Илья Бестужев

Самый длинный фронт

Илья Бестужев
Самый длинный фронт

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=29606841
ISBN 9785449037497

Аннотация

В книгу вошли два очерка Ильи Бестужева: об арктических конвоях и о полузабытых поэтах – «буревестниках революции». Современники Маяковского были незаслуженно забыты впоследствии, хотя строки из их стихов известны практически каждому человеку, неравнодушному к поэзии. Это первый прозаический сборник, созданный автором.

Содержание

Самый длинный фронт 5
Конец ознакомительного фрагмента. 18

Самый длинный фронт

Илья Бестужев

© Илья Бестужев, 2018

ISBN 978-5-4490-3749-7
Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Самый длинный фронт

Кому память, кому слава,
Кому – темная вода.
Ни приметы, ни следа…
А.В.Твардовский.

Полярные конвои – неисчерпаемая тема. Их описывали советские, российские, американские и британские писатели, про них писали песни и снимали фильмы. Несколько лет беспримерного подвига моряков военного и торгового флота, летчиков маленьких эскортных авианосцев, истребителей, докеров…. Радость от прихода в порт и ужас, который приходил вместе с ледяной водой и горящим топливом. Ужас, в котором моряки конвойных эсминцев давили винтами плавающих обожженных людей, а люди…. Благодарили их за это. За относительно легкую смерть, поскольку спасательные работы под атакой подводных лодок и самолетов – смерть и для спасателей… Подвиг моряков советского лесовоза «Ижора», вступивших в неравный бой с линкором «Тирпиц». Тысячи, десятки тысяч страниц трагедий и героизма, боли и радости. В общем, эта летопись еще ждет своего часа. Хотя историю полярных конвоев трудно уложить в рамки короткого очерка, но тем не менее…. А между тем это был еще один из фронтов Великой Отечественной. Самый длинный фронт…

Полярные конвои – неисчерпаемая тема. Их описывали советские, российские, американские и британские писатели, про них писали песни и снимали фильмы. Несколько лет беспримерного подвига моряков военного и торгового флота, летчиков маленьких эскортных авианосцев, истребителей, докеров…. Радость от прихода в порт и ужас, который приходил вместе с ледяной водой и горящим топливом. Ужас, в котором моряки конвойных эсминцев давили винтами плавающих обожженных людей, а люди…. Благодарили их за это. За относительно легкую смерть, поскольку спасательные работы под атакой подводных лодок и самолетов – смерть и для спасателей… Подвиг моряков советского лесовоза «Ижора», вступивших в неравный бой с линкором «Тирпиц». Тысячи, десятки тысяч страниц трагедий и героизма, боли и радости. В общем, эта летопись еще ждет своего часа. Хотя историю полярных конвоев трудно уложить в рамки короткого очерка, но тем не менее…. А между тем это был еще один из фронтов Великой Отечественной. Самый длинный фронт…

…Закончилась война, была написана и переписана её история. Страна гордилась защитниками Москвы и Ленинграда. Одессы и Севастополя, чтила участников Сталинградской и Курской битв, а вот на Севере… Здесь тоже были свои герои-защитники Заполярья: летчики, морские пехотинцы, подводники, катерники – многие участники тех событий были награждены медалью «За оборону Заполярья».

Наконец, через 40 лет после завершения войны Мурманск стал городом-героем. Однако всё это время главный акцент делался именно на оборону Советского Заполярья, всё это как бы не имело прямого отношения к Полярным конвоям. Что же касается докеров Мурманска или Архангельска, всех тех. кто принимал грузы и отправлял их на фронт и в тыл, то о них, пожалуй, помнили только они сами. Да и о чём, собственно идёт речь? Во всех научных трудах и просто публикациях, посвященных истории Великой Отечественной, если и упоминалось о Полярных конвоях, то несколькими строчками, смысл которых сводился к следующему; поставки по ленд-лизу составляли всего 4% от советского промышленного производства, а значит, никакого существенного значения на исход борьбы на советско-германском фронте не имели. Конечно, нельзя идеализировать ни одну точку зрения, но почему не сравнивали, например, количество поставленных и сделанных заводах автомобилях или, скажем, корабельных радиоэлектронных средств наблюдения? Процент последних по отношению к отечественному производству практически равнялся 100. Подобная «убедительная статистика» и, вообще, столь микроскопическое освещение ленд-лиза и событий, связанных с Полярными конвоями, служили одной главной цели – выхолостить в памяти советских людей образ союзника, подавшего в труднейшие годы нашей истории руку дружбы и помощи. Этого требовала логика другой войны – «холодной». И, к сожалению, это

в основном удалось. Вот такая трагическая судьба Памяти о Полярных конвоях.

