Оп. 47. Д. 86. Л. 22].

Думаю, не случайно на первое место поставлено внезапное торпедирование — ведь в океане идёт война. Не напрасно адмирал Кузнецов считает судно погибшим, а не пропавшим без вести.

И не напрасно очевидец-американец отмечает: «Никто с этого судна не смог послать сигнал бедствия, или SOS», — с таким-то грузом на борту!

Дополнительно в том, что от торпеды американской подводной лодки S-41 разлетались в разные стороны обломки именно «Чукчи», убеждает расчёт, сделанный по моей просьбе депутатом Камчатского областного Совета, в недавнем прошлом капитаном ЗАО «АКРОС» А. Г. Шашкуном. Выйдя из Тетюхэ 25 мая в 10.45 и следуя через проливы Лаперуза и Четвёртый Курильский со средней скоростью шесть узлов, транспорт с грузом боеприпасов именно в ночь на 1 июня находился там, где патрулировала американская лодка.

Список погибших при взрыве «Чукчи» представлен в архивном документе [Ф. 2450. Оп. 1. Д 51. Л. 176].

Вести, 5 августа 2003 г.



Алла Хаимовна Паперно в разные годы жизни
СВЕДЕНИЯ О СЕБЕ

Родилась в 1937 году в Ленинграде. Семья - техническая интеллигенция. Дед со стороны матери имел звание "Лично почетного гражданина", умер в блокаду. Весной 1942 года была эвакуирована с семьей в Алма-Ата, вернулись в Ленинград в 1946 году.

В 1961 году закончила Ленинградский политехнический институт, работала в конструкторском бюро завода "Ленполиграфмаш".

В 1963 году уехала на Камчатку в сейсмологическую экспедицию Института физики Земли. После передачи экспедиции в Институт вулканологии оказалась среди первых в списке неугодных директору сотрудников и была уволена в 1975 году. Работала в школе, в АСУ Камчатрыбпрома, в других организациях.

Много лет работаю в журналистике нештатно в разных информационных каналах, в том числе и центральных. Темой ленд-лизских перевозок занимаюсь с переменной интенсивностью с 1985 года.

Разведена, сын взрослый, живет в Москве, растет внушка.


А.Паперно

ТЕЛЕФОНЫ

ПК ВПИЭ

диспетчерская /в рабочее время/	3-64-49
методист /в рабочее время/	2-84-55
приёмная /в рабочее время/	2-84-95
справочная Аэрофлота с 8.00 до 20.00	2-21-28 2-22-28
справочная аэропорта	89-221-6-15-42

СЛУЖЕБНЫЙ ПАСПОРТ
№ 104

Тов. Паперно Алла
Хаимовна

работает в должности руководителя
туристских групп

Действительно до
"31" апреля 1987г



И.О. Директор Лейбошиц

"1" июня 1987г

Служебный паспорт руководителя туристских групп Петропавловск-Камчатского бюро путешествий и экскурсий, 1985 г.

ВЫПИСКА ИЗ ПРИКАЗА № 62
по Петропавловск-Камчатскому бюро путешествий
и экскурсий

5 октября 1984г.

г.Петропавловск-Камчатский

§ 4

Допустить:

Паперно Аллу Хаимовну к проведению экскурсий по теме "Вечерний Петропавловск" с 15 августа 1984 г. с оплатой труда по II категории.

Основание: рецензия на индивидуальный текст И.А.Смолиной.

Директор Петропавловск-Камчатского бюро путешествий и экскурсий - Л.М.Лейбошиц



Выписка верна: В. Фелия

Допуск А. Х. Паперно к проведению экскурсии «Вечерний Петропавловск», 1984 г.

РЕЦЕНЗИЯ

В методический отдел Московского городского бюро экскурсий была представлена на рецензию методическая разработка экскурсии "Вечерний Петропавловск" /вариант II/, составленная экскурсоводом Паперно А.Х. в 1985 году.

Содержание экскурсии, а также подобранные для показа объекты вполне отвечают задаче, поставленной составителем: показать красоту вечернего города и Авачинской бухты и познакомить экскурсантов с различными сторонами культурной жизни Петропавловска-Камчатского.

Название и содержание всех подтем соответствует главной теме. Представляется удачным место первой остановки в экскурсии — на обзорной площадке сопки Петровской. Это как бы "заставка" ко всей экскурсии, ее визитная карточка, так как здесь экскурсанты узнают не только необходимые им общие сведения об истории и географии города и его окрестностей, по которым им предстоит проехать, но и ~~узнают~~ получают очень богатый зрительный материал: перед ними весь вечерний город и бухта. Думается, что эта панорама дает сразу необходимый эмоциональный настрой экскурсантам, который далее в экскурсии поддерживается и развивается песнями, стихами, легендами и т. д., связанными с городом.

Методическая разработка предлагает рассмотреть разные стороны жизни города-труженика в художественном преломлении: через песни, музыку, стихи местных композиторов и поэтов, полотна местных художников, деятельность художественных коллективов города. Думается, что это очень плодотворный замысел экскурсии, т. к. эта форма не является застывшей, раз и навсегда заданной, а предполагает постоянное обновление материала. Это позволяет оперативно включать в экскурсию новейший материал и показывать полнее современную жизнь Петропавловска.

Составитель методической разработки т. Паперно А.Х. предлагает для проведения этой экскурсии большой арсенал методических приемов, технических средств /применение магнитофона/ и богатый "портфель экскурсовода". Это говорит о продуманности преподнесения материала "языком экскурсии", столь отличным от языка газетных статей, научных публикаций и т.д. Составитель методразработки эту специфику вполне чувствует и подчеркивает её в графе "7" данной методразработки.

Фрагмент рецензии на экскурсию «Вечерний Петропавловск».

Московское городское бюро экскурсий, апрель 1986 г.



1988, 1997

- ★ Место, где лежит самолет "Аэрокобра", на котором погиб 18 августа 1945 года советский летчик капитан И. В. Деркачев.
- ⊗ Место, где лежит бомбардировщик РV-1 "Ventura", на котором погибли 26 марта 1944 года 7 американских летчиков.

--- маршрут авиаэкскурсии, разработанный А. Паперно в ЦНТТМ при Камчатском обкоме Комсомола в конце 80-х годов и проведенной в 1997 году для победителей викторины ко ФКЮ города

Маршрут авиаэкскурсии, разработанный А. Х. Паперно в 1988 г.



А. Х. Паперно на фоне подготовленной ею планшетной выставки.
Фотография В. В. Гуменюка



Глава города Петропавловска-Камчатского К. Г. Слыщенко вручает
А. Х. Паперно медаль к 70-летию Победы советского народа
в Великой Отечественной войне, 2015 г.



БЛАГОДАРСТВЕННОЕ ПИСЬМО

ГЛАВЫ

Петропавловск-Камчатского городского округа

автору выставки «Неизвестная Вторая мировая война. Главный вклад в победу», «Ленд-лиз. Тихий океан» и «Третий период славы Петропавловска-Камчатского»

ПАПЕРНО А.Х.

Уважаемая

Алла Хаимовна!

Позвольте мне сердечно поблагодарить Вас за многолетний и весомый вклад в сохранение культуры города, развитие традиций, пропаганду исторического и культурного достояния Петропавловска-Камчатского, за высокое профессиональное мастерство, творческую самобытность и подвижническую работу.

Ваш добросовестный труд высоко оценивается нашими земляками и Администрацией Петропавловск-Камчатского городского округа.

Желаю Вам счастья, здоровья, благополучия, исполнения всех Ваших жизненных и творческих планов, успехов в работе, на благо развития и процветания нашего любимого города!

**Глава Петропавловск-Камчатского
городского округа**

В.В. Скворцов

январь 2010 г

Благодарственное письмо главы Петропавловск-Камчатского городского округа В. В. Скворцова, январь 2010 г.

Дорогой Владимир Владимирович!

Очень хочется жить в стране, за которую не было бы стыдно. И чтобы избранный мною президент не огорчал меня своими речами и поступками, касающимися вопросов элементарных. По-моему, даже государству немудрено быть настолько доверчивым и внушаемым. Речь вот о том.

В конце 1999 года ещё не избранный президентом Вы поздравляли собравшихся на истре КВМ в наступившем новом веке и тысячелетии.

Уже два года России отмечает день окончания Второй мировой войны по времени Западного полушария, то есть по американскому времени — 2 сентября. С большим уважением и вероятности могу предположить, что на микросре "Миссури" где была подписана капитуляция Японии, корабельное время было восточно-азиатским — 2 сентября, но в Тихоокеанском заливе, где сидел микросре, по азиатскому времени было 3 сентября.

7 мая Европа, большая часть которой находится все же в Восточном полушарии, отмечает день окончания ВМВ на её территории, хотя известно, что капитуляция франкостройки с полными составом союзников, т.е. и с СССР, была подписана в ночь на 7 мая. Предвидение подписания капитуляции без СССР было 7 мая. Возможно, европейцы упрямывают и это, а не просят упрямляют перед США, игнорируя элементарную географию.

России вытаскивают долг за ленд-лиз, хотя в 90-х годах прошлого века стало известно, что судьи США потопили кельму дельтийного советских судов. Подробнее об этом, кроме статьи в журнале, в копиях двух интервью: "Квадратное зеркало" и с "журнал" май в Петропавловск. И в этом случае игнорируется элементарная логика войны, по которой советские суда у американских берегов топил Япония, а у азиатских — американцы.

Эту информацию я пытался передать Вам с осени 1999 года, когда американцы предложили погасить долг за ленд-лиз, передачей им объектов недвижимости в Москве, — тогда Вам была послана статья "Заноза в сердце".

В мае 2000 года вручила текст доклада на Международной конференции в Санкт-Петербурге и книгу "Ленд-лиз. Тихий океан" Владимиру Кудрякову, в отставку полковнику Е. Шеломникову, чтобы он, предварительным ознакомившись, перерыл это Вам.

Вопрос о долге за ленд-лиз и торпедированных американцами советских судах отащивала по телефону и через Интернет для всех Ваших всевозможных телеинтервью.

Очевидно, до Вас ничего не дошло. Магатов, А.В. Козылину удаётся передать мой пакет Вам в руки.

Поставить вопрос о долге за ленд-лиз в Госдуме не удалось, но с участием председателя Калининского депутата в-а В.Ф. Дарюкина при неоднократном обращении удалось

Фрагмент письма президенту России В. В. Путину, 2004 г.

Alla Paperno

Die Leih- und Pacht-lieferungen auf den pazifischen Seerouten

Neue Erkenntnisse zum Zweiten Weltkrieg im Fernen Osten

Viele Vorgänge im Nord-Pazifik während des Zweiten Weltkrieges sind bisher unbekannt geblieben. Aber einige amerikanische Untersuchungen enthalten Zahlen aus dem Bericht des Präsidenten an den Kongress über die Leih- und Pacht-Lieferungen, die zeigen, dass nahezu die Hälfte aller Leih- und Pacht-Lieferungen an die Sowjetunion über den Nord-Pazifik zu den sowjetischen Fernost-Häfen oder durch die Bering-Straße auf den Nördlichen Seeweg ging. Die Verschiffung erfolgte vom Zeitpunkt des japanischen Angriffs auf Pearl Harbor am 7. Dezember 1941 bis zum Kriegsende am 2. September 1945 durch ein Kriegsgebiet.

In diesem Beitrag werden wir uns jedoch nicht mit den japanischen und amerikanischen kriegerischen Operationen in diesem Gebiet, wie den japanischen Landungen auf den Aleuten im Juni 1942, der Schlacht bei den Komandorski-Inseln am 26. März 1943 oder den amerikanischen Operationen zur Wiedergewinnung von Attu und Kiska 1943 befassen, die in amerikanischen Veröffentlichungen schon dargestellt worden sind. Auch die Luftangriffe von den wiedergewonnenen Aleuten-Basen gegen die japanischen Befestigungen auf den Kurilen Inseln und von Luftbasen in China gegen militärische Ziele in der Mandschurei und Japan sollen hier nicht erwähnt werden¹.

Das Problem für die Forschung beginnt schon mit den fehlenden Anga-

ben über Verluste auf den pazifischen Seerouten in dem erwähnten Bericht des Präsidenten an den Kongress und der Nichterwähnung von Verlusten auf den Lufttrouven von Kanada über Alaska und südlich der Bering Straße zum sibirischen Teil der ALSIB Route, auf der amerikanische Leih- und Pacht-Flugzeuge in die UdSSR überführt wurden. Wahrscheinlich sind die offiziellen sowjetischen Statistiken den Alliierten nicht zugänglich gemacht worden, um Besuche von Repräsentanten der Alliierten in den sowjetischen Fernen Osten zu vermeiden, denn dieses Gebiet war weitgehend eine Zone des GULAG, und der NKWD mag solche Angaben für mehr als ein halbes Jahrhundert mit seinem Veto versehen haben.

Die Transporte auf der Pazifikroute galten als besonders sicher

Die Verluste an Schiffsraum waren auf der Pazifik-Route etwa zehn mal geringer als auf der Atlantik-Route, wo nach amerikanischen Angaben etwa 500.000 BRT verloren gingen, während der Gesamtumfang aller Lieferungen auf allen Seegebieten etwa 18.000.000 BRT betrug². Nur etwas weniger als die Hälfte der gesamten Lieferungen wurde über den Pazifik verschifft, aber weit mehr als die Hälfte der Lieferungen kam im sowjetischen Fernen Osten an, da die Verluste im Pazifik wesentlich ge-

ringer waren als im Atlantik. Die militärischen Lend-Lease-Lieferungen waren vom 1. Oktober 1941 an weitgehend amerikanischen Ursprungs.

Der Inhaber des Geschichts-Lehrstuhles der Pomor-Universität in Archangelsk, Prof. Michael N. Suprun, hat festgestellt, dass die Amerikaner schon vor Pearl Harbor Leih- und Pacht-Lieferungen in die sowjetischen Fernost-Häfen sandten³, während der Professor für Neuere Geschichte am Royal College in London, Prof. Richard J. Overy, sagte, nach dem Dezember 1941 hätten die Amerikaner die Hauptlast der Leih- und Pacht-Verschiffungen über den Pazifik auf sich genommen⁴. Tatsächlich aber wurde die Verschiffung nur von Schiffen unter sowjetischer Flagge und mit sowjetischen Besatzungen ausgeführt. In dem Bericht des Volkskommissariats für Außenhandel wird sogar gesagt, der Transport erfolgte ausschließlich mit sowjetischen Schiffen, es gab keine Konvois, und die Schiffe fuhren ohne Aufenthalt eines nach dem anderen ohne Nahsicherung⁵. Aber eine ganze Reihe von Historikern und Offiziellen sprechen in ihren Artikeln und Dokumenten fälschlicherweise von Pazifik-Konvois. Aber wie im Atlantik waren die Schiffe bewaffnet und hatten militärisches Bedienungspersonal an Bord. Viele Seeleute hatten spezielle militärische Ausbildung.

Ab November 1942 lehnten die Alliierten die Beteiligung alter und langsamer sowjetischer Schiffe in den Konvois nach Murmansk und Archangelsk ab, da zu dieser Zeit in den USA, in Großbritannien und Kanada genügend neue Tonnage an großen Frachtern und Tankern von den Werften kam. Nach dem Abschluss der PQ/QP-Konvoi-Serie im Dezember 1942 wurden die neuen JW/RA-Konvois mehrheitlich aus neuen Schiffen gebildet, und sie hatten, in der Polarnacht fahrend, weniger Verluste. Zu Beginn des Jahres 1943 wurden praktisch alle sowjetischen Handelsschiffe, die nicht gesunken oder in die Kriegsmarine im Rahmen der Mobilmachung übernommen worden waren, in der Staatlichen Fernost Schifffahrts Kompanie (FESCO) zusammengefasst. Seit 1942 begannen amerikanische

Письмо президенту России В. В. Путину

Дорогой Владимир Владимирович! Очень хочется жить в стране, за которую не было бы стыдно. И чтобы избранный мною президент не огорчал меня своими речами и поступками, касающимися вопросов элементарных. По-моему, главе государства нельзя быть настолько доверчивым и внушаемым. Речь вот о чём.

В конце 1999 г., ещё не избранный президентом, Вы поздравили собравшихся на игре «КВН» с наступлением нового века и тысячелетия. Уже два года Россия отмечает день окончания Второй мировой войны по времени Западного полушария, то есть по американскому времени — 2 сентября. С большой степенью вероятности могу предположить, что на линкоре «Миссури», где была подписана капитуляция Японии, корабельное время было вашингтонским — 2 сентября, но в Токийском заливе, где стоял линкор, по азиатскому времени было 3 сентября.

8 мая Европа, большая часть которой находится всё же в Восточном полушарии, отмечает день окончания Второй мировой войны на её территории, хотя известно, что капитуляция фашистской Германии с полным составом союзников, то есть и с СССР, была подписана в ночь на 9 мая. Предыдущее подписание капитуляции без СССР было 7 мая. Возможно, европейцы учитывают и это, а не просто угодничают перед США, игнорируя элементарную географию.

Россия выплачивает долг за ленд-лиз, хотя в 90-х гг. прошлого века стало известно, что субмарины США потопили целую флотилию советских судов. Подробнее об этом, кроме статьи в журнале, в копиях двух статей: «Кривое зеркало» и «“Чукча” шёл в Петропавловск». И в этом случае игнорируется элементарная логика войны, по которой советские суда у американских берегов топили японцы, а у азиатских — американцы.

Эту информацию я пытаюсь передать Вам с осени 1999 г., когда американцы предложили погасить долг за ленд-лиз передачей им объектов недвижимости в Москве. Тогда Вам была послана статья «Заноза в сердце».

В мае 2000 г. вручила текст доклада на международной конференции в Санкт-Петербурге и книгу «Ленд-лиз. Тихий океан» вашему недавно ушедшему в отставку помощнику Е. Шапошникову, чтобы он, предварительно ознакомившись, передал это Вам.

Вопросы о долге за ленд-лиз в Государственной Думе поставить не удалось, но с участием предыдущего камчатского депутата вице-адмирала В. Ф. Дорогина при неоднократном обращении удалось получить ответы от МИД и Минфина: да, Россия выплачивает долг за ленд-лиз. Судя по всему, к 2005 г. выплата должна быть закончена.

Понимаю, что на «финишной прямой» ставить вопрос о прекращении выплат очень трудно. Но ведь в свете информации о торпедированных американцами советских судах Россия, выплачивая этот долг, выглядит как чеховская унтер-офицерская вдова, которая сама себя высекла. А выплатив, окажется даже хуже этой самой вдовы.

Думаю, очень большую роль в ситуации с долгом за ленд-лиз сыграла наша неблагодарность — об этом я написала в своей книге. Благодарить за ленд-лиз и другую американскую помощь в годы войны надо громко, внятно и искренне, а вот платить не надо.

Теперь о приглашении на colloquium в Штутгарт. Отношение официальных лиц на Камчатке к истории вообще и к моей работе в частности можно понять из статей «Камчатская Пизанская башня», «Доска вне закона», «На Голенищева навесили доску» и «Остановиться, оглянуться». Нетрудно догадаться, что ни командировки в Штутгарт, ни даже денег для туристической поездки туда мне найти не удалось.

В Штутгарте ожидается собрание военных историков, которое сделало бы честь любой международной конференции. Мне там могут открыться новые возможности для продолжения работы. Но кроме денег нужны ещё и полномочия, которых не бывает без должности.

Не захотите ли Вы использовать меня с моим багажом знаний, например, в качестве консультанта по вопросам

истории Второй мировой войны в северной части Тихого океана и роли маршрутов доставки военной помощи в послевоенном экономическом развитии стран Азиатско-Тихоокеанского региона? На такую тему было бы полезно собрать международную конференцию, лучше всего в сентябре 2005 г. в Петропавловске-Камчатском...

Я раздала около ста экземпляров своей книги. Уведомлений о получении пришло только два: из бывшей Ленинградской публичной библиотеки и от посла Великобритании. Хочу верить, что Вы станете третьим в этом списке, и Ваша подпись не будет отштампована, как в поздравлении к 60-летию снятия блокады.

Искренне Ваша, А. Паперно

Рукопись. 2003 г.

Примечание редактора. В архиве автора имеется записка — приложение к приведённому выше письму. Названа она «Проект вопроса президенту». Видимо, такой вопрос А. Х. Паперно хотела задать, буде пришлось, на одной из ежегодных пресс-конференций. Её текст продолжает мысли, высказанные выше. Вот он: «Известно ли президенту Российской Федерации, что в годы Второй мировой войны у азиатских берегов в северной части Тихого океана американские субмарины торпедировали девять советских судов? Как в свете этой информации представляется выплата российского долга за военную помощь, предоставленную по закону США о ленд-лизе?»

Слава наша морская, где ты? Ау!

Начинать аукать надо в историческом центре города, где 30 октября 1996 г. был торжественно установлен закладной камень с надписью: «Аллея морской славы».

Первые две буквы надписи уже не читаются, а только угадываются, славы же на этой аллее как не было, так и нет. Есть только памятные доски о морских трагедиях. В гибели судов, названных на этих досках, славы не было. Автобусная остановка рядом с аллеей названа «Аллея фло-

та», видимо, в честь тралового флота, которого не стало. Когда тралфлот ещё был жив, на это несозвучие указывала светлой памяти Нина Игнатьевна Захарова, замечательный камчатский краевед, организатор клуба краеведов, равного которому у нас так ничего и не появилось. Она предлагала перенести памятные доски на другую сторону улицы, к зданию тралфлота, в состав которого входили погибшие суда. Флот — увы! — тоже погиб бесславно.

Был у нас Музей боевой славы, построенный и названный так вице-адмиралом Григорием Ивановичем Щедриным. Его имя дали плохо просматриваемой площади у Дома офицеров флота, даже название остановки не забыли привести в соответствие. А слово «слава» из названия музея исчезло: стал он военно-историческим. Бесславным получилось переименование...

Единственный в нашей стране приокеанский город Петропавловск-Камчатский вообще часто называют глубоким тылом (!). Взгляните хотя бы на учебное пособие, которое называется «Извещение мореплавателям». На картах в этом издании красным или оранжевым цветом отмечены площади минных полей, заграждавших в годы войны подходы к горловине Авачинской губы. Весёленький такой получается «глубокий тыл», где без прохода по минным полям ни войти в город, ни выйти из него было нельзя!

Ещё над Камчаткой летали и совершали вынужденные или аварийные посадки отбомбившиеся и повреждённые над японским укреплённым районом на Северных Курилах американские бомбардировщики. Были дни, когда по семь самолётов устремлялись к елизовской взлётно-посадочной полосе, о существовании которой американские лётчики знали.

В марте 1943 г. у Командорских островов развернулось крупное морское сражение: с 7 декабря 1941 г. в Тихом океане шла война между Японией и США. Советские транспорты у американских берегов топили японцы, а у азиатских, в том числе камчатских, — американцы. Союзники непреднамеренно ночью в туман торпедировали девять советских

пароходов, один — в октябре 1943 г. — прямо в Авачинском заливе. Ну, очень был «глубокий тыл»...

Забытая доска. В прошлом году руководители города и края не заметили крупной акции, посвящённой нашей морской славе.

Командование Группировки Войск и Сил на Северо-Востоке России выделило гидрографическое судно «ГС-269», на котором 22 сентября 2007 г. совершили поездку в бухту Русскую студенты из команд, занявших призовые места в брейн-ринге, прошедшем в апреле. Интеллектуальная игра была посвящена 65-й годовщине «русского ленд-лиза», половина которого проделала путь через Тихий океан. Бухта Русская до 1952 г. называлась Ахонтен, а в годы войны там находился военно-лоцманский пункт, откуда через проходы в минных полях военные лоцманы проводили караваны из трёх-пяти судов в Петропавловск и обратно. Многим памятли круизы в бухту Русскую на агитационно-пропагандистском теплоходе «Корчагинец», которые в 1980-х гг. устраивал комсомол. В круизе была разнообразная развлекательная программа, но ни экскурсии, ни высадки на берег, как правило, не было. На «ГС-269» студентам предложили экскурсию по судну: показали и капитанский мостик, и машинное отделение, и камбуз, а в бухте высадили на берег. Хотя некоторых укачало на переходе, все были очень довольны и с восторгом говорили об этом в камеру съёмочной группы.

Ещё осенью 2005 г. в бухте Русской была установлена памятная доска о работе ВЛП. Поставили её на тоненьких без подпорок металлических ножках, погружённых в большой цементный фундамент, рядом с разбившимся в 2002 г. вертолётном. Под напором ветра металл треснул, доску наклонило. Выпавший снег доломал ножки и положил её на фундамент.

Памятную доску о почти шести годах безаварийной работы военных лоцманов подняли и поставили, оперев на аварийный вертолёт. Получился наглядный символ отношения к нашей морской славе.

Надежда на возрождение. Однако есть надежда на изменение такого отношения. У нас возродилось Камчатское морское собрание, на хорошем уровне ведёт работу, в том числе патриотической направленности, Союз женщин Камчатки. Поддержка этих двух общественных организаций может способствовать осуществлению плана действий для возвращения нашей морской славы на достойное место.

Думаю, начинать надо с приведения в соответствие с названием Аллеи морской славы. Прежде всего, необходимо исправить название автобусной остановки — это не требует больших средств, хотя надо иметь в виду, что придётся исправить ещё и таблички на некоторых автобусах.

26 февраля 2008 г. грядёт столетие первой в мире женщины-капитана транспортного океанского флота — Анны Ивановны Щетининой, чья слава начиналась на Камчатке в АКОфлоте. Вряд ли найдётся рыбацкий транспорт, которому можно будет дать имя «Капитан Анна Щетинина». Но памятную доску ей на Аллее морской славы установить можно. Только до того необходимо перенести в другое место памятные доски морским трагедиям.

Идут разговоры о строительстве часовни в память погибших в море. У этой часовни им будет самое подходящее место. Пока же памятные доски можно было бы установить на территории нашего технического университета. Зима, разумеется, не самое подходящее время для таких работ, но их нужно, как минимум, наметить, чтобы осуществить к празднованию 9 Мая.

Аллея морской славы должна открываться именами Витуса Беринга и Алексея Чирикова. Полагаю, на ней должно быть место и для имени штурмана Ивана Елагина. Список имён мореплавателей, представляющих морскую славу Камчатки, необходимо обсудить на ближайшем собрании камчатских историков и краеведов, обязательно подключив к этому студентов не только исторического факультета КамГУ, но других факультетов высших и средних специальных учебных заведений. Иностранцев, даже великих, вряд ли следует вносить в этот список.

Ещё одним шагом к возрождению нашей морской славы должна быть организация международного экскурсионного маршрута в бухту Русскую. Это потребует более солидных финансов и значительно большей работы. Даже составление проекта должно быть включено в бюджет.

В бюджет необходимо включить и составление списков пропавших без вести в Курильском десанте, для чего потребуется тщательная работа в архивах Гатчины (моряки) и Подольска (сухопутная часть десанта).

В ближайший месяц можно получить отклик на ещё одно «Ау!» нашей морской славе. Сейчас, похоже, весь музыкальный патриотизм у нас заключается в конкурсе «Песня в солдатской шинели». Хотя иные из камчатских культурных деятелей уверяют, что солдатская шинель и матросский бушлат — практически одно и то же, песен о море в отчётах о конкурсе, представленных в наших средствах массовой информации, что-то не слышно.

Почему бы в нашем единственном в стране приокеанском городе не провести конкурс или фестиваль «Песня в матросском бушлате и рыбацкой робе»? Девизом для него могу предложить: «Не тёплое синее море, Великий у нас океан!» Приурочить песенное состязание можно к столетнему юбилею капитана Анны Ивановны Щетининой, посвятить её памяти.

На отсутствие в бюджете средств на это кивать не надо. И без бюджета можно найти зал, собрать участников, ведь многие у нас знают и поют песни о море: героические и лирические, рыбацкие и пиратские, песни бывшего камчатского учителя Юлия Кима, журналиста Юрия Визбора, океанолога Александра Городницкого и наших камчатских авторов.

Наградой лучшим участникам может стать поездка в бухту Русскую. Вряд ли руководители войск и сил откажут в выделении ещё раз судна для тех, кто проявит уважение к нашей морской славе.

Камчатское время, 16 января 2008 г.

Книга Аллы Паперно «Третий период славы Петропавловска-Камчатского: роль ленд-лиза в истории города, роль города в Тихоокеанской транспортной эпопее и некоторые другие остающиеся неизвестными факты Второй мировой войны» выпущена холдинговой компанией «Новая книга» тиражом 500 экземпляров и поступила в продажу в середине августа 2007 г.

Двенадцатое ежегодное заседание Российско-американского Тихоокеанского партнёрства прошло в Южно-Сахалинске Сахалинской области 28—30 августа 2007 г. На этом заседании представитель МИД РФ на Камчатке А. Половников сделал доклад на основе сведений из книги и вручил по экземпляру директору департамента Северной Америки МИД РФ и генеральному консулу США во Владивостоке.

Церемония награждения лауреатов ежегодного конкурса Союза журналистов России прошла 1 февраля 2008 г. на XVIII благотворительном балу российских журналистов в центре международной торговли, а также в центральном Доме журналиста. О том, что лауреатами конкурса стали два камчатских журналиста, в Камчатской региональной организации Союза журналистов России стало известно 7 февраля.

Кирилла Маренина представила на конкурс редакция газеты «Вести». Книга Аллы Паперно попала в жюри конкурса случайно: она стала лауреатом в номинации «За профессиональное мастерство» с формулировкой: «За цикл публикаций по истории ленд-лиза и его роли в истории города».

В марте 2008 г. книга «Третий период славы Петропавловска-Камчатского» была с благодарностью принята в библиотеках, которые имеют и первую книгу автора — «Ленд-лиз. Тихий океан» (М., 1998), фонды которых автор использовала в своей работе, а именно: Российская государственная (бывшая Ленинка), Историческая, Иностранной литературы и Сахаровский центр в Москве, Российская государственная

(бывшая Публичная имени Салтыкова-Щедрина) в Санкт-Петербурге.

1 июля 2008 г. в киоске «Новой книги» в здании администрации Камчатского края лежал 51 экземпляр, в магазине «Юридическая и деловая литература» — 63 экземпляра этой книги. В киоски в здании администрации города и краеведческого музея книга «Третий период славы Петропавловска-Камчатского» вообще не поступила.

Эта книга есть в научной, теперь краевой, и ряде городских библиотек. Но большинство библиотекарей, даже занимающихся краеведением, о ней не знают ничего, как и большинство камчатских депутатов, администраторов и журналистов, занимающихся патриотическим воспитанием. Даже те, кто в книгу заглядывал, не нашли нужным почтить память главного строителя Камчатки ни 9 Мая, ни в один из трёх морских праздников июля, ни даже в День строителя в августе. Ни цветочка не появилось у памятной доски А. Н. Виноградову на доме № 36 на улице Ленинской. Это при том, что те немногие, кто прочитал книгу, говорят, что глава о нём убедила их в справедливости названия.

В местной телевизионной военно-патриотической передаче в очередной раз было названо большее, не соответствующее наиболее достоверным источникам, число советских судов, потопленных японцами у азиатских берегов. На самом деле они не потопили в этом регионе ни одного советского судна: они делали это у американских берегов — элементарная логика войны. У азиатских берегов действовали американские подлодки. В книге это представлено на карте, которую при печати почему-то закрыли тёмно-серым фоном.

Ещё в феврале 2005 г. в школы и высшие учебные заведения Петропавловска был передан плакат с таким же названием, что и книга: «Третий период славы Петропавловска-Камчатского». Отыскать его сейчас мало где удастся. На плакат по требованию городского управления образования было написано три рецензии: они есть в фондах краевой научной библиотеки.

Светлой памяти Роберт Савельевич Моисеев написал: «Материалы, кратко представленные в форме плаката, несомненно, интересны, несомненно, полезны для детей школьного возраста, в особенности — старшекласников, несомненно, будут способствовать обогащению знаний об истории страны и своего края, в целом — развитию любви к родине».

Вторая рецензия была прислана в управление образования факсом из Владивостока, а написал её директор музея истории Дальневосточного государственного технического университета, доцент, заслуженный работник высшей школы РФ В. Кандыба. Он познакомился и с книгой «Ленд-лиз. Тихий океан», называет её монографией, с выставкой «Неизвестная Вторая мировая. Главный вклад в Победу», которая демонстрировалась во Владивостоке в начале сентября 2005 г., поэтому отзыв назван «Характеристика-рекомендация»: «...На научной основе неопровержимых документов автор первой в отечественной историографии показала и доказала, что более 50 % объёма ленд-лиза доставлены по тихоокеанским маршрутам из Канады и США.

Что русский Дальний Восток, дальневосточники-моряки транспортов, портовики, железнодорожники совершили поистине трудовой подвиг, доставив и передав помощь союзников сражающемуся советскому народу. Что они были причастны к событиям огромного международного значения в истории Второй мировой войны...

Выставки могут служить содержательным дополнением к школьному и вузовскому курсу истории. Больше того, они должны стать методическим материалом обязательного применения в учебном процессе. В этом случае мы получим достойный и поучительный пример слияния высокой науки и народного образования».

Книга, естественно, представляет тему существенно более объёмно. Кстати, автор предлагает достаточно убедительный термин для 17 октября 1740 г.: не рождение и не крестины, а зарождение города.

Третья рецензия написана тремя камчатскими учёными. Полностью с документом можно познакомиться в краевой

библиотеке, а выводы такие: «Вряд ли подобная узкая тема возможна для подробного изучения... Мы не можем взять на себя смелость рекомендовать плакат для изучения в общеобразовательных школах».

Чтобы рассудить, кто из рецензентов прав, наверное, надо самому прочитать книгу, выпущенную год назад: в ней всего восемьдесят страниц и немало иллюстраций.

Камчатское время, 27 августа 2008 г.

Примечание редактора. В архиве автора нами обнаружена записка: «Л. А. Грачёву (почётный гражданин города Петропавловска-Камчатского. — *Ред.*). Необходимо публично, лучше всего с телеэкрана, поблагодарить С. П. Кожана (известного благотворителя, владельца издательства и сети магазинов «Новая книга». — *Ред.*) за издание книги “Третий период славы Петропавловска-Камчатского”. Ведь из всего им изданного нет ничего равного этой маленькой книжке по уважению к земле, на которой мы с Вами живём, и по сопротивлению узнаванию безусловной славы этой земли. 8.10.2008».

Тридцать лет и год 70-летия Победы (самоотчёт)

Подошёл к завершению год 70-летия Победы. В камчатских газетах были опубликованы отчёты о том, что в этом году сделали лица, в основном, официальные. Я — лицо неофициальное, но по ряду причин считаю нужным отчитаться перед жителями города и края, где живу более полувека. Главной причиной является то, что уже тридцать лет я работаю над исследованием истории Второй мировой войны в наших краях.

Написать отчёт о своей работе мне много лет назад предложил Борис Петрович Синченко, моя работа была ему интересна (он и В. А. Бирюков составили правящий тандем, который смог провести Камчатку через «лихие девяностые» с минимальными потерями). Начав тогда, я про-

должна писать отчёт о своей работе в последующие годы. В 2008 г. передала ту часть отчёта, которая касалась истории Второй мировой войны в северной части Тихого океана, Валерию Кравченко. Он готовил к выпуску энциклопедию «Культура Камчатки». Выпуск энциклопедии — увы! — не состоялся до сих пор. Вот эта часть отчёта.

Летом 1985 г. в ходе работы над экскурсией на Халактырский пляж я познакомилась с пограничником, который служил в годы войны на погранзаставе в бухте Русской, тогда она называлась Ахотен. Первая статья о Тихоокеанской транспортной эпопее с названием «А до Сибири была Камчатка» сдана в редакцию «Камчатской правды» в ноябре 1985 г., опубликована 4 января 1986 г.

В 1990 г., когда открылись спецхраны, журналистское расследование вышло на научный уровень, в результате:

— участие в пятнадцати конференциях, из них три международных;

— публикация в «Вестнике архивиста» 1995 г.;

— две статьи в «Энциклопедическом словаре Приморского края»;

— статья и карта «Маршруты Тихоокеанской транспортной эпопеи 1941—1945 гг.» в историко-географическом атласе «Камчатка XVII—XX вв.» (Петропавловск-Камчатский, 1997);

— две книги: «Ленд-лиз. Тихий океан» (М., 1998) и «Третий период славы Петропавловска-Камчатского» (Петропавловск-Камчатский, 2007);

— публикации в журналах, в том числе академическом «Отечественная история», № 2 за 1997 г., и зарубежных: в Германии («Schiff und Zeit», февраль 2003 г.) и США (русскоязычный «Контакт», июль 2007 г.);

— многочисленные газетные публикации во многих городах России.

В июне 2004 г. участвовала в коллоквиуме в Штутгарте (Германия) в честь 80-летия профессора Юргена Ровера, крупнейшего исследователя истории подводной части Второй мировой войны.

В июне 2007 г. в Бостоне (США), где я была в гостях у своей школьной подруги, кроме публикации в журнале, на заседании Ассоциации русскоязычных учёных штата Массачусетс прочитала лекцию об истории Второй мировой войны в северной части Тихого океана. Ассоциацию возглавлял доктор исторических наук, выпускник Киевского университета и участник Великой Отечественной войны Марк Целюк. Подводя итоги обсуждения лекции, он отметил высокий профессионализм моей работы.