Жертвами трагедии Памяти Полярных конвоев стали не только советские люди, многих из которых просто лишили их героического военного прошлого. К ним можно отнести и тысячи иностранных моряков, тех, кто, смертельно рискуя, доставлял так необходимую нам помощь.

…Закончилась война, была написана и переписана её история. Страна гордилась защитниками Москвы и Ленинграда. Одессы и Севастополя, чтила участников Сталинградской и Курской битв, а вот на Севере… Здесь тоже были свои герои-защитники Заполярья: летчики, морские пехотинцы, подводники, катерники – многие участники тех событий были награждены медалью «За оборону Заполярья». Наконец, через 40 лет после завершения войны Мурманск стал городом-героем. Однако всё это время главный акцент делался именно на оборону Советского Заполярья, всё это как бы не имело прямого отношения к Полярным конвоям. Что же касается докеров Мурманска или Архангельска, всех тех. кто принимал грузы и отправлял их на фронт и в тыл, то о них, пожалуй, помнили только они сами. Да и о чём, собственно идёт речь? Во всех научных трудах и просто публикациях, посвященных истории Великой Отечественной, если и упоминалось о Полярных конвоях, то несколькими строчками, смысл которых сводился к следующему; поставки по ленд-лизу составляли всего 4% от советского про-

мышленного производства, а значит, никакого существенного значения на исход борьбы на советско-германском фронте не имели. Конечно, нельзя идеализировать ни одну точку зрения, но почему не сравнивали, например, количество поставленных и сделанных заводах автомобилях или, скажем, корабельных радиоэлектронных средств наблюдения? Процент последних по отношению к отечественному производству практически равнялся 100. Подобная «убедительная статистика» и, вообще, столь микроскопическое освещение ленд-лиза и событий, связанных с Полярными конвоями, служили одной главной цели – выхолостить в памяти советских людей образ союзника, подавшего в труднейшие годы нашей истории руку дружбы и помощи. Этого требовала логика другой войны – «холодной». И, к сожалению, это в основном удалось. Вот такая трагическая судьба Памяти о Полярных конвоях.

Жертвами трагедии Памяти Полярных конвоев стали не только советские люди, многих из которых просто лишили их героического военного прошлого. К ним можно отнести и тысячи иностранных моряков, тех, кто, смертельно рискуя, доставлял так необходимую нам помощь.

Июнь 1941г. Начало Великой Отечественной войны Советский Союз как никогда остро нуждался в помощи. И такая помощь пришла. Перед лицом смертельной угрозы как Великобритании, так и Советскому Союзу, Уинстон Черчилль и Иосиф Сталин, при активнейшем участии Франкли-

на Делано Рузвельта, смогли прийти к соглашению. …После того, как Гитлер напал на Советский Союз, президент США Франклин Рузвельт предложил Иосифу Сталину военную помощь. Соединенные Штаты тогда еще не находились в состоянии войны с Третьим рейхом, но оказывали поддержку всем странам, воюющим с нацистами. Например, Великобритании.

Ближайший соратник Рузвельта и Государственный Секретарь САСШ Гарри Гопкинс прибыл в Москву и вечером 28 июля 1941 года в Кремле передал личное послание Рузвельта Сталину. Стороны договорились о начале поставок и определили путь, по которому помощь должна была поступать.

Однако организовать конвои предложил именно Черчилль, сделав это после начала операции «Барбаросса». Черчилль пообещал снабжать Сталина «во что бы то ни стало», зная, что, если падет Россия, Германия всей своей военной мощью обрушится на Запад. В документах военного кабинета, хранящихся сегодня в национальных архивах, написано о необходимости «направлять в Россию максимум того, что страна может себе позволить». «Мы должны снабжать ее боеприпасами столько, сколько можем, на пределе наших возможностей. Согласиться на меньшее – значит увеличить опасность заключения Россией сепаратного мира».

В начале войны поставки или главным образом из Великобритании. Однако же почти всё, что поступало в СССР

с Британских островов, попадало туда из США согласно закону о ленд-лизе.