11 июня 2007 г., в 65-ю годовщину со дня подписания соглашения о ленд-лизе между СССР и США, провела в эфире русскоязычного радио, вещающего на почти все штаты восточного побережья США, передачу, которая была повторена на камчатском радио, когда я вернулась из США.

С книгой «Третий период славы Петропавловска-Камчатского», случайно попавшей в жюри, стала лауреатом конкурса Союза журналистов России 2007 г. в номинации «За профессиональное мастерство».

Провела три викторины, наградами призёрам которых были: в 1997 г. — кроме журнала «Море» и книг, авиа-экскурсия до бухты Русской; в 2003 г. — книги издательства «Новая книга»; в 2007 г. — поездка в бухту Русскую на гидрографическом судне.

Разработала три экскурсии: авиационная до бухты Русской; автобусная по городу с выездом на Халактырский пляж «По местам славы Второй мировой войны» (обе проведены немного раз) и международный океанский круиз «Маршрутами ленд-лиза».

Подготовила стенды: на выставке инвестиционных проектов во Владивостоке в 1994 г., на выставке архивных документов в Инженерном корпусе Третьяковской галереи (Москва, февраль — май 1995 г.).

Организовала выставки: в Москве — в Архиве Министерства иностранных дел РФ (1995), в Библиотеке иностранной литературы (2005); во Владивостоке — в библиотеке имени Горького (1994), в Доме культуры моряков

(1995); в Петропавловске-Камчатском — в библиотеке имени С. П. Крашенинникова (1994).

Выставка «Неизвестная Вторая мировая. Главный вклад в победу. Репрессированная история военной работы Камчатки и Дальнего Востока» на девяти плакатах была сделана в 2005 г. и представлена в Петропавловске: в Камчатском выставочном центре, на историческом факультете КамГУ (2005), в средней школе № 1 (2006), в Институте вулканологии и сейсмологии ДВО РАН (2007) и во Владивостоке в Доме офицеров флота (2005).

Подготовила телепередачи: на ГТРК «Владивосток» (1992); на телеканале «Культура» в программе «Чёрные дыры, белые пятна». Сюжет для неё был снят в июне 2004 г., вышел в эфир 21 февраля 2008 г. Оказалось, что этот канал и сейчас имеет «полку», на которой сюжет о ленд-лизе пролежал почти четыре года и вышел в эфир, сокращённый на восемь советских транспортов, торпедированных, хоть и непреднамеренно, американскими субмаринами.

Установлены памятные доски: Алексею Николаевичу Виноградову на доме № 36 по улице Ленинской (2002 г.); на могиле Михаила Васильевича Стукалина (2000 г.); в бухте Русской — о работе военно-лоцманского пункта № 3 (2005 г.).

2009 г.

Составлена карта «Маршруты Тихоокеанской транспортной эпопеи» на английском языке.

Весной в камчатских газетах опубликовано предложение к дням празднования 65-летия Победы переименовать мыс Безымянный у входа в Авачинскую губу в мыс капитана Анны Щетининой. На обсуждение этого вопроса в Законодательном Собрании Камчатского края меня не допустили, предложение, по сути, провалили.

В оргкомитеты по празднованию юбилея Победы приглашена не была, и все мои предложения по этому поводу, переданные в руки камчатских руководителей, были проигнорированы.

Разработана «Викторина-2010», вопросы опубликованы на сайте агентства по молодёжной политике Камчатского

края в конце ноября. Ответы, присланные школьниками, оказались абсурдными до невероятности.

2010 г.

Книга «Третий период славы Петропавловска-Камчатского» выложена в Интернете на сайте Института вулканологии и сейсмологии ДВО РАН: «Библиотека, редкие книги».

К сентябрю, к юбилейной дате окончания Второй мировой войны, на сайте института выложены доклад на международной конференции 2000 г. в Санкт-Петербурге с небольшими добавлениями и картой «Маршруты Тихоокеанской транспортной эпопеи» и их перевод на английский язык.

Выставка «Неизвестная Вторая мировая. Главный вклад в Победу. Репрессированная история военной работы Камчатки и Дальнего Востока» была размещена в Доме дружбы с 1 сентября и до конца октября. Посетителей было совсем немного. Статья о ней вышла в газете «Камчатский край» 15 сентября 2010 г. На выставке побывал и написал отзыв о ней И. Ю. Данкулинец, глава Петропавловской Городской Думы, который, как стало известно в самом конце его деятельности в гордуме, учился на историческом факультете Одесского университета.

2011 г.

Опубликован ряд моих статей, самые значимые:

— «Порт-хабная история» — «Рыбак Камчатки», № 7 от 16 февраля 2011 г.;

— «Элементарное невежество» — «АиФ-Камчатка», № 36 от 31 августа 2011 г.

Губернатор Камчатки В. И. Илюхин после настоятельных моих к нему обращений в день годовщины окончания Второй мировой войны принёс цветы к памятной доске А. Н. Виноградова.

Петропавловск-Камчатский получил звание «Город воинской славы» с учётом информации из моих книг.

Статья «Неизвестная Вторая мировая в северной части Тихого океана» опубликована в сборнике Челябинского регионального отделения Русского Географического общества «Географическое пространство: сбалансированное развитие

природы и общества. Материалы II заочной Всероссийской научно-практической конференции» (Челябинск, 2011).

2012 г.

22 февраля в газете «Рыбак Камчатки» опубликовано поздравление мне ко Дню защитника Отечества.

Сверхпрограммное выступление на Крашенинниковских чтениях 19 апреля 2012 г. об изменении в законе «О праздниках и памятных датах Камчатского края», принятом 27 марта.

Книга «Ленд-лиз. Тихий океан» к 9 мая выложена в Интернете на сайте Института вулканологии и сейсмологии ДВО РАН: «Библиотека, редкие книги».

Благодарность мне от контр-адмирала К. Г. Маклова, командующего Группировкой Войск и Сил на Северо-Востоке России, 7 мая.

В мае — выезд на Халактырский пляж у Англичанки; выезд ко входу в штольню.

Июль — выезд руководителей советов ветеранов на могилу М. В. Стукалина.

8 октября в Камчатской краевой детской библиотеке по поводу моего 75-летия прошёл вечер «Линия жизни», статья о нём опубликована в газете «Камчатский край» 10 октября 2012 г.

Включить меня в состав «Организационного комитета по подготовке мероприятий, связанных с празднованием 70-й годовщины Победы советского народа в Великой Отечественной войне» (это полное название комитета) рекомендовали камчатские отделения Союза журналистов России и Русского Географического общества. Оргкомитет создавался при главе Петропавловск-Камчатского городского округа (так теперь стал называться председатель Городской Думы) К. Г. Слыщенко.

Меня включили в подобный комитет первый раз. Правда, про моё членство в Русском Географическом обществе ни разу не вспомнили, и почти каждое моё выступление на заседаниях заканчивалось обещанием больше мне слова не давать. Действительно, я говорила о войне в наших краях

то, что было на самом деле, но это почти никого в комитете не устраивало. Они отдавали предпочтение истории искажённой, сочинённой нашими официальными историками, называющими себя профессионалами.

При таких обстоятельствах всё же удалось, хоть и существенно позже, чем я предлагала, провести два из трёх брейн-рингов: «Порт Петропавловска-Камчатского в годы войны и работа военно-лоцманского пункта на подходах к нему» и «Война на Тихом океане и советские суда, ставшие её жертвами». В их подготовке участвовала Центральная городская библиотека, её сотрудница Елена Толстоногова в роли ведущей была выше всяких похвал. Сотрудники филиала Политехнического техникума в районе судоремонтной верфи, где проходили оба брейн-ринга, прекрасно подготовили зал. Украшением стала певчая самодеятельность техникума.

Проведения третьего брейн-ринга «Курильский десант» не допустили. В «Плане мероприятий» на моё имя (только одно моё) были записаны ещё два мероприятия: «Проведение международной конференции по истории Второй мировой войны в северной части Тихого океана» (сентябрь 2015 г.) и «Открытие кабинета истории Второй мировой войны в Музее боевой славы при Петропавловск-Камчатском городском совете ветеранов войны и труда» (январь-февраль 2015 г.). В последнем пункте есть приписка: «Музей воинской славы не имеет такой возможности в силу отсутствия помещений».

Вместо международной, в октябре 2014 г. была проведена очередная трёхдневная конференция историков университета имени В. Й. Беринга на тему: «Дальний Восток, Камчатка как составная часть стратегического тыла СССР в годы Великой Отечественной войны». Городская Дума значилась в числе организаторов этого мероприятия, на котором мне слова не дали ни на открытии, ни на круглом столе. Это при том, что критики не выдерживают даже название конференции — на государственной границе не может быть тыла никакого: ни глубокого, каким наши официаль-

ные историки называли границу в 2000 г., ни стратегического, каким он у них стал в 2014-м!

Самым протяжённым на пленарном заседании стал доклад про то, как Япония готовилась воевать с СССР, начиная с 1941 г., хотя известно, что Япония в тот же год напала на США. Великая Отечественная война, однако, проходила в европейской части СССР.

По части кабинета истории Второй мировой войны осталось непонятным, про какой музей идёт речь? Про тот, что устроили недавно в совете ветеранов, правда, не города, а края? Или тот, что построил вице-адмирал Г. И. Щедрин и который от военных передан городу, а городские власти придумали сделать его филиалом Дома культуры судоверфи, при том, что у музея и дома принципиально разные направления деятельности.

Уже много лет я веду речь про «Кабинет истории Второй мировой войны в северной части Тихого океана» на основе выставки, сделанной в 2005 г., и библиотеки редких книг о Второй мировой, собранных мною.

Последний раз для свободного доступа выставка была размещена в Доме дружбы в 2010 г. в помещении на втором этаже, большую часть которого занимает огромный стол. Он практически не давал возможности подойти к плакатам...

Меня вывели из состава оргкомитета, даже не поставив об этом в известность ни меня, ни организации, давшие мне рекомендации. Один из помощников К. Г. Слыщенко, до которого мне удалось дозвониться, сказал, что было произведено сокращение численности оргкомитета, который стал очень многолюдным...

Весной 2015 г. я узнала, что поставленная в 2005 г. в бухте Русской памятная доска о работе там в годы войны военно-лоцманского пункта, исчезла. Сказала об этом на заседании оргкомитета. Не услышал меня никто из руководства города. Услышали казаки нашего городского общества во главе с атаманом Игорем Терентьевичем Вариченко. Они сделали эту памятную доску заново (она сохранилась у меня на машинных носителях), в августе отвезли в бухту

Русскую и поставили её там снова. Руководители города воинской славы не нашли нужным поблагодарить казаков за эту истинно патриотическую акцию.

Дорогие сограждане! Ведь мы их выбираем. Давайте подумаем до следующих выборов в Городскую Думу, нужны ли нам депутаты непорядочные, невежественные настолько, что океана не видят Великого и утвердили гимн единственного в стране крупного приокеанского города, в тексте которого океан даже не упомянут? Нужны ли депутаты, которые государственную границу, укреплённую минными полями, называют тылом? И что у нас здесь делают пограничники, даже в мирное время? Нужны ли депутаты, которые вслед за официальными историками твердят про освобождение Курильских островов? А Курилы отошли под юрисдикцию Японии по Петербургскому трактату 1875 г. В обмен на это Российской Империи отошёл весь Сахалин, южная часть его была потеряна в результате проигранной войны с Японией в начале XX в. Об этом написано в энциклопедиях: и в Большой Советской, и в Большой Российской.

Наших официальных историков следует величать, используя термин Мигеля Сервантеса, фальшивомонетчиками. Они в деле искажения истории преуспели настолько, что «повесили» на японцев советские суда, торпедированные американцами. Субмарины США действовали у японских и даже советских берегов. Японцы, разумеется, ангелами не были, но они, соблюдая соглашение с СССР, заключённое в апреле 1941 г., у своих берегов наши суда не топили. Они делали это у американских берегов, в южных морях, в Индийском океане. Об этом со ссылками на достоверные источники рассказано в моих книгах. Но наши «профессионалы» эти книги «принципиально не читают» и другим не дают. Даже не показали их на выставке из фондов краевой библиотеки, которая была развёрнута на Крашенинниковских чтениях, посвящённых 70-летию Победы, в апреле 2015 г.

На конференциях во Владивостоке в 1995 и 1996 гг. я с удивлением узнала, что дальневосточные историки Курильскую десантную операцию «в упор не видят» и замалчивают её не

хуже, чем делают это камчатские историки в отношении многих других событий Второй мировой войны. Петербургский трактат дальневосточники при этом не упоминали, но знали, что 15 августа 1945 г. (время восточного полушария), в день, когда маршал Василевский подписал приказ об организации Курильской десантной операции, император Хирохито выступил по Токийскому радио и объявил, что Япония войну проиграла и капитулирует. Боевые действия против Японии становились ненужными.

Однако дальневосточные «профессионалы», очевидно, не знали, что японский укрепленный район на Северных Курилах был хорошо пристрелян американскими бомбардировщиками, совершавшими налёты на него с Западных Алеут, начиная с августа 1943 г. В марте 1945 г. умер Рузвельт и президентом США стал Трумэн. Агрессивно настроенные американские генералы разрабатывали планы войны против СССР и высказывали намерение высадить на Северные Курилы воздушный десант. Занять эти острова возможно быстрее стало необходимо, чтобы не получить там военно-морскую базу США. При этом сражение было только на Шумшу. Ни на одном из Курильских островов, даже на Парамушире, сражений не было.

Чтобы внести в это положение окончательную ясность, необходимо получить ксерокопию или отсканированный текст приказа маршала Василевского.

Также необходимо получить ксерокопию или отсканированный текст протокола заседания центрального оргкомитета «Победа», прошедшего в сентябре или октябре 2011 г., когда решался вопрос о присвоении звания «Город воинской славы» Петропавловску.

Разумеется, надо провести хотя бы в 2016 г. международную конференцию о Курильском десанте. Во главе этой акции должен бы встать председатель Камчатского отделения Российского военно-исторического общества, которым нам от кого-то сверху был назначен губернатор В. И. Илюхин. Только он избегает сам знакомиться с историей: несколько лет назад отказался от авиаэкскурсии до бухты Русской.

Так и не собрался найти час времени, чтобы прочитать восьмидесятистраничную книгу «Третий период славы Петропавловска-Камчатского», за которую автор стала лауреатом конкурса Союза журналистов. Он не выбрался на выставку в Центральной городской библиотеке, на которую я пригласила его персонально 12 сентября на митинге у Стелы города воинской славы. Не знаю, прочитал ли он распечатки моих последних публикаций в интернет-изданиях, которые давала ему в руки на митингах.

18 августа, принимая распечатку, губернатор сказал, что на днях ему меня кто-то хвалил. Уточнять что-либо на митинге нельзя, но очень хотела бы знать, кто это осмелился меня, превращённую стараниями наших фальшивомонетчиков в персону нон грата, хвалить перед губернатором и за что?

Приложения: отзыв о выставке 2005 г., отзыв о выставке 2010 г. И. Ю. Данкулинца; отзыв научного директора Российского военно-исторического общества М. Ю. Мягкова.

Авторизованная машинопись. 11 января 2016 г.

Приложения

Некоторые отзывы о выставке «Неизвестная Вторая мировая, главный вклад в Победу»

Владивосток, Дом офицеров флота, 25.08—8.09.2005 г.

Президент ОАО «Владивостокский морской торговый порт» М. Ф. Робканов: «С благодарностью за выставку и огромную работу по установлению справедливости».

Ректор Дальневосточного государственного технического университета Г. П. Турмов: «Благодарю за выставку. Много познавательного и неизвестного. Думаю, что на таких людях, как А. Х. Паперно, энтузиастах и патриотах с большой буквы, держится наша история, а, значит, наше настоящее и будущее!»

Директор исторического музея Дальневосточного государственного технического университета В. И. Кандыба: «Я давно и, как мне казалось, серьёзно и глубоко изучал историю русского, советского Дальнего Востока. Тем более я поражён открывшимся мне пластом истории о поставках по ленд-лизу в СССР через Тихий океан из США. Двадцатилетний труд А. Х. Паперно по этой теме исключителен по научному весу и значению. Его поддержка со стороны общественности — дело патриотической чести».

Доцент Дальневосточного государственного технического университета, член президиума Приморского отделения Русского Географического общества А. Б. Титаев: «Материалы выставки и опубликованных в печати работ являются настоящей школой жизни для нынешнего и последующих поколений. Работа, выполненная А. Х. Паперно, достойна высоких наград, как государственных, так и общественных».

Петропавловск-Камчатский, Камчатский выставочный центр, апрель-май; исторический факультет Камчатского государственного университета имени В. Й. Беринга, 17—22 сентября 2005 г.

Заслуженный артист России, журналист В. Т. Кравченко: «Алле Паперно — низкий поклон за энтузиазм, стойкость, преданность родине и желание знать историю отечества во всех деталях. Большой труд по ленд-лизу, осуществлённый ею, достоин пристального внимания и финансовой поддержки. Без последнего, к сожалению, любые открытия не могут дойти до людей в полном объёме».

Учитель истории средней школы № 1 Т. Ф. Стригунова, учащиеся З. Пыльнов, Д. Воробьёв: «Большое спасибо (огромное) за очень интересную и открывающую глаза на Вторую мировую войну выставку, очень полезную и познавательную».

Преподаватели исторического факультета университета выставку проигнорировали.

Отзыв председателя Петропавловской Городской Думы
И. Ю. Данкулинца от 8 октября 2010 г.

Госпожа Паперно А.! Посетил представленную Вами выставку и получил от увиденного и прочитанного огромное удовольствие. Вы просто гениальная женщина! Отличная работа! Восхищён Вами и Вашим трудом. Настало время издания Вами по данной теме большой книги. Спасибо!

Отзыв научного директора Российского военно-исторического общества М. Ю. Мягкова

Ваши книги «Ленд-лиз. Тихий океан» и «Третий период славы Петропавловска-Камчатского» хорошо известны историкам, специалистам в области изучения Второй мировой войны на Тихом океане, и, безусловно, обогатили не только отечественную, но мировую историографию.

ВИКТОРИНЫ И КОНКУРСЫ

С целью продвижения знаний о событиях времён Великой Отечественной и советско-японской войн 1941—1945 гг., в первую очередь среди молодёжи, автор неоднократно при поддержке общественных организаций и администраций разного уровня организовывала и проводила викторины и конкурсы. Ниже приведены материалы (вопросы, ответы, пояснения) к некоторым из них, состоявшимся в середине 1990-х гг. и позднее. Вполне возможно, что знакомство с ними подтолкнёт кого-нибудь из наших современников к дальнейшему продвижению этих знаний о, действительно, малоизвестных страницах дальневосточной, и камчатской в частности, истории. Или, может быть, просто позволит освежить сведения, почерпнутые, в частности, и из этой книги в своей собственной памяти.