Ленд-лиз – это система передачи США взаймы или в аренду военной техники, оружия, боеприпасов, снаряжения, стратегического сырья, продовольствия, различных товаров странам – союзникам по антигитлеровской коалиции в годы 2-й мировой войны 1939—1945гг. Закон о ленд-лизе был утвержден Конгрессом США 11 марта 1941г. Закон предоставлял президенту США полномочия передавать, обменивать, сдавать в аренду, взаймы, или поставлять иным способом военные материалы или военную информацию правительству любой страны, если её оборона против агрессии жизненно важна для обороны США. Страны, получавшие помощь по ленд-лизу, в которых предусматривалось, что материалы, уничтоженные, утраченные или потребленные во время войны, не подлежат после её окончания никакой оплате. Оставшиеся после войны материалы, пригодные для гражданского потребления, должны быть оплачены полностью или частично на основе долгосрочных кредитов, а военные материалы США могли затребовать обратно.

Однако, помимо поставок по ленд-лизу, существовали категории снаряжения и оборудования, за которые Советский Союз расплачивался золотом. Причем оплата считалась не по факту отгрузки слитков, а по факту их приемки. Так, одной из горьких страниц стала гибель британского крейсе-

ра «Эдинбург». 28 апреля 1942 года из Мурманска в Англию отправился конвой QP-11, состоящий из 13 транспортов, крейсера «Эдинбург», 6 эсминцев, 5 корветов и 4 тральщиков. В строжайшей тайне на крейсер «Эдинбург» были погружены в 93 деревянных ящиках 5,5 тонн золотых слитков (465 штук). Возглавлял конвой «Эдинбург», на котором держал свой флаг, командующий эскадрой контр-адмирал Стюарт Бонем-Картер. Командовал крейсером опытный капитан Хью Фолкнер.

Корабли шли на север и должны были обогнуть Норвегию. До траверза острова Медвежий их сопровождали советские эсминцы «Гремящий» и «Сокрушительный». Крейсер «Эдинбург» с эсминцами «Форсайт» и «Форестер» присоединились к конвою уже в море. Конвой выстроился в походный ордер и начал движение во главе с «Эдинбургом». Крейсер шел противолодочными зигзагами со скоростью 18—19 узлов. Конвой входил в зону действия немецких подводных лодок, основной задачей которых было нападение на суда конвоя.

30 апреля командир подводной лодки U-456 капитан-лейтенант Макс-Мартин Тайхерт неожиданно обнаружил одинокий крейсер, который к этому времени значительно опередил тихоходные транспорты конвоя. Это был его шанс. Четыре часа маневрировала вражеская подводная лодка, выбирая удобную для атаки позицию. В 16:10 с дистанции 1200 м Тайхерт дал трехторпедный залп. Две торпеды по-

пали в цель: одна – в центральную часть корпуса, другая – в корму. Кормовая часть вместе с рулями и двумя винтами оторвалась и мгновенно пошла ко дну. Палуба позади четвертой орудийной башни задралась вверх, препятствуя боевой работе орудий. «Эдинбург» в одночасье лишился хода и управления. К крейсеру подошли английские эсминцы «Форсайт» и «Форестер» и советские – «Гремящий» и «Сокрушительный». Началась героическая борьба команды крейсера за живучесть корабля. Вскоре на «Эдинбурге» крен был ликвидирован и введены в действие носовые двигатели. Крейсер с трудом, со скоростью 3 узла, начал двигаться. Вместо рулей служили буксиры эсминцев, которые направляли корабль по курсу. К этому времени у эсминцев «Гремящий» и «Сокрушительный» закончилось топливо и они вынуждены были уйти для заправки на базу. В ночь на 1 мая «Эдинбург» двинулся обратным курсом на Мурманск. Ему надо было пройти 450 миль, для чего понадобилось бы 4 дня. Подошедшие к тому времени сторожевой корабль «Рубин» и английские тральщики увеличили ход крейсера до 8 узлов.

Начались злоключения и конвоя. Его обнаружили три немецких эсминца: Z-7, Z-24 и Z-25. Начался жестокий бой немцев с конвоем. Им удалось потопить советский пароход «Циолковский», после чего они ушли к поврежденному «Эдинбургу». Крейсер продолжал умело сражаться со значительно превосходящими силами противника. Одна из се-

ми выпущенных немецкими эсминцами торпед все же попала в «Эдинбург».

Капитан крейсера Фолкнер приказал машинной команде подняться наверх. Возникла реальная угроза захвата немцами смертельно раненного крейсера. В этой критической ситуации адмирал Картер принимает нелегкое решение затопить корабль. Он не мог допустить, чтобы золото, о котором знали только несколько высших офицеров, досталось врагу. Отдается команда экипажу покинуть корабль. 750 человек переходят на тральщики. Места на них было настолько мало, что было приказано оставить все личные вещи, за исключением вахтенного журнала и некоторых навигационных приборов. Командир корабля Фолкнер и адмирал Картер покинули крейсер последними. «Эдинбург» добивали орудиями, потом – глубинными бомбами, но крейсер все еще оставался на плаву. Его удалось потопить только торпедой с эсминца «Форсайт».