Викторина «Транспортный флот СССР в годы Второй мировой войны» к 300-летию Российского флота

1. Какой советский порт переправил наибольшее количество грузов военной помощи от наших союзников во Второй мировой войне?
2. Какой советский порт был в этой работе вторым?
3. Суда каких государств совершали рейсы в эти порты в годы Второй мировой войны?
4. Какова была технология перевозок в эти порты?
5. Суда каких советских наркоматов принимали участие в этих перевозках?
6. Как были названы переданные Советскому Союзу по ленд-лизу три первых судна типа «Либерти»?
7. Кто были первыми капитанами этих судов?
8. В какое пароходство поступили первые «Либерти»?
9. Какие морские маршруты доставки ленд-лиза вы знаете?
10. Кто был уполномоченным Государственного Комитета Обороны по морским перевозкам?

Ответы:

1. Владивосток.
2. Петропавловск-Камчатский.
3. Только СССР.

4. Одиночное бесконвойное плавание через океан, караваны из трёх-четырёх судов под управлением военного лоцмана для проводки по минным полям на подходах к портам.

5. Наркоматы Морского флота, рыбной промышленности, внутренних дел.

6. «Красногвардеец», «Жан Жорес», «Войков».

7. А. П. Яскевич, А. И. Щетинина, И. А. Ман.

8. Дальневосточное государственное морское пароходство.

9. Маршруты:

— Северной Атлантикой в Мурманск и Архангельск;

— Южной Атлантикой вокруг Африки в порты Персидского залива;

— через Атлантический океан и Средиземное море в советские черноморские порты в конце войны;

— через Тихий океан в дальневосточные порты, в основном Владивосток;

— через Тихий океан и Берингов пролив в Восточный сектор Советской Арктики, в основном для снабжения трассы перегона самолётов через Аляску и Сибирь — АлСиб.

10. А. А. Афанасьев, первый заместитель наркома Морского флота СССР.

Авторизованная машинопись. 15 февраля 1996 г.

Викторина «Транспортный флот СССР в годы Второй мировой войны».

Посвящается 55-й годовщине ленд-лиза

1. Какой советский порт переправил наибольшее количество грузов военной помощи от наших союзников во Второй мировой войне?

2. Какой советский порт был в этой работе вторым?

3. Суда каких государств совершали рейсы в эти порты в военные годы?

4. Какова была технология перевозок в эти порты?
5. Суда каких наркоматов принимали участие в этих перевозках?
6. Какие главные морские маршруты доставки грузов военной помощи Вы знаете?
7. Кто был уполномоченным Государственного Комитета Обороны по морским перевозкам? Какие должности он занимал в годы войны?
8. Как были названы три первых судна типа «Либерти», переданные Советскому Союзу по ленд-лизу? Кто были первые капитаны этих судов?
9. В какое пароходство поступили первые «Либерти»?
10. Когда началось в Петропавловске-Камчатском строительство инженерного сооружения, которое называется «Морской торговый порт», некапитальное? Капитальное? Кто возглавил капитальное строительство?
11. Что Вы знаете об участии рыбацкого флота Камчатки в перевозках грузов военной помощи? Служивших тогда на Камчатке военных моряков? Пограничников?

Ответы на вопросы викторины можно найти в книгах: Г. А. Руднева (любое из четырёх изданий), А. И. Щетининой (любое из четырёх изданий), статьях А. Паперно: в книге «Петропавловск-Камчатский, история города в документах и воспоминаниях, 1740—1990», 1994, с. 408—409; в журналах: «Морской флот» № 9—10 за 1993 г., № 5—6 за 1994 г., «Морской сборник» № 12 за 1992 г., «Море», сдвоенный номер, июль 1996 г.; в газетах: «Известия» от 13 января 1992 г., «Рыбак Камчатки» — номера за август-октябрь 1992 г., «Боевая вахта» 16 января, 11, 14 и 15 сентября 1993 г., «Вести» 28 июня 1992 г., 22 декабря 1993 г., 5 января 1994 г. и других.

В ответах следует указать источник сведений, если это книга, то год издания и страницу. Ответы могут быть составлены всей семьёй с участием бабушек и дедушек. Присылать или приносить по адресу: 683001, г. Петропавловск-Камчатский, улица Набережная, 20, Центральная городская библиотека...

Результаты будут объявлены в течение месяца, памятные подарки победителям викторины вручены в торжественной обстановке, а в юбилейные дни июня 1997 г. они станут участниками морского путешествия или авиаэкскурсии в бухту Русскую.

Пограничник Северо-Востока, 10 января 1997 г., № 2

Викторина памяти Анны Щетининой

В Петропавловске прошло награждение победителей краевой викторины, прошедшей в феврале 2009 г. и посвящённой 101-летию со дня рождения первой в стране женщины-капитана Анны Щетининой. Об этом сообщили в агентстве по молодёжной политике Камчатского края.

По решению жюри первое место присуждено двум участникам:

Надежде Ивашковой, средняя школа № 9, 10«А» класс, город Вилучинск — за творческий подход при изложении ответов на вопросы викторины.

Алексею Киященко, пятнадцать лет, средняя школа № 41, 9«А» класс, город Белгород — за исследовательский подход и изложение подробных ответов.

Также грамотами за участие в викторине были награждены:

Екатерина Пчелинцева, средняя школа № 11, город Петропавловск-Камчатский;

Ядвига Касперович, студентка второго курса Камчатского государственного технического университета;

Евгений Гейнце, посёлок Нагорный Елизовского района.

Благодарственное письмо вручено *Светлане Литвиновой*, 1937 г. р., за авторское стихотворение, посвящённое Анне Ивановне Щетининой.

Фрагмент из ответа на первый вопрос викторины о капитане А. И. Щетининой, присланного из Белгорода девятиклассником Алексеем Киященко:

«...С Камчаткой связаны имена многих знаменитых капитанов... Но никому из настоящих моряков не надо было

пояснять, о ком идёт речь, когда называлось имя и отчество: Анна Ивановна.

Знаменитость Анны Ивановны Щетининой в середине 1930-х гг. можно было сравнить разве что с последующей знаменитостью Юрия Гагарина. Её фотографии украшали обложки не только советских журналов, но и сияли на первых страницах многих зарубежных изданий. “Леди-капитан Анна”, — эта подпись сопровождала её портреты. Девушки Советского Союза прикрепляли её фотографии к трюмо рядом с портретами Любви Орловой, Мэри Пикфорд, знаменитых лётчиц Гризодубовой, Расковой, Осипенко.

Преодоление скептического, а подчас и враждебного отношения к ней могла обеспечить только высочайшая требовательность к себе, работа без права на ошибку — и в управлении судном, и в отношениях с людьми. Анна Ивановна стала капитаном-легендой...»

Викторина в честь 65-летия Победы в Великой Отечественной войне

Командование Группировки Войск и Сил на Северо-Востоке России обещает в сентябре 2010 г. предоставить судно для поездки в бухту Русскую тем из жителей Камчатки, кто проявит знание истории Великой Отечественной — Второй мировой войн в наших краях.

Викторина является главным испытанием для претендентов на место в этой поездке. Возраст участников не ограничен, возможно участие коллективов, в том числе семейных. Ответы на вопросы викторины принимаются в агентстве по молодёжной политике Камчатского края до 15 января 2010 г.

Поездка может стать дополнительной наградой победителям объявленного в сентябре сего года конкурса на лучшее драматургическое произведение в номинациях: «Пьеса на военную тему» (если тема касается войны на Дальнем Востоке) и «Сценарий массового уличного театрализован-

ного представления “Курильский десант: они тоже были молодыми...”»

Кандидатами на поездку могут стать победители и других конкурсов, касающихся истории войны на Дальнем Востоке, таких, например, как телепередачи, видеофильмы, выставки вооружения или его макетов.

Вопросы викторины:

1. Какие два самых главных международных юбилея приходится на 2010 г.? Какие два названия имеет каждый из них в нашей стране? В какие дни их отмечают западные страны, и в какие надо отмечать эти юбилеи в России?

2. Какой главный местный юбилей надо отметить в 2010 г. на Камчатке? Когда? Дайте предложения о том, как отметить этот юбилей?

3. Чем Петропавловск-Камчатский отличается от всех других городов нашей страны, будь то Российская Империя, СССР или Российская Федерация?

4. Можно ли считать Камчатку военного времени до Курильского десанта глубоким тылом?

5. Кто из трудящихся Камчатки внёс самый большой вклад в Победу в Великой Отечественной — Второй мировой войнах?

6. Можно ли называть Алексея Николаевича Виноградова, памятная доска которому висит на доме № 36 по улице Ленинской, одним из первостроителей порта?

7. С какими событиями совпадали три первых места в неофициальном, но общеизвестном списке легендарных капитанов?

8. Чем Анна Ивановна Щетинина выделяется из всех, кто когда-либо работал на Камчатке? Каким было её место в списке легендарных капитанов?

9. Кто из легендарных капитанов происходил из семьи священника? Каким было его место в списке легендарных капитанов?

10. Можно ли считать Курильский десант точкой во Второй мировой войне?

11. Почему наградой за победу в этой викторине является поездка именно в бухту Русскую?

Подведены итоги исторической викторины-2010, проводимой агентством по молодёжной политике Камчатского края в честь 65-летия Победы в Великой Отечественной войне. Одиннадцать вопросов на знание истории Второй Мировой войны на Дальнем Востоке были опубликованы на сайте агентства в декабре 2009 г. Главный приз — поездка в бухту Русскую на судне командования Группировки Войск и Сил на Северо-Востоке России в сентябре 2010 г.

Итоги были плачевными. Судите сами.

В ответы на первый вопрос о главных международных юбилеях Великой Отечественной — Второй мировой войн попали и 630 лет Куликовской битвы, и 190 лет со дня открытия Антарктиды, и 270 лет со дня зарождения Петропавловска, и даже что-то про астрологию.

Второй вопрос был о главном местном юбилее. Тут большинство из приславших ответы назвали Курильский десант, нимало не задумавшись о том, что это событие было вовсе не местным, а очень даже международным.

Нашлись и те, кто снова вспомнил 1740-й г. А то, что к февралю 1945 г. Камчатка получила построенный «с нуля» морской торговый порт мощностью один миллион тонн годового грузооборота, не знал никто.

Оказалось, что пограничная зона может быть глубоким тылом, один так и написал: «Камчатка и глубокий тыл, и погранзона одновременно».

Действительно, наши школьники не умеют думать и осмысливать элементарные вещи. Большинство ответов и на следующие вопросы это подтверждают: на вопрос про Фому, ответ, как правило, получается про Ерёму.

В викторине приняли участие только школьники, некоторые прислали ответы от лица групп. Ни студенты, ни взрослые (ограничений по возрасту для участников не было) затруднять свои головы не стали, хотя для ответов на большую часть вопросов вовсе не нужно было идти в библиотеку или обращаться к Интернету, нужно было только подумать. А вот с этим у нас большие сложности. Похоже, детей в нашей нынешней школе думать не учат, а, скорее, отучают.

В недавней телепередаче Никита Игоревич Кривошеин, пожилой человек, ребёнком попавший в эмиграцию первой волны, вспоминал об учёбе во французском лицее, где, как он выразился, была «муштра пытаться думать».

Думать, правда, без муштры, учили и в моей ленинградской школе, которую я окончила в 1954 г. Замечательными были наши весьма пожилые учителя. Про учителей помоложе сказать такое чаще всего не получалось. Пожилым моим учителям математики и географии посвятила я свою вторую книгу «Третий период славы Петропавловска-Камчатского», которая недавно опубликована на сайте Института вулканологии и сейсмологии ДВО РАН, раздел «Библиотека, редкие книги».

Главная наша юбилейная дата — 9 мая. Выезд в бухту Русскую намечен на сентябрь. Может быть, камчатские молодёжные парламенты и другие организации захотят всё же знать нашу военную историю и продлят срок действия викторины, например, до середины апреля? Всё, присланное к сегодняшнему дню, можно будет аннулировать, рассматривать только присланное позже.

Ну, как, молодёжные активисты, будете действовать или останетесь в позе страуса, который, говорят, прячет голову в песок, чтобы ничего не знать? А то ведь, получается, что на судно в бухту Русскую посадить некого.

АиФ-Камчатка, 17 марта 2010 г.

Интеллектуальная игра для студентов и учащихся

18 февраля 2014 г. состоялась интеллектуальная игра («брейн-ринг») на тему «Порт Петропавловска-Камчатского в годы Второй мировой войны и работа военно-логистического пункта на подходах к нему» среди учащихся образовательных учреждений Петропавловск-Камчатского городского округа.

Вопрос 1. Чем Петропавловск-Камчатский отличается от других крупных портовых городов нашей страны?

Правильный ответ. Петропавловск-Камчатский — единственный в России приокеанский город, имеющий прямой выход в Тихий океан.

Вопрос 2. Сколько причалов было в порту Петропавловска к началу Великой Отечественной войны? Какой хозяйственной организации они принадлежали?

Правильный ответ. Перед войной Петропавловск имел два маломощных некапитальных причала деревянной конструкции без механизации, принадлежавших рыбному порту Акционерного Камчатского общества Наркомата рыбной промышленности. К ним не могли швартоваться суда даже среднего тоннажа, выгрузка-погрузка производилась катерами и баржами. Зимой обходились и вовсе без них. Грузы выгружали на лёд и доставляли на склады на Озерновской косе на лошадях или собачьими упряжками.

Вопрос 3. Какая техника была использована в самом начале строительства Петропавловского морского торгового порта и какая появилась позднее?

Правильный ответ. В июне 1942 г., когда началось некапитальное строительство порта, в арсенале строителей были только самые примитивные инструменты: кирка, лопата и тачка. А с конца 1943 г. — американская строительная техника, поступавшая по ленд-лизу.

Вопрос 4. Когда вступил в строй первый капитальный причал, и чем он был оборудован?

Правильный ответ. Первый капитальный причал сдан уже в апреле 1944 г. Он был оборудован стотонным краном «Деррик» для приёма тяжеловесных грузов.

Вопрос 5. Когда была сдана первая очередь порта? Какова была её мощность?

Правильный ответ. Первая очередь порта была сдана 10 февраля 1945 г. Её мощность составляла один миллион тонн годового грузооборота.

Вопрос 6. Какие категории граждан были участниками строительства порта?

Правильный ответ. Самыми первыми строителями были заключённые, труд которых использовался в ходе всего

строительства, но был малоэффективен. К началу капитального строительства к декабрю 1943 г. из Красной Армии было откомандировано две с половиной тысячи красноармейцев, в основном местного призыва.

Вскоре в Петропавловске появилась ранее небывалая в отечественных портах женская бригада грузчиков.

Вот что писала о ней газета «Камчатская правда» в июне 1942 г.: «Призыв великого товарища Сталина о привлечении женского труда в работу наших предприятий нашёл горячий отклик у патриотов города Петропавловска.

Они идут работать на заводы, в мастерские и учреждения. Немало женщин работает и в Петропавловском порту в качестве матросов, охранников.

Недавно создана из женщин бригада грузчиков в составе двадцати человек».

Вопрос 7. Какой объём импорта переработал порт Петропавловска за годы войны и какими силами?

Правильный ответ. Около 2,2 миллионов тонн вместе переработаны строящимся торговым и существовавшим рыбным портом.

Вопрос 8. Расставьте советские порты в порядке убывания объёмов работы по перевалке импортных грузов в годы войны: Архангельск, Владивосток, Мурманск, Петропавловск-Камчатский.

Правильный ответ. Владивосток (8 млн тонн), Петропавловск (2,2 млн тонн), Мурманск (2,1 млн тонн), Архангельск (1,5 млн тонн).

Вопрос 9. Суда каких государств доставляли через Тихий океан грузы военной помощи в Петропавловск-Камчатский и другие советские дальневосточные порты? Как было организовано это по сравнению с работой в Атлантическом океане?

Правильный ответ. Военная помощь в советские дальневосточные порты доставлялась исключительно советскими пароходами. В северной Атлантике шли конвои. В Тихом океане — только одиночное бесконвойное плавание.

Вопрос 10. Зачем был организован военно-лоцманский пункт на подходах к Петропавловску, где он размещался? Как называлось это место в годы войны?

Правильный ответ. С июля 1941 г. в Авачинском заливе, в бухте Ахомтен, переименованной после войны в Русскую, были выставлены оборонительные минные поля, через которые военные лоцманы проводили суда всех типов, перевозившие грузы военной помощи от союзников по антигитлеровской коалиции, без единого происшествия.

Вопрос 11. Как была организована работа военных лоцманов?

Правильный ответ. На военно-лоцманском пункте одновременно работали семь-восемь лоцманов, половина находилась в Петропавловске, половина — в Ахомтене. Рейсы совершали челночные, лоцманы по очереди вели караван из трёх-четырёх судов из Ахомтена в Петропавловск и обратно.

Вопрос 12. Когда военно-лоцманский пункт завершил свою работу? Сколько судов было проведено в Петропавловск и обратно?

Правильный ответ. Военно-лоцманский пункт закончил работу 15 мая 1947 г. В Петропавловск и обратно было проведено около пяти тысяч судов.

Вопрос 13. Какую государственную награду получил начальник строительства Петропавловского морского торгового порта? Как его память увековечена в городе Петропавловске-Камчатском?

Правильный ответ. Всё, построенное на Камчатке под руководством А. Н. Виноградова, с честью выдержало три сильнейших землетрясения, случившихся в Петропавловске в XX в. За порт, построенный в годы войны, А. Н. Виноградов был награждён орденом Ленина. Памятная доска расположена на доме № 36 по улице Ленинской.

Вопрос 14. Какая государственная организация и какой член правительства возглавляли военную работу, к которой относились строительство и деятельность порта? Когда этот член правительства был на Камчатке?

Правильный ответ. Эта организация называлась «Наркомат внешней торговли СССР». Нарком и член Государственного Комитета Обороны Анастас Иванович Микоян, давний куратор и «лучший друг Камчатки», как его называли в 1930-е гг., прилетал на Камчатку после окончания войны в сентябре 1945 г.

Вопрос 15. Кто был первым начальником военно-лоцманского пункта? Что вам о нём известно?

Правильный ответ. Военный лоцман Михаил Васильевич Стукалин возглавлял пункт с августа 1943 г. до августа 1945 г., после чего его направили в один из освобождённых от японцев портов Кореи. Начальником пункта стал Илья Кондратьевич Краснопояссовский.

М. В. Стукалин был моряком всех ипостасей. Он закончил военную службу в Центральной гидрографии ВМФ в Ленинграде. Выйдя в отставку, вернулся на Камчатку, работал капитаном-наставником в Главкамчатрыбпроме. Умер 27 февраля 1961 г. Похоронен на Халактырском кладбище.

Вопрос 16. Какой судоводительский подвиг в годы войны был совершён в горловине Авачинской губы, и кто его совершил?

Правильный ответ. С либерти «Жан Жорес», капитаном которого была Анна Ивановна Щетинина, в шторм в горловине Авачинской губы пришлось подавать буксир пароходу «Кузьма Минин», у которого вышла из строя машина. Его буксировал пароход «Партизанск», но трос между ними лопнул. На крупнотоннажном, крупногабаритном либерти был высококлассный экипаж, воспитанный капитаном тоже самого высокого класса. Они сумели подать буксир и не дать шторму выбросить аварийное судно на скалы мыса Маячного.

ОТЗЫВЫ И РЕЦЕНЗИИ

С. И. Ларин

Утаённый подвиг.

(рецензия на книгу А. Паперно «Ленд-лиз. Тихий океан»)

Казалось бы, по прошествии более полувека после окончания Великой Отечественной войны об этой исторической трагедии появилось столько научных трудов, исследований, мемуаров, что трудно тут обнаружить какие-либо «белые пятна». Но, оказывается, прояснено далеко не всё. Одно из таких «белых пятен» — всё, что связано с поставками американской военной помощи по ленд-лизу в Советский Союз в 1941—1945 гг.

В Большом энциклопедическом словаре (1997) сказано: «Ленд-лиз (англ. *lend lease*), система передачи (взаимы или в аренду) вооружения, боеприпасов, стратегического сырья, продовольствия и т. п.; поставки по ленд-лизу осуществлялись США в страны — союзницы по антигитлеровской коалиции в период 2-й мировой войны».

Одна из этих «стран-союзниц» — СССР, куда шла значительная часть американских поставок. В денежном выражении они составили свыше десяти миллиардов (!) долларов. К слову, наш долг США за эти поставки полностью не погашен и до сих пор.

Даже в период войны, когда американская помощь по ленд-лизу поступала к нам широким потоком, официальные инстанции публично почти не упоминали о ней, что, естественно, крайне обижало американцев. В марте 1943 г., к примеру, посол США в Москве, адмирал У. Стэндли вынужден был заявить журналистам на пресс-конференции: «Российские власти, по-видимому, хотят скрыть факт, что они получают помощь извне. Очевидно, они хотят уверить свой народ, что Красная Армия сражается в этой войне одна».

Резкое выступление посла на какое-то время возымело действие: власти публично признали заслуги американской

стороны по оказанию России помощи. Когда же после завершения Второй мировой наступила «холодная война» и опустился «железный занавес», в нашей печати вовсе перестали упоминать о ленд-лизе. А если и заходила об этом речь, приводилась явно заниженная цифра: мол, поставки по ленд-лизу достигали всего четырёх процентов от общего валового объёма продукции, произведённой в СССР в военный период.

Надо думать, что из-за постоянных колебаний нашего политического маятника в отношениях с США в последующие годы, вопрос о ленд-лизе почти не затрагивался и не изучался. В результате до самого последнего времени у нас не появилось ни одного серьёзного труда на эту тему, а в наших архивах не сохранилось и документов о том, как осуществлялась на практике доставка американской помощи в Россию. По крайней мере, журналисты, историки, обращавшиеся в соответствующие инстанции с просьбой о доступе к архивным материалам, получали отказ именно с подобной формулировкой.

Не удивительно, что автор первой у нас обстоятельной книги о ленд-лизе Алла Паперно начала свою работу по сбору данных пятнадцать лет назад с розыска непосредственных участников доставки ленд-лизовских грузов, тех, кого судьба разметала по всей стране, и приступила к записи их рассказов и свидетельств.

Всё это автор сделала не от хорошей жизни: архивные материалы по этой теме в ту пору были закрыты. Вместе с тем чисто интуитивно А. Паперно нащупала верный путь своего исследовательского поиска, да и не хотела она упустить редкую возможность побеседовать с последними живыми свидетелями малоизвестных событий минувшей войны.

Поскольку книга во многом построена на устных рассказах очевидцев, это обстоятельство сообщает ей определённую особенность. Поначалу создаётся впечатление, что материал излагается автором довольно бессистемно. Отсутствует чёткая хронологическая канва, точнее, А. Паперно часто отступает от хронологического принципа. В книге много

побочных сюжетов, индивидуальных человеческих судеб, драматических эпизодов, которые наслаиваются друг на друга, образуя своеобразный палимпсест.

Постепенно, однако, из этого «развихренного» материала проступает авторская концепция, помогающая нам схватить проблему в целом, увидеть те новые её грани, которые прежде оставались в тени.

Оказывается, само понятие «ленд-лиз» трактовалось подчас превратно, вразрез с реальными историческими фактами. Даже те из представителей нашего старшего поколения, что слышали или читали что-то о ленд-лизе, часто связывают всё это с северными конвоями союзников в Мурманск или Архангельск в начале Великой Отечественной войны. При этом считалось, что в силу малой эффективности таких конвоев в борьбе с подводными лодками и авиацией противника подобная форма доставки вооружения в Россию себя не оправдала, и союзники вскоре от неё отказались. Часто также в ряде публикаций сообщалось, что тем самым военная помощь России вроде бы и вовсе прервалась. В действительности же изменилась только география этих поставок. Увеличился их объём в наши южные моря через зону Персидского залива, если говорить об Атлантике. На Тихом же океане грузы шли через Петропавловск-Камчатский, Владивосток и другие тамошние наши порты. Нередко в отечественной и зарубежной печати утверждалось также, что и по тихоокеанскому маршруту эти поставки прекратились, поскольку после нападения японцев на Пёрл-Харбор США вели против них в этой акватории активные боевые действия.

Именно такую версию с фактами в руках и опровергает А. Паперно. Из её работы явствует, что по маршруту США — Владивосток и далее по Транссибирской железнодорожной магистрали все грузы шли без серьёзных задержек. По этому пути в Советский Союз было доставлено больше половины импортных грузов, поступивших к нам в 1941—1945 гг.

Но дело в конечном итоге не в цифири, которая, однако же, разрушает созданный в нашем сознании стереотип

о ленд-лизе. Главное достоинство книги А. Паперно, на мой взгляд, в другом. В своём повествовании о тихоокеанской ветви ленд-лиза, оставшейся, по сути, за пределами внимания исследователей, историков и журналистов, автор назвала конкретных людей, причастных к этой грандиозной морской эпопее. Она не только назвала их поимённо, но и рассказала о каждом из них немало интересного, что особенно ценно, так как некоторые из этих реальных персонажей невольно оказались несправедливо забытыми, обйдёнными вниманием соотечественников.

Вот хотя бы рассказ о такой трагической и яркой фигуре, как А. А. Афанасьев, который в начальный период войны был человеком номер один в Приморье: начальник Дальневосточного морского пароходства, уполномоченный ГКО в этом регионе, позже даже министр морского флота СССР. Облыжно обвинённый Берией в «шпионаже», Афанасьев шесть лет провёл в тюрьме, лагерях, ссылке. Лишь после казни Берии его реабилитировали. Заслуги А. А. Афанасьева на Дальнем Востоке особенно значительны как раз в налаживании бесперебойной доставки американских грузов через Владивостокский порт и далее — вглубь страны. Сперва в порту образовалась гигантская пробка. Грузы прибывали из США по морю, а переброска их на железную дорогу застопорилась: не было платформ, вагонов и т. п. Лишь энергия, опыт, организаторский талант позволили А. Афанасьеву разрядить крайне сложную ситуацию, угрожавшую сорвать дальнейшие поставки по ленд-лизу этим маршрутом.

Я упомянул фамилию только одного из тех людей, о которых рассказывает А. Паперно (в книге их, естественно, больше). А сколько в ней разного рода драматических коллизий, историй, связанных с самой тихоокеанской одиссеей наших моряков: не раз случалось, что наши транспортники с грузом взрывчатки на борту оказывались в зоне непосредственных боевых действий американских и японских военных кораблей. Кроме того, в оборонительных целях в прибрежной акватории возле Владивостока, Советской

Гавани, Петропавловска-Камчатского были выставлены наши минные поля. Провести караваны судов в таких водах могли только военные лоцманы, изучившие подобные маршруты (недаром в книге А. Паперно лоцманам, людям столь опасной профессии, посвящена отдельная глава).

Одиночные плавания наших кораблей по Тихому океану в те годы в США и обратно с военными грузами сами по себе были *подвигом*, по достоинству ещё не оценённым и поныне. Иногда сами капитаны американских субмарин ночью, в тумане, не разобравшись как следует в обстановке, торпедировали советские пароходы с импортным грузом, принимая их за японские. (Так произошло, к примеру, с нашим крупнотоннажным пароходом «Трансбалт», потопленным подлодкой США уже на самом исходе Второй мировой.)

Рассказ о тихоокеанском маршруте в книге вполне органично дополняется главой об АлСиб: речь идёт о воздушном мосте Аляска — Сибирь, продолженном и далее на Запад, к линии фронта. По АлСиб к нам поступали американские боевые самолёты. Эта воздушная трасса, с аэродромами, взлётными полосами, заправочными станциями, расположенными на земле, была создана за десять месяцев, хотя по предварительным прикидкам специалистов для этого потребовалось бы не менее пяти лет. Часть трассы пролегла по территориям, принадлежавшим «Дальстрою». Эта организация и осуществляла в основном подготовку всего маршрута. Работа, понятно, выполнялась силами зеков...

И ещё одно. Труд А. Паперно увидел свет в популярной серии издательства «Терра» — «Тайны истории». В состав её входят романы и повести о венценосцах разных веков, мемуары и дневники государственных мужей и политиков.

Причислить книгу А. Паперно к этой серии можно, на мой взгляд, только условно. Если и говорить здесь о какой-то исторической тайне, то это тайна чисто искусственного порядка, результат советской секретности. Не исключено, что в своё время она порой и была необходима. Но с того

момента минуло более полувека. Двадцатое столетие на исходе, а автора «Ленд-лиза» до сих пор не подпускают к ряду ведомственных архивов, несмотря на ходатайства академических институтов и научных обществ. Не допускают туда, где хранятся документы о тех людях, деяниями которых в любой другой стране давно гордилась бы вся нация.

Впрочем, А. Паперно не только отказывали в информации. Подчас ей препятствовали даже в праве *рассказать* (например, на волнах радиостанции «Тихий океан») слушателям о героических делах моряков-тихоокеанцев в годы Отечественной войны. С понятной горечью автор пишет: «Остаётся констатировать факт: Владивосток не знает и, что самое поразительное, не хочет знать свою настоящую историю военного времени. Если же и появляется у кого-то желание, люди при должностях стараются не допускать узнавания. А ведь это были самые трудные, но и, несмотря ни на что, самые славные четыре с лишним года советского периода биографии города, края, всего Дальнего Востока».

Вот уж воистину можно сказать, перефразируя известную поговорку: от секретности до беспамятства — один шаг. Такое беспамятство в данном случае обернулось тем, что сами от себя мы утаили подвиг наших отцов и дедов, оставив непрочитанной важную страницу военной отечественной истории.

Новый мир, 1999 г., № 6

С. Луговской, С. Ремизова

Ленд-лиз: история и современность. Что пишут
о ленд-лизе журналисты
(приложение к книге Э. Стеттиниуса. «Ленд-лиз — оружие победы» / Пер. с англ. С. Луговского. — М.: Вече, 2000)

Казалось бы, а что принципиально нового они могут написать? Ан, нет! Историческая наука развивается себе своим путём, а об интересных и во многом загадочных явлениях недавней истории много нового можно узнать из удачно

проведённого журналистского расследования. К примеру, журналистка А. Паперно, по существу, впервые привлекла внимание к забытым страницам войны — ленд-лизу на Тихом океане и, главное, его колоссальным масштабам. Сейчас мало кто знает, что это был основной путь доставки ленд-лизовских грузов в СССР. Паперно приводит цифры из статистически богатого исследования Р. Джоунса 1969 г. (книга не издавалась в СССР, но, отреферированная в 1972-м, под грифом «Для служебного пользования» была доступна специалистам). Так вот, вопреки сложившемуся во многом благодаря художественной литературе — например, романам В. Пикуля, — общественному мнению, вовсе не северный путь доставки помощи — в Мурманск и Архангельск — был основным. Паперно иллюстрирует это цифрами из книги Р. Джоунса...

«По данным Российского государственного архива экономики, — пишет А. Паперно, — Владивосток и Дальневосточная железная дорога переправили почти восемь миллионов тонн импортных грузов — это в четыре раза больше объёма импорта, переправленного Мурманской и Кировской железными дорогами, и в пять раз больше того, что переправила Архангельская группа портов и Северная железная дорога».

Даже Петропавловск-Камчатский переправил импортных грузов в полтора раза больше, чем Архангельская группа портов.

А. Паперно нашла очевидцев и участников ленд-лизовских перевозок военных лет на Дальнем Востоке, но столкнулась с закрытостью этой темы как у нас в стране, так и в США. Оказывается, архивы Внешторга в части ленд-лиза продолжают оставаться закрытыми — «до тех пор, пока не будут закончены расчёты по ленд-лизу». По данным А. С. Якушевского, «с лета 1944 г. правительство СССР перестало публиковать сведения о конкретных размерах поставок по ленд-лизу и засекретило эти данные».

Размышляя о причинах того, что героические перевозки грузов военных лет оказались, по существу, забытыми

в обеих странах, А. Паперно пишет о том, что после Второй мировой войны опустился «железный занавес», усилилась «холодная война». Тема ленд-лиза осталась в СССР на долгие годы под цензурным запретом. А за океаном, продолжает журналистка, в США, работала комиссия по расследованию антиамериканской деятельности, и о добрых отношениях с русскими в военные годы тоже лучше было не вспоминать. Генеральный консул США во Владивостоке Д. Флорид в беседе с нею сказал, что американское правительство тоже не хотело, чтобы его народ знал размеры помощи бывшим союзникам, которые на долгие годы стали вероятными противниками. По этой же причине трудно найти и общую цифру людских потерь американского транспортно-флота по доставке «русского ленд-лиза».

Сыграла дезориентирующую роль и художественная литература. В. Пикуль в «Реквиеме каравану PQ-17» называет первым путём доставки грузов военной помощи путь северных конвоев. Судя по всему, он имел в виду не только значение, но и начало его работы. По отчёту Рузвельта, первые грузы через Тихий океан были отправлены уже в июне 1941-го, а первый конвой «Дервиш» вышел в августе, и вес помощи, которую он вёз, намного превышал вес отправленного через Тихий океан в июне. Вторым В. Пикуль считает путь через Персидский залив и далее пишет: «Существовал ещё и третий путь — через Владивосток, но почти невозможно «перекатить» грузы через всю Сибирь до фронта, и сам этот путь вскоре закрылся — со вступлением Японии в войну против США. На северные конвои приходилась 1/125 нашей транспортной работы».

Неосведомлённость о ленд-лизе удивительна. С трудом верится, как указывает А. Паперно, что ничего не знал о тихоокеанской половине ленд-лиза бывший глава советской военной миссии в Персидском заливе Л. И. Зорин, генерал-майор в отставке, после войны на протяжении многих лет работавший заместителем министра Внешторга СССР.

Обидно, когда героические страницы истории ускользают из памяти потомков. Вдумайтесь хотя бы в одну деталь

ленд-лизовских перевозок на Дальнем Востоке: все они были бесконвойными! Конвоев не было (хотя под боком вступившая в войну на стороне Гитлера Япония) только одинокое, бесконвойное плавание советских экипажей на советских же судах (и на судах, предоставленных по программе ленд-лиза).

А. Паперно останавливает внимание и на известных словах Черчилля, назвавшего ленд-лиз «самым бескорыстным актом в истории всех стран». «Эта формулировка, — пишет она, — представляется мне не очень точной. Ленд-лиз не был благотворительностью, и бескорыстие само по себе не могло быть его характеристикой уже потому, что пропуском к этой помощи для каждой страны было то, что её оборона становилась жизненно важной для обороны США». А касаясь вопроса о выгодах ленд-лиза для США, журналистка приводит и такую экстравагантную подробность, как ходившие в США слухи, что «война была для США настолько выгодна, что на выборах 1944 г. соперник Рузвельта республиканец Дьюи якобы имел в своей программе пункт о продолжении войны, но уже против русских на стороне немцев».

И, тем не менее, выгоды, несомненно, были. Военная помощь, в соответствии с названием соответствующего соглашения, была взаимной. А. Паперно пишет: «Кроме упомянутых прежде товаров — золота, леса, пушнины, икры, рыбы, которые, однако, не всегда числились в списках “обратного ленд-лиза”, а нередко были и коммерческим экспортом, Советский Союз предоставил союзникам услуги: обеспечение и обслуживание иностранных судов, приходящих в наши северные порты, частичное снабжение войск союзников в Иране».

Хочется добавить, что ещё со времен «холодной войны» вопрос о том, насколько выгодны были ленд-лизовские поставки для самой Америки, горячо и эмоционально обсуждается в нашей отечественной литературе. При этом даётся понять, что присутствие выгоды в таком деле как бы принижает ценность предоставленной помощи: они это

делали потому, что им это было выгодно, и что освобождает нас от долга благодарности, — увы, именно таков не высказываемый прямо мотив многих публикаций.

Между тем, что же тут плохого в том, что их выгода совпадала с нашей пользой? Ну и что, коли помощь не была для них в убыток? Ведь это прекрасный прецедент, когда две великие державы, невзирая на все противоречия, сумели объединить усилия в борьбе с общим врагом, что интересы их совпали, и при этом США было *выгодно* — чем плохо это слово? — помогать России. Кстати, его отнюдь не избегает и Стеттиниус. Более того, он явно оценивает ленд-лиз в экономических категориях и не раз произносит слова «сделка», «выгода» и др., а четвертую главу своей книги даже назвал так: «Эсминцы в обмен на базы»! Да и никак нельзя считать предосудительным то, что, оказывая помощь союзникам, страна исходила при этом из собственных, национальных — в том числе, экономических — интересов. И не только по отношению к России. Реально существовавшие противоречия между союзниками умело использовала пропаганда противников. Стеттиниус пишет о том, что японцы, к примеру, уверяли англичан в том, что «ленд-лиз — это трюк, придуманный янки, чтобы прибрать к рукам внешнюю торговлю Великобритании»; а американцам сообщалось, что ленд-лиз — «хитрая выдумка англичан, чтобы обанкротить США и взять в свои руки американскую внешнюю торговлю». Да и чего бы стоила пропаганда, если бы она не опиралась на реальные сомнения и опасения?