Гибель «Эдинбурга» вызвала у английских и советских моряков взаимные упреки. Англичане ссылались на то, что ответственным за боевые действия на этом участке моря был Советский Союз. Упрекали в том, что эсминцы «Гремящий» и «Сокрушительный» якобы покинули поле боя и ушли на базу праздновать 1 мая. Советские моряки считали, что героически сражающийся «Эдинбург» мог еще постоять за себя и был потоплен англичанами преждевременно. Золото и личные вещи команды можно было перегру-

зить на другие корабли. Все эти упреки были во многом несправедливыми. Крейсер потерял в бою 57 человек убитыми и 23 – ранеными. О потере золота обе стороны не упоминали и, казалось, эта тайна навеки похоронена на дне моря.

Золото «Эдинбурга» было поднято много лет спустя, в два приема, в 1981 и 1986 годах. Операция «Эдинбург» считается одной из наиболее удачных спасательных работ, так как было спасено почти 99% затонувших слитков золота. Сколько же золота пришлось на долю каждой стороны, участвовавшей в этой уникальной операции? Если учесть, что по документам на «Эдинбург» было погружено 465 слитков золота общим весом 5534,6 кг, а спасено 460 слитков весом 5500 кг, то окончательный расчет по договорам дал следующие результаты: фирмы-спасатели получили 2490 кг, Советский Союз – 2257,5 кг и Великобритания – 752.5 кг.

…Но вернемся к началу саги о полярных конвоях. 28 октября 1941г. Ф.Рузвельт подписал билль о распространении закона о ленд-лизе на Советский Союз. А еще раньше, 1 октября был подписан Первый Протокол о снабжении Советского Союза до конца 1942г.

Здесь уже уместно обратить внимание не на материальную, а на моральную сторону вопроса; германские войска стоят менее, чем в полусотне километров от Кремля; потеряна территория, соизмеримая со всеми порабощенными странами Европы; потеряна производственная база, ранее обеспечивавшая выработку 50% проката, добычу 60% угля, про-

изводство 38% зерна и 84% сахара. И в это время заключается договор, рассчитанный на целых 9 месяцев, как будто у Союзников нет и тени сомнения на чьей стороне будет победа!

Не вызывает сомнения, что в валовом объеме промышленного производства СССР импортные поставки по Московскому Протоколу составили мизерную часть. Однако по отдельным, как правило, самым необходимым для страны видам вооружения, сырья и материалов их доля была весьма велика. Поставленные союзниками танки составили 96% танков, выпущенных в СССР за первые полгода войны; самолеты – соответственно – 34% автоматы – 93%. Для перестраивающейся на военный лад советской экономики отдельные недостающие компоненты имели непреходящее значение. Не случайно поэтому военные поставки в общем объеме ввезенных в Советский союз грузов составляли лишь пятую часть. Остальной тоннаж был занят продовольствием, цветными металлами, химическими веществами, нефтепродуктами, промышленным оборудованием – тем, что в первую очередь требовалось для организации собственного производства.

Ленд-лизовские поставки серьезно поддержали советскую оборонную промышленность именно в то время, когда значительная её часть находилась либо «на колесах», либо на этапе освоения мощностей. Союзнические поставки позволили заполнить «бреши» в производстве и стать связую-

щим звеном в разорванных хозяйственных связях.

Американские и английские автомобили повысили мобильность Красной Армии, а ленд-лизовское продовольствие обеспечило боеспособность более 5 миллионов солдат в течение всего периода действия Первого Протокола. Значительная часть оружия была использована для создания резервных соединений, которые оставались неприкосновенными даже в критические моменты Московского сражения. Ставка придерживала их для нанесения самого главного удара.

Как только стало очевидным, что вскоре в Советский Союз начнут поступать грузы из Великобритании и США, сразу встал вопрос о маршрутах их доставки. Самый близкий и безопасный путь из Америки в СССР летом и осенью 1941г. пролегал через Тихий океан. Но, во-первых, из 5 крупнейших советских тихоокеанских портов только Владивосток имел железнодорожное сообщение с фронтом, во-вторых, грузы из Приморья на недели застревали на Транссибирской Магистрали. Тем не менее, «тихоокеанский маршрут» функционировал всю войну и по нему в Советский Союз доставили 47% импортных грузов.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на ЛитРес.

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