...А. Паперно — единственная журналистка последнего времени, писавшая специально о проблемах ленд-лиза. Во многом это объясняется трудоёмкостью разработки самой темы, скудостью источников, а зачастую их прежней закрытостью в архивах, хотя формально гриф секретности с этой темы снят. Но в феномене ленд-лиза столько загадок и интересных поворотов, столько ждет нас ещё открытий, что А. Паперно, конечно же, не последняя, кто об этом пишет.

И ещё к вопросу об оценках. А. Паперно приводит цитату из Роберта Коакли, написавшего в статье «Рузвельт и ленд-лиз» (1971): «На Ялтинской конференции маршал Сталин сказал, что, по его мнению... ленд-лиз — это замечательное изобретение, без которого победа была бы иной. Он добавил, что в предшествовавших войнах некоторые государства оказывали денежную помощь своим союзникам, но она только оскорбляла тех, кто получал субсидии, и создавала финансовые трудности. Ленд-лиз не породил подобного зла. И он ещё раз подчеркнул, что, по его мнению, ленд-лиз внёс чрезвычайный вклад в победу».

Военная литература. <http://militera.lib.ru/memo/usa/stettinius/07.html/>.

Характеристика-рекомендация

Научно-исследовательская деятельность Аллы Хаимовны Паперно является яркой и оригинальной страницей в исторической науке Дальнего Востока последнего времени. Она впервые после долгих десятилетий преднамеренного умолчания сделала предметом научного многогранного изучения такое явление периода Великой Отечественной войны как ленд-лиз.

До выхода в свет статей и специальной монографии Паперно «Ленд-лиз. Тихий океан» (М., 1998) наши знания о военной, материально-технической, продовольственной помощи союзников по антигитлеровской коалиции Советскому Союзу были ограничены крайне узким кругом сведений, которые, что называется, лежали на виду и были введены в оборот не столько наукой, сколько художественной литературой и журналистикой. При этом в центре внимания оказалось западное направление поставок по ленд-лизу (знаменитые караваны PQ на Мурманск из США). Оно воспринималось едва ли не как главное и единственное.

Работы Паперно открыли нам, что в таком виде история ленд-лиза — это история, поставленная с ног на голову. На научной основе неопровержимых документов она

первой в отечественной историографии показала и доказала, что более 50 % объёма ленд-лиза было доставлено по тихоокеанским маршрутам из Канады и США. Что русский Дальний Восток, дальневосточники-моряки транспортов, портовики, железнодорожники совершили поистине трудовой подвиг, доставив и передав помощь союзников сражающемуся советскому народу. Что они были причастны к событиям огромного международного значения в истории Второй мировой войны.

Замечательным разделом активной творческой деятельности А. Х. Паперно является популяризация сделанных ею научных открытий. Она создаёт мобильные тематические мини-выставки из плакатов, которые возможно развернуть быстро в школьном классе, студенческой аудитории, лекционном зале. В концентрированной форме их текст и видеоряд раскрывают доступно, интересно новые открытые факты истории нашей страны. В них краеведение перерастает в большую историю России.

Эти выставки могут служить содержательным дополнением к школьному и вузовскому курсу истории. Больше того, они должны стать методическим материалом обязательного применения в учебном процессе.

В этом случае мы получим достойный и поучительный пример слияния высокой науки и народного образования.

Директор музея истории Дома музеев ДВГТУ,
доцент, заслуженный работник высшей школы
Российской Федерации *В. И. Кандыба*

Машинопись, 2005 г.

Мы говорим «Ленд-лиз», подразумеваем — Паперно

Эту харизматичную женщину на Камчатке знают все. Алла Паперно — борец за историческую справедливость, скрупулёзная собирательница фактов и деталей, берущая штурмом закрытые архивы и кабинеты начальников всех уровней, постоянный участник всех важных краевых мероприятий, человек, любящий свой город и край. Годы

и невзгоды не властны над Аллой Хаимовной. И невозможно не снять шляпу...

Алла Хаимовна — автор многих публикаций в газетах и журналах не только регионального, но и всероссийского масштаба, а также нескольких исторических книг. Конёк историка и писателя Аллы Паперно — ленд-лиз (от англ. *lend* — «давать займы» и *lease* — «сдавать в аренду, внаём») — государственная программа, по которой США передавали своим союзникам во Второй мировой войне боеприпасы, технику, продовольствие и стратегическое сырьё, включая нефтепродукты.

А. Х. Паперно первой обратила внимание на эту практически не изученную страницу истории и показала в своих работах, насколько стратегически важным звеном в этой программе был Петропавловск-Камчатский. Своё журналистское расследование истории Второй мировой войны Алла Паперно начала в 1985 г. В начале 1990-х гг., когда открылись спецхраны, её исследования вышли на научный уровень, а результатом трудов стала книга «Ленд-лиз. Тихий океан», изданная в 1998 г.

«Речь идёт о самом большом «белом пятне» в истории Российского флота, в истории Второй мировой войны, в истории отношений на Тихом океане двух крупнейших в мире государств: США и России (тогда СССР), — пишет Алла Хаимовна. — Стремление всячески принизить роль военной помощи союзников, строжайшая секретность военных лет и холодная война, запреты, в том числе и цензурные, на тему ленд-лиза, закрытость архивов и спецхранов оставили в неизвестности свыше 99 % работы в большом заграничии флота СССР в военные годы. А вместе с нею и трудовой подвиг Дальнего Востока, совершённый в годы войны людьми, значительная часть которых была заключёнными, и угроза оказаться в тюрьме и лагере существовала для всех остальных в большей мере, чем в других регионах Советского Союза».

Пусть не смущают противников патетики слова «трудовой подвиг» и «эпопея» — они коротко и точно определяют

то, что было проделано на Тихом океане. Петропавловск-Камчатский за годы войны переработал грузов военной помощи примерно в полтора раза больше каждого из наших северных портов и получил современный морской торговый порт, в значительной мере определивший послевоенное развитие Камчатки.

Свою борьбу за восстановление исторической справедливости Алла Паперно не оставляет и сегодня, несмотря на почтенный возраст — в этом году ей исполнилось семьдесят пять лет. Алла Хаимовна родилась в Ленинграде. Пережила блокаду.

Несмотря на юный возраст Аллы (к началу блокады ей исполнилось всего четыре года), этих страниц из её памяти не вырвать никогда: сообщение о том, что отец пропал без вести, голод, дистрофия, бомбёжки, запах крови, спасительный лед Ладоги, эвакуация в Алма-Ату. Радостная весть о том, что отец найден живым! Воссоединение семьи. Возвращение в родной Ленинград...

На вечере 8 октября Алла Хаимовна была награждена почётной грамотой правительства Камчатского края.

Лада Калинина

Камчатский край, 10 октября 2012 г.

14 июня 1944 г. «Камчатская правда» перепечатала передовицу из главной газеты страны «Правда» от 11 июня «Два года советско-американского соглашения». В ней сообщалось, что исполнилось два года со времени подписания соглашения между СССР и США «о принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессии». Соглашение названо «серьёзным шагом вперёд» в развитии отношений между странами, укрепившим антигитлеровскую коалицию. В статье говорилось и о том, что «великое единороство Советского Союза с гитлеровской Германией и её сообщниками сорвало осуществление немецко-фашистских планов мирового господства, отвело от Соединённых Штатов, как и от Великобритании, опасность непосредственного нападения врага. Соединённые Штаты хорошо использовали эту могучую помощь Советского Союза для укрепления своей обороны, для развёртывания и обучения своих вооружённых сил». Отмечено, что вооружение, боеприпасы, стратегическое сырьё, поступавшие из США, «нашли своё ценнейшее применение» и помогли Красной Армии сокрушить военную мощь врага. В то же время «Советский Союз, несмотря на то, что все его ресурсы были мобилизованы на гигантскую борьбу с общим врагом», снабжал США «некоторыми видами дефицитного сырья», необходимого для американской промышленности.

Как иллюстрации к авторским работам приведены два материала из «Камчатской правды», рассказывающие о ходе и объёмах союзных военных поставок в СССР в 1941—1944 гг.

Завтрак у тов. В. М. Молотова

В ознаменование второй годовщины соглашения между Советским Союзом и Соединёнными Штатами Америки о принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессии, народный комиссар иностранных дел СССР

тов. В. М. Молотов дал 10 июня завтрак, на котором присутствовали посол США г-н В. А. Гарриман, посол Великобритании г-н А. К. Кэр, а также работники посольств. С советской стороны присутствовали тт. Микоян, Вышинский, Деканозов, ответственные сотрудники Наркомата обороны, Наркоминдела, Наркомвнешторга СССР.

В. М. Молотов и г-н Гарриман обменялись краткими речами по случаю второй годовщины советско-американского соглашения.

Камчатская правда, 13 июня 1944 г., № 111

О поставках Советскому Союзу вооружения, стратегического сырья, промышленного оборудования и продовольствия Соединёнными Штатами Америки, Великобританией и Канадой

Соединённые Штаты Америки и Великобритания, объединённые с Советским Союзом очень великой целью скорейшего разгрома гитлеровской Германии и её сообщников в Европе, вскоре же после вторжения немецко-фашистских полчищ в пределы Советского Союза приступили к снабжению СССР вооружением, промышленным оборудованием, материалами и продовольствием. В этом снабжении принимает участие также и Канада. Указанными материалами Соединённые Штаты Америки, Великобритания и Канада содействуют успехам Красной Армии в деле освобождения родной земли от фашистских захватчиков и в деле ускорения общей победы союзников над гитлеровской Германией и её сателлитами.

Поставки осуществлялись Соединёнными Штатами на основе закона о передаче займы или в аренду вооружения (закона о ленд-лизе), Великобританией — на основе, главным образом, соглашения о взаимных поставках, кредите и порядке платежей от 16 августа 1941 г., а также на основе соглашения о финансировании военных поставок и другой военной помощи от 27 июня 1942 г., Канадой — согласно закону Канады «О взаимной помощи объединённых наций».

Ниже публикуются данные Народного комиссариата внешней торговли о поставках Советскому Союзу Соединёнными Штатами, Великобританией и Канадой.

1. *Поставки Соединённых Штатов Америки Советскому Союзу, произведённые с 1 октября 1941 г. по 30 апреля 1944 г. на основе закона о передаче взаймы и в аренду вооружения (по ленд-лизе).*

Соединённые Штаты Америки, на основе закона о передаче взаймы и в аренду вооружения (по ленд-лизе), *отправили* Советскому Союзу за период с 1 октября 1941 г. по 30 апреля 1944 г. 8,5 миллиона тонн вооружения, стратегического сырья, продовольствия и оборудования всего на сумму 5 357 миллионов долларов.

Из отправленного количества прибыло в Советский Союз 7,4 миллиона тонн на сумму 4 612 миллионов долларов, в том числе в 1941—1942 гг. 1,2 миллиона тонн, в 1943 г. 4,1 миллиона тонн и за четыре месяца 1944 г. 2,1 миллиона тонн. На 1 мая 1944 г. находилось на пароходах в пути 68,4 тысячи тонн.

За этот период в Советский Союз *доставлены* из Соединённых Штатов следующие из наиболее важных средств вооружения и военного снаряжения: самолётов — 6 430 и сверх того — 2 442 самолёта из США в счёт обязательств Великобритании, танков — 6 724, минных тральщиков — 10, больших охотников за подводными лодками — 12, торпедных катеров и малых охотников за подводными лодками — 82, автомашин — 206 771, других средств военного механизированного транспорта — 5 397 единиц, мотоциклов — 17 017, зенитных пушек — 3 168, пушек «Эрликон» — 1 111, снарядов 22,4 миллиона штук, патронов — 991,4 миллиона штук, пороха — 87,9 тысяч тонн, толуола, тринитротолуола и аммонита — 130 тысяч тонн, полевого телефонного провода — 1 229 тысяч километров, телефонных аппаратов — 245 тысяч штук, армейских ботинок — 5,5 миллиона пар, армейского сукна — 22,8 миллиона ярдов, автопокрышек — 2 073 тысячи штук.

В числе стратегического сырья доставлено: высокооктанового авиационного горючего (авиабензин изооктан) —

476 тысяч тонн, алюминия и дюралюминия — 99 тысяч тонн, меди и изделий из меди — 184 тысячи тонн, цинка — 42 тысячи тонн, никеля — 6,5 тысячи тонн, стали и стальных изделий — 1 160 тысяч тонн, из них со скреплениями — 246 тысяч тонн.

Для нужд оборонной промышленности доставлено в СССР металлорежущих станков — 20 380, разного промышленного оборудования на сумму 257,2 миллиона долларов, в том числе энергосилового оборудования на общую мощность 288 тысяч кВт, включая 263 передвижных электростанций общей мощностью 39 тысяч кВт, оборудование четырёх-пяти нефтеперегонных заводов и алюминиевого прокатного завода, 4 138 судовых двигателей общей мощностью 1 768,7 тысяч лошадиных сил, 2 718 прессов и молотов, 524 крана, 209 экскаваторов и для нужд железнодорожного транспорта паровозов — 241, платформ — 1 154, цистерн для перевозки кислот — 80 штук.

Продовольствие доставлено в количестве 2 199 тысяч тонн.

2. *Поставки Великобритании Советскому Союзу, произведённые за период с 22 июня 1941 г. по 30 апреля 1944 г.*

Великобритания *отправила* в Советский Союз за период с 22 июня 1941 г. по 30 апреля текущего года 1 150 тысяч тонн вооружения, стратегического сырья, промышленного оборудования и продовольствия.

Из этого количества 319 тысяч тонн вооружения было отправлено без оплаты в порядке военной помощи; 815 тысяч тонн сырья и продовольствия на сумму 83,7 миллиона фунтов стерлингов было отправлено на основе соглашения между СССР и Великобританией о взаимных поставках, кредите и порядке платежей от 16 августа 1942 г. (часть в кредит, часть за наличный расчёт); небольшое количество грузов (2 тысячи тонн на 0,5 миллиона фунтов стерлингов) было отправлено в самом начале войны за наличный расчёт.

Из отправленного количества грузов *прибыло* в Советский Союз 1 041 тысячи тонн, в том числе в 1941 г. — 158 тысяч тонн, в 1942 г. — 375 тысяч тонн, в 1943 г. —

364 тысячи тонн и за четыре месяца текущего года — 144 тысячи тонн.

На 1 мая текущего года находилось в пути в Советский Союз 44 тысячи тонн грузов.

В Советский Союз *доставлены* из Великобритании следующие, из наиболее важных, предметы вооружения и военного снаряжения: 3 384 самолёта и, кроме того, 2 442 самолёта доставлены из США в счёт обязательств Великобритании; 4 292 танка, 12 минных тральщиков, 5 239 автомашин и бронетранспортёров, 562 зенитных пушки, 548 противотанковых пушек, снарядов — 17 миллионов штук, патронов — 290 миллионов штук, пороха — 17,3 тысячи тонн, 214 радиоустановок управления артогнём, 116 приборов для обнаружения подводных лодок.

В числе стратегического сырья доставлено: каучука — 103,5 тысячи тонн, алюминия — 35,4 тысячи тонн, меди — 33,4 тысячи тонн, олова — 29,4 тысячи тонн, свинца — 47,7 тысячи тонн, цинка — 7,4 тысячи тонн, никеля — 2,7 тысячи тонн, кобальта — 245 тонн, джута, сизали и изделий из них — 93 тысячи тонн.

Из числа оборудования для нужд оборонной промышленности доставлено: 6 491 металлорежущий станок, разного промышленного оборудования на сумму 14,4 миллиона фунтов стерлингов, в том числе: энергетического и силового оборудования на общую мощность 374 тысяч кВт, 15 084 электромотора, 104 пресса и молота, 24 порталных крана, технических алмазов на 1 206 тысяч фунтов стерлингов.

Продовольствие доставлено в количестве 138,3 тысячи тонн.

3. *Поставки Канады Советскому Союзу.*

С начала войны по 1 июля 1943 г. поставки Советскому Союзу из Канады производились в счёт обязательств Великобритании по соглашению, заключённому между СССР и Канадой 8 сентября 1942 г.

С 1 июля 1943 г. Канада осуществляет поставки Советскому Союзу самостоятельно по соглашению между СССР

и Канадой о предоставлении Канадой военных поставок Советскому Союзу согласно закону Канады «О взаимопомощи объединённых наций».

С начала поставок по 30 апреля текущего года Канада *отправила* Советскому Союзу 450 тысяч тонн вооружения, стратегических материалов и продовольствия всего на сумму 187,6 миллиона канадских долларов.

Из этого количества было отправлено в счёт английских обязательств по 1 июля 1943 г. 93 тысяч тонн грузов на сумму 116,6 миллиона канадских долларов, по соглашению о кредите между СССР и Канадой — 182 тысячи тонн пшеницы и муки на сумму 10 миллионов канадских долларов в соответствии с законом «О взаимопомощи объединённых наций» — в период войны с 1 июля 1943 г. по 30 апреля текущего года — 175 тысяч тонн грузов на сумму 61 миллион канадских долларов.

Из отправленных Канадой грузов *прибыло* в Советский Союз 355 тысяч тонн, в том числе в 1942 г. — 125 тысяч тонн, в 1943 г. — 124 тысячи тонн и за четыре месяца текущего года — 106 тысяч тонн.

В Советский Союз доставлено из Канады: 1 188 танков, 842 бронетранспортёра, 2 568 грузовиков, 827 тысяч снарядов, 34,8 миллиона патронов, 5 000 тонн пороха, 36,3 тысячи тонн алюминия, 9,1 тысячи тонн свинца, 23,5 тысяч тонн меди, 6,7 тысяч тонн цинка, 1 324 тонны никеля, 208,9 тысячи тонн пшеницы и муки.

На 1 мая текущего года находилось в пути из Канады в Советский Союз 60 тысяч тонн грузов.

Камчатская правда, 13 июня 1944 г., № 111

Ниже приведены две статьи, уточняющие и расширяющие наши представления о печальных происшествиях, связанных с ошибочными действиями американских ВВС и ВМС в отношении советских судов и кораблей. Зачастую они сопровождалась людскими потерями. Сведения об этом почерпнуты нами из Всемирной паутины.

Дж. Р. Бранинг

День, когда ВМС США разбомбили русский танкер
(перевод Ю. Ю. Завражного)

Утро 27 августа 1944 г. на острове Атту, что входит в Алеутскую гряду, было холодным, впрочем, как и любое другое утро. Отсюда, с края земли, бомбардировщики «Локхид» ПВ-1 «Венчер» из состава 4-го авиакрыла ВМС по возможности атаковали северные базы японцев на Курильских островах. Всякий раз, когда позволяла погода, лётчики выходили на охоту за кораблями либо атаковали береговые укрепления.

Чуть позже семи утра лейтенант Эверетт Прайс (эскадрилья VB-136) взлетел, держа курс на Отомари-дзаки, один из островов Курильской гряды. У него был приказ атаковать любой встреченный японский корабль или обнаруженные на острове склады. Полёт предстоял долгий, и в самолёт было залито тысяча четыреста пятьдесят галлонов топлива для двух его звездообразных моторов «Пратт-Уитни».

На высоте четыре тысячи футов Прайс пытался оценить скорость ветра, глядя на волны внизу. Понаблюдав за водой, он заключил, что ветер примерно вполовину слабее обещанных утром тридцати узлов, и сказал штурману капралу Джорджу Кэмпбеллу внести в расчёты соответствующую поправку. Чуть погода Кэмпбелл определил место по солнцу и по «Лорану», после чего пришёл к выводу, что до цели осталось четыреста пятьдесят миль и сто семьдесят пять минут полёта. Они находились к северу от предписанного курса. Кэмпбелл произвёл корректуру, результаты которой выдал Прайсу.

Через некоторое время они заметили у себя по правому борту берега полуострова Камчатка. Летя далее, то в облаках, то выскакивая из них, они в итоге увидели высокий вулкан и решили, что это Араидо-то. Спустя несколько минут (это уже более четырёх часов в воздухе) кто-то обнаружил по правому борту два корабля. Прайс различил

их примерно с двадцати пяти миль. На юге громоздились облака, гребни волн возле кораблей покрывал туман. Они были недалеко от одного из Курильских островов, про который лётчики решили, что это Онекотан.

Прайс и его второй пилот капрал Фрэнсис Прэйт направили ПВ-1 к этим двум кораблям; остальные члены экипажа рассматривали цели в бинокли. Одна из целей была похожа на японский корабль радиолокационного дозора. Второй был танкером — лакомый кусочек для любого охотника.

Ну, понеслась! Прайс отжал от себя штурвал и пошёл в атаку. Они спикировали до семидесяти пяти футов и выровнялись. Танкер шёл приблизительно на десяти узлах ходом курсом норд-ост, и Прайс направил свой ПВ-1 для атаки с траверза.

С дистанции четыре тысячи футов Прайс открыл огонь из носовых крупнокалиберных пулемётов. Двухсекундная очередь вспорола воду перед носом танкера. Он внёс поправку и дал по судну ещё очередь, секунд на восемь или десять. Пять пулемётов калибра 12,7 мм выпустили около пятисот пуль, которые прошили мостик, надстройку и корпус, вызвав значительные повреждения.

Сближаясь на скорости двести сорок узлов, Прайс продолжал стрелять, стремясь подавить открытый по нему огонь средств ПВО. Несколько зенитных установок находились на носу и на корме танкера, а поскольку они не применяли трассирующие снаряды, экипаж видел только вспышки у стволов и ощущал самые близкие промахи.

Это был критический момент. Прайс оставался сосредоточенным на бомбометании, Прэйт — на управлении. Между ними скрючился радист Пол Гэвин. Он держал в руках камеру К-20, фиксируя атаку на плёнку.

Неожиданно что-то послышалось из самолётного переговорного устройства, но Прайс был настолько сосредоточен, что не разобрал, кто там и что говорит. Затем Гэвин стукнул его в плечо; Прайс снова проигнорировал. Танкер вырастал перед ним, его мачты были уже выше

высоты полёта ПВ-1. Одна ошибка — и они зацепят его, а это конец.

Лейтенант Прайс дал сброс бомб. Он собирался положить три бомбы с интервалом сто футов. Первая — зажигательная — не сбросилась. Вторая, многоцелевая пяти-сотфунтовка, повисла на бомбодержателе и тоже не пошла к цели. Третья — ещё одна «зажигалка» — сбросилась нормально. Она попала точно по миделю танкера и проделала дыру размером в квадратный метр в шести футах над ватерлинией.

Прайс взял штурвал на себя в самый последний момент, едва не задев мачты танкера. Гэвин отснял фото горящего корабля с клубами дыма и места попадания. Это было мастерское топмачтовое бомбометание, разновидность приёма, отработанного 5-й воздушной армией, а затем распространявшегося на все флотские бомбардировочные эскадрильи.

Всё было прекрасно, за исключением того, что это был «Эмба», русский танкер типа «Суамико», построенный в Портленде, штат Орегон. Спущенный на воду в мае 1944 г., в конце июня он был передан русским по программе ленд-лиза. Он всего два месяца поработал на Россию, когда Прайс проделал в его борту дыру.

Оказалось, что пропущенная при бомбометании мимо ушей фраза из переговорного устройства принадлежала Полу Нупу, разглядевшему надпись «СССР» на борту «Эмбы». Гэвин тоже разобрал советскую маркировку, потому-то и начал пихать Прайса в плечо.

Когда ПВ-1 вернулся на свою базу Каско-Филд (остров Атту), Прайс обнаружил себя в центре международного скандала. Получилось, что экипаж допустил навигационную ошибку и залетел на советскую морскую линию США — Владивосток. Этой линией доставлялось до половины всего того, что отправлялось Соединёнными Штатами в СССР во время войны. Горюче-смазочные материалы, самолёты, грузовики, сырец, железнодорожные платформы и локомотивы доставлялись тихоокеанским путём. Оружие, самолёты, амуниция — всё было защищено нейтралитетом

между СССР и Японией, поэтому шло японскими водами как не имеющее отношения к военным грузам.

Расследование началось практически сразу. Инспекционная группа ВМС США изучила повреждения «Эмбы» 2 сентября 1944 г. и насчитала более ста пятидесяти пулевых пробоин в одном только мостике. Другие пули прошли корпус; при этом слегка зацепило судового врача. По счастью, бомба не повлияла на непотопляемость «Эмбы», никто не пострадал.

Прайс и Прэйт за ошибку были наказаны в дисциплинарном порядке, хотя вид и степень наказания затерялись в дебрях истории. Четвёртое авиакрыло ВМС США удвоило свои усилия по распознаванию кораблей и распространило эти обязанности на всех членов воздушных экипажей.

Posted in December 1, 2014 by John R. Bruning
<http://theamericanwarrior.com/2014/12/01/the-day-the-u-s-navy-bombed-a-russian-tanker/>.

Ю. Ю. Завражный

«Дружественный» огонь в Тихом океане

...Взаимоотношения сторон в войне на северном Тихом океане в 1941—1945 гг. в большой степени были необычными. С одной стороны, СССР и США были союзниками, и больше половины грузов в рамках программы ленд-лиза пришло в Советский Союз именно тихоокеанским путём. С другой стороны, советско-японский пакт нейтралитета исключал военное сотрудничество между США и СССР. Советский Союз по условиям этого договора должен был оставаться нейтральной стороной в войне между Японией и США. Американские самолёты, оказавшиеся в воздушном пространстве СССР, должны были рассматриваться как нарушители, а их экипажи подлежали интернированию до конца войны. При этом американским военным лётчикам, работавшим в регионе, предписывалось прилагать все усилия по обеспечению безопасности транспортных

кораблей, следовавших с грузами из США на советский Дальний Восток. Инструкции для лётчиков 4-го Флотского авиакрыла ВМФ США были весьма однозначными: если нужно было выбирать между атакой на японскую военную цель и охраной советского судна, выбор был за грузы для Советов. К сожалению, и эта часть войны не стала исключением в отношении случаев огня по своим, о которых и пойдёт речь в данной статье.

7 июня 1942 г. советский транспорт «Джурма» был обстрелян истребителями P-38 из 54-й эскадрильи Воздушного корпуса армии США в районе Датч-Харбора (Аляска). Судно следовало курсом из Сиэтла во Владивосток с шестью тоннами взрывчатки и четырьмя тоннами детонаторов на борту. Третьего июня радист «Джурмы» получил радиограмму о бомбардировке Датч-Харбор японцами с предупреждением всем судам не заходить в район порта.

Утром 7 июня капитан Н. И. Трутенко послал запрос военной администрации порта и получил разрешение на заход. Примерно в двадцати милях от Датч-Харбора корабль был атакован «Лайтнингами», которые в течение сорока минут поливали судно огнём крупнокалиберных пулемётов, несмотря на то, что, согласно воспоминаниям свидетелей, на гафеле развевался Государственный флаг СССР, а на бортах была нанесена советская маркировка. На безоружном судне была объявлена боевая тревога, но не всем членам экипажа удалось укрыться от пуль. Тринадцать человек получили ранения разной тяжести. В порт была послана аварийная радиограмма, но самолёты удалились только после того, как расстреляли большинство своего боезапаса. Впоследствии лётчики оправдывались, что видели над судном японский флаг. Очень похоже, что в пылу событий после бомбардировки Датч-Харбора любой корабль для них казался вражеским.

Командир 11-й Воздушной армии генерал-майор Уильям Батлер 16 июня писал начальнику штаба Воздушного корпуса армии США генералу Генри Арнольду: «В эскадрилье несколько дней царило настоящее сумасшествие, лётчики

преследовали и врагов и друзей. Наши самолёты случайно обстреляли русский транспорт, полагая, что он идёт под японским флагом. К счастью, никто не пострадал. Один из пилотов забыл поставить пулемёты на предохранитель, и при посадке в Оттер Пойнте нечаянно дал очередь вдоль полосы».

Батлер не договаривает в письме начальству о тринадцати советских раненых, многим из которых была оказана помощь в госпитале Датч-Харбора.

17 июля 1942 г. американская патрульная «Каталина» обнаружила и атаковала глубинными бомбами японскую подводную лодку, которая в надводном положении обстреливала советское грузовое судно. Подводная лодка погрузилась при приближении самолёта, и определить результат атаки было невозможно. Похоже, что «Каталина» заметила советский корабль одновременно с подводной лодкой и смогла атаковать японцев практически в момент подачи сигнала SOS.

В этом случае союзники, действительно, подсобили дружественным (без кавычек) огнём! Пока что мне не удалось установить название советского судна, но возможно, это был пароход «Уэлен».

После реокупации Атту американская авиация оказались в досягаемости полёта до Северных Курил и Камчатки. Вскоре такая возможность была проверена на практике. В начале июня 1943 г. лейтенант Оливер Гленн из патрульной эскадрильи VP-61 решил попробовать слетать с базы в Каско Коув на Атту до Петропавловска. Он проинформировал командира своей эскадрильи, который, хотя и отказался дать официальное «добро», не сказал и «нет», и порекомендовал взять на борт фотографа. «Каталина» Гленна долетела до окрестностей советского порта без происшествий. Впервые за несколько месяцев, проведённых на Алеутах, авиаторы увидели настоящие деревья, дома и улицы. Два стареньких И-16 были подняты на перехват «Каталины». Однако убедившись, что непрошенные гости не причиняют вреда, ишачки улетели, а летающая лодка ещё

некоторое время проследовала вдоль побережья, после чего легла на обратный курс.

Советские власти не придали факту нарушения своего воздушного пространства большого значения, во всяком случае, никаких официальных заявлений не было доведено до внимания лётчиков.

Командир эскадрильи VP-45, лейтенант-коммодор Карл Амме вскоре сам решил «попытать счастья» над советской территорией. Во время очередного патрульного полёта с Атту он пролетел вблизи северной оконечности Командорских островов, где заметил признаки активного строительства. На следующий день он отправил «Каталину» лейтенанта Ститзела на воздушную разведку стройки. Ститзел добросовестно выполнил задание и вернулся на базу с массой фотоснимков Командорских островов прекрасного качества. Когда снимки попали на стол командующего 4-го Флотского авиакрыла коммодору Лесли Пересу, тот просто взорвался от негодования и приказал Амме наказать Ститзела за вторжение в воздушное пространство нейтрального государства. Амме воздержался от дисциплинарных мер, но хорошо усвоил, чем чреваты полёты над советской территорией. Видимо поэтому, спустя всего несколько недель, он не стал испрашивать разрешения коммодора на эвакуацию своего экипажа, севшего на вынужденную посадку на Саранном озере на острове Беринга.

24 июля «Каталина» 44V BuNo 08071 из VP-61 выполняла патрулирование сектора Берингова моря севернее Командорских островов. Приблизительно в пяти милях от советского берега давление масла в левом двигателе начало падать до критических значений. Пилот лейтенант Вилбур Веймайер решил приводниться в заливе вблизи села Никольское для выяснения поломки. При снижении самолёт был обстрелян из пулемёта с советского берега.

Огонь пулемёта пробил топливные баки в правом крыле и заглушил правый двигатель. На максимальных оборотах левого мотора, в котором оставалось всего около вось-

ми галлонов масла, пилот развернул машину в направлении моря, но не мог удержаться выше шестидесяти метров. Веймайер сбросил в море бомбы и некритическое оснащение кабины. За борт полетел бомбовый прицел и всё секретное радиооборудование. Правый двигатель не работал, а зафлюгировать его пропеллер не удавалось. Аварийная посадка была неизбежной.

Веймайер оценил свои шансы и опять развернул машину в сторону берега. Он посадил «Каталину» на Саранном озере, в глубине северной оконечности острова Беринга в момент, когда индикатор уровня масла упал до нуля. На Атту ушла радиограмма с координатами аварийной посадки. Выжимая последние обороты из перегретого двигателя, Веймайер отплыл к середине озера, подальше от берегов. В 14.54 по алеутскому времени «Каталина» 73V младшего лейтенанта Иванса из VP-45 вылетела на выручку. Комэск Амме не просто не сообщил Пересу об инциденте, но и приказал Ивансу поддерживать радиомолчание на протяжении полёта. Более того, дежурному офицеру-связисту было приказано имитировать перебои с радиосвязью на это время.

В 17.45 Иванс приводнился рядом с машиной Веймайера, чей экипаж за неполные три часа ожидания демонтировал и сложил в мешки всё, что можно было эвакуировать. После перемещения людей и имущества в самолёт Иванса, борт 44 был расстрелян из пулемётов и затоплен перед носом у подоспевшего советского патруля. Иванс с экипажем Веймайера вернулись на базу в 21.25. В объяснительном рапорте Веймайер написал, что решение затопить самолёт он принял по двум причинам: во избежание международного конфликта в случае обнаружения японцами американского самолёта на советской территории и потому, что, попав под обстрел на поражение, он засомневался, в чьих руках находится остров.

В тот же день другая «Каталина», 64V, пролетая над Командорами, была обстреляна с земли. В свете этих инцидентов командир 4-го Авиакрыла коммодор Лесли Перес

приказал всем эскадрильям держаться подальше от советского воздушного пространства.

Доклад разведки 4-го Флотского авиакрыла от 24 июля 1943 г.: «1 октября 1943 г. “Каталина” 76V из VP-45, пилотируемая младшим лейтенантом Карпендером, обнаружила рыболовное судно в открытом море, координаты 54° 32' северной широты, 163° 25' восточной долготы. При сближении по самолёту был открыт огонь. Карпендер в ответ обстрелял корабль из пулемётов, в результате чего моряки скрылись под верхней палубой. Флаг на мачте судна был описан, как “Красные серп и молот на белом полотнище”. После обстрела над судном был поднят идентификационный флаговый код».

«Идентификация кораблей с самолёта никогда не была абсолютной. Советские суда должны были иметь надпись “USSR” большими буквами на обоих бортах. Также они были обязаны отвечать на наши кодированные запросы оговоренным миганием прожектора. Однажды тройка В-24 обнаружила транспорт, похожий на “Либерти”, но без опознавательной маркировки и без флага на мачте. На радиозапрос ответа не последовало. Покружив некоторое время вокруг, бомбардировщики обстреляли судно из 12,7 мм пулемётов, вызвав пожар на борту. Возможно, вспомнив истории и фотографии об обезглавленных японцами лётчиках союзников, они обстреляли и спущенные на воду шлюпки, чего, конечно, делать не следовало ни при каких обстоятельствах. Тем не менее, и это можно понять. После обстрела бомбардировщики улетели, не проследив, что стало с командой судна.

А через два дня в распоряжение нашей эскадрильи прибыли представители Госдепартамента со строгими лекциями по идентификации судов и защите наших “нейтральных друзей — русских”. После их отъезда нас загрузили фильмами и слайдовыми презентациями о типах вражеских военных и грузовых судов. Такая смена темы после надоевших всем постоянных лекций по обледенению самолёта и профилактике венерических болезней была весьма

кстати, но мы всё равно не могли понять, каким образом нам на Алеутах может пригодиться знание профилей немецких и итальянских военных кораблей» (из книги пилота VB-136 и VPB-139 Турка Орра «Как это было»).

«Много раз наши патрульные самолёты встречали грузовые корабли, направлявшиеся в советские порты. Чтобы удостовериться, что это корабль союзников, мы были обязаны дать определённый вызов и получить кодовый ответ с судна. Экипажи получали новые идентификационные коды ежедневно; корабли должны были отвечать на наши запросы миганием сигнального прожектора. При моей первой встрече с русским судном мне пришлось кружиться над ним довольно долго, так как моряки ответили только на шестой наш запрос. Другие лётчики тоже жаловались на замедленные или неправильные ответы от русских. При этом по нам никогда не стреляли. Правда, один из экипажей, потеряв терпение от отсутствия реакции русских на свои повторные запросы, дал очередь из пулемёта вперёд по ходу судна, и тут же получил правильный ответ» (Луис «Пэт» Паттесон, VB-135, из личной переписки с автором, 2015).

27 августа 1944 г. лейтенант Прайс из патрульно-бомбардировочной эскадрильи VB-136, пилотировавший самолёт ПВ-1 «Венчер», бортовой номер 76, полагая, что он находится у берега острова Онекотан, атаковал 400-футовый танкер, следовавший северным курсом на расстоянии десяти миль от берега со скоростью десять узлов. Атака произошла между 10.30 и 11.05 по алеутскому времени, что соответствует 07.30—08.05 28 августа по камчатскому времени. Заход был сделан со стороны солнца, курс 270°, скорость двести сорок узлов, высота между пятидесятью и ста футами. Бомбы были сброшены с интервалом в сто футов. На первой (зажигательной) бомбе не сработал взрыватель, вторая (общего назначения) не отделилась от держателя, и только третья (зажигательная) попала в центральную часть судна, от чего начался пожар, который наблюдался с самолёта на протяжении тридцати минут, пока танкер не скрылся из вида.

Лётчик и члены экипажа утверждали, что видели японский флаг, нарисованный на борту судна и поднятый над надстройкой. Последующий разбор фотографий и анализ полёта подтвердил, что атака произошла у берега Камчатки, в тридцати — сорока милях севернее оконечности мыса Лопатка. Такое заключение было сделано на основе: 1) анализа фотографий побережья, сделанных во время боевого захода, 2) времени возвращения самолёта на базу (на час быстрее ожидаемого от полёта к Онекотану и назад) и 3) количества оставшегося топлива по возвращении.

Как выяснилось в тот же день, танкер был советским. Турбинный танкер «Эмба» проекта Т2-S.E-A1, построенный в Портленде в мае 1944 г. и переданный в состав ДВГМП 28 июня, возвращался в Портленд из Владивостока. В тот раз, помимо авиационного топлива, в СССР было доставлено шесть торпедных катеров. В результате атаки двое советских матросов были ранены, один — смертельно. Его тело было предано морю в бухте Ахомтен (ныне — бухта Русская). Танкер остался на ходу и завершил переход в Портленд (Орегон), где и был отремонтирован.

В советской исторической литературе этот инцидент был ошибочно датирован 14 октября 1944 г., а местом атаки был указан Первый Курильский пролив. Только недавно, благодаря совместным усилиям форумчан tsushima.su, а также публикации John Bruning в его блоге, эту ошибку удалось исправить.

10 июня 1945 г. (камчатское время) восьмёрка американских бомбардировщиков В-25 из 77-й бомбардировочной эскадры вылетели с острова Атту на бомбёжку целей на острове Алаид (Атласова).

Эта операция была задумана для отвлечения внимания японцев от подхода американских кораблей к южной оконечности Парамушира для артиллерийского обстрела. Первую четвёрку В-25 вёл лейтенант Эдвард Ирвинг.

Видимость в тот день была настолько плохой, что почти весь полёт от Алеутских островов проходил на «бреюющей» высоте. Местами лётчики догадывались о позиции само-

лётов из своей четвёрки, только глядя на волны, создаваемые пропеллерами соседних машин. Возможно именно для того, чтобы иметь хоть какую-то визуальную «привязку» по пути на цель, Ирвинг «срезал угол» и провёл самолёты в двадцати метрах над оконечностью мыса Лопатка, нарушив советскую воздушную границу. На возражения командира одного из ведомых экипажей Роберта Тэлли, Ирвинг дал приказ поддерживать радиомолчание. Тэлли вспоминает, что он приказал своему экипажу не открывать огня ни при каких обстоятельствах. Стрельбы с земли не было. На обратном пути бомбардировщики были атакованы японскими истребителями с Шумшу, и уходя от огня, опять попали в советское воздушное пространство.

Тэлли пишет, что в тот момент ему показалось, что он видел трассирующую очередь из одного из пулемётов машины Ирвинга в сторону земли. Сказал ли тот своему экипажу, что они находятся над территорией СССР? Американцы и раньше кратковременно залетали в советское воздушное пространство, и даже ошибочно сбросили несколько бомб над Лопаткой. В тех случаях советские зенитчики давали предупреждающие выстрелы, а когда бомбардировщиков атаковали японские истребители, они стреляли сзади по курсу американцев, чтобы отогнать преследователей. Однако в этот раз снаряд зенитчиков нашёл свою цель, попав в центральный бензобак самолёта Ирвинга (В-25J, № 44-29148). Тот взорвался в воздухе на высоте около тридцати метров. Все шестеро членов экипажа погибли и позже были захоронены советскими солдатами в братской могиле. В 1949 или 1950 г. тела были эксгумированы, перенесены в цинковые гробы и переданы представителям американских ВМС во Владивостоке 6 августа 1945 г.

С базы на Медвежьем озере (Петропавловск-Камчатский) на патрулирование морской границы вышли пограничные катера ПК-7 и ПК-10. В районе острова Гаврюшкин Камень они были атакованы двумя самолётами и приняли встречный бой. В том бою погибли одиннадцать советских моряков, многие из которых были знакомыми

или друзьями моего деда. Историю про этот инцидент я слышал с детства и от деда, и от отца с его братьями, которые повторяли рассказы выживших моряков. По их версии, корабли были атакованы японскими истребителями. А некоторое время назад я прочитал в Интернете о том, что атаковавшие самолёты были не то американскими, не то и вовсе без опознавательных знаков. Собственно, это и послужило толчком для более глубокого анализа инцидента.

В процессе поиска информации мне довелось познакомиться и завязать переписку с несколькими историками, исследователями и авторами книг по истории войны на северном Тихом океане. Джо Опп, старший историк аляскинской базы ВВС США Элмендорф, что рядом с Анкориджем, любезно предоставил мне документы, пролившие свет на случившееся.

5 августа около восьми утра алеутского времени (пять утра 6 августа на Камчатке) четыре самолёта военно-морской авиации США PB4Y-2 «Privateer» вылетели с базы на острове Симия на бомбардировку целей на Северных Курильских островах. Между Алеутами и Камчаткой двадцать один час разницы во времени, поэтому в американских документах полёт датируется «вчерашним» днём.

Два первых самолёта, ведомые лейтенантами Морисом Нойером и Норманом Хофхаймером, через три часа полёта по приборам начали снижение у берегов Камчатки. Оба лейтенанта только что переучились на этот новый тип самолёта. Навигационный радар и радиокompас ведущего самолёта не работали. Плюс, это было первое боевое задание только что сформированной эскадры VPB-120, то есть никто из лётчиков не имел опыта полётов в этом регионе. Всего за пять дней до описываемых событий VPB-120 в полном составе перелетела на Симию с тренировочной базы на острове Видби в штате Вашингтон.

Несмотря на солидный лётный стаж обоих пилотов, тем утром они «промахнулись» и оказались на пятьдесят километров севернее, чем предполагали, во всяком случае, согласно их полётному рапорту. В районе острова Уташуд,

а потом мыса Лопатка их дважды заметили советские пограничники.

Около 12.20 (9.20 по камчатскому времени) лейтенант Нойер за штурвалом ведущего самолёта обнаружил два корабля возле берега Камчатки и, полагая, что он находится у восточного берега Парамушира, сходу атаковал их. Вскоре к нему присоединился и Хофхаймер, однако на втором заходе его стрелок разглядел советские флаги и отозвал атаку. После этого оба самолёта развернулись на продолжение облёта восточных берегов Шумшу и Парамушира.

В общей сложности американцы сделали семь заходов на корабли пограничников и выпустили около пяти тысяч (!) выстрелов из пулемётов калибра 12,7 мм. Несмотря на ответный огонь корабельных пулемётов, самолёты не получили ни царапины. Поскольку атакуемые корабли были сфотографированы с самолётов, сразу же после возвращения был подтверждён факт «огня по своим». Не знаю, дошло ли дело до межгосударственных нот, но высшее начальство американского ТОФ было вовлечено в разбор происшествия, что подтверждается копиями радиограмм, разосланных во все флотские боевые части. Лейтенант Нойер не только не знал своего точного местоположения, но и грубо нарушил инструкцию по опознанию кораблей (он должен был сделать опознавательный облёт цели, прежде, чем открывать огонь).

По воспоминаниям ветерана эскадрильи VPB-120 Эла Саутвика, инцидент был немедленно доведён до внимания всех лётчиков, но его разбор совпал по времени с атомной бомбардировкой Хиросимы. Эмоции от ощущения скорого конца войны переполняли всех, и на этом фоне факт ошибочной атаки ушёл на второй план (из переписки с автором, 2013 г.).

Бумажник старшины 2-й статьи Сергея Гаврилкина, пробитый пулей, несколько дней находился в доме моего деда, потом его передали семье погибшего.

Погибшие моряки были похоронены в братской могиле на территории базы 2-го дивизиона пограничных катеров

60-го Ордена Ленина морского пограничного отряда Приморского округа Пограничных войск НКВД СССР в бухте Солёное озеро в Петропавловске-Камчатском. Имя капитана 3-го ранга Н. И. Бойко с 1968 г. носит бывшая улица Солёное озеро.

Так как на памятнике перечислены имена только восьми из одиннадцати погибших моряков — без В. В. Целютина, Н. П. Приходько и П. П. Новосёлова, то можно предположить, что тела этих трёх погибших не были доставлены на базу в Солёное озеро, а в ходе боя просто упали за борт и, согласно официальной формулировке, были «преданы морю».

Почему выжившие моряки настаивали, что самолёты были японскими? Думаю, они просто не хотели поверить, что американцы могли совершить такую ошибку. В то время жители Камчатки своими глазами видели огромные объёмы американской военной и гуманитарной помощи, многим довелось пообщаться и искренне подружиться с американцами. Никто тогда и подумать не мог, что всего через год-другой отношения между нашими странами поменяют полярность.

«Совершенно секретно. Исх. № 17/00519 от 7.8.45. Тов. Сталину, тов. Молотову, тов. Вышинскому, тов. Антонову. 6 августа с. г. в 9 часов 25 минут со стороны моря на высоте четырёхста метров появились два американских самолёта типа В-24, которые нарушили государственную границу в районе острова Уташуд (восточное побережье полуострова Камчатка), в 9 часов 30 минут скрылись в юго-западном направлении.

В тот же день с 10 до 12 часов на высоте триста метров равномерно появились три американских самолёта типа В-19, которые, нарушив границу в районе мыса Лопатка, скрылись в том же направлении. И. о. начальника войск НКВД СССР генерал-лейтенант *Стаханов*» [РГВА. Ф. 38652. Оп. 1. Д. 42 «Исходящая корреспонденция 1945 г.». Л. 75].

Техническая справка: РВ4У-2 «Privateer» был морским патрульным самолётом, сделанным на базе бомбардировщика В-24. В начале августа 1945 г. эти самолёты впер-

вые появились у советских берегов, поэтому пограничники и опознали их как В-24 «Liberator» — в первом случае, и как В-19 — во втором.

Список погибших на пограничных катерах ПК-7 и ПК-10
6 августа 1945 г.

1. Бойко Никифор Игнатьевич — капитан 3-го ранга, командир дивизиона пограничных катеров, 1915 г. р.

2. Целютин Виктор Виссарионович — техник-старший лейтенант, флагманский механик дивизиона пограничных катеров, 1917 г. р., г. Кропоткин Краснодарского края.

3. Приходько Николай Петрович — старшина 1-й статьи, боцман катера ПК-7, 1913 г. р., возможно, с. Шептуховка Корнеевского района Курской области.

4. Андрианов Михаил Николаевич (или Никитович?) — старшина 2-й статьи ПК-10, командир отделения комендоров, 1918 г. р.

5. Тихонов Пётр Яковлевич — старшина 2-й статьи, рулевой ПК-10, 1917 г. р., г. Балаково Вольского района Саратовской области, призван в 1941, г. Пермь.

6. Гаврилкин (Гаврилин?) Сергей Фёдорович — старшина 2-й статьи, член экипажа ПК-7 (должность не указана), 1919 г. р.

7. Крашениников Василий Иванович — старший краснофлотец, старший комендор ПК-10, 1919 г. р.

8. Новосёлов Павел Петрович — старший краснофлотец, комендор ПК-7, 1917 г. р., Кировская область, дер. Безводная Макарьевского сельсовета Кикнурского района. Мобилизован в 1938 г. Халтуринским райвоенкоматом.

9. Дубровный Алексей Петрович — старший краснофлотец, комендор ПК-7, 1921 г. р., село Травное Довольненского района Новосибирской области, тяжело ранен 6 августа 1945 г. при выполнении боевого задания по охране государственной границы, умер от ран 12 августа 1945 г. в военно-морском госпитале.

10. Зимеров Андрей Иванович — краснофлотец, старший минёр ПК-10, 1922 г. р.

11. Калякин Василий Иванович — краснофлотец, гидроакустик ПК-10, 1924 г. р., с. Мерлинка Лунинского района Пензенская область, умер от ран 16 августа 1945 г.

За время войны восемь советских кораблей со 145 членами экипажа и пассажирами были по ошибке затоплены американскими подводными лодками. Следует отметить,

что все эти атаки были совершены ночью или в условиях плохой видимости:

1 мая 1942 г. — пароход «Ангарстрой», Восточно-Китайское море, SS-210 Grenadier.

16 и 17 февраля 1943 г. — пароходы «Кола» и «Ильмень», Тихий Океан, SS-276 Sawfish.

31 мая 1943 г. — гидрографическое судно ТОФ «Чукча», район Парамушира, SS-34. Судно шло в японских водах, было камуфлировано на военный манер и не имело знаков быстрой идентификации. Грузёное глубинными бомбами и минами, оно взорвалось после торпедной атаки, не оставив в живых никого из шестидесяти четырёх членов экипажа и пассажиров.

9 июля 1943 г. — сейнер № 20, Японское море, SS-178 Permit. В этом случае американцы быстро распознали свою ошибку и приняли на борт экипаж затонувшего сейнера, за исключением одного смертельно раненого моряка.

3 марта 1944 г. — пароход «Белоруссия», Охотское море, SS-381 SandLance.

6 июля 1944 г. — пароход «Обь», Охотское море, SS-281 Sunfish.

13 июня 1945 г. — «Трансбалт», Японское море, SS-411 Spadefish.

4 октября 1943 г. на подходе к бухте Ахомтен на Камчатке подводной лодкой S-44 был торпедирован сухогруз «Одесса» класса «Либерти». Судно с большой пробоиной в борту было отбуксировано и отремонтировано на Петропавловской судовой верфи. Сама S-44 через три дня была потоплена артиллерийским огнём японского эскортного корабля «Исигаки» неподалёку от Парамушира. Два уцелевших подводника пережили японский плен.

Источники

1. *John R. Bruning.* <http://theamericanwarrior.com/2014/12/01/the-day-the-u-s-navy-bombed-a-russian-tanker/>.

2. *John Haile Cloe.* The Aleutian Warriors (Pictorial Histories Publishing Co., June 1992).

3. «*Ole*» *Haugen*. Patwing Four Airdales, 1941—1945, march 2000.
4. *Otis Hays*. Home From Siberia: The Secret Odysseys of Interned American Airmen in World War II. Williams-Ford Texas A&M University. Military History Series, 1990.
5. *Turk Orr*. How It Was. Reminiscences of a Navy Pilot in the Aleutians.
6. *Alla Paperno*. The Unknown World War Two in the Northern Pacific. <http://lend-lease.airforce.ru/english/articles/paperno/index.htm/>.
7. *Ralph Wetterhahn*. The Last Flight of Bomber 31. Da Capo Press, 2006.
8. Архивы Fleet Air Wing Four, патрульных и патрульно-бомбардировочных эскадрилий ВМС США.
9. Архивы 77th Bomber Squadron, Воздушный корпус армии США.
10. *Витер И., Верецага Е.* Укрепление Дальнего Востока во Второй мировой войне. http://www.kamlib.ru/library.php?page=res6_kur7/.
11. *Руднев Г. А.* На морских дорогах войны. Владивосток, 1995.
12. *Lewis «Pat» Patteson*, пилот VB-135, из личной переписки с автором, 2015.
13. *Стрельбицкий К. Б.* Август 1945. Советско-японская война на море. Цена Победы».
14. *Albert Southwick*, пилот VPB-120, из личной переписки с автором, 2013.
15. *Паперно А.* Неизвестная Вторая мировая война в северной части Тихого океана. http://www.kscnet.ru/ivs/bibl/paperno/for_65_rus.htm/.

Содержание

От редактора	3
Использованные сокращения	5
Тихоокеанская транспортная эпопея	
Что такое ленд-лиз?	7
Как подписывали соглашение о ленд-лизе между СССР и США, и как шла военная помощь	15
Транспортная эпопея на Тихом океане	18
Символ ленд-лиза — пароходы типа «Либерти»	27
Первый капитан первого «Либерти», капитан № 1 военных лет	30
Гордость рыбацкого флота Камчатки — леди-капитан Анна Щетинина	38
Последний либерти «Одесса», начало и конец его биографии	45
Флот рыбацкий. Промысел и извоз	58
Морской флот Дальстроя НКВД	74
Дальневосточная железная дорога	79
Аляска — Сибирь (АлСиб). Вершина айсберга	85
Третий период славы Петропавловска	
Работа военных лоцманов	95
Военно-лоцманская служба Тихоокеанского флота времён войны	99
Лоцмана Ахомтена. Поиск	102
Военно-лоцманский пункт в Ахомтене	106
Порт в Петропавловске-Камчатском и его строители	116
Другие дальневосточные порты	146
«Ленд-лиз был большой и хороший»	
Поставки продовольствия: Дорога жизни начиналась на Тихом океане	152
Четыре процента ленд-лиза	154
Грани ленд-лиза, относящиеся к США	156
Визит вице-президента США	159
Двусторонне репрессированная история	162
Кривые зеркала истории Второй мировой войны в северной части Тихого океана	165
Долг идеологический	174

«Лётчики-пилоты, бомбы-пулемёты»

Маркс и Воланд на Камчатке	181
<i>Хейс О.</i> Американские авиаторы на Камчатке в 1943— 1945 гг. (перевод А. Х. Паперно).....	196
Американские самолёты на Камчатке	201
Американские радиометеостанции	210

Статьи и материалы разных лет

Сценарий документального фильма «Ленд-лиз. Тихий океан»	216
План сценария советско-американского докумен- тального фильма	226
Маршруты Тихоокеанской транспортной эпопеи 1941—1945 гг.	228
Чукча шёл в Петропавловск	234
Письмо президенту России В. В. Путину	246
Слава наша морская, где ты? Ау!	248
Книге — год	253
Тридцать лет и год 70-летия Победы	256

Викторины и конкурсы

Викторина «Транспортный флот СССР в годы Второй мировой войны» к 300-летию Российского флота (1996)	268
Викторина «Транспортный флот СССР в годы Второй мировой войны» (1997)	269
Викторина памяти Анны Щетининой (2009)	271
Викторина в честь 65-летия Победы в Великой Оте- чественной войне (2010)	272
Интеллектуальная игра среди студентов и учащихся	275

Отзывы и рецензии

<i>Ларин С. И.</i> Утаённый подвиг.	280
<i>Луговской С., Ремизова С.</i> Ленд-лиз: история и совре- менность. Что пишут о ленд-лизе журналисты	285
Характеристика-рекомендация	290
Мы говорим «Ленд-лиз», подразумеваем — Паперно	291
Приложения	
Завтрак у тов. В. М. Молотова	294
О поставках Советскому Союзу	295
<i>Бранинг Дж. Р.</i> День, когда ВМС США разбомбили русский танкер (перевод Ю. Ю. Завражного)	300
<i>Завражный Ю. Ю.</i> «Дружественный» огонь в Тихом океане	303

Библиотека «Вопросов истории Камчатки»

Алла Хаимовна ПАПЕРНО

**ТИХООКЕАНСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ЭПОПЕЯ
и другое**

Редактор-составитель С. В. Гаврилов
Вёрстка и макет С. В. Гаврилова
Корректор Э. А. Кинас
Дизайн переплёта О. И. Набутовской

Подписано в печать 20.04.2021. Формат 60х84/16.
Печать офсетная. Усл. печ. л. 19,6.
Тираж 400. Заказ 56

Издательство «Новая книга».
683032, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Пограничная, 60.
Тел./факс 8(4152) 41-12-60

Отпечатано в ОАО «ИПК «Дальпресс»»
690950, г. Владивосток, пр-т Красного знамени, 10